



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 رقم 10

المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري

نظم المشرع الجزائري أحكام المسؤولية عن التصادم في المواد من 277 إلى 298 من القانون البحري، أما على المستوى الدولي توجد العديد من الاتفاقيات التي عالجت أحكام التصادم البحري، أشهرها اتفاقية بروكسل لسنة 1910 والخاصة بتوحيد بعض قواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية.

تكون هذه المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري إما مسؤولية تقصيرية أو عقدية إذا كان هناك اتفاق أو عقد سابق بين السفن المتصادمة كسفن القطر أو سفن الارشاد قبل حدوث التصادم، لذلك تسري أحكام المسؤولية التقصيرية إذا لم يكن هناك اتفاق سابق، وأحكام المسؤولية العقدية في حالة الاتفاق والتعاقد السابق في حالة التصادم، ستقتصر الدراسة على المسؤولية التقصيرية دون العقدية.

حيث تقوم المسؤولية التقصيرية على ثلاثة شروط وهي حدوث الفعل الضار وهو وقوع التصادم البحري بين المنشآت البحرية، سواء كان هذا الفعل عمداً أم عن طريق الخطأ ويكون عادة الخطأ نتيجة مخالفة قواعد المرور البحري وقواعد تجنب التصادم في البحار، والبعض الآخر يرجع إلى وجود إهمال أو عدم احتياط من قبل الربان أو الطاقم أو المجهز، ويشترط أيضاً أن يكون حدوث ضرر للغير، وهو الضرر الذي يصيب مال المضرور أو نفسه، أو في مصلحة مشروعة له، وقد يكون الضرر مادياً وقد يكون أدبياً يصيبه في شعوره وعاطفته وكرامته، حيث يمكن أن يتسبب التصادم في غرق السفينة المصدومة أو يلحق ضرر بالبضاعة، هذت فضلاً أن التصادم كثيراً ما يصاحبه وفاة أو إصابات جسيمة لكثير من الركاب أو الطاقم.

ولقيام المسؤولية التقصيرية أيضاً لا بد من توافر العلاقة السببية بين الضرر والتصادم البحري، أي أن يكون الضرر نتيجة التصادم البحري حتى تقوم مسؤولية مرتكب هذا التصادم عن الضرر.

الفرع الأول: المسؤولية في التصادم الناتجة عن تدخل العنصر البشري

أولاً: مفهوم الخطأ في التصادم البحري

1. تعريف الخطأ في التصادم البحري: لم تعرف التشريعات البحرية تعريف للخطأ في مادة التصادم البحري، واكتفت ببيان قواعد المسؤولية الواجب تطبيقها على الحادث، ربما يرجع إلى مفهوم الخطأ في التصادم البحري لا يختلف عن مفهوم الخطأ في القواعد العامة.

حيث نص المشرع الجزائري على القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية وهي المسؤولية عن الفعل الشخصي في المادة 124 من القانون المدني بقولها: كل فعل أياً كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض، وما تجدر الإشارة إليه هو أنه عادة ما تستعمل التشريعات والفقه والقضاء عبارة إذا كان التصادم ناتجاً عن خطأ السفينة، فنص المادة 03 من اتفاقية بروكسل لسنة

2010 استعملت عبارة خطأ السفينة، إذا حصل التصادم بسبب خطأ السفن، فلتلزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض اصلاح الخسائر، ونفس الموقف اعتمده المشرع الجزائري حيث نص في المادة 277 قانون بحري على أنه إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن....

يرى أغلبية الفقه أن السبب من استعمال لفظ خطأ السفينة، هو مواجهة الأخطاء التي يرتكبها الأشخاص القائمين على إدارة السفينة واستغلالها، فالأخطاء لا ترتكب إلا من قبل الأفراد بحيث يستحيل أن ينسب الخطأ إلى شيء جامد كالسفينة فهي مجرد آلية يتم تسييرها من قبل الإنسان، كذلك أن الخطأ إذا ما صدر من السفينة فإن معنى ذلك أنه صدر من أحد أفراد طاقمها أو إهمال المجهز في الصيانة لسماح للسفينة للإبحار وهي غير صالحة للملاحة، فالسفينة ما هي إلا جسم مسير من قبل الإنسان، وعليه اعتبار السفينة وحدة معنوية واحدة تقام المسؤولية في مواجهتها فالأخطاء دائما يرتكبها الأشخاص، أي أن العامل البشري يلعب دورا هاما في حدوث التصادم.

2. صور الخطأ في التصادم البحري

أ. أخطاء راجعة إلى عدم مراعاة القواعد والقوانين والأنظمة الداخلية للسلامة البحرية

تفرض القواعد العملية ومبادئ وأصول الفن البحري السليمة في هذا المجال، الكثير من القيود والالتزامات الواجب مراعاتها لتفادي وقوع التصادم البحري، والتي تتطلب من الربان القيام بالعديد من الواجبات حتى يتفادى وقوع الخطأ.

- عدم مراعاة قواعد السير البحرية: يجب قدر الإمكان أن تكون القواعد التي تخضع لها السفن الحربية والسفن التي تبحر في قوافل أو القائمة بالصيد مطابقة لهذه القواعد، وأن لا تتعارض مع الاشارات والأشكال والعلامات وغيرها الواردة في هذه القواعد وفي حالة ما إذا تراءى لدولة ما أن قاعدة معينة لا يمكن تطبيقها على نوع معين من السفن فيجب ان تكون القاعدة التي تضعها لا تخالف إلى حد كبير القواعد الدولية لمنع التصادم،
- عدم مراعاة القوانين والتنظيمات المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار: ان عدم مراعاة القوانين والتنظيمات المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار هي صورة من صور الخطأ في التصادم البحري، ويقصد بها جميع النصوص التي تضع قواعد محددة للسلوك من أجل تنظيم نشاط الأفراد سواء كانت صادرة من السلطة التشريعية او التنفيذية أو المؤسسات الخاصة أو الأفراد، ومن أمثلتها اللوائح التي تنظم الملاحة البحرية لاسيما التي تحدد شروط الأمن والسلامة بالنسبة للسفن أو مركب نقل الأشخاص.

الأخطاء الناشئة عن إهمال المسؤولين عن السفينة: فالسير بسرعة عالية مثلاً مما يؤدي إلى لتشكل الأمواج وبالتالي يحدث ضرراً لسفينة أخرى إهمالاً، أو فشل أي من أفراد الطاقم في تنفيذ أعماله بإتقان، أو نقص

الكفاءات الإدارية ويندرج تحت ذلك تقصير في توفير التدريب الكامل للأطقم، أو الخطأ في التمويل بالوقود أو الزيوت، وقد نبهت لذلك القاعدة 02 من اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 بأنه لا شيء في هذه القواعد يعفي الربان أو مالك السفينة أو الطاقم من أي إهمال في اتخاذ الاحتياطات اللازمة والتي تستدعيها الخبرة البحرية أو تمليها الظروف الخاصة.

ثانياً: المسؤولية المترتبة عن التصادم بخطأ

1. المسؤولية التقصيرية عن التصادم المترتبة عن خطأ إحدى السفينتين

بصريح نص المادة 277 من القانون البحري فإن المسؤولية في مادة التصادم البحري أساسها الخطأ الواجب الإثبات، ويقع عبء اثبات الخطأ على عاتق المدعي ويكون ذلك بكل وسائل الإثبات. وتنص المادة 2828 من قانون بحري لا محل لافتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار، وهو ما قضت به أحكام المادة 06 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 بأنه ليست هناك قرائن قانونية على الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية.

لكن هناك استثناء وارد على هذا المبدأ وهو في حالة التصادم البحري وهذا ما نصت عليه المادة 828 من القانون البحري استثناء يقضي بأنه في حالة التشبيه في التصادم المنصوص عليها في المادة 274 أعلاه، والخاصة بالارتطام بمنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة موجودة في الأملاك العمومية البحرية، جاز افتراض مسؤولية السفينة ما عدا حالة القوة القاهرة وبشرط أن تتوفر هذه المنشأة أو الشيء قواعد الإشارة

نستنتج من نص المادة أن الخروج عن المبدأ العام وهو استبعاد القرائن وذلك بافتراض الخطأ شريطة أن يكون الارتطام بين سفينة ومنشأة أو شيء ثابت متواجد في الأملاك العمومية البحرية وتوفر قواعد الإشارة البحرية، على ألا يكون سبب التصادم راجع لقوة القاهرة.

2. المسؤولية التقصيرية عن التصادم نتيجة لخطأ مشترك

في حالة حدوث التصادم البحري نتيجة لخطأ مشترك وهو أن يساهم كل من المسؤول والمضروب في تحقيق الضرر دون أن يستغرق أحدهما الآخر، فكل خطأ يعتبر سبباً في إحداث الضرر إذا لولاه لما وقع الضرر.

يستفاد من ذلك أن كلا السفينتين المتصادمتين قد خالفت القواعد المنصوص عليها سابقاً، بحيث يساهم كل منهما بخطئه في إحداث الضرر لنفسه وللآخر الذي تصادم معه أو للغير.

وتكثر التصادمات بخطأ مشترك خاصة في الموانئ والأنهار مقارنة بتلك التي تحدث في عرض البحر، ذلك لأنه في الحالة الأولى يتعين احترام التنظيمات الداخلية والقواعد الدولية لمنع التصادم، في حين يتعين في الحالة الثانية حيث لا يطبق إلا التنظيم الدولي، وعليه كلما كثرت القواعد الواجبة التطبيق كلما ارتفعت المخالفات.

وقد نص المشرع الجزائري في المادة 278 من قانون بحري على أنه إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منهما.

الفرع الثاني: موانع المسؤولية في التصادم البحري

قد تتعرض أي من السفينتين لقوة قاهرة أو حادثاً فجائياً لا قدرة لأي منهما مما يجعلهما عاجزين عن إثبات الخطأ في الجانب الآخر أو إثبات أي من السفينتين كانت سبباً للتصادم، ومفهوم القوة القاهرة والحادث الفجائي أو الحادث الجبري لا يختلف عنه في القواعد العامة، فهو يشمل كل الحوادث غير المتوقعة والمستحيلة الدفع، بفعل الطبيعة كضباب كثيف أو اعصار جامح وتنص المادة 281 من القانون البحري على أنه: إذا كان التصادم قهرياً أو بسبب حالة القوة القاهرة ... تحمل الأضرار من تعرض للتصادم"، وهذا يوافق ما نصت عليه المادة 02 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910.

نستنتج من خلال كل ما تقدم أن المسؤولية عن التصادم تنتفي إذا توافر شرطان هما استحالة التوقع واستحالة الدفع بحيث يستحيل معهما تنفيذ الالتزام التقصيري، مما يشكل حادث خارج عن إرادة المدين ومستقلاً عنه ولم يتمكن من دفعه، وبمعنى آخر كل الحالات القضاء والقدر والتي لا يمكن التنبؤ بها.