

الفصل الرابع  
التصادم البحري وأحكام المسؤولية

obeikandi.com

## التصادم البحري ونطاق تطبيق أحكامه

التصادم البحري واقعة مادية يتعين تحديدها بوضع تعريف وشروط لها متى توفرت ، عد الحوادث تصادماً بحرياً ، وطبقت أحكامه ، إلا أن هذه الأحكام قد لا تنطبق بالرغم من توافر شروط التصادم أحياناً مما يتعين تحديد نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري .

### مفهوم التصادم البحري وشروطه

مفهوم التصادم البحري لا يتسنى معرفته إلا باستعراض نصوص التشريعات ، وكذا أحكام الاتفاقية ، والاتجاهات الفقهية ، وأحكام القضاء التي تناولت موضوع التصادم البحري وحتى يتضح ذلك يتعين إلقاء الأضواء على الآداة التي ينصب عليها التصادم ، ثم بعد ذلك استخلاص شروط التصادم التي ينبغي توفرها حتى يعد الحادث تصادماً بحرياً ، ويخضع بالتالي لأحكام التصادم البحري .

وسنعالج ذلك ، في مبحثين ، الأول يخص لمفهوم التصادم البحري والثاني لشروط التصادم البحري.

### مفهوم التصادم البحري

يقضي الفصل ٢٩٢ من قانون التجارة البحرية المغربي علي أنه "في حالة التصادم بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية وسفينة للملاحة الداخلية فإن التعويضات المستحقة بسبب الأضرار التي تلحق بالسفن ، وبالإشياء أو الأشخاص الموجودين علي ظهرها ، تنظم طبقاً للمقتضيات الآتية دون تؤخذ بعين الاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم ."<sup>(١)</sup>

---

(١) تناول المشرع المغربي موضوع : التصادم البحري في الباب الأول من القسم الثالث تحت عنوان ( في الأخطار البحرية ) وذلك بمقتضى ظهير ٣١ مارس ١٩١٩ .

المشروع المغربي لم يهتم بوضع تعريف التصادم البحري شاركا ذلك للفتة ، شأنه في ذلك شأن أغلبية التشريعات ، وإن كان قد حدد المقصود من التصادم في النص المشار إليه .

ومن خلال نص المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية المصري<sup>(١)</sup> يتضح أن المشروع المصري أغفل هو الآخر وضع تعريف للتصادم البحري ، حيث أكتفي بسرد جميع حالات التصادم في نص واحد دون أن يشير إلي معنى التصادم ، أو علي الأقل المقصود منه حتي يسهل علي رجال القانون والمشتغلين بالتجارة البحرية معرفة التصادم الذي يعنيه المشروع في نص المادة ٢٤٢<sup>(٢)</sup>

---

راجع مجلة القضاء والقانون عدد خاص بالقانون البحري رقم ٨٠ - ٨١ ، وهي مجلة تصدر عن وزارة العدل بالمملكة المغربية .

(٢) تقضي المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية المصري بأنه "إذا تصادمت سفينتان وكان التصادم بسبب قهري ، فالضرر الذي ينشأ عنه يكون علي السفينة المصابة منها بدون مطالبة الأخرى .

وإذا حمل التصادم بتقصير أحد القيودانيين فتكون الخسارة علي من تسبب في ذلك ، أما إذا حصل بتقصير القيودانيين أو اشتبه في الأسباب الموجبة له فيجبر الضرر بمصاريف تشترك فيها السفينتان وتقسم عليهما بنسبة قيمة كل واحدة منهما ويكون تقويم الضرر في الحالتين الأخيرتين بمعرفة أهل خبرة .

(٣) راجع الاستاذ الدكتور عليحسن يونس القانون البحري ( السفينة ) طبع بالقاهرة مطبعة الحمامي ١٩٦١ الناشر دار الثقافة والفكر العربي ص ٣٣٠ فقرة ٤٠٦ . = وانظر أيضاً أصول القانون البحري ( الاستغلال البحري ) مطبعة الحمامي ١٩٦٩ دار الفكر العربي من ١٣٠ فقرة ١٢٠

وراجع الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه القانون البحري مؤسسة الثقافة الجامعية بالإسكندرية ١٩٨٠ ص ٣٦٩ فقرة = فقرة ٤٦٤ ، وايضاً أصول القانون البحري مطبعة دار نشر الثقافة بالإسكندرية المطبعة الأولى ١٩٥٢ ص ٧٩٣ فقرة ٨٢٤ ،

وفي فرنسا صدر قانون ١٥ يوليو ١٩١٥ وعدل المادة ٤٠٧ من قانون التجارة الفرنسي لسنة ١٨٠٧ المعدل بمقتضى قانون رقم ٥٤٥ في ٧ يوليو ١٩٦٧ ، والذي ينص في مادته الأولى الفقرة الأولى منه علي انه " في حالة وقوع تصادم بين سفن البحر فيما بينها أو بين سفن البحر ومراكب للملاحة الداخلية ، فإن التعويضات المترتبة علي الأضرار اللاحقة بالسفن والأشياء والأشخاص المتواجدين علي متن العائمة ، تسوى وفق مقتضيات هذا الباب وذلك دون اعتبار المياه التي حدث فيها التصادم.<sup>(١)</sup>

---

أنظر أيضاً الأستاذ الدكتور علي البارودي مبادئ القانون البحري ١٩٧٥ منشأة المعارف بالإسكندرية ص ٢٦٩ فقرة ٢٢٣ ، راجع أيضاً الاستاذ الدكتور محمد كامل أمين علش شرح القانون البحري طبع بالقاهرة دار الكتاب العربي سنة ١٩٥١ ص ٢٤٩ فقرة ٢٢٢.

(١) راجع النص بالفرنسية Dalloz Cod de Commerce Paris 1973-1974 page 243 V.I (Evenements de mer).

Julisen leclere. L'abordage en droit maritime rt en droit fluvial .p19.

وهي رسالة دكتوراه نوقشت بباريس سنة ١٩٥٥

Rene rodier traite general de droit meritime evenement de mer paris 1972 n, 14.

وراجع أيضاً:

Georges rioert droit maritime tone , 111 Paris 1953n,2069. P.11

كذلك انظر لنفس المؤلف الطبعة الخامسة

=Peiits presis dalloz, précis de droit maritime 1949 P. 300.

Rene rodier précis dalloz droit maritime sizieme edition 1974.

P. 367n. 435-et George ripert précis dalloz 1949 p. 301.

يقضي الفصل ٤٧٠ من مشروع القانون البحري المغربي بأن " التصادم هو كل

اصطدام بين سفينة وكل باخرة ملاحه أخرى ، وأما بين سفينة وجميع الأرييات

باستثناء تلك المحكمة في مركز ثابت .

فالمشرع الفرنسي هو الآخر لم يقع تعريفاً للتصادم البحري بالرغم من حداثة النص ولعل في ذلك يرجع إلي مدي تأثره بنص الاتفاقية الدولية بيروكسل والمتعلقة بتوحيد قواعد التصادم البحري المتعقدة بتاريخ ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ والتي نصت في مادتها الأولى علي أنه " في حالة حصول تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية تسوي التعويضات المستحقة عن الخسائر اللاحقة بالسفن والأشياء والأشخاص والأشخاص الذين يكونون علي ظهرها طبقاً للنصوص الآتية باقطة النظر عن المياه التي حصل بها التصادم<sup>(١)</sup>

وباستقراء المادة ٢٩٢ من القانون البحري المغربي ، والمادة الأولى من قانون ١٩٦٧/٧/٧ البحري الفرنسي ، والمادة الأولى من اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ الخاصة بتوحيد قواعد التصادم البحري ،

---

وتقتض المادة الأولى من القانون الفرنسي رقم ٦٧ - ٥٤٥ في ٧ يوليو ١٩٦٧ بأن:-

Art. 1- en cas d'abordage surveny entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation interieure, les indemnnities dues a raison des dormages causes aux navires , aux Choses ou personnes se trouvant a bord sont reglees conformement aux dispositions present Chapiters sans tenir compte des eaux ou l'abord- age sest produit.....".

(١) الاستاذ الدكتور أحمد حسني النقل البحري الدولي لبضائع والحوادث البحرية ١٩٨٠ منشأة المعارف بالإسكندرية ص ٢٩١ ملحق خاص بالمعاهدة ، وأنظر أيضاً.

Juilen leclere l'abordage en droit maritime et en droit fluvials: 1955.p.19-20

حيث أورد نص المعاهدة ونص القانون الفرنسي الصادر في ١٥ يوليو ، وراجع الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طع اصول القانون البحري المرجع السابق = ص ٧٩١ الفقرة (٤) ، وأنظر أيضاً الاستاذ الدكتور حسن يونس اصول القانون البحري ( الاستغلال البحري الصفحة ١٣٥ فقرة ١٢٥ .

ويتجلى لنا عدم وجود خلاف حول هذه النصوص فيما يتعلق بتحديد أوصاف التصادم المقصود منه.<sup>(١)</sup>

وأن التشريعين المغربي والفرنسي قد أخذ احكام التصادم من الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد التصادم لسنة ١٩١٠ ، كما تتفق المادة ١/٢٣٦ من المشروع الجديد البحري المصري مع النصوص السابقة الإشارة ومع اتفاقية بروكسيل.<sup>(٢)</sup>

وقبل وقع تعريف التصادم البحري تشير إلي أن خلافا فقها حصل حول تحديد معني التصادم البحري من الناحية القانونية وينحصر هذا الخلاف في اتجاهين ، فبينما يركز الاتجاه الأول<sup>(٣)</sup> علي المياه التي يقع فيها التصادم بين العائمات ، وذلك بصرف النظر عن صفة هذه العائمات

---

(١) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس القانون البحري ( السفينة ص ٣٣١ وما بعدها المرجع السابق ، وكذلك أصول القانون البحري ( الاستغلال البحري ) المشار إليه سابقاً ص ١٣٣ وما بعدها .

(٢) أنظر المادة ١/٢٣٦ من المشروع البحري الجديد المصري مع اختلاف الصياغة فقط مراجع الاستاذ الدكتور أحمد حسني المرجع السابق ص ١٧٩ .

ومن بين التشريعات التي أخذت بالمفهوم الذي حددته المعاهدة نذكر منها : القانون البحري التونسي ( المادة ٣٣٧ ) والقانون البحري الأردني ( المادة ٢٣٦ ) والقانون البحري الفرنسي (المادة الأولى من قانون ١٩٦٧/٧/٧) - والقانون البحري اللبناني ( المادة ٢٣٣ ) ، والقانون البحري السوري (المادة ٢٣٣) ، القانون البحري الجزائري (المادة ٢٧٣).

(١) راجع هذا الخلاف ، وقد أورد الاستاذ الدكتور علي حسن يونس ، أصول القانون البحري ( الاستغلال البحري ) ص ١٢١ و ١٣٢ / وأيضاً راجع رودبير ، النظرية العامة للقانون البحري ص ٢٥ فقرة ١٣ هامش (٣) حيث أورد بأن أصحاب هذا

الرأي Danjon et Lyon Caen / Renault

قد تمسكوا به في مؤلفهم ، الطبعة الأولى .

وما إذا كانت تعتبر سفناً بحرية أو مراكب للملاحة النهرية ، ومن ثم يعد من قبيل التصادم البحري يخضع لأحكامه الأرتطام الذي يقع في المياه البحرية سواء كان بين سفن بحرية أو بين مراكب ملاحة داخلية ، أما لو حدث الأرتطام في المياه الداخلية فإنه لا يعد تصادماً بحرياً حتى ولو وقع بين سفن بحرية ، بل يعد تصادماً نهرياً ، ويخضع للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية .<sup>(١)</sup>

بينما ذهب اتجاه آخر إلى التركيز علي صفة المنشآت أو السفن التي كانت طرفاً في التصادم بحيث يعد أن هناك تصادماً بحرياً ، متي وقع الارتطام بين سفينتين بحريتين أو أكثر ، أو بين سفينة بحرية واحدة علي الأقل ، وغيرها من مراكب الملاح الداخلية حتى ولو حدث هذا التصادم في الأنهار أو المياه الداخلية .<sup>(٢)</sup>

---

(٢) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ١٣٣ ، راجع أيضاً Lecler labordage en droit maritime et en droit fluvial p.35

ويذهب الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض إلي تعريف التصادم البحري بأنه ارتطام مادي يقع في البحر ، حيث اشترط هو الآخر أن يقع التصادم في المياه البحرية ومن ثم فإن التصادم الذي يقع بين سفينتين في النهر لا يخضع للمجموعة البحرية في نظره أنظر مرجعة القانون البحري الجزء الأول طبع بالقاهرة سنة ١٩٥٨ الناشر دار النهضة ص ٥١٩ والنهامش ٢ الفقرة ٦٩٢ .

(1) George ripert droit maritime tome III Paris 1953 n, 2093 p . 11

راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ١٣٣ وأيضاً الاستاذ الدكتور / هشام علي صادق تنازع القوانين = في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري والحوادث الواقعة علي ظهر السفن ، منشأة المعارف الإسكندرية ١٩٧٧ ، صفحة ٦٥ وما بعدها .

وأيضاً أنظر Rodier المرجع السابق ص ٢٥ فقرة ١٣ وأيضاً الهامش رقم ٥ من نفس الصفحة .

ويلاحظ ابتداءً أن الاتجاه الأول قد أصبح مهجوراً ، وخاصة بعد صدور اتفاقية بروكسيل ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ ، إذ وضعت هذه الاتفاقية جداً للجدل الفقهي الذي كان يدور حول تحديد المقصود عن التصادم ، وذلك بتحديد مفهوم التصادم في نص المادة الأولى من الاتفاقية .

وقد ذهب الاستاذ الدكتور علي حسن يونس إلى القول بأن التصادم البحري يستوجب توفر وصفين ، الأول: أن يحصل التصادم بين منشأتين عائمتين أحدهما علي الأقل سفينة والثانية : ألا يربط المنشأتين المتصادمتين علاقة تعاقدية ، ويضيف سيادته قائلاً أن الوصف الأول يقتضي توفر أمور ثلاثة :-

- ١- حصول تصادم ويعني ذلك وقوع ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين غير أن معاهدة بروكسيل خرجت علي هذا المعني اللغوي الظاهر للتصادم ، ولذا يعد تصادماً بحرياً بحسب المعاهدة ، الضرر الذي يلحق السفينة من اضطراب الامواج بسبب مرور سفينة أخرى ولو لم يحدث اتصال بينهما.
- ٢- أن يحصل التصادم بين منشأتين عائمتين أو أكثر .

---

(٢) نص المادة الأولى من الاتفاقية والتي لا تختلف في صياغتها عن الفصل ٢٩٣ من قانون التجارة البحرية المغربي ، وكذا مع نص المادة الأولى من قانون ١٩٦٧/٧/٧ البحري الفرنسي وكذا مع نص المادة ١/٣٣٦ من المشروع الجديد للقانون البحري المصري .

أنظر أيضاً نصوص أحكام التصادم البلجيكي .

Droit maritime principes gene reaux plan- c. buissert. Edition

٣- أن يكون من بين المنشآت العائمة التي وقع التصادم بينهما سفينة.<sup>(١)</sup>

ومن خلال هذا الوصف الأخير يتضح لنا أنه يتعين فقط التركيز على صفة المنشآت التي كانت ظرفاً في التصادم بحيث يكفي أن تكون إحدى هذه المنشآت سفينة بالمعنى القانوني حتى يعد الحادث تصادماً بحرياً.

ويذهب الاستاذ روديير توضيحاً الأولي ١٩٦٧/٧/٧ . إلي القول بأن " المقصود من تأمين جميع الاصطدامات التي يمكن أن تتعرض لها السفينة يتمثل في ثلاث نقط وهي :

١- يكفي أن يتعلق الأمر بسفينة كي يخضع التصادم لمادة القانون البحري .

٢- تسوي جميع التعويقات بالقانون ١٩٦٧/٧/٧ رقم ٥٤٢.

٣- لا يهم مكان وقوعه ولذا يخضع التصادم الذي يقع في الأنهار بين سفينة وقارب للقانون البحري

وهذا الحل الواضح في القانون الفرنسي يقول الاستاذ روديير وضع حداً للمناقشة الفقهية، ولم تعد المسألة تطرح نفسها إذ صار القانون واضحاً بعد المعاهدة.<sup>(٢)</sup>

---

(١) راجع الاستاذ الدكتور / علي حسين يونس القانون البحري ص ١٣٤ وما بعدها ، المرجع السابق

(١) روديير النظرية العامة للقانون البحري ص ٢٥ فترة ١٣ وأيضاً راجع الاستاذ بوظهرين .

Droit maritime marocain editions secea 1986. Casa blanca page .162-163 .n. 306.

Comm cass 4 nov 1953 D.N.F. 1954.83not . F. berard.

George ripert précis dalloz p.301 . وراجع ايضاً .

وأياً ما كان الأمر فإنه يجب استبعاد الارتطام الذي يقع مركبين من مراكب الملاحة الداخلية ، حتى ولو كان في المياه البحرية ، إذ لا يعد تصادماً يطبق عليه أحكام التصادم في القانون البحري ، بل يخضع للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية ، كما يتعين استبعاد الارتطام الذي يقع بين السفن ورصيف الميناء ، أو المنشآت الملحقة به أو مع الصخور أو حطام سفينة أخرى وعلي العكس من ذلك الذي يقع بين عائمتين ولو في المياه الداخلية أو النهرية ، شرط أن تكون إحدى العائمتين سفينة بالمعنى القانوني .

وتأخذ بهذا الاتجاه أغلبية التشريعات التي اعتنقت أحكام اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠<sup>(١)</sup> ، وهذا علي خلاف ما جاء في التشريع

---

وقد عر روديير التصادم في موضع آخر بقوله أن التصادم البحري واقعة مادية يترتب عنها نظام خاص بمسؤولية المجهز ، كما حدد المقصود من التصادم بقوله أن هذه الكلمة تفيد اصطدام منشأتين ، وذلك بارتطام حواشي كل واحدة منهما = مع الأخرى ، القانون البحري الطبعة السابعة باريس ١٩٧٧ ، ص ٣٠ فقرة ٤٣٣ ويذهب لوكليير هو الآخر في رسالته إلي القول أن اساس المفهوم القانوني للتصادم يعني أن هياكل السفن وتوابع الهياكل اللاصقة بها " زوارق الاتقاذ والمراسي المثبته وسلاسل المراس " إتصلت فيما بينها بعنف متفاوت ، وقد لا تتصل فيما بينها تلاً كحالة اضرار لحقت مركب شراعي من جراء رياح قوية ناتجة عن مرور سفينة أخرى بجانبها ، وكذا في حالة عواريات نتجت عن تموج مياه تسببت فيه مرور سفينة بالقرب من أخرى .

(١) نص المادة ٣٣٧ بحري تونسي ، ٢٣٣ لبناني ٤٧٠ من مشروع القانون البحري المغربي ١/١ من قانون ١٩٧٦/٧/٧ البحري الفرنسي . " ١/٣٣٦ من المشروع المصري البحري الجديد ٢٩٢ من قانون التجارة البحرية المغربي .  
فقد قضي باعتبار الطاردة السائرة في البحر أو في المياه البحرية والمتوفرة علي عقد فرنسي وطاقم متكون من البحارة ، منشأة بحرية أو سفينة وبالتالي يتعين أن يتم

البحري الليبي ، الذي يعرف التصادم البحري بأنه ذلك الذي يجعل بين منشأتين عائمتين لهما وصف السفينة قانوناً ويعرف النظر عن المكان الذي وقع فيه التصادم ، أي سواء وقع في البحر أو في مياه أخرى ، غير بحرية .<sup>(١)</sup>

فالتصادم إذن هو ذلك الارتطام الذي يقع بين سفينتين أو أكثر ، أو بين سفينة معينة ومركب أو عدة مراكب للملاحة الداخلية بغض النظر عن المياه ، التي يقع فيها التصادم .  
وإنطلاقاً من هذا التعريف الذي راعينا فيه التركيز على صفة المنشآت فإنه يثور السؤال حول المقصود بوصف السفينة<sup>(٢)</sup> ، أي ما هو الوصف القانوني الذي يتعين أن تكون عليه السفينة حتى تخضع لأحكام التصادم البحري ؟

---

تزويدها بالإشارات المنصوص عليها في النصوص التنظيمية المتعلقة بالسفن وكذا نور أحمر مرئي في جميع نقط الأفق . محكمة الاستئناف Rouen روان ١٩ يونيو ١٩٦٦ D. N.F. ١٩٦٨ ص ١٢

(٢) محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري الليبي ١٩٧٠ الطبعة الأولى ص ٥١٩ .  
وأيضاً : Julien lecler labordage en droit maritime eten droit, p. 35  
حيث تلاحظ أن كلمة تصادم تستعمل كغيرها من الألفاظ البحرية لمعان مختلفة من طرف رجال القانون المهتمين بالبحر واليوم تعزي كلمة تصادم إلي " الارتطام بين سفينتين = إذ يتولد عنه نظام خاص متعلق بتسوية العواريات الناتجة عن التصادم ، نفس الصفحة ، راجع أيضاً سمير الشرقاوي الخطر في التأمين البحري رسالة دكتوراه ١٩٦٦ ، حيث يري أن المقصود بالتصادم في التأمين البحري هو التصادم الذي يقع بين سفينتين أو بين سفينة ومنشأة أخرى عائمة ، إذ لا يختلف عن معناه الفني ص ٣٣٣ .

(١) راجع الاستاذ / بوظهرين عبد الله

Droit, maritime marocain p. 162

## المعنى القانوني للسفينة :-

أن معظم التشريعات لم تهتم بوضع تعريف للسفينة تاركة ذلك للفقهاء ، وعلى العكس من ذلك ، تم في قانون التجارة البحرية المغربي وضع تعريف السفينة .

فبعد أن عرف المشرع الملاحة البحرية بأنها تلك التي تباشر ، فوق البحر أو في الموانئ والخلجان ، وفوق البحيرات الغدران ، والأقضية وأجزاء الأنهار التي تكون فيها المياه مالحة وتتصل بالبحر" ، أضاف قائلاً في الفصل الثاني بأن السفينة هي المركب الذي يباشر عادة الملاحة المذكورة سابقاً<sup>(١)</sup>

وعرف استاذنا الدكتور علي حسن يونس السفينة بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية علي وجه الاعتياد ، ويثبت لها هذا الوصف من تخصيصها للقيام بالملاحة المذكورة.<sup>(٢)</sup>

---

(٢) نص المادة الأولى والثانية من قانون التجارة البحرية الصادر في ٣١ مارس ١٩١٩ ويعرف المشروع الجديد للقانون البحري المغربي السفينة بأنها " تعتبر كسفينة كل أريية عائمة تمارس الملاحة البحرية عن طريق الدفع المستقل أو عن طريق وسائل أخرى ". الفصل ١٣ من الباب الأول من الجزء الثاني ، وعرفتها المادة الأولى من مشروع القانون البحري المصري بأنها كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية عادة سواء كانت هذه الملاحة بقصد الكسب = "أولاً" أن اصطلاح السفينة Navir يطلق علي العائمة أو المنشأة أو العمارة Batiment التي تقوم بالملاحة في البحر ، ويختص لفظ المركب Bateaux بالعائمة التي تسير في النهر ، أنثر أيضاً المرجع السابق .

George ripert précis dalloz p301

(١) الاستاذ الدكتور علي حسن يونس مؤلفة القانون البحري ( السفينة ) طبعة ١٩٦٤ رقم ٧٣ص ٦١ . ويذهب أغلبية الفقه المصري إلي تعريفها بالتعريف الذي أورده استاذنا علي حسن يونس ، يعرفها الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه بأنها كل

وعرفها روديير Rodier بأنها " كل أداة عائمة معدة للملاحة البحرية تستمد خاصيتها مما أعدت له ، مما يفرض أن يكون تركيبها في شكل معين بحيث تستطيع مواجهة اخطار البحر ويمكن استعمالها للملاحة<sup>(١)</sup> ، بينما يذهب لوكلير Lecler إلى وقع تعريف لا يختلف من حيث المضمون علي التعريفات السابقة حيث يري بأن السفينة هي تلك الأداة التي تتوفر علي الشروط الآتية :

- ١- منشأة عائمة .
- ٢- منشأة معدة للملاحة في البحر .
- ٣- تلك الأداة التي تتضمن بعض الوسائل المادية التي تجعلها قابلة للملاحة<sup>(٢)</sup>

ويأخذ الإجتهد القضائي بنفس الاجاه الذي عبر عنه الفقه في تعريفه للسفينة ، ولقد عرفت محكمة النقض المصرية السفينة البحرية بقولها "أن الوصف الذي يصبغ علي المنشأة العائمة لتكون سفينة بحرية ، يتوقف عن الكشف عن نشاطها وفقاً للمكان الذي تقوم بالملاحة فيه

---

منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية = عل يوجه الاعتياد ، القانون البحري طبعة ١٩٨٠ ص ٣٥ ، ومحمود سمير الشرقاوي بأنها منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية القانون البحري ١٩٧٨ دار النهضة العربية ص ٤٧ فقرة ٤٤٤ .

(٢) روديير القانون البحري الطبعة السابعة باريس ١٩٧٧ فقرة ٣١ ص ٣٠ ، وفي تعريف موجز لدانجون أكد بأنها منشأة تستخدم للسير في البحر جزء ١ ، فقرة ١٧ .

(١) راجع لوكلير رسالته حول التصادم في القانون البحري والقانون النهري ١٩٥٥ ص

صدق عليها هذا الوصف ، ومن ثم فإنه يخرج عن نطاق هذا الوصف  
المراكب التي تخصص للملاحة الداخلية .....<sup>(١)</sup>  
وفي قرار لمحكمة الاستئناف برين جاء فيه " يتعين إلا تراعي  
طبيعة المياه التي حدث فيها الفرق . لتعبير سفينة البحر عن الآداة الأخرى  
بل يجب أن يراعي نوع الملاحة التي خصصت لها السفينة بشكل عادي  
بحكم بنائها وتجهيزها"<sup>(٢)</sup>  
ومن خلال ما سبق يتضح لنا بأن كلاً من التشريع البحري والفقعة  
والأجتهاد القضائي استقرا علي تعريف السفينة بأنها تلك المنشأة التي  
تخصص للقيام بالملاحة البحرية علي وجه الأعتياد . ولا يخرج عن هذا  
التعريف قيام السفينة علي سبيل الأستثناء بملاحة داخلية . وعلي  
العكس لا يعد المركب الذي يزاول الملاحة الداخلية سفينة حتي ولو قام  
بالملاحة البحرية علي وجه الإعتياد.<sup>(٣)</sup>

(٢) محكمة النقض المصرية جلسة ١٩٥٩/٥/٧ س ١٠ ص ٣٩٥

(٣) محكمة الإستئناف برين Rennes ٣ مايو ١٩٣٧ - ١٩٥ Dor Xv مشار إليه في  
لكبير المرجع السابق ص ٤٦

(١) ففي قضية عرضت علي محكمة الاستئناف بالاهاي تتلخص وقائعها في أن مركبين  
مخصصين للسير في الانهار أحدهما الماني والثاني هولندي اصطداماً ، ويقضي  
القانون الهولندي بالتسوية في الحكم بين السفن البحرية والمراكب النهرية في بعض  
الحالات ، لذلك تمسك المركب الألماني بتطبيق قواعد المعاهدة لأنها كانت أصلح له  
من ناحية مدة التقادم ، علي أساس أن العائمة الهولندية التي اصطدمت بها تعد  
سفينة بحسب قانونها ، ولكن محكمة الاستئناف بالاهاي قررت بأنه يجب تفسير  
اصطلاح السفينة الواردة بالمعاهدة طبقاً للمعني المفهوم عند وضعها دون اعتبار  
للتعريف الخاص الذي يتضمنه القانون الهولندي ولذلك رفضت تطبيق المعاهدة :  
استئناف لاهاي ابريل ١٩٣١ دور ٣٦-٤٥٥ عن لوكلير ص ١٨ هـ (١) المرجع  
السابق

وحتى تعد المنشأة العائمة سفينة بالمعنى القانوني إذن يتعين أن

يتوفر فيها الشرطين الآتيين :-

١- أن تكون المنشأة العائمة مخصصة للقيام بالملاحة البحرية :

كما هو معلوم فإن العائمة المخصصة للقيام بملاحة البحرية يتعين أن تتوفر علي وسائل الحركة وعلي تجهيزات أعدت خصيصاً لمواجهة أخطار الملاحة البحرية ، وبالتالي تكون هذه التجهيزات والأليات الخاصة بها ، قادرة علي السير في البحر ، ومواجهة أخطاره وكيفما كانت نوع هذه الملاحة وسواء أكانت ملاحية تجارية أو نزهة أو صيد<sup>(١)</sup>

وسواء كانت ملاحية رئيسية أو ساحلية.<sup>(٢)</sup>

ويراعي في بنائها قدرتها علي عبور البحر وتحمل المخاطر البحرية<sup>(٣)</sup> ، وتعد المنشأة العائمة حتي ولو لم تمارس الملاحة البحرية فعلاً

---

(٢) قضي أن سفن الصيد من السفن التي تخضع لأحكام القانون البحري ذلك أن ملاحية الصيد تحيط بها نفس الأخطار البحرية التي تتعرض لها الملاحة البحرية ، محكمة الاستئناف بالقاهرة ٣١ ديسمبر ١٩٦٣ المجموعة الرسمية السنة ٦١ ص ٨٠٢ - المحكمة التجارية بروان ٩ نوفمبر ١٩٣١ - ١٨ - ١٠ دور

(١) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ٦١ وما بعدها ، فالملاحة البحرية تقسم الي ثلاثة أقسام : فهي تقسم من حيث أهميتها إلي ملاحية رئيسية وملاحية مساعدة تقسم ثانياً من حيث المسافة التي تقطعها إلي ملاحية أعالي البحار وملاحية ساحلية واخيراً تقسم بحسب غرضها إلي ملاحية تجارية وملاحية صدي وملاحية نزهة .

راجع أيضاً محمود سمير الشرقاوي القانون البحري دار النهضة العربية ١٩٧٨ ص ١٨ وما بعدها .

(٢) الدكتور جمال الدين عوض ، حول تعليق له علي القضاء في تحديد نطاق القانون البحري ، مجلة القانون والأقتصاد العدد الأول ، مارس ١٩٦١ السنة ٣١ ، جامعة

مادام قد بنيت لاجل قيامها بالملاحة البحرية ، ويتفق كل من القضاء والفقهاء<sup>(١)</sup> على اعتبار المنشأة العائمة سفينة حتي هي مازالت في طور البناء ، وعلي خلاف ذلك ذهب قرار تحكيمي إلى أنه لا يعد تصادماً الاصطدام الذي قع بين سفينة وهيكل في طور البناء ، وهي عبارة عن شكل من الفولاذ ، المخصص لبناء سفينة لم تكن تامة في الوقت الذي حدث فيه الاصطدام ، بمعنى أن حواجزها لم توضح في مكانها ، وكذا جهازها المحرك لها ، ومن ثم فقد انتهى القرار إلي عدم اخضاع هذا التصادم لأحكام القانون البحري ، وإنما أخضعة لأحكام الفصل ١٢٨٤ من القانون المدني الفرنسي<sup>(٢)</sup>.

ومع ذلك يتعين أن تسرى أحكام التصادم البحري ، علي التصادم الذي قد يقع مع سفينة وهي في طور البناء ، ومتي نزبها البحر قصد تجريبيها ، طالما أنها قد خصصت للقيام بالملاحة البحرية ، علي وجه الإعتياد<sup>(٣)</sup>.

---

القاهرة ، ص ٤١ أنظر أيضاً الدكتور علي البارودي مبادئ القانون البحري ص ٣٠ المرجع السابق

(٣) فقد تنصب علي بعض العمليات القانونية وتخضع بالتالي هذه العمليات للقواعد القانون البحري كالرهن والتأمين راجع مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ص ٧٨. علي جمال الدين عوض ، القانون البحري دار النهضة العربية طبعة ١٩٧٢ ص ٢١ وقد أيد المشرع المصري هذا النظر بالقانون رقم ٢٥ لسنة ١٩٥١ والاتفاقية الدولية الخاصة بالإمتيازات والرهن البحرية .

(١) قرار تحكيمي ١٢ ديسمبر ١٩٤٧ . D.N.F. ١٩٥٠-٩٣

(٢) يري الاستاذ الدكتور سمير الشرقاوي إن السفينة لا يصدق عليها هذا الوصف إلا بعد الانتهاء من بنائها واعدادها فعلا للملاحة البحرية ، المرجع السابق ص ٤٦ ، ويضيف في رسالته أيضاً قائلاً بأن التأمين الذي يرد علي السفينة وهي في طور البناء لا يعد تاميناً بحرياً ، لأن الخطر هنا محلة لا يعد بحرياً بصفة اصلية ، لأن

ولا أهمية للوسيلة المستعملة من لدن السفينة للسير بها في البحر فيستوي أن تكون مجهزة بمحرك ميكانيكي أو شراع أو مقذاف<sup>(١)</sup> ، كما لا تسري أحكام التصادم علي السفينة التي أصبحت حطاماً غارقاً في البحر والتي لا تقدر علي القيام بالملاحة البحرية إلا أنه إذا أمكن تعويمها من جديد يمكن آنذاك أن تحتفظ بصفة السفينة ، وبالتالي خضوعها إذا حدث تصادم بينها وبين سفينة أخرى تقوم بملاحة بحرية لأحكام التصادم البحري.<sup>(٢)</sup>

---

معيار الخطر البحري هو حدوث هذا الخطر أثناء رحلة بحرية ، والسفينة في البحر ، راجع رسالته الخطر في التأمين البحري الدار القومية للطباعة والنشر - القاهرة - ١٩٦٦ ص ٣٥٠ وما بعدها فقرة ١٦١ .

(٣) راجع لوكلير المرجع السابق ص ٤٦ ، وبالعكس تتمتع كل أداة مزودة بأجهزة الاندفاع القابلة للملاحة بصفة سفينة بحرية، وتعد السفينة الكاسحة المصامة المسجلة في مكتب -Veritas- والتي تصخر بوسائلها الخاصة المتنقلة كل يوم في البحر بمحركها الخاص والمتوفرة علي طاقم وعقد الفرنسية ، نفس المرجع والصفحة السابق ، هذا أيضاً ما هو عليه أغلبية التشريعات باستثناء القانون الإنجليزي الذي يخرج العائمت التي تسير بالمقذاف من تعريق السفينة ( المادة ٧٤٢ من قانون ١٨٩٤ ) .

=  
راجع حكم محكمة العليا الإنجليزية ١٩ مارس ١٩٣٩-٢١٢-٤٠ دور ، مشار إليه في تعليق علي جمال الدين عوض مجلة الاقتصاد والقانون جامعة القاهرة السابق الإشارة إليها ص ٤١ .

(١) انظر الاستاذ الدكتور/ علي البارودي مبادئ القانون البحري منشأة المعارف الإسكندرية - ١٩٧٥ - ص ٣٠ ، حيث يري أن الصلاحية للملاحة في البحر هي معيار السفينة ، لذلك لا تعتبر سفن ، المنشآت العائمة التي لا تبرح الموانئ عادة كالرافعة العائمة والأرصفة العائمة والمدارس العائمة والصنادل ..... إلخ= راجع أيضاً محكمة الاستئناف برين ٥ مارس ١٩٤٨ D.M.F ١٩٥٠ - ٤٣ ، مشار إليه في لوكلير ص ٤٤

وجاء في إحدي القضايا أنه في حالة تصادم بين حطام مقطور وسفينة ، فإن قواعد التصادم هي التي تطبق ، ذلك أن حطام سفينة مقطور يشكل مع القاطرة الكل ، وفي حالة الاصطدام بالغير فإن قانون ١٩١٥ هو اذي يطبق علي ذلك.<sup>(١)</sup>

١- أن تمارس المنشأة العائمة الملاحة البحرية علي وجه الإعتياد :-  
بعض أن تكون العائمة قادرة علي السير في البحر علي وجه الاستمرار قصد تحقيق الغرض المنوط بها ، وهو القيام بالملاحة البحرية بصفة معتادة ، وذلك حتي يظل لها وصف السفينة رغم قيامها من حين لآخر بملاحة نهريه علي وجه الإستثناء فإن هذا لا يرفع عنه وصف المركب ولا يصبغ عليه وصف السفينة.<sup>(٢)</sup>

ومن ثم لا يكن أن تكون المنشأة العائمة معدة للقيام بالملاحة البحرية حتي توصف بالسفينة ، يل يجب إضافة إلي ذلك أن تباشر هذه الملاحة علي وجه الاعتياد ، فإذا تم إعداد منشأة لتباشر الملاحة البحرية ، غير أنه أصبحت بعد ذلك تباشر الملاحة الداخلية بصفة معتادة فإن ذلك ينفي عنها صفة السفينة وتتحول إلي مركب من مركب الملاحة الداخلية ، أما إذا كانت تمارس كلا الملاحتين الداخلية والبحرية ، فإن العبرة في تحديد الوصف الذي ينطبق عليها يمكن في

---

(٢) أنظر التعليق الوارد بمجلة الاقتصاد والقانون لجمال الدين عوض السابق الإشارة إليه ص ٤١

Sent arb 4 Avril 1936 dor XIV. 221.

مشار إليه في لوكليز ص ٤٤ .

(١) الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه المرجع السابق ص ٣٥ فقرة ٢٧ ، راجع الأستاذ جمال الدين عوض ، تعليقة في مجلة القانون والاقتصاد ص ٤٣ - استئناف مختلط الإسكندرية ٢ فبراير سنة ١٩٢١ بـلتان عدد ٢٣-١٦٥

نشاطها الرئيسي<sup>(١)</sup> ، وهي ما ذهبت إليه محكمة النقض المصرية في أحد أحكامها السابق الإشارة إليه بأن الوصف الذي يصيغ علي المنشأة العائمة لتكون سفينة بحرية يتوقف علي الكشف عن نشاطها وفقاً للمكان وفقاً للمكان الذي تقوم بالملاحة فيه ، فإذا كان هذا المكان هو البحر ، وتحقق تخصيصها للملاحة فيه صدق عليها هذا الوصف.<sup>(٢)</sup>

وفي قضاء لمحكمة الاستئناف بروان قضت بأنه يجب أن يعتبر الزورق الذي يمارس نشاطه في المياه البحرية ، عائمة بحرية أو سفينة ، ومن ثم ينبغي أن يكون مزوداً بالإشارات المقررة في النصوص التنظيمية المتعلقة بالسفن.<sup>(٣)</sup>

ويلاحظ أن الأجتهد القضائي يركز علي المكان الذي تزاوّل فيه المنشأة الملاحة ولذلك فإن ممارسة الملاحة البحرية تصيغ علي المنشأة صفة السفينة حتي ولو كانت تقوم من حين لآخر بالملاحة النهرية .

---

(٢) أستاذ الدكتور عل يحسن يونس المرجع السابق ص ٦٣ فقرة ٧٥ وراجع المرجع السابق.

Droit maritime /c/Buissers p.31

وأيضاً:

George ripert No. 483.

(٣) محكمة النقض المصرية جلسة ١٩٥٩/٥/٧ السنة ١٠ ص ٣٩٦ ، مشار إليه سابقاً .

=

راجع أيضاً بوطهرين عبد الله .

=Droit maritime marocatine p.161.162.

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

ص ١٢٠

وفي حكم حديث جاء فيه بأنه يعد التصادم الواقع بين سفينتين تتواجدان أثناء الحادثة في مصر مدخل مضيق أمام الخط المحدد بين البحر والنهر واقعاً في البحر .

فالمحكمة اعتبرت التصادم بالرغم من وقوعه في جزء من المياه النهرية تصادماً بحرياً وبالتالي فإنها أخضعت الحادث لأحكام التصادم البحري<sup>(١)</sup>.

### ملحقات السفينة :-

لا ينصرف تعبير السفينة إلى جسم المنشآت العائمة فقط ، بل يشمل أيضاً كافة ما بهذا الجسم من أجزاء لازمة لتسييرها وتوجيهها كالألات المحركة والصواري ، والسلاسل والروافع ، والبوصلة والجهاز اللاسلكي ونحوها مما يكون لازماً أو مفيداً لقيام السفينة بالملاحة البحرية واستغلالها ، وهناك مجموعة أخرى من الأجزاء لا تربطها بالسفينة رابطة عادية كقوارب النجاة مثلاً وغيرها مما يكون لازماً لملاحة السفينة واستغلالها سواء آكان متصلاً بها أو منفصلاً عنها<sup>(٢)</sup> ،

---

(٢) المحكمة البحرية التجارية بلاغوشيل ٢٤ يونيو ١٩٦٣ ، D.N.F ١٩٦٣ ص ٦٧٣ ، وقد أضافت المحكمة بأنه يستنتج من ذلك اعتبار التصادم بحرياً مما يعني معه تطبيق التنظيم الخاص بمنع التصادم في البحر علي القضية ( المرسوم الصادر في فاتح يونيو ١٩٥٣ )

(١) راجع مصطفى كمال طه القانون البحري مؤسسة الثقافة الجامعية طبعة ١٩٨٠ ص ٣٧ فقرة ٢٩ وأيضاً علي جمال الدين عوض ، القانون البحري دار النهضة العربية طبعة ١٩٧٣ ص ٢١ فقرة ٣٧ وأيضاً راجع

وقد حدث خلاف بين الفقه<sup>(١)</sup> حول هذه الملحقات اللازمة لملاحة السفينة واستغلالها ويرى استاذنا الدكتور علي حسن يونس ويحق عدم صح تسمية الأدوات اللازمة لملاحة السفينة واستغلالها ، بملحقات السفينة بإعتبار أن هذه الأدوات ما هي إلا أجزاء ذاتها ، فهي ليست منقولات تضاف إليها أو تلحق بها ، وإنما هي جزء من كيانها<sup>(٢)</sup> ويتفق رأي استاذنا مع ما جاء في نص المادة ٦٨ من قانون التجارة البحرية المغربي من أنه تعتبر بمثابة جزء من السفينة جميع الملحقات اللازمة لاستغلالها ، وكذا مع ما جاء في نص الفقرة الثانية من المادة الأولى من مشروع القانون البحري المصري بقولها " أن ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها تعتبر جزءاً منها ، وعلي ذلك تخضع هذه الملحقات لما تخضع له السفينة ذاتها من تصرفات ...." . ويأخذ بنفس الاتجاه الدكتور محمود سمير الشرقاوي بقوله من الاسلم اعتبار ملحقات السفينة جزء منها سواء من الناحية الفنية أو من الناحية القانونية لأن السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها<sup>(٣)</sup> ، وبينما يذهب البعض الآخر إلى القول

---

وأيضاً راجع القانون البحري الليبي الاستاذ الدكتور عبد الحميد عشوش ، الجزء الأول ١٩٧٧ السفينة وأشخاص الملاحة البحرية ص ٦٨ وهامشها رقم (١) و(٢).  
(٢) حيث يرى رودبير أنه يجب عدم الخلط بين معظم المعدات والأجهزة ومفهوم الملحقات الغامض الذي ثار حوله نقاش = في الفقه الفرنسي حيث أعتبر بونكاز وشوفو أن الملحقات يجب أن تشمل ما هو ضروري لسير السفينة فقط دون أستغلالها أما ريبير فإنه اعتبر من الملحقات كل ما هو ضروري لا فقط لتسيير السفينة بل لاستغلالها وتجهيزها أيضاً ورفض اعتبار الاجرة من الملحقات أنظر رودبير المرجع السابق القانون البحري ص ٣١ فقرة ٣٢.

(٣) الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق فقرة ٧٧ ص ٧١

(١) ويأخذ بومكاز بنفس الاتجاه رقم ٢١٧

Bonnvase traite de droit. Commercial maritime paris 1923.No. 217.

بأن ملحقات السفينة تعتبر بمثابة المنقولات التي ترصد لخدمة العقارات والتي تعتبر عقاراً بالتخصيص.<sup>(١)</sup>

وأخيراً فقد استقر الرأي علي أن المنشأة الصالحة للملاحة البحرية ، تكتسب وصف السفينة قانوناً بمجرد تمام بنائها ، وذلك باعتبار ان تخصيصها الفعلي للملاحة البحرية سيحدث فعلاً ، ومن ثم تبدأ أحكام القانون البحري في الأنطباق عليها ، وتزول صفة السفينة عن المنشأة متى فقدت شرط الملاحية أو القدرة علي الملاحة البحرية ، وكذ شرط الأعتياد والاستمرار في مباشرة الملاحة البحرية ، فإذا حدث وأن أصيبت في حادث وأصبحت غير صالحة للملاحة أو فقدت هذه الصلاحية نظراً لقدمها .

أو تحويلها إلي فندق أو مستشفى ، أو عدم قدرتها علي الملاحة البحرية ، فإنها تخضع لأحكام المنقولات طبقاً للقواعد العامة<sup>(٢)</sup> .  
وعلي ضوء ما تقدم فإن لفظ السفينة ينصرف إلى كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية علي وجه التخصيص والاعتياد ، وتشكل مع

---

1Ripert droit maritime Paris 1953. Tome 1. No. 309

راجع أيضاً مصطفى كمال طه أصول القانون البحري ص ٧٩ فقرة ٧٧ ، وراجع الاستاذ سمير الشرقاوي المرجع السابق ص ٥٧ .

(١) راجع علي جمال الدين عويض المرجع السابق ص ٢١ فقرة ٢٥ وأيضاً أحمد عبد الحميد عشوش القانون البحري الليبي ص ٢٠ المرجع السابق وأنظر حكم المحكمة العليا الليبية الصادر في ١٩٦٩/١/٢٥ ، منشور في مجلة المحكمة العليا السنة العدد الثالث ص ٢١ وهو كالتالي " أن رسو السفينة في الموانئ الليبية واستعمالها كفندق عائم يأوي إليها الناس دون تمييز للإقامة فيها لا يجعلها قائمة بالملاحة الداخلية ، وذلك لخروجها عن طبيعة عملها الأصلي وبفقدانها لصفاتها كسفيناً للملاحة وتحولها خلال تلك الفترة إلي فندق عائم مثلها في ذلك مثل سائر الفنادق علي اليابسة .

الادوات لأحكام القانون البحري ، ومن خلالها لأحكام التصادم البحري حالة حدوث تصادم معها .

وأخيراً فإن التصادم البحري ، هو ذلك الارتطام الذي يقع بين سفينتين أو أكثر ، أو بين سفينة ومركب أو عدة مراكب بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم<sup>(١)</sup>

## شروط التصادم البحري

بعد أن تعرضنا لتعريف التصادم ومن خلاله للمقصود من التصادم قانوناً والوصف الذي يجب أن تكون عليه المنشأة العائمة حتي تعد سفينة بالمعنى القانوني ، سنتعرض في هذا المبحث للشروط التي ينبغي أن تتوفر حتي يعد التصادم بحرياً وبالتالي يخضع لأحكام التصادم البحري الواردة في المجموعات البحرية وأحكام المعاهدة .

وإذا كان التصادم البحري هو ذلك الارتطام الذي يقع بين سفينتين أو أكثر أو بين سفينة ومركب أو عدة مراكب للملاحة الداخلية ، وذلك بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم . فإن هذا التعريف يقتضي توفر الشرطين الآتيين :

- ١- أن يحمل ارتطام .
- ٢- أن يقع الارتطام بين عائمات أحداها سفينة .

---

(٢) محكمة الاستئناف برين ٣ مايو ١٩٣٧-١٩٥٠ Dor xx ونفس الاتجاه صدر بموجب قرار عن محكمة امستردام ٢٢ يناير ١٣٧ و ٣٧٩ Dor VV XXX لوكليير ص ٤٦ المرجع السابق .

## ان يحصل ارتطام

كان يشترط في التصادم البحري أن يحصل احتكاك أو ارتطام<sup>(١)</sup> (Heurt material) أي التهام فعلي بين المنشأتين العائمتين، ويترتب عن هذا الارتطام أضرار نتيجة هذا التلامس أو الاحتكاك، وهو شرط أصبح متجاوزاً في ظل التشريعات الحديثة وأحكام المعاهدة.

فقبل صدور الاتفاقية الدولية لتوحيد أحكام التصادم البحري لسنة ١٩١٠ كانت أغلبية التشريعات تشترط في التصادم حدوث ارتطام مادي فعلي، ومن ثم كانت قواعد التصادم عديمة الأثر، ولا تنطبق متى أصيبت السفينة بضرر نتيجة مرور سفينة أخرى بجوارها، حركت الموج تحريكاً شديداً من جراء المناورات التي قامت بها هذه الأخيرة دون أن يحدث بين العائمتين ارتطام مادي، وأيضاً كما اذا القت سفينة ضخمة زورقاً علي الرصيف نتيجة قوة تموجات المياه التي أحدثتها هذه السفينة

---

(١) ولا يشترط أن يكون التصادم علي درجة معينة من القوة والعنف واذا كان بعض الفقه قد حدد معنى التصادم بالاحتكاك العنيف (Forcible contact) بين سفينتين، فإن المقصود بالعنف هنا هو التصادم الذي يصل الي مرتبة حدوث تلف بإحدي السفن لمجرد احتكاك سفينتين احتكاكاً بسيطاً لا يختلف عنه تلف بأي منها ليس تصادماً فعلياً يرتب آثاره القانونية، مشار اليه في الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري رساله دكتوراه الاستاذ الدكتور ثروت علي عبد الرحيم من جامعة القاهرة الناشر عالم

الكتاب ١٩٦٦ ص ٢٦٠

وراجع أيضاً George ripet precid dalloz No. 485

أثر قيامها بمناورات، في مكان لا يسمح القانون بها، فترتب عن ذلك اضرار للزورق<sup>(١)</sup>.

وهذا هو حال التشريع المغربي، فلا نكون امام تصادم في مفهوم قانون التجارة البحرية المغربي اذا لم يتم الارتطام المادي بين المنشأتين، وبالتالي اذا تسببت مثلاً سفينة ضخمة في احداث امواج عالية، مما أدى الي غرق سفينة أو مركب او احداث اضرار به، فإن هذا الحادث لا تطبق عليه أحكام التصادم البحري، الواردة في المجموعة التجارية البحرية المغربي وانما للقواعد العامة في المسؤولية<sup>(٢)</sup>.

ونفس المفهوم كانت تأخذ به المادة ٤٠٧ من قانون التجارة الفرنسية قبل تعديلها بقانون ١٥ يوليو ١٩١٥، وبعد ذلك أصبحت الاضرار التي تسبب فيها سفينة لمنشآت أخرى أو الأشياء أو الاشخاص المتواجدين علي ظهرها دون أن يقع ارتطام مادي تسوي كحالة التصادم بشرط أن تكون الوقائع ناجمة عن عدم مراعاة التنظيمات، أو تنفيذ المناورات أو عدم تنفيذها<sup>(٣)</sup>.

---

(١) راجع لوكيير المرجع السابق ص ٣٦ وما بعدها، وأيضاً Rodier النظرية العامة للقانون البحري - المرجع السابق ص ٢٦ وما بعدها.

- Bordenux 5 Juin 1956.J.C.P 1956.1013 not Dejuglard

(٢) انظر نص الفصل ٢٩٢ من قانون التجارة البحرية المغربي وعلي خلاف ذلك يقضي الفصل ٤٧٢ من مشروع القانون البحري المغربي الجديد بأنه "تمتد مقتضيات هذا القانون الي التعويض عن الاضرار التي تسببت فيها سفينة أما بالتنفيذ أو اهمال القيادة أو بعدم مراعاة الانظمة أما للغير وأما للأشياء أو الأشخاص الموجودين علي متنها ولو لم يقع تصادم"

(١) راجع :

ونفس الأمر جاء في القانون الجديد الفرنسي رقم ٥٤٥ -  
١٩٦٧/٧/٧ الذي ألغى قانون ١٥ يوليو ١٩١٥ ، وحل محله ، حيث تقضي  
المادة السادسة الفقرة الأولى علي انه "تطبق المقتضيات السابقة علي  
اصلاح الضرر الذي ارتكبه سفينة لسفينة أخرى أو للأشياء  
والأشخاص المتواجدين علي سطحها بسبب تنفيذ المناورات أو اغفالها وأن  
لم يقع تصادم"<sup>(١)</sup>.

وقد أشار روديير Rodier الي بعض الحالات التي تشملها المادة  
١/٦ من قانون ١٩٦٧/٧/٧ بقوله أن نص الفقرة لأولي من المادة السادسة  
تتطبق علي الأضرار الناتجة عن تموج توابع السفينة أو تصادمها ، وأيضاً  
عن الأضرار التي قد تسببها احدي السفن لمسافريها أو لحمولتها من  
جاء مناورة عنيفة قد تلجأ الي تنفيذها قصد اجتناب الاصطدام بسفينة  
أخرى ، حتي ولو لم يقع ارتطام فعلي ، متي ترتبت اضرار نتيجة تلك  
المناورة<sup>(٢)</sup>.

وتقضي المادة ١٣ من اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ بأنه تطبق  
المعاهدة الحالية علي تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو

---

Lecier.P.21 : Rodier.Precid dalloz maritime sixieme edition 1974.  
No.436

(٢) روديير المرجع السابق ص ٢٦ الفقرة ١٤ ، ويتفق المشروع البحري الكويتي مع  
ما جاء في نص المادة السادسة من قانون ١٩٦٧/٧/٧ الفرنسي ، اذ لم يشترط أن  
يحصل ارتطام مادي بين السفن بل يكفي أن ينشأ الحادث من اضطراب الأمواج  
بسبب قيام احدي السفن المتصادمة بحركة مناورة خاطئة ، أو اهمال القيام بحركة  
واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر ولو لم يحدث احتكاك بينهما المادة ٢/٢٢٣

(١) روديير النظرية العامة للقانون البحري ١٩٧٢ ص ٢٦ الفقرة ١٤ . ١١٣ . ١٩٤٩ .  
Montprier 21 oc. 1951. D.M.F.

للأشياء أو الأشخاص الذين يكونون علي ظهرها من جراء عمل مناورة أو عدم اتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم".

ويري بعض الشراح أن هذا الحكم الوارد في المادة (١٤)<sup>(١)</sup> من اتفاقية بروكسيل ليس إلا توسعا ، في تعريف التصادم البحري وان النص المذكور ، يعطي للتصادم معني قانوناً أوسع من معناه اللغوي الظاهر<sup>(٢)</sup> ، وبالتالي فإنه يتجاوز المفهوم التقليدي للتصادم البحري الذي كان سائداً في الفقه الفرنسي، والذي يجعل التصادم قاصراً علي الارتطام المادي<sup>(٣)</sup> .

وعلي خلاف ذلك يذهب جانب من الفقه الي أن المادة ١٣ المقابلة لنص المادة ٦ من قانون ١٩٦٧/٧/٧ الفرنسي، تغطي كافة الاضرار التي تسببها سفينة لأخري، وللأشياء أو الاشخاص، نتيجة قيامها بمناورة أو اغفالها - القيام بها اثر عدم مراعاة التنظيمات الهادفة الي منع وقوع التصادم<sup>(٤)</sup>

---

(٢) انظر المادة السادسة من قانون ١٩٦٧/٧/٧ والتي توافق نص المادة ١٣ من المعاهدة الدولية والمتعلقة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري.

(٣) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ٣٣٢ .

(٤) روديير Rodier - الفقرة ١٥ ص ٢٧ ، انظر رزق الله الانطاكي ونهاد السباعي الموسوعة ج ٥ ص ٣٦٠

(١) الاستاذ الدكتور احمد حسني النقل الدولي البحري للبضائع والحوادث البحري ص ١٨٠ وراجع أيضاً.

Rene Rodier traite general de droit maritime p.26.27 No.14-  
et George ripert precid dalloz no.485

لوكليمر المرجع السابق ص ٣٦ وما بعدها

قد اعترفت احدي المحاكم ان السفينة التي تسببت اجهزتها الدافعة في تموج اثناء مغادرتها للمركز المربوطة فيه مما ترتب عنه اضرار لحقت بزورق كان يرسو بالقرب

وهذا الرأي الأخير، يتفق، مع الاتجاه السائد لدي الاجتهاد القضائي في مصر من أن احكام التصادم البحري الواردة بالمعاهدة تطبق علي الاضرار التي تسببها سفينة لأخري حتي ولو لم يحدث بينهما ارتطام مادي<sup>(١)</sup>.

وفي قضية عرضت علي محكمة الاستئناف بروان Rouen قررت المحكمة ان الاضرار الناتجة عن تموج المياه الذي تسببت فيها سفينة لزورق تسوي بتطبيق الفصلين ٣ و ٦ من قانون ١٩٦٧/٧/٧ المتعلق باحداث البحر<sup>(٢)</sup>.

ومن خلال الاستعراض السابق ، سواء لوجهة نظر الفقه أو القضاء في نص المادة (١٣) من الاتفاقية ، أو نص الفصل السادس الفقرة الثانية من قانون ٧١٩٦٧/٧/٧ الفرنسي<sup>(٣)</sup> ، نعتقد أن أحكام التصادم

---

منها تعد مسئولة وفقاً لقواعد التصادم التي تقضي بها المادة ٦ من ق ١٩٦٧/٧/٧ محكمة الاستئناف بروان Rouen ١٤ يونيو ١٩٨٤ D.M.F ١٩٨٥ ص ٤٠٧ .  
(٢) الطعن رقم ٣٢٣ سنة ١٩٤٠ في جلسة ١٢/١/١٩٦٧ ص ٢٧ ١٨٤ ، وقد أخذ المشروع البحري المصري بما ورد في المادة ١٣ من اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ وذلك في المادة ٢٣٦ الفقرة الثانية - وكذلك أخذ نفس الاتجاه كل من القانون البحري الليبي المادة ٢٤١ - واللبناني ٢٣٨ - والالمانى ٧٣٧ والايطالى ٤٨٨ - والنونسي ٢٤٣ .

(١) محكمة الاستئناف بروان Rouen ١٤ يونيو ١٩٨٤ D.M.F ١٩٨٥ ص ٤٠٢ السابق الاشارة اليه، ومما جاء في هذا الحكم أن ريان سفينة Car Ferry لاحظوا وجود الزورق الذي كان يتوفر علي روابط لينة، ولم يتخذ الاحتياطات اللازمة لاجتناب وقوع الأضرار .

(٢) وقد أخذت بنفس الحل اثر صدور معاهدة ١٩١٠ المادة ١٣ كل من المانيا (الفقرة ٧٣٨) وابطاليا البند (٣٨٨) والاتحاد السوفيتي (البند ١٦٩ من القانون الصادر سنة

البحري يتعين أن تشمل الأضرار التي تسبب فيها أية منشأة عائمة لأخري، وعلي أن يكون احداها علي الأقل سفينة بالمعني القانوني، حتي ولو لم يحدث فعلاً الارتطام المادي المباشر، طالما أن هذا التصادم حدث نتيجة ارتكاب احدي المنشآت لأخطاء أو عدم مراعاة القواعد الدولية لمنع التصادم، بما فيه عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة اثناء تنفيذ المناورات او عدم تنفيذها، اذا كان هذا التنفيذ لم يقع في الوقت المناسب والذي كان سيؤدي الي عدم وقوع الاضرار، لو تم تنفيذ هذه المناورات فعلاً، ومما يؤيد وجهة النظر هذه، آخر نص الفقرة الثانية من الفصل السادس من قانون ١٩٦٧/٧/٧ الفرنسي التي تقابل نص المادة (١٣) من اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ القائلة "بسبب تنفيذ المناورات أو اغفالها وان لم يقع تصادم، فالنص واضح اذ يتحدث عن اغفال المناورات، وبالتالي يحاول أن يحذر من الاهمال ويشجع عن اتخاذ الاحتياطات من لدن الريان والابتعاد عن الطريق واخذ كل منشأة عائمة اليمين وعدم الاقتراب بجانب بعضها البعض حتي لا يتحمل مسؤولية ما قد يترتب من الاضرار نتيجة تحريك الامواج من احداها أو ما تحدثه من دوامات، والنص صريح من عدم اعتبار مثل هذه الحالات تصادماً بالمعني الفني، وإنما يمتد اليها النص لضمان تعويض هذه الأضرار وبالتالي اخضاعها لأحكام التصادم<sup>(١)</sup>.

---

١٩٢٩ - ٢٥٢ من قانون ١٩٦٨ لولونيا (البند ٢٣٠) اليونان (البند ٢٤١) لبنان (البند ٢٣٨) هولندا (البند ٥٤٤).

(١) وقد استقي المشروع البحري المغربي الجديد أحكام نص المادة (١٣) من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠، وقد جاء في الفصل ٤٧٢ من المشروع أنه "تمتد مقتضيات هذا الباب الي التعويض عن الأضرار التي تسبب فيها السفينة اما بالتنفيذ أو الاهمال للقيادة أو بعدم مراعاة الانظمة أما للغير أو للأشياء أو الاشخاص

والارتطام قد يتم بطرق مختلفة كما اذا اصطدمت مثلاً السفينة (أ) مع السفينة (ب) ونتيجة لهذا الاصطدام السابق ترتطم من جديد السفينة (ج) بالسفينة (أ) ففي هذا المثال التصادم الذي حدث أيضاً بين السفينة (ب) والسفينة (ج) حدث اثر وقوع ارتطام مادي مباشر أيضاً، أما التصادم الذي حصل بين السفينة (أ) والسفينة (ج) فكان نتيجة وقوع ارتطام غير مباشر ويسميه الفقه بالتصادم عن طريق الواسطة<sup>١</sup>، وتخضع هذه الحالات السابقة كلها لأحكام التصادم البحري.

وقد أحسن مشروع القانون البحري المغربي بوضعه نصاً يتفق وأحكام المادة (١٣) من المعاهدة، وعلي غرار ذلك نجد المشرع المصري قد هجر هو الآخر قاعد الارتطام المادي في المشرع البحري الجديد<sup>(٢)</sup>.

ونخلص الي ان التصادم اذن يكفي أن تترتب عليه الاضرار نتيجة خرق القواعد المتعلقة بالسير في البحر حتي يخضع لأحكام التصادم البحري، ولا يشترط فيه الارتطام المادي المباشر الذي يعبر فقط عن المفهوم الضيق لمعني التصادم، والذي أصبح متجاوزاً في ظل التشريعات الحديثة، وكذا في أحكام المعاهدة.

---

الموجودين علي متنها، ولو لم يقع تصادم"، وراجع أيضاً القانون البحري الليبي للاستاذ الدكتور سمير الشرقاوي المكتب المصري ١٩٧٠ ص ٥٢٢ فقرة ٤٥٨، أنظر محكمة الاستئناف بروان ١٤ نوفمبر ١٩٨٤ D.M.F ١٩٨٥، ص ٤٠٧ السابق الاشارة اليه.

(٢) الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض القانون البحري ١٩٦١ النهضة العربية، القاهرة ص ٣٧٢ هامش (١).

(١) نص المادة ٢/٢٣٦ من المشروع المصري الجديد

"أن يقع الارتطام بين عائمات احداها سفينة"

لا يكفي ان يقع الارتطام بالمفهوم الذي شرحناه في الفرع السابق، بل يتعين اضافة الي ذلك أن يقع هذا الارتطام بين سفينتين أو أكثر بين سفينة ومركب أو عدة مراكب للملاحة الداخلية.

أن أغلبية التشريعات التي استقت أحكام التصادم البحري من اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠، اشترطت هذا الشرط.

اذ تقضي المادة الأولى من المعاهدة علي انه "في حالة حصول تصادم بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية فإن التعويضات المستحقة...<sup>(١)</sup>، ومن ثم فلا نزاع في أن المعاهدة تحكم التصادمات التي تقع بين سفينتين أو أكثر أو بين سفينة ومركب أو عدة مراكب للملاحة الداخلية، ويذهب رأي الي أن المعاهدة تحكم التصادم الذي يقع بين مركبين اذا كان تصادمهما راجع الي دوامة احدثتها احدي السفن<sup>(٢)</sup>، ونحن نري ان هذا الاتجاه صحيح اذا كانت هذه الدوامة التي

---

(٢) راجع نص المعاهدة بالفرنسية وقد أوردها لوكليير ص ١٩ وما بعدها، يذهب بعض الفقه الي أنه ليس هناك تصادم بالمعني التقني للكلمة عند اصطدام سفينة بجسم ثابت كصخرة أو رصيف أو سد أو وتد او جسر عائم أو قناة أو بجسم عائم غير = قابل للملاحة، وعلي سبيل المثال الاصطدام بجبل جليدي أو بجذع شجرة أو بجسر مائي أو مركب للاستحمام أو مركب للغسل أو بسجن أو مستشفى عائم أو حتي بسفينة غارقة صارت في حالة حطام.

Danjon.titro. IV. Chap. III lecler. P.42

(١) راجع روديير النظرية الفنية العامة للقانون البحري (الحوادث البحرية) فقرة ١٦، وعكس ذلك ريبير في الجزء الثالث بند ٢٠٦٨ - د.أحمد حسني المرجع السابق

تسببت في التصادم ناتجة عن اهمال أو عن عدم تنفيذ القواعد الدولية لمنع لتصادم بكيفية صحيحة، أو تشكل خطأً، اذ يكفل أن تتورط احدي السفن في حادثة التصادم حتي تطبق الأحكام الواردة في المعاهدة علي انه لا يعد تصادمًا ولا يخضع لأحكام المعاهدة الارتطام الذي يتم بين سفينة وجهاز عائم لا يعد سفينة بالمعني القانوني<sup>(١)</sup>، ولا مركباً للملاحة الداخلية مثل الحطام العائم<sup>(٢)</sup> أو رصيف عائم<sup>(٣)</sup>، أو صندل<sup>(٤)</sup> أو جسر عائم<sup>(٥)</sup> وانما يخضع لأحكام المسئولية التقصيرية.

وفي نفس السياق اشترط قانون التجارة البحرية المغربي ان تكون علي الاقل احدي العائمات سفينة علي ان يكون الطرف الآخر علي الأقل مركب للملاحة الداخلية، من ثم يخرج من مفهوم التصادم البحري وفقاً لأحكام المادة ٢٩٢، التصادم الذي يقع بين المراكب الداخلية فيما بينها، وكذا التصادم الذي يحدث بين سفينة بحرية وحطام سفينة أخرى أو احدي الصندل مثلاً أو بمنشآت الميناء والجسور والأرصفة والرافعات أو بأي جسم ثابت أو بغير ذلك من العائمات التي ليست لها مقومات السفن البحرية أو مراكب الملاحة الداخلية<sup>(٦)</sup>.

---

ص ١٨١ هامش رقم (٧٤) راجع أيضاً الفقرة ٩٢ روديير Rodier نفس المرجع السابق.

(٢) راجع ماسبق ص

(٣) روان ١٩٦٩/٦/١٣ بحري فرنسي ١٩٧٠ ص ١٥٦

(٤) روان ١٩٥٤/٦/١٠ بحري فرنسي ١٩٥٤ ص ٥٣٨

(٥) روان ١٩٤٨/١٢/٣ بحري فرنسي ١٩٥٠ ص ٤٤

(٦) رين ١٩٥١/٧/٢٤ بحري فرنسي ١٩٥٢ ص ٢١ روان ١٩٥٦/١١/١٦ بحري

فرنسي ١٩٥٧ ص ٢٢٧

(١) راجع ريبير المرجع السابق رقم ٢٠٦٨، وأيضاً راجع :

أما المادة ٢٤٢ من التشريع البحري المصري، فإنها تتحدث عن السفن فقط حيث جاء فيها "إذا تصادمت سفينتان وكان التصادم بسبب قهري فالضرر الذي ينشأ عنه يكون علي السفينة المصابة منهما بدون مطالبة الأخرى".

ومع ذلك فإن أغلبية الفقه المصري يميل الي اشتراط أن تكون احدي المنشأتين علي الأقل سفينة بحرية سواء أكانت صادمة أو مصدومة ولا أهمية لنوع السفينة فيستوي أن تكون سفينة تجارية أو صيد أو نزهة علي ان لا تكن المنشأة الأخرى أي شئ عائم بل يجب ان تكون علي الأقل مركب ملاحه داخلية<sup>(١)</sup>.

ويتفق الفقه والقضاء في عدم اعتبار الحادث تصادماً بحرياً تسري عليه أحكام المادة ٢٤٢ اذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت كرصيف أو رصيف عائم<sup>(٢)</sup>، وكذلك الحكم فيما لو ارتطمت السفينة بحطام سفينة أخرى<sup>(٣)</sup>، أو برافعة أو كراكة أو طائرة مائية<sup>(١)</sup>.

---

- Boudahrain abdelh Droit maritime marocain P.162

(٢) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ٣٣٣ ، وأيضاً انظر لنفس المؤلف المرجع الاستغلال البحري ص ١٣٥ ، والدكتور علي البارودي مبادئ القانون البحري ص ٢٧٠ ، المرجع السابق، الدكتور علي جمال الدين = عوض، المرجع السابق ص ٤٤٥ - ٤٤٦ ، انظر أيضاً الدكتور أمين ملش، المرجع السابق ص ٢٥١ فقرة ٢٢٣ ، الدكتور أحمد حسين ص ١٥٣

(١) في هذا المعني انظر الحكمة العليا الهولندية ٢٤ ابريل ١٩٣٦ دور ٣٧ - ٢٧٤  
(٢) الدكتور مصطفى كمال طه المرجع السابق، أصول القانون البحري ص ٧٩٤ فقرة ٨٢٦ وأيضاً القانون البحري طبعة ١٩٨٠ ، ص ٣٦٩ فقرة ٤٦٦ - استئناف مختلط الاسكندرية ٦ يناير ١٩٠٣ بلتان ١٥ - ٨٣

وقد أعادت المادة ٤٠٧ بعد تعديلها بقانون ١٥ يوليو ١٩١٥ من القانون الفرنسي، المادة الأولى من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠<sup>(٢)</sup>.

وهكذا فإن شرط التصادم البحري بين منشأتين احدهما علي الأقل سفينة كان محل تطبيق في القضاء الفرنسي، اذ استبعد في كثير من الحالات تطبيق نص المادة ٤٠٧ في حالة عدم توفر الشرط السابق وتطبيق نصوص القانون المدني<sup>(٣)</sup>، ففي قرار للمحكمة التجارية ببيست Brest جاء فيه "حيث أن المدعين يؤكدون عن حق بأن أحكام المادة ٤٠٧ من القانون التجاري الفرنسي لا تطبق الا في حالة اصطدام بين سفن، وان جسراً عائماً Sonnette لا يمكن اعتباره سفينة بل أداة عائمة فقط.

وأنه بالتالي وجب اعتبار أحكام مادتي ١٣٨٢ و ١٣٨٤ من القانون المدني قابلة للتطبيق وحدها في الدعوي<sup>(٤)</sup>.

---

(٣) في هذا المعني روديير المرجع السابق "رقم ٢٠٧٠ وعكسه دانجون الجزء الرابع رقم ١٤٣٠ مشار اليهم في الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض القانون البحري طبعه ١٩٧٢ ص ٤٤٥ ، ٤٤٦

(٤) راجع نص الفقرة الأولى من المادة ٤٠٧ من القانون التجاري الفرنسي لدي لوكليبر ص ٢٠

(٥) مما يلاحظ أن كثيراً من التشريعات تسوي بين أحكام التصادم النهري والتصادم البحري وتخضعهما لأحكام متماثلة من ذلك التشريع الالاماني والبلجيكي والايطالي.

(١) انظر Breste 29 Avril 1949 D.M.F 1949.381

Conferme par lacour de rennes 24 Juil 195 D.M.F 1952.21 cour dapple de naples dor XXX IV. 330 cour dapple de venese id 331-lecler labordage en droit maritime et en droit fluvial P.41

وفي نفس السياق قضت محكمة الاستئناف برين Bennes هي الأخرى في قرار لها " باعتبار الجسر المائي ليس بسفينة وانه لا يملك القوة للتحرك ولا لأخذ اتجاه ما وانه لا يتوفر علي شرط قابلية الملاحة المتماثلة في أداة عائمة وانه لا يحظي بأي استقلال وفضلاً عن ذلك ليس له دفعة وأنه لا يمكن ان يطبق علي هذا الجسر العقد الذي لا ينص الا علي تزويد سفينة تقوم بالملاحة تحت عهدها بقيادة ربانها بالقطر<sup>(١)</sup>.

وجاء في قرار لمحكمة الاستئناف بروان Rouen ان حوض السفن Dock رقم ١ التابع للفرقة التجارية لروان Rouen ليس بسفينة البحر ولا مركب الملاحة الداخلية وقضت بأن المادة ٤٠٧ من القانون التجاري غير قابل للتطبيق في القضية<sup>(٢)</sup>.

وقد وافق الفقه الفرنسي<sup>(٣)</sup> جميعه آنذاك هذا الاتجاه القضائي الذي استبعده كل منشأة ليست لها صفة السفينة أو علي الأقل صفة مركب ملاحة داخلية اذا كان الطرف الآخر في التصادم سفينة، وقد ذهب العميد ريبير Ripert الي القول بأنه يجب أن يحدث الاصطدام المادي لسفينة مع سفينة أخرى، فإذا صدمت سفينة منشأة ثانية أو رصيفاً أو حاجزاً مائياً أو جسراً أو شيئاً في الماء أو حطاماً أو مراسي أو صخور فليس هناك تصادم ولا يعد تصادم بالمعني القانوني للكلمة اذا

(٢) محكمة الاستئناف برين ٢٩ يوليو ١٩٥٣ D.M.F ١٩٥٤ ، ٢٦ .

(٣) محكمة الاستئناف بروان Rouen ١٠ يونيو ١٩٥٤ D.M.F ١٩٥٤ - ٥٣٨

(١) لوكلير في رسالته ص ٤١ ، ٤٢

صدمت سفينة جسماً عائماً ليس له السفة القانونية للسفينة<sup>(١)</sup>، وبعد ان الغي قانون ١٥ يوليو ١٩١٥، وحل محله قانون - ٥٤٥ - ١٩٦٧/٧/٧ - البحري الفرنسي، أضاف هذا الأخير الي الفقرة الثانية من المادة الأولى ما يلي: "تطبيقاً للفقرة السابقة تعد كل اداة عائمة، عدا الأداة الراسية في مركز ثابت حسب الحالة أما سفن البحر أو مركب للملاحة الداخلية"<sup>(٢)</sup>.

وبناءً علي هذا النص الذي اورده المشرع الفرنسي والذي أصبغ علي كافة المنشآت العائمة وصف السفية وصف السفينة أو مركب ملاحة داخلية، مما أصبح معه الاجتهاد الفقهي السابق الاشارة وأحكام القضاء التي كانت تشترط وصف السفينة في احد اطراف حادثة التصادم واستبعاد العائمات التي لا تكتسب وصف السفينة أو مركب ملاحة داخلية مهجوراً<sup>(٣)</sup>، وقد أصبح التشريع الفرنسي الجديد أوسع في

---

(٢) Ripert المجلد الرابع الفقرة ٢٠٧٠ المرجع السابق وقد أخذ بنفس الاتجاه مجلس الشيوخ في الوثيقة البرلمانية ١٩١٥ - ص ٧٦ مشار اليه في لوكليز ص ٤٢ المرجع السابق.

(٣) راجع الفقرة الأولى من المادة الأولى من قانون ١٩٦٧/٧/٧ التي توافق نص المادة الأولى من اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠، وكذا نص المادة ٢٩٢ من قانون التجارة البحرية المغربي، وأيضاً فإن نص الفقرة الثانية من المادة الأولى من قانون ١٩٦٧/٧/٧ تطابق آخر الفقرة الاولى من المادة ٣٣٦ من مشروع القانون البحري المصري، كما تطابق الفصل ٤٧١ من مشروع القانون البحري المغربي الجديد التي تقضي بأنه "تطبيقاً لهذا الفصل، جميع الأريباب العائمة باستثناء تلك = المحكمة في مركز ثابت تندرج حسب الحالة اما ضمن السفن واما ضمن بواخر الملاحة الداخلية".

(١) راجع ماسبق ص

انطباق أحكام التصادم علي المنشآت العائمة، من نص الاتفاقية حيث تخضع لنص المادة الأولى من قانون ١٩٦٧، التصادمات التي تحدث بين سفينة وجهاز عائم لا تتوفر فيه مقومات السفينة ولا مركب الملاحة الداخلية مثل الحطام العائم<sup>(١)</sup> أو الرصيف العائم<sup>(٢)</sup> أو صندل أو جسر عائم<sup>(٣)</sup>، والشرط الذي يتعين أن يتوفر فقط هو أن لا تكون هذه العائمات راسية في مركز ثابت بمعنى أن تكون قادرة علي الحركة سواء بوسائلها الخاصة أو عن طريق الاستعانة بوسائل أخرى<sup>(٤)</sup>.

وقبل أن نختم هذا الشرط بالدراسة نود أن نشير الي سؤال أثير حول ما اذا كان يعد التصادم الذي يقع بين سفينة وأخري غارقة تصادماً بحرياً يخضع لأحكام التصادم البحري أم لا ؟

يري بعض الفقه أن السفينة التي غرقت ولم يتركها طاقمها تحتفظ بصفة سفينة اذا أمكن تعويمها من جديد، بحيث يخضع الاصطدام بين سفينة تكون في هذه الوضعية وسفينة قائمة بالملاحقة لقانون التصادم<sup>(٥)</sup>، فقد قضي بأنه يعد تصادماً ارتطام السفينة بسفينة

---

(٢) روان ١٣/٦/١٩٦٩ بحري فرنسي ١٩٧٠ - ١٥٦ مشار اليه سابقاً.

(٣) روان Rouen ١٠ يونيو ١٩٥٤ D.M.F ١٩٥٤ - ص٣٨ مشار اليه سابقاً.

(٤) المحكمة التجارية ببريست Brest ٢٩ ابريل ١٩٤٩ - ١٩٢٠ ص ٣٨١ - مشار اليه سبقاً.

(٥) راجع Rodier المرجع السابق ص٢٨ فقرة ١٦ راجع فقرة ٩٢.

(١) محكمة الاستئناف برين ٥ مارس ١٩٤٨ D.M.F ١٩٥٠ ، ٤٣ ، Dor XI ١٧٢

Dor XIX ٢٧٦ لوكلير المرجع السابق ص٤٤ فقد قضي بأنه في حالة اصطدام

بين حطام مقطور وسفينة، فإن قواعد التصادم هي الواجب التطبيق، مشار اليه في

لوكلير ص٤٤ Avril ١٩٣٦.٤ Dor XIV ٢٢١

أخري كانت قد غرقت قبل الاصطدام مباشرة وتم انتشارها، وواطت رحلتها بعد التصادم، وأسس هذا الحكم علي انه اذا فرض أن هناك سفينة استقرت علي قاع في انتظار مد البحر لتتمكن من مواصلة رحلتها، أو سفينة نزعت عنها دفتها فهي لا تستطيع مواصلة رحلتها إلا اذا اعيد تركيب الدفة، وفي كلا الفرضين لا يمكن القول بأن السفينتين فقدتا صفتهم كسفينتين قادرتين علي الملاحة<sup>(١)</sup>.

وأيضاً فإن اصطدام احدي السفن بحطام سفينة غارقة اذا كان هذا الحطام مقطوراً بواسطة سفينة أخري يعد تصادماً بحرياً اذ يشكل كل من الحطام المقطور، والسفينة القاطرة كلا لا يتجزأ في هذا الفرض، ومن ثم يعد ارتطام سفينة ثالثة بالحطام في هذه الحالة خاضعاً لأحكام التصادم<sup>(٢)</sup>.

وعلي العكس لا يعد الحطام الغارق الغير الصالح لاعادته من جديد كي يصبح سفينة صالحة للملاحة والذي تركه طاقمه اصطدام بسفينة، وانما هو اصطدام بحطام وبالتالي لا يخضع لاحكام التصادم البحري. فقد قضي في الولايات المتحدة بأنه لا يعد تصادماً، ارتطام السفينة بأخري غارقاً أن نفقات اصلاحها تزيد عن قيمتها بعد الاصلاح، وانما يعد ذلك اصطدام بحطام سفينة<sup>(٣)</sup>.

---

(٢) قضية (1898) G.P.32 Chandler .V.Blojj

مشار اليهما في هامش (١) من رسالة أبو فتوح الحنفوي الاعفاءات والمسوحات في التأمين البحري ١٩٦٦، ص ٣٥٧

(٣) مراسدن (التصادم) ص ٢٦٥ - عن أبو الفتوح الحنفوي المرجع السابق ص ٣٦٠،

فقرة ٤١٦

(١) مشار اليه في ارنولدج ٢ رقم ٧٨١ (١٩٠٥)

وخلصة القول، فإن وجهة نظرنا فيما يتعلق بهذا الشرط أن الارتطام بالصفة التي حددناها فيما سبق تقتضي أن يحدث هذا الارتطام بين منشأتين عائمتين ويكفي أن تكون احدي العائمات سفينة بالمعنى القانوني كي يخضع حادث التصادم لأحكام التصادم في القانون البحري وذلك بغض النظر عن المنشأة الأخرى طالما أننا وصفناها بمنشأة عائمة، وذلك يعني انها تتحرك بوسائلها الذاتية أو عن طريق الاستعانة بآداة محرّكة أخرى<sup>(١)</sup>. فالذي يصبغ علي الحادثة صفة التصادم ويجعلها خاضعة لأحكامه، هو كون احدي هذه المنشآت سفينة بالمعنى القانوني، ومن ثم يعتبر في نظرنا تصادماً بحرياً ذلك الذي يحدث بين السفينة وجهاز عائم كرصيف عائم أو جسر عائم أو مركب الاضاءة في البحر، والروافع المائية بصفة عامة طالما أنها ليست مستقرة في مكان ثابت، وعلي العكس لا يعد تصادماً بحرياً، التصادم الذي يقع بين السفن والطائرة المائية نظراً لأنها مخصصة للطيران وليس للملاحة البحرية<sup>(٢)</sup>، ولا يعد تصادماً ارتطام السفينة بشباك صيد طرحتها سفينة

---

Brunham.V.China Hutual.INS.Co.

أبو الفتوح الحفناوي المرجع السابق ص ٣٥٨.

وقد ثار بحث التصادم بحطام غارق في قضية اذ اصطدمت السفينة بحطام في البحر واستقرت عليه ثم اندفعت الي الامام وذهب المدعي عليه الي الدفع بأن ماحدث للسفينة هو استقرار علي القاع، حيث كان الحطام منغرساً فيه، كما أن الحديد الذي اصدمت به لا يعد حطاماً، وقضت المحكمة بأن ما وقع للسفينة يعد

تصادماً بحطام، المرجع السابق مشار اليه في ص ٣٦٠ فقرة ٤١٧

(٢) راجع نص المادة ٤٧١ من مشروع القانون البحري المغربي.

(١) مشار اليه في ابو الفتوح الحفناوي المرجع السابق ص ٣٥٩ هامش رقم (٨)

أخري في البحر وتركته، كما يتعين استبعاد تطبيق أحكام التصادم في جميع الحالات التي ترتطم فيها سفينة بجسم ثابت<sup>(١)</sup>.

ولعل التوسع الذي شهدته المادة الأولى من القانون الفرنسي ١٩٦٧/٧/٧ بإضافتها علي جميع العائمت المتحركة أما صفة السفينة أو المركب، مرجعه ان هذه العائمت كلها تواجه نفس مخاطر البحر، من جهة، وأن خضوعها لأحكام موحدة من شأنه احتواء كافة الأضرار الناجمة عن التصادم، وهو اتجاه تضمنه المشروع البحري المغربي<sup>(٢)</sup>، وكذلك المشروع البحري الجديد المصري<sup>(٣)</sup>.

---

(٢) وهو قرار تحكيم تأييد قضائياً وقد جاء فيه أن الهلب جزء لا ينفصل من السفينة لا ينفصل عن السفينة سواء أكان مثبتاً في قاع البحر أو معلقاً بمؤخرة السفينة، أبو الفتح الحفناوي المرجع السابق ص ٣٥٩ هامش رقم (٣).

(٣) نص الفصل ٤٧١ من المشروع الجديد للقانون البحري المغربي.  
(٤) آخر الفقرة الأولى من المادة ٣٣٦ من مشروع القانون البحري المصري.