



UNIVERSITE CHADLI BENDJEDID - ELTARF

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشاذلي بن جديد – الطارف
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



UNIVERSITE CHADLI BENDJEDID - ELTARF

محاضرات القانون البحري

المحاضرة ١، قم 09

الحوادث البحرية

مفهوم الحوادث البحرية ومنازعاتها

عرف قانون التأمين الانجليزي لسنة 1006 الحوادث البحرية بأنها الحوادث التي تكون ناشئة عن الملاح في البحر أو مرتبطة به، ومن ثم فإن الحوادث البحرية هي كل ما يمكن أن يحدث أثناء وجود الشيء في البحر.

إن الملاحة البحرية عموماً لا تخلو من المخاطر البحرية، إذ قد تتعرض السفينة أثناء النقل البحري للبضائع أو الركاب، إلى جملة من الحوادث والتي من أهمها (التصادم البحري) نظراً لشيوعه وخطورته، سواء في السواحل أو في أعماق البحار، خاصة عند السفينة مناطق ملاحية ضيقة السفن، وتصبح عرضة للتصادم، ومواجهة أضرار جسيمة تطل السفينتين كما تطل البيئة البحرية، مما يطرح اشكالات قانونية عديدة حول تسوية النزاعات الناجمة عن تلك الحوادث وموقف المشرع الجزائري منها.

• مفهوم التصادم البحري

يعد التصادم البحري من أهم المشاكل التي تهدد الرسالة البحرية، فهو حادث يطرد في كل العصور، لذلك فأهميته تتزايد من يوم لآخر، ورغم أن حالات التصادم في الوقت الحالي أقل بكثير من الماضي، وذلك بسبب التقدم التقني الذي عرفته صناعة السفن وخاصة من حيث تزويدها بأجهزة الرادار واللاسلكي والراديو، لكن هذا التقدم قلل من حالات التصادم ولكنه لم يستطع التقليل من النتائج الخطيرة المترتبة عن ذلك.

يتضمن مفهوم التصادم البحري جملة من العناصر الهامة في دراسة كل ما يتعلق بالتصادم وبالخطر المنجر عنه وكل حالاته المتعارف عليها دولياً وحتى محلياً، وذلك نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع تدول في مجملها حول تعريف التصادم البحري (الفرع الأول)، وشروط التصادم البحري (الفرع الثاني)، وإلى أنواع التصادم البحري (الفرع الثالث).

• تعريف التصادم البحري

التصادم لغة: التصادم لغة هو الدفع والضرب، والصدم مصدر وأصله ضرب الشيء الصلب بمثله، فهو يعني التضارب والاحتكاك بين الأجسام الصلبة. وتصادم الفارسان واصطدما أي ضرب احدهما الآخر بنفسه، وعليه فالتصادم البحري لغة يعني التضارب والاحتكاك بين أجسام المنشآت العائمة.

تعريف التصادم البحري وفقاً لاتفاقية بروكسل 1910

نصت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بتوحيد أحكام التصادمات البحرية في المادة 01 منها على أنه: التصادم البحري الذي يحصل بين سفينتين أو بين سفن بحرية ومركب ملاحية داخلية، أيا كانت نوعية المياه التي حدث فيها التصادم.

نستنتج من هذا التعريف أنه لا يشترط أن يقع التصادم في أجزاء معينة من البحر، فمقياس المياه التي يقع فيها التصادم لا يغير من وصفه، كما الاتفاقية اعتبرت وجود سفينة واحدة كافية لاعتباره تصادماً بحرياً.

نلاحظ أيضاً أن الاتفاقية نصت على أن تكون إحدى المنشآت البحرية على الأقل سفينة حتى يعد الحادث تصادماً بحرياً، لكن هذا لا يعني أن يكون الطرف الآخر شيئاً راسياً غير متحرك أو شيء ثابت كالصخور، بل يتعين أن يكون الطرف الآخر ملاحية داخلية على الأقل، حتى يعد تصادماً بحرياً بمفهوم الاتفاقية

• تعريف التصادم البحري وفقاً للقانون البحري الجزائري.

نص المشرع الجزائري على أحكام التصادم البحري في القانون البحري ضمن القسم تحت عنوان تصادم السفن من الفصل الرابع المتضمن الحوادث البحرية من الباب الأول في المواد من 273 إلى 298 .

حيث تنص المادة 273 يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم. نستنتج من النص أن المشرع الجزائري أعتنق ما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 2010 في مادتها الأولى، حيث اعتبر التصادم البحري كحادث بحري وفقاً لصفة المنشآت المعنية بالتصادم دون إعطاء أي أهمية للمياه التي وقع فيها هذا التصادم، سواء كانت مياه البحر أو مياه داخلية.

• الشروط حتى يعتبر الحادث البحري تصادماً بحرياً

إذا كان التصادم البحري هو ذلك التصادم أو الارتطام الذي يحصل بصورة مباشرة بين منشأتين بحريتين أو أكثر يصدف على أحدها وصف السفينة، وكل ضرر تسببه سفينة لمنشأة بحرية أخرى، والتي ربطها المشرع الجزائري بمخالفة قواعد الملاحة أو غير البحرية أو الخطأ في القيام بالمناورات، بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم، فإنه يقتضي لتطبيق هذا الوصف توفر شرطين، حصول

فعل الاصطدام أو ضرر بإحدى المنشآت البحرية، ووقوع الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر احدهما على الأقل سفينة.

1. حصول فعل الاصطدام أو ضرر بإحدى المنشآت البحرية

يشترط في التصادم البحري ضرورة حصول اصطداك أو ارتطام مادي، أي التضارب والالتحام الفعلي بين السفن أو بين سفينة والمنشآت البحرية أو الأشياء، مما يتسبب في أضرار نتيجة فعل الاصطدام أو الارتطام وهذا هو الأصل، فلا يعد تصادماً أن تصاب السفينة من دوامة الماء العنيفة مهما كانت سرعتها واقتربها، وهو ما قضى به المشرع الجزائري في المادة 279 من القانون البحري، إلا أنه لم يشترط أن يكون هذا الاصطدام أو الارتطام على درجة معنية من القوة، وبالتالي يستوي في ذلك أن يكون فعل الاصطدام أو الارتطام قوياً أو مجرد احتكاكاً بسيطاً.

كما يدخل في مفهوم التصادم ما يسمى بالتصادم عن طريق الواسطة، ومثاله أن يحدث اصطدام مادي بين منشأتين بحريتين بطريق مباشر، مما يؤدي بإحدهما للارتطام بمنشأة أو سفينة أخرى، فإذا تصورنا أن الاصطدام بخطأ السفينة الأولى لا الثانية وأن الضرر وقع على السفينة الثالثة، فإن مالك السفينة الأخيرة أن يرفع دعوى التصادم على السفينة الأولى، كذلك ما يسمى بالتصادم المتتابع، وهو الذي يحدث بين سفينتين عدم مرات في نفس الفترة، بحيث يكون كلا من هذه التصادمات مستقلاً عن الآخر بغض النظر عن التصادم السابق أو اللاحق، ولذلك تسأل السفينة الصادمة عن أحد هذه التصادمات وتبرأ من الآخر، وقد تسأل عنها كلياً أو جزئياً.

نستنتج من هذا الشرط أنه قد ضيق من مفهوم التصادم البحري، إذا جعله قاصراً على التلامس المادي ما بين السفن أو الأجسام المتصادمة، وبالتالي فما يلحق المنشأة البحرية من أضرار بفعل سفينة أخرى لا يعتبر تصادماً بحرياً بهذا المفهوم.

لذلك وبعد إبرام اتفاقية بروكسل لسنة 1910 تم تجاوز هذا المفهوم التقليدي الضيق في نص المادة 13 من الاتفاقية، وأصبحت الأضرار التي تتسبب فيها سفينة لمنشأة بحرية أخرى أو أشياء أو أشخاص متواجدين على ظهرها، حتى وإن لم يحدث تلامس واحتكاك مباشر بينهما كافية لتطبيق قواعد التصادم البحري، أي سواء حصل الالتحام بصورة مباشرة أو غير مباشرة، شريطة أن يكون ذلك قد نجم عن عدم مراعاة وإهمال قواعد الملاحة البحرية، أو بسبب تنفيذ المناورات أو عدم تنفيذها.

وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا النص في الفقرة 03 من المادة 274 من قانون البحري حيث نصت على أنه وتشبه بتصادم السفن في البحارة كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو

أشخاص موجودين على متنها إثر تنفيذ أو إهمال مناورة بحرية أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة.

نلاحظ أن المشرع الجزائري أعطى للتصادم معنى قانوني أوسع من معناه اللغوي الظاهر، والذي يجعل التصادم قاصراً على الارتطام المادي، بحيث أصبح يغطي حتى الأضرار التي تسببها سفينة إما لسفينة أخرى أو إما لأشياء أو لأشخاص متواجدين على متن السفينة، طالما حدث هذا الضرر نتيجة ارتكاب إحدى السفينتين لأخطاء أو عدم مراعاة اتخاذ الاحتياطات اللازمة أثناء القيام بالمناورات التي قد تلجأ إليها المنشأة البحرية من أجل تجنب الاصطدام بسفينة أخرى أو حتى عدم تنفيذها، أو عن عدم مراعاة الحكام الوطنية والدولية السارية المفعول في الجزائر بشأن تنظيم السير في البحر، مما تسبب في ضرر لمسافري أو حمولة إحدى السفينتين، إذا كان هذا التنفيذ لم يقع في الوقت المناسب أو كان سيردي إلى عدم وقوع الأضرار إذا تم تنفيذ هذه المناورات فعلاً.

2. وقوع الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر إحداها على الأقل سفينة

لا يكفي أن يقع الارتطام أو الاصطدام في مفهوم التصادم الوارد في المادة 01 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910، فالتصادم البحري يعتبر قائماً طالما وجدت سفينة واحدة على الأقل في الحادث، فالشرط الأساسي المشترك بين جميع التشريعات هو أن يتكون هناك سفينة متورطة على الأقل سواء كانت صامدة أو مصدومة، وإما بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية وكان جسماً ثابتاً أو شيء حسبما جاءت به الفقرة 02 من المادة 274 من القانون البحري.

• المستثناة من أحكام التصادم البحري

هناك حالات مستثناة من أحكام التصادم البحري، حتى ولو توافرت على شروطه وهي حالة السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ خلال التمارين العسكرية أو الخدمات في المياه البحرية والصرح بأنها مخطرة للملاحة حسب المادة 286 من قانون بحري

أنواع التصادم البحري

1. التصادم بقهوة القاهرة

عالج المشرع هذه الحالة في نص المادة 281 من القانون البحري بقولها إذا كان التصادم قهرياً أو بسبب حالة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها عند وقوع التصادم.

فعند وجود حالة قاهرة يكون على المدعي بها اثباتها، ومن أنه لم يرتكب أي خطأ ومن أنه اتخذ كل التدابير والاحتياطات المطلوبة، وهنا يطبق الحكم المذكور سالفاً بأن تتحمل كل سفينة الأضرار التي أصابتها.

وغالباً ما تحدث التصادمات القهرية نتيجة هبوب عواصف قوية تؤدي إلى قطع الحبال التي تربط السفن بالرصيف واقتلاع المراسي، أو لارتفاع مفاجئ لمنسوب المياه في الميناء أو إلى الضباب.

2. التصادم بخطأ إحدى السفن

دون خروج عن القاعدة التي تقض بتحمل صاحب الخطأ في التصادم مسؤولية التعويض على الضرر وهو نص المادة 277 من قانون بحري والتي جاء فيها إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ ويعود الخطأ في هذه الحالة إما لريان السفينة، أو للهجرة نفسه، وهنا على المدعي إثبات الخطأ من جانبها، وهنا غالباً ما يتم استبعاد القرائن التي دأب القضاء على الأخذ بها.

3. التصادم بخطأ مشترك بين السفينتين

تحدث هذه الواقعة عندما يخطأ ريان كل سفينة منهما في المناورات اللازمة لحركة سفينته مما يؤدي إلى وقوع تصادم بينهما، حيث نص المادة 278 على أنه: إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأضرار التي ارتكبتها كل منهما، غير أنه إذا لم يمكن تحديد النسبة نظراً للظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية.

أما المسؤولية اتجاه الغير، فإن المشرع الجزائري قد ضمن القانون البحري قواعد العامة في القانون المدني، وهي قاعدة التضامن بين المسؤولين، وهذا التضامن يعني التزام كل مجهز على حدى بدفع كامل التعويضات للغير على أن يعود بعد ذلك على المجهز الآخر بنصيب هذا الأخير في التعويضات المستحقة.

كما يجب التمييز بين الأضرار المادية والأضرار البدنية، في تحديد مسؤولية جبر الضرر فإن كانت الأضرار مادية لحقت الغير، فلا يقوم التضامن بين مجهزي السفن المتصادمة، فيكون التعويض عن أضرار التصادم على عاتق السفينة المرتكبة للخطأ.

أما الأضرار البدنية التي أصابت الركاب والبحارة، فإنه يسأل عنها مجهز كل سفينة تسببت في وقوع التصادم بالتضامن مع غيره من المسؤولين عن هذا التصادم، فيحق للمضرور مطالبة أي مجهز منهم بتعويض الضرر والمجهز الذي يكون قد دفع أكثر من نصيبه أن يرجع على المجهز الآخر، ويجب أن يتم الرجوع خلال سنة من تاريخ الوفاء عملاً بأحكام المادتين 280 و 289 من القانون البحري.