

التصادم البحري

في

النظام البحري التجاري السعودي

فهد الحقباني
أستاذ مساعد كلية القانون بجدة، جامعة الأعمال
والتكنولوجيا، المملكة العربية السعودية

المخلص:

يشكل النشاط البحري ركيزة أساسية للتنمية الاقتصادية، لكنه يتعرض لمخاطر عديدة، أهمها التصادم البحري الذي يسبب أضراراً مادية وبشرية جسيمة. كما ازدادت خطورة التصادمات مع تطور تقنيات صناعة السفن، مما حث المجتمع الدولي على وضع قواعد موحدة لتنظيمها. وتتمتع المملكة العربية السعودية بمجال بحري كبير وحيوي في الخليج العربي والبحر الأحمر، مما يجعلها عرضة لمخاطر التصادم البحري.

وتكمن مشكلة الدراسة في تحديد المسؤولية عن التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي، وكيفية التعامل معه وفقاً للمعاهدات والقوانين الدولية.

وتهدف هذه الدراسة إلى تحليل القوانين والتشريعات المتعلقة بالتصادم البحري في النظام البحري السعودي، وتحديد الأسباب والعوامل المؤثرة في حوادث التصادم، وكذلك تحليل الآثار المالية والبيئية والاجتماعية للتصادم البحري، وأخيراً تقديم توصيات لتحسين النظام البحري التجاري السعودي، وتعزيز الإجراءات الوقائية للحد من التصادمات.

وقد تم تقسيم الدراسة إلى أربعة مباحث: تناول المبحث الأول: ماهية التصادم البحري في الفقه المعاهدات والقواعد الدولية والتشريعات المقارنة. والمبحث الثاني: شروط التصادم البحري والتزامات الربان ومسئوليته: والمبحث الثالث: أنواع التصادم البحري والمسؤولية المترتبة على كل منها والمبحث الرابع: دعوى التصادم.

وقد اعتمدت الدراسة على المنهج التحليلي المقارن لدراسة وتحليل المواد القانونية والآراء الفقهية ومقارنتها بالتشريعات المقارنة.

وقد توصلت الدراسة إلى العديد من النتائج من أهمها يولي النظام البحري السعودي اهتماماً كبيراً بالتصادم البحري، حيث تم إصدار نظام بحري

تجاري خاص به، كما تختلف مسؤولية التصادم حسب السبب (خطأ، قوة قاهرة، خطأ مشترك). وتوصي الدراسة بالعديد من التوصيات منها ضرورة توعية أصحاب المنشآت البحرية والريان بالقواعد والأنظمة المتعلقة بالتصادم البحري، وضرورة تعزيز التعاون الدولي والتنسيق في مجال التصادم البحري.

الكلمات المفتاحية: التصادم البحري، النظام البحري السعودي، المسؤولية القانونية، المعاهدات الدولية، القوانين، التحكيم، التعويضات، السلامة البحرية.

Abstract:

Maritime activity, while crucial for economic development, is inherently risky, with collisions posing a significant threat to both life and property. The increasing sophistication of shipbuilding technologies has further exacerbated this risk, necessitating internationally recognized regulations. Saudi Arabia, given its strategic location on the Arabian Gulf and the Red Sea, is particularly susceptible to maritime collisions. This study investigates the determination of liability in such incidents within the Saudi commercial maritime system, referencing international treaties and laws. It analyzes relevant Saudi regulations, identifies contributing factors to collisions, assesses their financial, environmental, and social consequences, and proposes recommendations for enhancing the Saudi maritime system and preventative measures. The study is structured in four chapters, covering the nature of maritime collisions in legal and comparative contexts, the conditions of collisions and the captain's responsibilities, types of collisions and their respective liabilities, and legal proceedings related to collisions. Employing a comparative analytical approach, the study concludes that the Saudi system prioritizes collision management through dedicated legislation, with liability determined by the cause of the incident (error, force majeure, shared fault). Key recommendations include educating maritime stakeholders on collision regulations and fostering international cooperation in collision prevention.

Keywords: Maritime Collision, Saudi Maritime System, Legal Liability, International Treaties, Laws, Arbitration, Compensation, Maritime Safety.

المقدمة

يمكن القول إن النشاط البحري يعد جزءاً أساسياً من التقدم الحضاري والاستمرار في الاستفادة من الثروات الطبيعية المتاحة في المحيطات والبحار والمساهمة في النمو الاقتصادي والتنمية المستدامة، ويتميز النقل البحري بطبيعته الخاصة والمعقدة، حيث تتعرض السفن لمخاطر عديدة خلال الرحلة البحرية، متمثلة في طبيعة الممرات المائية والأخطاء البشرية وقوة تأثير البحار نفسها، فهذه الأسباب وغيرها تجعل من السفن وسيلة انتقال مهددة بالأخطار في معظم الأحيان. وعلى الرغم من التقنيات الحديثة والوسائل المتعددة التي تم التوصل إليها عبر السنين لتوفير الأمان في النقل البحري، فإن الخطر ما زال حاضراً والحوادث البحرية التي تعتبر من أبرز المشاكل التي تواجه النقل البحري عبر التاريخ، لا تزال تحدث بتتابع. ويعد السعي لتحسين أمان النقل البحري وتقليل حوادث الغرق والاصطدام أحد أهم التحديات التي تواجه هذا القطاع. ويتمثل ذلك في اتخاذ التدابير اللازمة لتجهيز السفن بأحدث التقنيات الأمنية وتدريب الطواقم على التعامل مع المخاطر البحرية واتباع الإجراءات اللازمة للحد من حدوث الحوادث البحرية وتجنب الأضرار الناجمة عنها.

وتتعرض السفن في البحر خلال عمليات النقل أو السياحة البحرية وغيرها للعديد من الحوادث، ويعتبر التصادم البحري من أهمها وأكثرها شيوعاً بسبب وقوعه بكثرة وتسببه في أضرار مادية وبشرية جسيمة. ويظهر ذلك بوضوح مدى خطورة هذه المشكلة وأهمية العمل على تفاديها. وإذا نظرنا إلى التاريخ، فسنجد أن حالات التصادم في الماضي كانت كثيرة، لكن الأضرار الناجمة عنها كانت أقل بسبب قلة قوة السفن وقيمتها المنخفضة ونسبة الأخطاء البشرية المرتفعة. وعند حدوث خطأ، كانت التعويضات قليلة بسبب قيمة السفن المتصادمة المنخفضة. ولكن اليوم، بفعل التطور التقني في صناعة السفن، يمكن القول إن الحوادث البحرية بشكل عام وحوادث التصادم بشكل خاص

أصبحت أكثر خطورة من ذي قبل، حيث إن السفن الحديثة أصبحت أكبر حجماً وأسرع في السير، وهذا يؤدي إلى زيادة الكوارث التي تنتج عن حوادث التصادم وتفاقم الأضرار المادية والبشرية التي تلحق بها. لذلك، يجب على الجميع العمل على تجنب تلك الحوادث والتأكد من تبني أفضل الممارسات البحرية لتجنب أي تصادم بين السفن.

وتُعَدُّ خطورة التصادم البحري سبباً في وجود أحكام قانونية في تشريعات العديد من الدول، والتي تتضمن قواعد وقائية لمنع حدوث التصادم وقواعد إجرائية للتعامل مع الموضوع بعد وقوعه. وقد أدرك المجتمع الدولي ضرورة وضع قواعد موحدة للتصادم البحري في القرن التاسع عشر، فتضافرت الجهود لإيجاد قواعد قانونية موحدة تنظم هذه المسألة، وكان نتاجها معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م المتعلقة بالمصادمات البحري، ولم تتوقف عند هذا الحد بل أوجدت معاهدة خاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في التصادم البحري سنة ١٩٥٢، حيث تنظم مسألة الاختصاص في دعاوى التصادم وتحديد الجهات المختصة، والمعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم والحوادث البحرية بروكسل ١٩٥٢م، وأيضاً نحاول أن نتعرض للقواعد التي أقرها المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار الذي عُقد في لندن ٢٠ أكتوبر ١٩٧٠م. ومع ذلك، لا تزال هناك مسائل ظلت عالقة، خاصة عند عدم توقيع دول السفن المتصادمة على المعاهدات. وبما أن حالات التصادم تحدث بين سفن من دول مختلفة في المياه الإقليمية أو الأعالي البحرية، فإن هناك عدة قوانين تنازعت في التطبيق العملي. لذلك، تحتاج هذه الحالات إلى تحديد القانون الواجب التطبيق والجهة القضائية المختصة عالمياً، ومن هذا المنطلق إهتم المنظم السعودي بتنظيم أحكام التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م ٣٣/ وتاريخ ٥/ ٤/ ١٤٤٠هـ، حيث خصص الباب السادس من النظام لأحكام الحوادث البحرية، وتناول أحكام التصادم البحري في الفصل الأول من هذا

الباب ..وتحديداً في المواد (٢٥٤، ٢٥٥ ، ٢٥٦ ، ٢٥٧ ، ٢٥٨ ، ٢٥٩) وقد أصدر مجلس إدارة الهيئة العامة للنقل قراره رقم ١٢٠٢ / ٤١ / ١ بتاريخ ٢٢ / ٨ / ١٤٤١ هـ ، لائحة التحقيق في الحوادث البحرية.

١- أسباب اختيار الموضوع: تعد مشكلة التصادم البحري من المسائل الهامة التي تؤثر على السلامة البحرية والبشرية والمالية. وتحتل المملكة العربية السعودية موقعاً استراتيجياً في الخليج العربي والبحر الأحمر وتتمتع بمجال بحري كبير وحيوي. ومع تزايد حركة الملاحة البحرية في هذه المياه، يزداد احتمال وقوع حوادث التصادم البحري، كما أن دراسة موضوع التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي يمكن أن يساهم في تحديد مدى فعالية القوانين والأنظمة المعمول بها في المملكة، والتي تنظم حركة الملاحة وتسيير السفن وتقليل حوادث التصادم البحري، بالإضافة إلى ذلك، فإن تحليل الأسباب والعوامل المؤثرة في حوادث التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي، يمكن أن يفيد في تطوير وتحسين نظام المراقبة والرصد البحري وتطوير تقنيات الاتصال والمراقبة والتنبيه المبكر عند حدوث تصادمات بحرية، وتحسين جودة التدريب والتأهيل للعاملين في مجال البحرية وتعزيز السلامة البحرية والحد من الحوادث البحرية في المستقبل.

٢- أهمية اختيار الموضوع: يعتبر اختيار موضوع البحث عن التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي من المواضيع ذات الأهمية الكبيرة، فالنظام البحري السعودي يمتد على مساحة واسعة من البحر الأحمر والخليج العربي ويعد من الأنظمة البحرية الحيوية بالنسبة للاقتصاد السعودي، وهذا يعني أن أي حادث بحري مثل التصادم يمكن أن يؤثر بشكل كبير على الاقتصاد السعودي وعلى سلامة وأمن الملاحة البحرية في المنطقة، ومن أهمية البحث في هذا الموضوع أيضاً، هو التركيز على دراسة القوانين واللوائح الحالية المتعلقة بالتصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي، وتحديد الثغرات والنواقص التي يمكن تحسينها وتطويرها في هذا المجال، وبالتالي تعزيز قدرة

النظام البحري التجاري السعودي على التصدي لحوادث التصادم والتعامل معها بشكل فعال، ومن أهمية أخرى لهذا البحث، هو أنه يمكن أن يساهم في توعية الملاحين والعاملين في قطاع النقل البحري بشأن أهمية الالتزام باللوائح والتعليمات المتعلقة بالسلامة البحرية، والتأكيد على أهمية احترام الحقوق البحرية لجميع الأطراف المتورطة في حادثة التصادم.

٣- أهداف البحث: تهدف الورقة البحثية حول التصادم البحري في النظام

البحري التجاري السعودي إلى تحقيق عدة أهداف، ومن أهمها:

١- تحليل القوانين والتشريعات المتعلقة بحوادث التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي، ودراسة كيفية تنظيم هذه الحوادث وتحديد المسؤوليات والإجراءات المتبعة في حالة وقوع حادث تصادم بحري.

٢- تحديد الأسباب الرئيسية وراء حوادث التصادم البحري في المياه السعودية، ودراسة العوامل التي تؤدي إلى وقوع هذه الحوادث، سواء كانت من جانب السفن أو البنية التحتية للنظام البحري.

٣- تقديم توصيات وإرشادات لتحسين النظام البحري التجاري السعودي وتطويره، وتعزيز الإجراءات الوقائية والتدابير الاحترازية لتقليل حوادث التصادم البحري، وتحسين استجابة النظام البحري في حالة وقوع هذه الحوادث، وتعزيز التعاون الدولي في هذا الصدد.

٤- مشكلة البحث: يعتبر التصادم البحري من المشكلات الحادة التي يمكن أن تحدث في المياه الدولية والإقليمية، ويمثل خطراً كبيراً على الحركة الملاحية والأرواح البشرية والبيئة البحرية، وتشكل السواحل السعودية نقطة تقاطع رئيسية للعديد من الشحنات التجارية والنفطية، مما يجعل المجال البحري السعودي معرضاً لخطر التصادم البحري.

ويتناول هذا البحث المشكلة المتعلقة بالتصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي، وهي مشكلة تتعلق بالاصطدام بين منشآت بحرية عائمة في المياه السعودية. ويتمحور التساؤل الرئيسي للورقة حول ما هي مسؤولية

التصادم البحري وكيف يتم التعامل معه وفقاً للمعاهدات والقوانين الدولية والنظام البحري التجاري السعودي؟ وتأتي التساؤلات الفرعية للورقة لتحديد أهمية الموضوع ومساعدة الباحث في الوصول إلى إجابات شاملة ومفصلة عن الموضوع. ومن هذه التساؤلات نذكر مايلي:

- ١- ما هي المعاهدات والقواعد الدولية المرتبطة بالتصادم البحري؟
- ٢- ما هي شروط التصادم البحري؟ وما هي الصفات التي يجب أن تتوفر في المنشآت العائمة لتكون مشمولة بأحكام التصادم البحري؟ وما هي أنواع الارتطامات التي تؤدي إلى تطبيق أحكام التصادم البحري؟ وما هي الحالات التي لا يتم فيها تطبيق أحكام التصادم البحري؟ وما هي المسؤولية التي تقع على الریان في حالة التصادم البحري؟
- ٣- ما هي مسؤولية التصادم القهري؟ وما هي مسؤولية التصادم المشتبه في سببه؟ وما هي مسؤولية التصادم بسبب الخطأ؟ وما هي مسؤولية التصادم بسبب الخطأ المشترك؟ ومتى ينطبق التضامن في حالة الأضرار المادية والبذنية؟
- ٤- ما هي المحاكم المختصة بنظر دعوى التصادم البحري؟ ما هو تقادم الدعوى؟ ومتى يبدأ العد الزمني له؟ وما هي أنواع التعويض وضماناتها في حالات التصادم البحري؟ وما هو دور التحكيم في حل النزاعات المرتبطة بالتصادم البحري؟

٥- منهج البحث:

تم تبني المنهج التحليلي المقارن في هذه الدراسة لتحليل العناصر المتعلقة بموضوع الدراسة، وكذلك المواد القانونية والآراء الفقهية ذات الصلة بها. وإجراء مقارنة بين الأحكام القانونية في القانون البحري التجاري السعودي ومعاهدتي بروكسل لسنة ١٩١٠ و ١٩٥٢.

٦- خطة البحث: تم تقسيم البحث على النحو التالي:

المبحث الأول: ماهية التصادم البحري في الفقه المعاهدات والقواعد الدولية والتشريعات المقارنة، ويحتوي على أربعة مطالب.

- المبحث الثاني: شروط التصادم البحري والتزامات الربان ومسئوليته،
ويحتوي على خمسة مطالب.
- المبحث الثالث: أنواع التصادم البحري والمسؤولية المترتبة على كل
منها، ويحتوي على ستة مطالب.
- المبحث الرابع: دعوى التصادم، ويحتوي على أربعة مطالب.
- الخاتمة وتحتوي على النتائج والتوصيات.
- المصادر والمراجع.

المبحث الأول

ماهية التصادم البحري في الفقه والمعاهدات والقواعد الدولية والتشريعات المقارنة

يعتبر التصادم البحري من الحوادث البحرية الخطرة التي يمكن أن تسبب خسائر مادية وبشرية جسيمة، ويتوجب على المتسبب في التصادم تحمل المسؤولية وتعويض المتضررين عن الخسائر الناجمة عنه. ولتحديد المسؤولية يجب أولاً تحديد نوع التصادم والطرف المتسبب فيه، ولذلك نحن بحاجة إلى تحديد ماهية التصادم البحري في الفقه والمعاهدات والقواعد الدولية والتشريعات المقارنة، ثم نحدد ماهية التصادم البحري في النظام البحري التجاري ويسعى المجتمع الدولي لتنظيم موضوع التصادم البحري، نظراً لخطورته الشديدة ولما ينجم عنه من خسائر مادية وبشرية جسيمة. وتم إقامة العديد من المؤتمرات والملتقيات الدولية بهدف التوصل إلى اتفاقيات، منها اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠ المتعلقة بالتصادم البحري، واتفاقية بروكسل لسنة ١٩٥٢ التي تتعلق بتوحيد الاختصاص المدني. وتضمنت التشريعات العربية والغربية نصوصاً منظمة لها ومتوافقة مع ما ورد في هذه الاتفاقيات. وسيتم في المطالب تحديد مفهوم التصادم البحري عند الفقهاء، وفي الاتفاقيات الدولية، وفي التشريعات المقارنة.

وعلى ضوء ذلك، ينقسم هذا المبحث للآتي: المطالب الأول: ماهية التصادم البحري في الفقه، المطالب الثاني: ماهية التصادم حسب اتفاقية بروكسل، المطالب الثالث: ماهية التصادم البحري في التشريعات المقارنة، المطالب الرابع: ماهية التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي.

المطلب الأول

ماهية التصادم البحري في الفقه

تباينت الآراء بين الفقهاء في تعريف التصادم البحري، حيث ركّز البعض على صفة المنشآت أو السفن التي شاركت في التصادم. ومن ذلك أن يعتبر التصادم بحرياً عندما يحدث اصطدام بين سفن بحرية أو أكثر أو بين سفينة بحرية وواحدة على الأقل من مراكب الملاحة الداخلية، حتى لو كان الارتطام في الأنهار أو المياه الداخلية. وهذا هو المعنى الذي تم استخدامه في معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠ بشأن التصادم البحري، كما سنتعرف عليه خلال الدراسة. بينما يفضل جانب آخر من الفقه التركيز على المياه التي وقع فيها التصادم بين المنشآت، بغض النظر عن صفة هذه المنشآت وما إذا كانت سفن بحرية أو من مراكب الملاحة النهرية^(١)، ومنه يعتبر تصادماً بحرياً متى وقع الارتطام في البحر وسواء كان بين سفن بحرية أو بين مراكب ملاحة نهريّة أو داخلية. أما إذا وقع الارتطام في المياه الداخلية، فإنه يعتبر تصادماً نهرياً حتى لو وقع بين سفن بحرية. ويخرج من نطاق فكرة التصادم البحري وفقاً لكل من الاتجاهين السابقين الارتطام الذي يقع بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية والذي يقع في الأنهار والمياه الداخلية. وكذا الارتطام الذي يقع بين سفينة بحرية أو مركب من مراكب الملاحة النهرية وبين رصيف الميناء أو المنشآت الملحقة به، وكذلك الارتطام الذي يقع بين السفن المذكورة والصخور أو حطام سفينة أخرى والذي قد تصادفه في هذه السفن أثناء سيرها.

وتختلف وجهات النظر في تعريف التصادم البحري، فهناك من يركز على صفة المنشآت أو السفن التي شاركت في الحادث، وهناك من يميز بين تعريف التصادم في التأمين البحري وتعريفه في الحوادث البحرية. والبعض يفضل

١ انظر: هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ط١، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٢، ص٦٧.

تعريف التصادم في التأمين البحري على أنه لا يشمل اصطدام السفينة، بأي جسم ثابت كالرصيف أو السد، بينما يرى آخرون أن معنى التصادم في الحالتين واحد، حيث يتم تعريف التصادم البحري بين سفينتين أو بين سفينة ومنشأة تحمل وصف السفينة قانونياً. بالتالي، فإن أي تصادم بحري يحدث بين منشأتين تحمل وصف السفينة فهو يعتبر تصادمًا بحريًا بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم^(١).

المطلب الثاني

ماهية التصادم حسب اتفاقية بروكسل

تمثل معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ نتائج جهود دولية لتوحيد الأمور المتعلقة بالتصادم البحري، وقامت هذه الاتفاقية بتنظيم مسألة التصادم البحري وتحديد أحكامه. والمادة الأولى من هذه الاتفاقية تعرف التصادم البحري بأنه الارتطام الذي يحدث بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية وأي من مراكب الملاحة الداخلية، ولا يتم النظر للمياه التي وقع فيها التصادم^(٢).

وتهدف معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ إلى توحيد قواعد التصادم البحري وتضمنت تعريفاً للتصادم البحري، يشمل اصطدام سفينتين بحريتين أو سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية، بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم. وتعتبر المنشآت والسفن أطرافاً في حوادث التصادم البحري، حتى إذا وقع التصادم في المياه الداخلية الإقليمية. ومن المتطلبات الأساسية لحدوث تصادم بحري، أن تكون إحدى السفن المتصادمة من السفن البحرية. وهذا ماتحدثت عنه قواعد منع التصادم في البحار^(٣) التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية (IMO) وبالتالي، لا يشمل مفهوم التصادم البحري ارتطام سفينة بحرية

١ هشام علي صادق، المرجع السابق، ص ٦٧.

٢ المادة الأولى من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمصادمات البحرية لسنة ١٩١٠.

3 International Collision Regulations (COLREGs)•62.

بحطام سفينة أخرى أو بأحد الصنادل وغيرها من العائمات التي ليست لها مقومات السفن البحرية أو مراكب الملاحة الداخلية، ولا ينطبق عليها القانون المنظم لحوادث التصادم البحري^(١).

وبوضوح تام، تمكّنت معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠ من حل الخلاف الفقهي الذي كان يدور حول المعيار المستخدم لتحديد ما إذا كان الحادث تصادماً بحرياً، وذلك بتحديد أن إحدى المنشآت المتصادمة على الأقل يجب أن تكون سفينة بحرية، دون النظر إلى مكان وقوع التصادم. وبهذا النص، تم استبعاد ارتطام سفينة بحرية بحطام سفينة أخرى أو بأحد الصنادل وغيرها من العائمات التي لا تتوافر فيها مقومات السفن البحرية أو مراكب الملاحة الداخلية من تعريف التصادم البحري، وعلى ذات المنوال سارت الأنظمة الأنجلوأمريكية^(٢).

المطلب الثالث

ماهية التصادم البحري في التشريعات المقارنة

اهتمت التشريعات العربية بمسألة التصادم البحري ونصت عليها في قوانينها الداخلية، ومن بين هذه التشريعات، يأتي القانون البحري الحالي في مصر الذي نظم المسائل المتعلقة بالتصادم البحري في المواد ٢٩٢ إلى ٣٠١، وقد اعتمد في هذا التنظيم على معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠، وتتص المادة ٢٩٢ من القانون البحري الجديد في مصر على أنه في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية، أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحي داخلي، فإن التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشخاص الموجودين عليها تُسوى وفقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل، دون النظر إلى مكان وقوع التصادم^(٣)، ويتميز التعريف الذي ورد في النص بتوسيع مفهوم التصادم البحري ليشمل جميع التصادمات التي

١ محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ٢٠٠٣، ص ٦١.

2 "Maritime Collision and Prevention" by Nicholas J. Healy & Joseph C. Sweeney, 17

راجع: أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، د س ن، ص ٣١.

تشمل سفن بحرية، كما يتضمن إدراج قواعد تنظم تعويض الأضرار التي تحدث للأشياء والأشخاص الموجودين على السفينة وفقاً لأحكام الفصل المخصص للتصادمات، دون اعتبار للمياه التي يحدث فيها التصادم^(١). ويتناول المشرع الأردني مفهوم التصادم البحري حيث يعرف التصادم البحري على أنه "التصادم الذي يحدث بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية، دون أخذ طبيعة المياه التي وقع فيها التصادم بعين الاعتبار وايضاً في القانون البحري الإنجليزي"^(٢). وتنص المادة المذكورة بأنه في حالة وقوع تصادم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية، يتم دفع التعويض عن الأضرار التي تلحق بالسفن وما على متنها من أشياء وأشخاص، وفقاً للأحكام المنصوص عليها في القانون، دون أخذ طبيعة المياه التي وقع فيها التصادم بعين الاعتبار^(٣). ويتمشى هذا التعريف مع التعريف الذي جاء في اتفاقية بروكسل^(٤).

المطلب الرابع

ماهية التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي

نجد أن المنظم السعودي قد أخذ التعريف الذي جاءت به معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ حيث عرفت المادة الأولى من النظام البحري التجاري السعودي التصادم البحري بأنه: "التصادم الذي يحدث بين سفينتين أو أكثر، أو بين سفينة وأي منشأة بحرية"^(٥).

١ راجع: محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط٤، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٣، ص ٥٠٩ وما يليها.

2 The Law of Maritime Collision" by Richard Lowndes & George Rudolf, 215-.

٣ المادة ٢٣٦ من قانون التجارة البحرية الأردني.

٤ عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط١، دار الثقافة، عمان ٢٠٠٩، ص ١٩٥.

٥ المادة الأولى من النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ١٤٤٠/٠٤/٠٥ هـ.

وتضمن الباب السادس في المواد من ٢٥٤ حتى ٢٥٩ من النظام البحري التجاري السعودي قواعد وإجراءات تنظم التصادم البحري، بما في ذلك الإجراءات اللازمة لتقييم الأضرار الناجمة عن التصادم وتحديد المسؤوليات المتعلقة بها، وكذلك الإجراءات اللازمة لتسوية النزاعات الناشئة عن التصادم البحري. وتجدر الإشارة إلى أن النظام البحري التجاري السعودي قد أشار إلى أنه يلتزم الريان بقواعد توجيه السفن وقيادتها، التي نصت عليها معاهدة القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر لعام ١٩٧٢م وتعديلاتها النافذة في المملكة^(١).

١ المادة ٢٥٩ من النظام البحري التجاري السعودي.

المبحث الثاني

شروط التصادم البحري والتزام الربان ومسؤوليته

من النظر إلى التعاريف المذكورة آنفاً للتصادم البحري، يمكن تحديد الشروط التي يجب توافرها لكي يعتبر حادثاً تصادماً بحرياً، ويخضع لأحكام القانون. وبما أنه ليس كل تصادم بحري يقع ضمن هذه الأحكام، فإنه من الضروري بيان هذه الشروط بوضوح. وسنوضح هذه الشروط في هذا المبحث. وعلى ضوء ذلك، ينقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول: حدوث إرتطام بين منشأتين عائمتين

المطلب الثاني: صفة المنشأتين

المطلب الثالث: الارتطام المادي بين المنشأتين

المطلب الرابع: عدم تطبيق أحكام التصادم البحري في بعض الحوادث

المطلب الخامس: التزام الربان ومسؤوليته.

المطلب الأول

حدوث إرتطام بين منشأتين عائمتين

يُعتبر التصادم الذي يحدث بين السفن بحرياً، سواء كانت السفن مخصصة للملاحة البحرية أو الملاحة الداخلية النهرية، من الحوادث الخطيرة التي تقع في البحر، ولا يتم النظر إلى نوع السفينة أو الغرض الذي كانت تخدمه، سواء كانت تجارية أو صيد أو نزهة. ويحدث التصادم في العادة عندما تعبر السفن البحرية الأنهار الضيقة للوصول إلى الموانئ، ولا يُنظر إلى موقع الحادث، سواء كان ذلك في البحر أو الأنهار. ومع ذلك، لا يمكن اعتبار الحادث تصادماً بحرياً إذا وقع بين مراكب مخصصة للملاحة الداخلية النهرية، حتى وإن كان ذلك في المياه البحرية، ويتسبب التصادم البحري في خسائر مادية كبيرة وقد يؤدي إلى خسائر بشرية أيضاً، لذا يجب على السفن الامتثال لقواعد السلامة البحرية واتباع الإجراءات الواجبة لتفادي التصادمات. وتشمل

هذه الإجراءات مراقبة البيئة البحرية والأنهارية والتواصل المستمر مع السفن الأخرى واتباع الإرشادات البحرية المعمول بها^(١). وفي هذا الصدد نص النظام السعودي على أنه "على ريان كل سفينة من السفن التي حدث تصادم بينها أن يبادر إلى مساعدة السفن الأخرى وبحارتها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين عليها للخطر، ويكون الريان مسؤولاً إذا أهمل في تنفيذ هذا الالتزام. وعليه -كلما أمكن ذلك- أن يبلغ السفن الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها"^(٢).

وإذا كانت السفينة قد اصطدمت بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور، فإن الحادث لا يعد تصادمًا بحرياً، بل يخضع للمسؤولية المدنية العامة المعمول بها في مثل هذه الحالات. وبالمثل، إذا اصطدمت السفينة بجسم عائٍ لا يتمتع بصفة السفينة أو المركب المخصص للملاحة الداخلية، كالرافعة أو الحطام أو الصندل أو الطائرة البحرية، فإن الحادث لا يعتبر تصادمًا بحرياً.

وفي مثل هذه الحالات، يجب تطبيق المبادئ العامة للمسؤولية المدنية، ويتم تحديد المسؤولية على أساس القوانين واللوائح المعمول بها في المنطقة المختصة. ويجب على السفن الامتثال لتلك القوانين واتباع الإجراءات المناسبة لتفادي الحوادث والحفاظ على سلامة البحارة والمرافق البحرية^(٣).

ويُعد التصادم البحري الحادث الذي يحدث بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية ومراكب الملاحة النهرية كتصادم بغض النظر عن نوع السفينة المتصادمة؛ سواء كانت سفينة تجارية أو صيد أو نزهة. وقد توصل الفقهاء

١ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص ١٩٥ وما يليها.

٢ المادة ٢٥٦ من النظام البحري التجاري السعودي.

٣ محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة ٢٠١٠، ص ٣٧.

وبعض القوانين إلى اتفاق بشأن ضرورة وقوع الارتطام بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية نهريّة لتصنيف الحادث كتصادم بحري^(١). وإذا اصطدم مركبان من مراكب الملاحة الداخلية ببعضهما البعض، حتى ولو كان ذلك في المياه البحرية، فلن يصنف هذا الحادث كتصادم بحري، ولن يخضع لأحكام القانون البحري، بل سيتم التعامل معه وفقاً للمبادئ العامة في المسؤولية. والعامل المحدد لتحديد ما إذا كان الحادث تصادمًا بحريًا أم لا، هو نوع المنشأة التي تعرضت للاصطدام.

وتنطبق قواعد التصادم البحري على الاصطدام الذي يحدث بين سفينتين تابعيتين لنفس المجهز، وذلك لأن كلا السفينتين تُعدُّ ذمّةً بحريةً مستقلة، ويتم تأمين كل منهما عادةً لدى مؤمنين مختلفين^(٢). ويُشار إلى تصادم السفن التابعة لنفس المجهز بـ "تصادم السفن الشقيقة"، ورُيِّمًا يبدو غريبًا في البداية أن يقوم المجهز بمقاضاة نفسه كونه مالكًا للسفينة المتسببة في الأذى والسفينة المتضررة في آنٍ واحد. ومع ذلك، فإن الإجراءات القانونية المرتبطة بالتصادم البحري تعد معقدة؛ حيث يشارك فيها المؤمنون الذين يتحملون أخيرًا عبء المخاطر. وبالإضافة إلى ذلك، فإن كل سفينة تُعدُّ ثروةً بحريةً مستقلة، بما يترتب عليها من حقوق والتزامات. وعليه، فإن من الضروري في هذه الحالة التسوية بين الحقوق والمسؤوليات الناشئة عن التصادم بالكامل، تمامًا كما لو كانت السفينتان تخص مجهزين مختلفين^(٣).

١ هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، أحكام التصادم البحري (دراسة مقارنة في ظل بعض القوانين العربية والأجنبية والاتفاقيات الدولية)، ط١، دار جليس الزمان، عمان ٢٠١١، ص ٦٦.
٢ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية ٢٠٠٠، ص ٤٠٤ وما يليها.
٣ علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، القاهرة ١٩٨٨، ص ٣٤٦.

المطلب الثاني

صفة المنشأتين

ليس كل حادث اصطدام يمكن اعتباره تصادماً، بل يتطلب ذلك وجود سفينة بحرية واحدة على الأقل في الحادث، سواء كانت صادمة أو مصدومة. ويمكن أن يحدث التصادم في المياه البحرية أو الداخلية، وغالباً ما يحدث التصادم في المياه الداخلية التي تستخدمها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهامة. ويتطلب الحادث أن يشارك فيه سفينة بحرية واحدة على الأقل، ولا يتم اعتباره تصادماً إذا اصطدمت سفينة بجسم ثابت أو عائم لا يتمتع بصفة السفينة أو المركب المخصص للملاحة الداخلية. ويجب على السفن الامتثال لقواعد السلامة البحرية واتباع الإجراءات الواجبة لتفادي التصادمات، ويتضمن ذلك مراقبة البيئة البحرية والنهرية، والتواصل المستمر مع السفن الأخرى، واتباع الإرشادات البحرية المعمول بها في المنطقة المختصة^(١).

ولقد تسبب تعريف السفينة في جدل فقهي كبير، حيث يخضع هذا المفهوم للقانون البحري وحده دون غيره من المنشآت العائمة. وهناك وجهة نظر تصف السفينة كآلة مصممة لمواجهة المخاطر في البحر وتستخدم عادة للملاحة، بينما ترى وجهة النظر الأخرى السفينة كآلة عائمة قابلة للنقل مخصصة للملاحة والتي تتعرض طبيعياً لمخاطر البحر^(٢). وتضم بعض الاتفاقيات الدولية تعريفات للسفينة، ومنها اتفاقية العمل رقم ٢٢ المؤرخة في عام ١٩٢٦ المتعلقة بعقود التزام البحارة، التي تعرف السفينة على أنها "أي منشأة، مهما كانت طبيعتها وسواء كانت مملوكة للجمهور أو للأفراد، تستخدم عادة في الملاحة البحرية". وكذلك اتفاقية لندن المؤرخة في أبريل ١٩٨٩ حول المساعدة في البحر، التي تعرف السفينة بأنها "أي منشأة بحرية أو آلية عائمة أو تركيبة

١ محمود شحات، المرجع السابق، ص ٧٣.

٢ منية حسن البلاسي، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون خاص، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، السنة الجامعية: ٢٠١٣/٢٠١٤، ص ٢٧.

قادرة على الملاحة". ويجب إعادة صياغة هذه الجملة^(١)، والملاحظ أن هذه التعريفات تقترب من التعريفات الواردة في الفقه من حيث تخصيص المنشأة العائمة للملاحة البحرية، والمتتبع لنصوص الاتفاقيات الدولية^(٢) ونجد كثيراً منها تعرضت لتعريف السفينة، والهدف من ذلك تحديد المنشآت التي تنطبق عليها أحكامها لا تعريف تجريدي لها.

وتعتبر السفينة أحد العناصر الرئيسية في النظام البحري التجاري السعودي، وعرف السفينة بأنها " كل منشأة عائمة معدة للعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ولو لم تهدف إلى الربح، وتعد ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها"^(٣)، إذا هي وسيلة نقل بحرية تستخدم لنقل البضائع والركاب والمعدات والسلع الأخرى بين موانئ البحر. وتتكون السفينة عادة من هيكل رئيسي وهيكل فرعي ومحركات وأنظمة إلكترونية وأنظمة أمان وإطفاء حرائق وغيرها من الأجهزة والتجهيزات. وتخضع السفينة في النظام البحري التجاري السعودي للعديد من اللوائح والتشريعات التي تنظم عمليات تشغيلها وتأمين سلامة الحمولة والركاب والطاقم والمسافرين والحفاظ على البيئة البحرية. وتحتاج السفن إلى الحصول على العديد من الشهادات والتصاريح من السلطات المختصة قبل أن تكون مؤهلة لتشغيلها في الموانئ السعودية. ويشترط النظام البحري التجاري السعودي أيضاً أن يكون للسفينة مالك أو مجهز مسؤول يتحمل المسؤولية الكاملة عن عمليات التشغيل والصيانة والتأمين والأمان والتخلص من النفايات وإجراءات الإنقاذ والإطفاء والحماية والتأمين الصحي والمسؤولية البيئية. كما يتطلب النظام البحري التجاري السعودي تسجيل السفينة والحصول على رخصة تشغيل وشهادات سلامة وأمان والتأمين

١ راجع: دواخة نادية، بودبوز آمنة، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، مذكرة ماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة قائمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية: ٢٠١٥/٢٠١٦، ص ٢١.

٢ من هذه الاتفاقيات نجد: اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً الموقعة ببروتريام لسنة ٢٠٠٩، وتعريف لجنة القانون الدولي للسفينة لسنة ١٩٥٤.

٣ المادة الأولى من النظام البحري التجاري السعودي .

المناسبة قبل أن تتمكن من تشغيلها في المياه السعودية.^(١) ويشمل وصف السفينة أيضاً ملحقاتها الضرورية للاستخدام البحري، مثل الآلات والصواري والدفة وقوارب التجارة^(٢).. كما يشترط النظام البحري التجاري السعودي أن يكون للسفينة مالك أو مشغل مسؤول يتحمل المسؤولية الكاملة عن تشغيلها والحفاظ على سلامة الحمولة والركاب والطاقم والحفاظ على البيئة البحرية. ويتطلب النظام أيضاً تسجيل السفينة والحصول على الرخصة والشهادات المناسبة للتشغيل والأمان والتأمين قبل استخدامها في الموانئ السعودية^(٣).

ونظراً لأن المفهوم المتعلق بالتصادم في الملاحة يشمل فقط السفن البحرية، فإن المنشآت الطافية على سطح البحر لا تعتبر سفناً، ويشمل ذلك الأرصفة العائمة، والجسور العائمة، والأحواض العائمة، والمدارس العائمة (سفن التدريب)، والفنادق العائمة، والعوامات، ولا يتم اعتبارها جزءاً من مفهوم السفينة المخصصة للملاحة البحرية. وبالإضافة إلى ذلك، تستبعد المفاهيم المتعلقة بالسفن المنشآت التي تسير في البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية، وتقدم بعض الخدمات داخل مرفق الملاحة البحرية، مثل الرافعات المائية، والصنادل، والكرافات، والزوارق، وقوارب الغطس، وبوجه عام كل منشأة توجد في البحر ولا تستخدم في الملاحة البحرية.

ويمكن للمنشأة التي تمارس الملاحة البحرية أن تقوم بأنشطة أخرى، ولا يتطلب ذلك أن تكون نشاطها مقتصرًا على هذا المجال فقط. ومن الممكن أن تقوم المنشأة المختصة بالملاحة النهرية، مثل السفن، برحلات بحرية بصفة عارضة، ولا يتغير وصفها كمنشأة مخصصة للملاحة النهرية بذلك. وبالمثل، فإن وصف السفينة لا يتغير إذا قامت برحلات داخلية أو نهريّة^(٤).

١ فراح عز الدين: "التصادم البحري"، مجلة المفكر، العدد: (١٢)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة ٢٠١٥، ص ١٦٩.

٢ عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ١٩٨٣، ص ٠٨.

٣ الفصل الثالث من من النظام البحري التجاري السعودي، المادة الأولى

٤ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص ٣٠ وما يليها.

ويتطلب الاستيفاء من شرط التصادم البحري أن إحدى المنشآت المتصادمة تكون سفينة، وبذلك تحمل وصف السفينة الذي يشمل تصنيفها كسفينة للملاحة وقدرتها على مواجهة تحديات البحر، وكذلك ملحقاتها. ومتى تحقق هذا الوصف في إحدى المنشآت، سواء كانت صادمة أو مصدومة، تنطبق عليها قواعد التصادم البحري، بغض النظر عن مكان الاصطدام. ومن أجل توضيح مفهوم السفينة وتفادي الخلافات في تعريفها، قدمت التشريعات تعريفاً دقيقاً لها، يسهل عمل القضاء ويمنع التداخل مع المنشآت الأخرى.

المطلب الثالث

الارتطام المادي بين المنشأتين

يتعين أن يحدث ارتطام مادي بين المنشآت العائمة لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً، سواء كان الارتطام بين جسمي السفينتين أو ملحقاتهما. ويتم فهم الارتطام المادي على أنه التلامس الفعلي بين جسمي المنشآت القائمتين وملحقاتهما. وقد يكون هذا الارتطام مباشراً كما لو اصطدمت سفينتان وحدث تلامس جسدي بينهما، وقد يكون التلامس على مرحلتين كما في حالة اصطدام السفينتين معاً، وعندما تتأثر السفينة الثانية، يمكن أن تصطدم بسفينة ثالثة، وبالتالي، يحدث تصادم بحري بين السفينتين لحدوث تلامس مباشر. كما يمكن أن يحدث تصادم بين السفينة الثانية والثالثة لحصول تلامس مباشر أيضاً، وأحياناً يمكن أن يحدث تصادم بين السفينة الأولى والثالثة، ويتم التلامس بينهما باستخدام وسيط، كالسفينة الثانية على سبيل المثال. ويمكن أن يكون التصادم بحرياً مركباً، وهو الذي يحدث بين أكثر من منشأة بحرية، مثل حالة اصطدام السفن الثلاثة جميعها في وقت واحد. وفي هذه الحالة، يتم تحديد مركز كل سفينة تجاه الأخرى، تماماً كما لو كان التصادم بين سفينتين فقط. ويتم تحديد الجانب المسؤول في حالة التصادم المركب بالطريقة نفسها كما يتم في حالة التصادم بين سفينتين. يجب على جميع المنشآت البحرية الالتزام

باللوائح البحرية واتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة لتجنب التصادمات البحرية، والحفاظ على سلامة الملاحة البحرية والمرافق البحرية.

والاحتكاك العنيف لا يعد شرطاً لاكتساب صفة التصادم البحري، حيث يمكن أن يحدث تصادم بحري دون وجود احتكاك عنيف بين المنشآت العائمة. ويعتمد مقدار العنف في التصادم البحري بشكل عام على عدة عوامل، مثل طريقة بناء السفن وموادها، وموقع الارتطام في جسم السفينة، وسرعة السفينتين المتصادمتين، وحجم السفن. على سبيل المثال، يمكن أن يكون الارتطام الحاصل في مقدمة السفينتين أكثر عنفاً من التلامس الحاصل في منتصفهما، كما يمكن أن يزداد عنف الاصطدام مع زيادة سرعة السفينتين، وأن تكون السفن الكبيرة أكثر عنفاً في الاصطدام من السفن الصغيرة. ويتوجب على جميع القوانين البحرية والملاحية الالتزام باللوائح والإجراءات اللازمة لتجنب التصادمات البحرية وتحسين سلامة الملاحة البحرية والمرافق البحرية^(١).

وقد كان اشتراط الارتطام المادي بين المنشآت العائمة هو الشرط السائد لتطبيق أحكام التصادم البحري على الحادث. ولذلك، لم تكن تطبق أحكام التصادم البحري على الضرر الذي تسببت به سفينة أخرى لسفينة ما بسبب تلاطم الأمواج، والذي كان يخضع للقواعد العامة في المسؤولية. ومع ذلك، تم إبرام اتفاقية بروكسل في عام ١٩١٠ لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري، حيث نصت المادة ١٣ من هذه الاتفاقية على أن التعويض يشمل الخسائر التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو للأشياء أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها، سواء كان ذلك بسبب عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أو عدم اتباع اللوائح، حتى لو لم يحدث تصادم مادي بين المنشآت العائمة. ويهدف هذا الاتفاق إلى توحيد القواعد والتعويضات المتعلقة بالتصادم البحري وتحسين سلامة الملاحة البحرية والمرافق البحرية^(٢).

١ هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيد، المرجع السابق، ص ٥٩.

٢ المادة ١٣ من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمصادمات البحرية لسنة ١٩١٠.

ومن خلال هذا النص، تم توسيع مجال تطبيق أحكام التصادم البحري لتشمل جميع الأضرار التي تلحق بالسفن البحرية ومراكب الملاحة النهرية، سواء كان ذلك بسبب حالات الارتطام المادي أو غيرها. وقد اتسع نطاق تطبيق هذه الأحكام لتشمل الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الأشياء الموجودة على ظهر السفينة، وذلك حتى لو لم يحدث ارتطام مادي بينها وبين السفينة الأخرى. ويعكس هذا التوسيع رغبة المشرعين في تحقيق المزيد من العدالة والمساواة بين الأطراف المتضررة في حالات التصادم البحري، وتحسين سلامة الملاحة البحرية والمرافق النهرية^(١). واختار واضعو معاهدة بروكسل عدم الاقتصار على مفهوم التصادم الضيق، مما أدى إلى توسعة نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري في العديد من الدول، سواء كانت تنضم إلى معاهدة بروكسل أم لا.

وينص النظام البحري التجاري السعودي على أنه في حالة وقوع ارتطام مادي بين منشأتين عائمتين، فإنه يجب على كل منشأة إبلاغ الجهات المختصة بالحادث وتوثيقها وفق الإجراءات المتبعة في هذا الشأن. حيث نص على أنه "على ريان كل سفينة من السفن التي حدث تصادم بينها أن يبادر إلى مساعدة السفن الأخرى وبحارثها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو بحارثها أو الأشخاص الموجودين عليها للخطر، ويكون الريان مسؤولاً إذا أهمل في تنفيذ هذا الالتزام. وعليه -كلما أمكن ذلك- أن يبلغ السفن الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها." ^(٢) ويجب أن يتم تحديد المسؤولية عن الحادث وتحديد المبالغ المستحقة للتعويض بناءً على قواعد التصادم البحري السارية في المملكة العربية السعودية. ويتم تحديد المسؤولية عن الحادث بناءً على قواعد التصادم البحري، والتي تتضمن عدة عوامل مثل سرعة المنشأتين واتجاه حركتهما وحالة الطقس

١ راجع هشام رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص ٦٠.

٢ المادة ٢٥٦ من النظام البحري التجاري السعودي.

والظروف البحرية، ويتم تحديد نسبة المسؤولية المالية بناءً على درجة الخطأ الذي ارتكبه كل من المنشأتين والظروف التي أدت إلى الحادث. وإذا كانت إحدى المنشأتين أو كلاهما تابعتين لشركة واحدة، فإن المسؤولية المالية ستكون على هذه الشركة. وفي حالة عدم التوصل إلى تسوية بشأن المسؤولية المالية، يمكن للأطراف المتضررة تقديم دعوى قضائية لدى الجهات القضائية المختصة في المملكة العربية السعودية. في هذا الأمر نص المنظم السعودي على أنه "يجوز أن يكون الحجز التحفظي على السفينة بأمر قضائي من المحكمة المختصة، ويحرر محضر بذلك، ولا يوقع هذا الحجز إلا وفاءً لدين بحري"^(١) واستطرد النظام أنه "يعد الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية (الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم، أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة)."^(٢) ويجب الإشارة إلى أن النظام البحري التجاري السعودي يهدف إلى تحقيق أفضل مستويات السلامة والأمان في الملاحة البحرية والحد من حوادث التصادم البحري وأضرارها، وذلك من خلال توفير إجراءات وأنظمة فعالة للحد من خطر الحوادث وضمان سلامة السفن والمنشآت العائمة في المياه السعودية^(٣).

المطلب الرابع

عدم تطبيق أحكام التصادم البحري في بعض الحوادث

توافر الشروط السابق ذكرها يمكن اعتبار التصادم تصادماً بحرياً تطبق عليه أحكام التصادم البحري، ولكن هناك حالات قد تتوافر فيها شروط التصادم البحري من الناحية القانونية، ولكن مع ذلك لا تطبق أحكام التصادم وذلك في الحالات التالية:

١ المواد ٧٤، ٢٤٥، ٢٥٦ من النظام البحري التجاري السعودي.

٢ المادة ٧٥ من النظام البحري التجاري السعودي.

٣ راجع: فراح عز الدين، المرجع السابق، ص ١٦٩.

أ- إذا وقع التصادم بين سفينة خاصة وبين السفن المملوكة للدولة:

سواء كانت بحرية أو مخصصة لخدمة عامة أو لملاحة عامة (لأغراض غير تجارية)، إذ أن هذه السفن لا تخضع لقواعد القانون البحري^(١). وكذا السفن الحربية، وهو ما نصت عليه معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ في مادتها ١١ بقولها: "لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة"^(٢).

ولقد عرفت المادة ٢٩ من اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢ السفينة الحربية بأنها: "السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية"^(٣).

أما السفن المخصصة لمنفعة عامة فهي تلك السفن التي تكون مملوكة للدولة أو إحدى الهيئات العامة وتكون في نفس الوقت مخصصة لمصلحة عامة، ويذهب الرأي الراجح إلى القول بأن السفن التي تستأجرها الدولة لتخصيصها لمصلحة عامة لا تعتبر سفناً عامة لتخلف أحد الشرطين وهو وجوب أن تكون السفينة مملوكة للدولة^(٤). وغني عن البيان: أن المنظم السعودي وإن كان قد استثنى السفن الحربية وسفن الخدمة العامة المخصصة لأغراض غير تجارية، أو تلك التي يرد في شأنها نص خاص من تطبيق أحكام النظام البحري التجاري السعودي إلا أنه استثنى أيضاً هذه السفن فيما يتعلق في التصادم والإنقاذ والخسائر البحرية المشتركة^(٥).

١ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص ٣٩.

٢ المادة ١١ من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمصادمات البحرية لسنة ١٩١٠.

٣ المادة ٢٩ من اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢.

٤ بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص ٣٨.

٥ المادة الثانية من النظام البحري التجاري السعودي.

ب- إذا وقع التصادم بين سفينة مقطورة والسفينة التي تقطرها:

والقطر هو عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه مجهز سفينة قطر جر سفينة أخرى لقاء أجر يتقاضاه، ونظمه المشرع الجزائري في المواد من ٢٧٩ إلى ٢٨١ وبارتباط السفينتين بعقد القطر وهو الذي ينظم العلاقة بين السفينتين، والمسؤولية العقدية تستبعد هنا المسؤولية التقصيرية الناشئة من التصادم^(١). ولما كان القطر عبارة عن عقد فإن أي تصادم يحدث بين سفينة القطر والسفينة المقطورة سيخرج من نطاق أحكام التصادم البحري ليخضع للأحكام الواردة في العقد وبهذا أخذت المعاهدة الخاصة بالتصادم حين قضت المادة ١٠ بعدم سريان أحكام المعاهدة على ما ينشأ من التزامات نتيجة عقد نقل أو أية عقود أخرى، وما دام الأمر كذلك فإنه يعد ضرورياً تحديد اللحظة التي يبدأ فيها تنفيذ عقد القطر، واللحظة التي ينتهي فيها، إذ أن ما يخضع للمسؤولية العقدية هو التصادم الذي يكون أثناء تنفيذ عقد القطر، أما خارج ذلك فهو يخضع لأحكام التصادم المقررة في القانون البحري متى توفرت الشروط^(٢). أما إذا وقع التصادم بين السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة وسفينة أخرى، فقد تسأل كل من القاطرة والمقطورة عن هذا التصادم، وإن كان العمل يجري على أن ينص في عقد القطر على مسؤولية السفينة المقطورة في مثل هذه الحالة نظراً للقاعدة التي تقرر اعتبار السفينة القاطرة تابعة للسفينة المقطورة.

ج- إذا وقع التصادم بين سفينة الإرشاد والسفينة التي

تقوم بإرشادها:

ويعرف الإرشاد بأنه المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدم السلطة المينائية المرخص لها من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها^(٣). وقد قررت المادة ٥ من معاهدة بروكسل

١ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٥٩٥

٢ بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص ٥٧.

٣ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٥٩٥ وما يليها وأنظر الباب التاسع، الفصل الثاني من النظام البحري التجاري السعودي والمادة ٢٥٥ من النظام نفسه.

مسؤولية المالك أو المجهز عما يحدث من تصادم نتيجة خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً، وهو حكم اعتمدته الكثير من القوانين العربية منها المصري في قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ المواد (٢٨٧، ٢٨٨)، والكويتي في قانون التجارة البحرية الكويتي الصادر بالمرسوم رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ المواد (٢٢٣، ٢٢٤). وقد سلك المشرع الجزائري نفس الاتجاه إذ تقرر المادة ٢٨٣ من القانون البحري الجزائري مسؤولية مجهز السفينة أو مالكيها في حالة التصادم حتى ولو كان نتيجة خطأ المرشد وحتى ولو كان الإرشاد إجبارياً. ونشير إلى أن خضوع التصادم الذي يحدث بين السفينة المرشدة وسفينة الإرشاد للأحكام المقررة لعملية الإرشاد إنما يكون أثناء القيام بهذه العملية، وهي تبدأ وفقاً لمقتضيات القانون الجزائري اعتباراً من وصول المرشد لحدود المحطة وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو المحطة^(١). ونص المنظم السعودي على أنه "تترتب المسؤولية المنصوص عليها في هذا الفصل، إذا وقع التصادم بخطأ المرشد، ولو كان الإرشاد إجبارياً، وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة في المسؤولية^(٢)".

المطلب الخامس

التزامات الربان حال وقوع الحادث البحري ومسؤوليته

يتحمل الربان مسؤولية كبيرة في حالة وقوع حادث التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي وفق الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية. ويتوجب عليه اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة للحفاظ على سلامة السفينة والحمولة والركاب وطاقم السفينة، ومنع وقوع حوادث التصادم البحري وأضرارها. وتشمل التزامات الربان في حالة التصادم البحري وفق النظام البحري التجاري السعودي والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية:

١ راجع بن عصمان جمال المرجع السابق، ص ٦٠ وما يليها .

٢ المادة ٢٥٥ من النظام البحري التجاري السعودي .

١- الإبلاغ الفوري عن الحادث: يجب على الريان إبلاغ الجهات المختصة فوراً عن وقوع الحادث وأخذ التدابير اللازمة للحفاظ على سلامة السفينة والحمولة والركاب وطاقم السفينة.

٢- تحديد مسؤولية الحادث: يجب على الريان التعاون مع الجهات المختصة في تحديد مسؤولية الحادث وتقدير الأضرار المادية والبشرية المترتبة عليه.

٣- توثيق الحادث: يجب على الريان توثيق الحادث بالتفصيل واستخدام أي وسائل متاحة للتوثيق، مثل الصور والفيديو والشهادات والتقارير.

٤- الالتزام بمعايير السلامة والأمان البحري: يجب على الريان الالتزام بمعايير السلامة والأمان البحري واتخاذ الإجراءات اللازمة للحفاظ على سلامة السفينة ومنع وقوع حوادث التصادم البحري وأضرارها.

٥- التعاون مع الجهات المختصة: يجب على الريان التعاون مع الجهات المختصة في إجراء التحقيقات وتحديد المسؤولية عن الحادث وتقدير الأضرار المادية والبشرية المترتبة عليه.

وتتضمن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية مسؤوليات كبيرة للريان في حالة وقوع حادث التصادم البحري، حيث تحدد هذه الاتفاقيات معايير السلامة والأمان البحري والتي يجب على الريان الالتزام بها وتطبيقها، وتلتزم السفن بالامتثال لمعايير السلامة الواردة في هذه الاتفاقيات. كما تحدد هذه الاتفاقيات نسبة المسؤولية المالية التي يجب على الريان والشركة المالكة للسفينة تحملها في حالة وقوع حادث التصادم البحري.

ونص المنظم بالنظام البحري السعودي على الآتي:

١- على ريان كل سفينة من السفن التي حدث تصادم بينها أن يبادر إلى مساعدة السفن الأخرى وبحارتها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين عليها للخطر، ويكون الريان مسؤولاً إذا أهمل في تنفيذ هذا الالتزام. وعليه -كلما

أمكن ذلك - أن يبلغ السفن الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها.

٢- لا يكون المجهز مسؤولاً عن مخالفة الالتزامات الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة، إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه^(١).

١ المادة ٢٥٦ من النظام البحري التجاري السعودي .

المبحث الثالث

أنواع التصادم البحري والمسؤولية المترتبة على كل منها

للتصادم البحري عدة أنواع يختلف حكم المسؤولية في كل حالة منها عن الأخرى باختلاف سببها، ويمكن رد أسبابه إلى أسباب قهرية أو مشتبه بها، أو إلى الخطأ، وهذا الخطأ إما أن يكون من جانب واحد أو مشترك بين الطرفين وعلى ضوء ذلك، ينقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول: التصادم القهري.

المطلب الثاني: التصادم المشتبه في سببه

المطلب الثالث: التصادم بسبب الخطأ.

المطلب الرابع: التصادم بسبب الخطأ المشترك.

المطلب الخامس: إنتفاء التضامن في حالة الأضرار المادية.

المطلب السادس: التضامن في حالة الاضرار البدنية.

المطلب الأول

التصادم القهري

تنص المادة الثانية في فقرتها الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠ على أنه في حالة وقوع التصادم بشكل عرضي أو نتيجة لقوة قاهرة أو إذا كان هناك شك في أسباب التصادم، فإن الخسارة تكون على عاتق الطرف الذي يتحمل المسؤولية عن التصادم^(١) ويطلق تعبير "التصادم العرضي" على الحادث الذي يحدث رغم اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لتفاديه، ويحدث بسبب الصدفة دون أن يكون لأي شخص قصد أو إهمال أو سوء تصرف فيه. ونقلًا عن الدكتور لاشنجنون في قضية "ذا يوروب"، فإن التصادم القهري هو الحادث الذي يحدث دون أن يكون للسفينة التي تتعرض للتصادم أي خطأ أو قصد لإلحاق الضرر بالسفن الأخرى، ولكن سوء الحظ يؤدي إلى اصطدامها بسفينة

١ المادة ٢ من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمصادمات البحرية لسنة ١٩١٠.

أخرى^(١). ويُقصد بالحالة القاهرة الحادث الذي لا يمكن تفاديه ولا يمكن توقعه، وينتج عن قوة خارجة عن إرادة الأشخاص المتورطين في الحادث، مثل العواصف الشديدة أو الزلازل. ولكي يتم اعتبار الحادث قاهرًا، يجب توافر شرطين أساسيين وهما: عدم إمكانية التوقع للحادث واستحالة تفاديه. وإذا توافر هذان الشرطان، فإن الحادث يعد خارج نطاق المسؤولية الشخصية للفرد، ولا يمكن إلقاء اللوم عليه. ومن الجدير بالذكر أن العكس غير صحيح، فإذا لم يتوافر أي من هذين الشرطين، فإن الحادث لا يعد قاهرًا. ولذلك، إذا تخلف أحد الشرطين، فإنه لا يمكن القول بوجود قوة القاهرة^(٢).

وتعود القوة القاهرة إلى أسباب خارجة عن إرادة الإنسان، مثل الرياح العاتية والأعاصير الشديدة، هيجان البحر واضطرابه، الأمطار الغزيرة والبرد الرعدي، وحدث بركان مفاجئ في مكان سير السفينة، أو زلزال وغيرها من الظواهر الطبيعية التي يصعب توقع حدوثها. ويتميز الحادث الذي ينتج عن القوة القاهرة بأنه لا يمكن تفاديه، ولا يمكن ربطه بأي عمل أو إهمال من قبل الإنسان. وعلى هذا الأساس، فإن الحادث الناتج عن القوة القاهرة يعد حادثًا خارجًا عن نطاق المسؤولية الشخصية للفرد، ولا يمكن إلقاء اللوم عليه^(٣).

وفي حالة وقوع التصادم نتيجة لقوة القاهرة، فإن كل سفينة متصادمة تتحمل ما أصابها من ضرر، ونص المنظم السعودي على أنه "إذا وقع التصادم بسبب قوة القاهرة، أو كان هناك شك في أسبابه، أو لم تعرف هذه الأسباب، تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر ولو كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو إحداها راسية وقت وقوع التصادم^(٤)، ويتم تطبيق القواعد العامة

١ هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيده المرجع السابق، ص ٢٣٢ وما يليها.

٢ راجع: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد (٠٢)، ط ٣، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ١٩٩٨، ص ٩٩٤ وما يليها.

٣ إيهاب خضر عرفات الغازي، أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير، تخصص الفقه المقارن، كلية الشريعة والقانون الجامعة الإسلامية غزة ٢٠١٣/٢٠١٢، ص ٣٧-٦٤.

٤ المادة ٢/٢٥٤ من النظام البحري التجاري السعودي.

التي تعفي المسؤول عن الضرر الذي نشأ بسبب قوة قاهرة، حيث لا يمكن نسب أي خطأ للفرد في تلك الحالة. وبالتالي، يتم توزيع الأضرار بالتساوي على السفينتين المتصادمتين، سواء كانت المنشأتان راسيتين أو كانت إحدهما راسيةً وقت وقوع التصادم. ولا يمكن إلقاء اللوم على السفينة السارية، على سبيل المثال، إذا ثبت أن الضرر نشأ بسبب قوة قاهرة. وبالتالي، فإن كل منشأة تتحمل ما أصابها من ضررٍ في حالة وقوع التصادم نتيجةً لقوة قاهرة^(١).

وبعد التوقيع على معاهدة بروكسل المتعلقة بالتصادم، أصبحت قاعدة تحمل الأضرار للطرف الذي تعرض للتصادم القاهر قاعدة ذات مصدر دولي. وبموجب هذه المعاهدة، يُطبق نظام تحمل المسؤولية حتى وإن كانت السفينتان راسيتين وقت وقوع الحادث، وهذا يضع حدًا للجدل الذي كان يدور حول إمكانية إعفاء المسؤولية وتحميل السفينة المتضررة الخسائر عندما تكون راسيةً وقت وقوع الحادث. وبذلك، تمت مخالفة ما كانت بعض التشريعات تحدده من افتراض خطأ السفينة السارية التي تصطدم بسفينة راسية. وبموجب المادة الثانية من معاهدة بروكسل، يتم تطبيق هذا الحكم على الكثير من القوانين العربية المقارنة المتعلقة بالتصادم.

ويعد التصادم القهري من أحد المفاهيم الأساسية في النظام التجاري البحري السعودي، ويتمثل في الحالات التي تتعرض فيها سفينة لأي ضرر أو خسائر نتيجة لتصادمها بسفينة أخرى أو بأي شيء آخر في المياه الدولية. وتتطلب حالات التصادم القهري التحقيق والتحليل الدقيق للأسباب والظروف التي أدت إلى وقوع الحادث، وتقييم المسؤوليات وتحديد حجم الخسائر المتكبدة. وتعتبر اللوائح الدولية للوقاية من التصادمات البحرية SOLAS و COLREGS هي المرجع الرئيسي لتحديد المعايير اللازمة لتفادي التصادمات البحرية وتحديد المسؤوليات في حالة وقوعها.

١ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ٢٠٠١، ص ٢٢٢ وما يليها.

ويجب على كل من السفينتين المتصادمتين الإبلاغ عن الحادثة للسلطات المختصة في أسرع وقت ممكن. ويجب أن تقوم السلطات المختصة بالتحقيق في الحادثة وتحديد المسؤوليات والتأكد من سلامة البحر والملاحة البحرية، وتحديد حجم الأضرار المتكبدة والتي يتم تحميل المسؤولية عنها وفقاً للقواعد الدولية المعتمدة. وينص النظام البحري التجاري السعودي على أنه في حالة وقوع حادثة تصادم بحري" على ريان كل سفينة من السفن التي حدث تصادم بينها أن يبادر إلى مساعدة السفن الأخرى وبحارتها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين عليها للخطر، ويكون الريان مسؤولاً إذا أهمل في تنفيذ هذا الالتزام. وعليه -كلما أمكن ذلك- أن يبلغ السفن الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها^(١).

واستطرد المنظم السعودي في الأمر حيث نص على أنه "تتولى الجهة المختصة التحقيق في الحوادث البحرية التي تقع في مناطق المملكة البحرية والتي تقع في أعالي البحار إذا كانت السفينة ترفع علم المملكة ونتج عن الحادث خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة للأشخاص، أو أضرار مادية تلحق بالسفينة، أو أي منشأة عائمة أخرى أو بالبيئة البحرية^(٢).

ويجب على أصحاب السفن والشركات البحرية التأمين على سفنهم للحد من المخاطر المحتملة، وتعزيز التحكم في جودة الأسطول البحري والتدريب المستمر لطواقم السفن للتعامل مع حالات الطوارئ والحوادث المتعلقة بالتصادم القهري. وبذلك يتم تحقيق الأهداف الأساسية للنظام التجاري البحري السعودي في تأمين المياه الإقليمية.

١ المادة ٢٥٦ من النظام البحري التجاري السعودي.

٢ المادة ٢٩٠ من النظام البحري التجاري السعودي .

المطلب الثاني

التصادم المشتبه في سببه

التصادم المشتبه في سببه يعد الحالة الثانية التي يمكن أن تحدث في النظام التجاري البحري، ويتميز بعدم القدرة على تحديد سبب التصادم بصورة دقيقة ومؤكدة. ويمكن أن يكون سبب التصادم خطأ من أحد الطرفين أو خطأ مشترك بينهما، ولكن لا يمكن تحديد ذلك بدقة. وتُطلق على هذه الحالة أيضاً اسم "حالة عدم التمكن من إثبات الخطأ"، حيث يكون من الصعب جداً تحديد الطرف المسؤول عن التصادم. يمكن أن يكون سبب التصادم نتيجة قوة قاهرة مثل العوامل الجوية أو البحرية، أو بسبب خطأ مفاجئ في المعدات أو الآليات على أحد السفن.

وبما أنه لا يمكن تحديد سبب التصادم بشكل دقيق، فإن الإجراءات التي يجب اتخاذها في هذه الحالة تختلف عن الإجراءات التي يتم اتخاذها في حالة التصادم القهري. ويتم التحقيق في الحادث وتقييم الأدلة المتاحة لتحديد المسؤوليات عن التصادم، وتحديد حجم الخسائر المتكبدة والتي يتم تحميل المسؤولية عنها وفقاً للقواعد المعتمدة في النظام التجاري البحري. ولتجنب حدوث التصادمات المشتبه في أسبابها، يجب على أصحاب السفن وشركات النقل البحري تحسين جودة أسطولهم وتطوير مهارات طواقم السفن في التعامل مع حالات الطوارئ، وتحديث المعدات والآليات المستخدمة في السفن بصورة دورية وفقاً للمعايير الدولية المعتمدة. وعندما تحدث حالة تصادم مشتبه في سببها^(١).

والتصادم المشتبه في سببه في النظام التجاري البحري السعودي، هو مالا يمكن تحديد سببه بصورة قاطعة وواضحة. ويمكن للتصادم المشتبه في سببه أن ينشأ عن أسباب متعددة ومتداخلة، ويصعب تحديد المسؤولية عنها. ويمكن تقسيم التصادم المشتبه في سببه إلى حالتين، الأولى هي التصادم الذي يصعب تحديد سببه بصورة قاطعة، والثانية هي التصادم الذي يصعب إثبات الخطأ فيه.

١ هشام رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص ٢٤٣.

وفي الحالة الأولى، قد ينجم التصادم عن عدم التزام الربانية بالقواعد واللوائح المتعلقة بالتحكم في السفينة وتجنب التصادم، أو قد يكون بسبب خلل في المعدات أو عدم الامتثال لإشارات المراقبة والإشارات البحرية الأخرى. وفي هذه الحالة، يصعب تحديد المسؤولية عن التصادم بصورة قاطعة.

أما في الحالة الثانية، فإن التصادم المشتبه في سببه يحدث بسبب عدم وجود دليل قوي يشير إلى السبب الرئيسي للتصادم، ولا يمكن إثبات الخطأ بصورة قاطعة. وقد ينجم هذا التصادم عن عدة عوامل، بما في ذلك الظروف الجوية السيئة أو الملاحاة الخاطئة أو الحمولة غير الصحيحة. وفي هذه الحالة، يصعب تحديد المسؤولية عن التصادم بصورة قاطعة، وربما يحتاج إلى إجراء تحقيق شامل لتحديد السبب الرئيسي وتحديد المسؤولية عن التصادم.

وفي هذا الصدد أبان المنظم السعودي على أنه " إذا وقع التصادم بسبب قوة قاهرة، أو كان هناك شك في أسبابه، أو لم تعرف هذه الأسباب، تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر ولو كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو إحداها راسية وقت وقوع التصادم^(١).

المطلب الثالث

التصادم بسبب الخطأ

تنص المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ على أن المطالبة البحرية تعني المطالبة الناشئة عن واحد أو أكثر ومن ضمنها ذكر الضرر الذي تسببه أية سفينة سواء في تصادم أو غير ذلك من الأخطاء، وتقضي هذه المادة أنه إذا وقع التصادم بخطأ من إحدى السفينتين وجب تعويض الضرر على من ارتكب الخطأ. والخطأ المقصود هنا هو خطأ واجب الإثبات ولا محل لافتراضه، إذ أن الفقرة الثانية من المادة السادسة من المعاهدة تقرر بأنه ليست هناك قرائن على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية. والملاحظ أن الحديث عن خطأ السفينة هو من باب المجاز، فالسفينة شيء بلا

١ المادة ٢/٢٥٤ من النظام البحري التجاري السعودي.

إرادة حتى يمكن نسبة الخطأ إليها، والمقصود الحقيقي هو خطر يرتكبه إما مجهزة السفينة أو أحد تابعيه البريين أو البحريين. وخطأ المجهز يتخذ عادة صورة تقصيره في تجهيز أو في صيانة السفينة^(١)، ويسأل عن إهماله في التأكد من صلاحية السفينة للملاحة البحرية قبل إبحارها وكذا يسأل مجهزة السفينة إذا وقع التصادم نتيجة خطأ ارتكبه المرشد، ولو كان الإرشاد إجبارياً تنتفي معه حرية الريان في الاستعانة بالمرشد أو عدم الاستعانة به^(٢). وأما خطأ الريان أو البحارة فهو يتخذ إحدى صورتين:

١- **مخالفة القواعد الدولية أو المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار**
لسنة ١٩٧٢: هذه القواعد وكما يظهر من تسميتها تهدف أساساً إلى محاولة تجنب التصادم بين السفن وذلك عن طريق تنظيمها لقواعد السير وبيانها للألوان والأشكال والإشارات الصوتية والضوئية، وسعيها منها في أن تكون هذه القواعد فعالة ومعتمدة لدى جميع الدول البحرية، نصت هذه المعاهدة في قاعدتها الأولى فقرة "ب"، "ج" على وجوب أن تتطابق القواعد المحلية الخاصة التي تضعها الدول قدر الإمكان مع القواعد الدولية. وتتمثل هذه القواعد إجمالاً والتي قد يكون عدم احترامها سبباً في وقوع خطأ ينتج عنه تصادم فيما يلي: (قواعد السير والمناورات، القواعد الخاصة بالألوان، القواعد الخاصة بالعلامات أو بالأشكال، القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والضوئية).

٢- **الخطأ بسبب الإهمال:** ويقصد هنا إهمال إتخاذ الاحتياطات اللازمة في الظروف الاستثنائية، أي القيام بفعل أو الامتناع عن فعل مخالفاً بذلك بما تمليه خبرة وحيطة البحار المتوسط العناية^(٣)، كما لو لم تقم السفينة بربط حبالها، أو تمر سفينة بسرعة مخلفة ورائها أمواج تكون سبباً في إغراق سفينة أخرى صغيرة. كذلك يعتبر إهمالاً عدم المراقبة الجيدة التي يقصد بها تتبع ومعرفة الأحداث التي تقع في منطقة الإبحار، وهي تشمل كلا من المراقبة السمعية

١ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٦٠٩

٢ هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣١٩

٣ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٦١٠

والبصرية وتتم عادة من قبل مراقب واحد فقط يكون مؤهلاً تأهيلاً جيداً وعلى علم تام بواجباته، ويظهر الإهمال في المراقبة بصفة خاصة في حالة البحار المفتوحة حيث يقل حرص المراقب ولا يتابع واجباته بصفة جيدة اعتقاداً منه أن المساحات الشاسعة من المياه تجعل احتمالات حدوث تصادم شبه معدومة.

ويكون الريان مسؤولاً إذا أثبت المدعي في دعوى التصادم حصول خطأ من الريان، ولا يكفي إثبات حصول الخطأ بل يجب إثبات أن هذا الخطأ هو السبب في حصول التصادم البحري، ووسيلة الإثبات هنا مبنية على وقائع مادية يجوز إثباتها بجميع وسائل الإثبات. ويمكن اللجوء إلى التقرير البحري ودفتر يومية السفينة. وللمحكمة كذلك سماع شهود التصادم والاستعانة بالخبرة الفنية لتحديد سبب التصادم وقيمة الأضرار الناجمة عنه^(١).

يمكن أن يحدث التصادم وفقاً للنظام التجاري البحري السعودي بسبب الخطأ^(٢)، وهو ما يشير إلى أن الحادث حدث بسبب خطأ قام به أحد الريانين أو أحد أفراد الطاقم عن طريق الخطأ، دون وجود قوة قاهرة. قد يحدث الخطأ في عدة جوانب مختلفة في النظام التجاري البحري السعودي، مثل خطأ في الإدارة والتخطيط وتنظيم الرحلات البحرية، أو خطأ في تحديد المواقع والاتجاهات وسرعة السفن، أو خطأ في الاتصالات والتواصل بين السفن وبين السفن ومراكز الرصد والمراقبة. قد يؤدي الخطأ في أي من هذه الجوانب إلى حدوث التصادم بين السفن، مما يتسبب في أضرار مادية وأحياناً إصابات وخسائر بشرية.

وفي حالة حدوث التصادم بسبب الخطأ، يتم إجراء تحقيقات لتحديد الأسباب واتخاذ الإجراءات اللازمة لتجنب تكرارها في المستقبل. ولا بد من تطوير وتحديث النظام التجاري البحري السعودي باستمرار لتحسين الكفاءة والأداء وتقليل الاحتمالات المتعلقة بحدوث التصادم بسبب الخطأ.

١ حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة)، ط١، دار الخليج، عمان ٢٠١٥، ص ١٠٥.

٢ المادة ١/٢٥٤ من النظام البحري التجاري السعودي .

المطلب الرابع

التصادم بسبب الخطأ المشترك

وهذا التصادم يقصد به ذلك التصادم الذي يحدث نتيجة خطأ صدر من ريان أو أحد أفراد طاقم السفينتين التي وقع لهما الحادث^(١)، كما يعتبر التصادم بخطأ مشترك ولو كان المتسبب فيه أكثر من سفينتين. كما لو ارتكبت كل من السفينة (أ) والسفينة (ب) خطأ إلا أنهما لم تصطدما وأن تلك الأخطاء ساهمت في حصول تصادم بين السفينة (ب) والسفينة (ج) التي ارتكبت خطأ أيضاً. فالتصادم بين السفينة (ب) والسفينة (ج) تصادم بخطأ مشترك. وقد يكون الخطأ المرتكب على درجة متساوية من الجسامة وقد يكون بدرجة متفاوتة، إلا أنه يجب أن لكل من الخطأين أثر في حصول التصادم البحري حتى تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ المرتكب والتصادم الحاصل وفي حالة التصادم، بخطأ مشترك يكون هناك مجال توزيع المسؤولية عن الضرر بين السفن المتصادمة لذلك يلجأ كل طرف في دعوى التصادم إلى إسناد خطأ إلى الطرف الآخر ليلقي جزءاً من المسؤولية على تبعته^(٢).

وقبل التوقيع على معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ تعددت الآراء والاتجاهات حول مسألة التعويض بين اتجاه رافض للتعويض في حال الخطأ المشترك وتتحمل كل سفينة لوحدها الخسارة، واتجاه ثان يقول بتطبيق قاعدة النسبية واقتسام الخسائر، وحرصاً منها على إعطاء حل متكامل فقررت المعاهدة الجمع بين القاعدتين لتجعل إحداها المبدأ والأخرى الاستثناء، فالمبدأ هو تطبيق قاعدة النسبية، فتكون كل سفينة مسؤولة بنسبة جسامة الخطأ الذي ارتكبته، والاستثناء هو توزيع المسؤولية بالتساوي ويكون عند عدم إمكانية تحديد النسبة وهذا هو المقرر في المادة ٠٤/٠١ من المعاهدة التي تقضي بأنه: "إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة أو إذا ظهر أن

١ عادل على المقدادي، المرجع السابق، ص ٢٠١.

٢ راجع هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيدة، المرجع السابق، ص ١٨٧ وما يليها.

الأخطاء متعادلة فنقسم المسؤولية بالتساوي"^(١). وقد نص المنظم بالنظام البحري السعودي على أنه: "إذا وقع التصادم بسبب خطأ مشترك قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منها. فإن حالت الظروف دون معرفة نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينها بالتساوي."^(٢)

المطلب الخامس

إنتفاء التضامن في حالة الأضرار المادية

في حالة وقوع حادث بحري يؤدي إلى حدوث أضرار مادية، فإن صاحب السفينة الذي يكون غالباً مالك السفينة، يتحمل المسؤولية عن تلك الأضرار. وهناك مبدأ قانوني يعرف باسم "إنتفاء التضامن"، والذي ينص على أنه إذا حدث تصادم بحري بين سفينتين وكان هناك خطأ مشترك بين الربانين، فإن صاحب كل سفينة يتحمل جزءاً متساوياً من المسؤولية عن الأضرار المادية التي نتجت عن التصادم. ومن المهم أن نلاحظ أن "إنتفاء التضامن" ينطبق فقط على الأضرار المادية، ولا يتعلق بالأضرار البشرية أو البيئية. فعلى سبيل المثال، إذا كان هناك إصابات أو وفيات بشرية نتيجة للتصادم، فإنه يتم التحقيق في المسؤولية عن تلك الإصابات والوفيات، ويتم تطبيق القوانين المناسبة وفقاً لذلك. ويجب أن يكون هناك تحقيق واضح ودقيق لتحديد سبب التصادم، وتحديد مسؤولية الربانين عن الخطأ المشترك الذي أدى إلى الحادث. وبناءً على تحقیقات التصادم، يتم تحديد النسبة المئوية للمسؤولية المشتركة بين الربانين، وتحمل كل ريان جزءاً متساوياً من المسؤولية عن الأضرار المادية التي نتجت عن التصادم. ومن المهم أيضاً أن تكون هناك تأمينات كافية على السفن لتغطية تلك الأضرار المادية التي يمكن أن تحدث جراء التصادمات البحرية. وقد نص المنظم السعودي على أنه: "تسأل السفن التي اشتركت في الخطأ

١ المادة ٠٤/٠١ من معاهدة بروكسل ١٩١٠.

٢ المادة ٢٥٤/٣ من النظام البحري التجاري السعودي.

بالنسب نفسها المنصوص عليها وبلا تضامن بينها تجاه الغير عن الأضرار التي لحقت بالسفن، أو بحمولتها، أو بالأمّعة، أو الأشياء الأخرى الخاصة بالبحارة، أو بأي شخص آخر موجود على السفينة.^(١)

المطلب السادس

التضامن في حالة الاضرار البدنية

التضامن في حالة الأضرار البدنية وفقاً للنظام البحري التجاري السعودي عندما يحدث تصادم بحري ويتسبب في حدوث أضرار بدنية للسفن أو الأشخاص المتضررين في هذا الحادث. وفي هذه الحالة، فإن المالك الشخصي للسفينة التي تتسبب في التصادم، وفقاً للقانون البحري الدولي، يتحمل المسؤولية الكاملة عن الأضرار الناشئة عن التصادم ولكن، يمكن أن ينتج عن التصادم أيضاً أضرار لسفینتين أو أكثر، ويكون من الصعب تحديد المسؤولية عند حدوث هذا النوع من الأضرار. في هذه الحالة، يمكن أن يتم التضامن بين المالكين المختلفين للسفن المتضررة في الحادثة بشكل مشترك، حيث يتم توزيع تكاليف الأضرار بينهم. وهذا ما يسمى بمبدأ التضامن في القانون البحري. وبشكل عام، فإن المبدأ الأساسي في التضامن في حالة الأضرار البدنية في التصادم البحري يكون على النحو التالي: إذا تسببت أكثر من سفينة في التصادم الذي تسبب في أضرار مادية، فإن كل مالك للسفينة المتضررة يحق له أن يطالب بتعويض بنسبة متساوية للأضرار التي تعرضت لها سفينته. وفي حالة عدم توفر مالك للسفينة المتضررة، فيمكن للأشخاص الذين تعرضوا للأضرار الجسدية في التصادم البحري اللجوء إلى محاكمة المسؤول عن التصادم للحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت بهم. **وقد نص المنظم السعودي على أنه:** "تكون المسؤولية تجاه الغير بالتضامن إذا ترتب على الخطأ وفاة شخص أو إصابته بدنياً بجروح، ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى".^(٢)

١ المادة ٢٥٤ / ٤ من النظام البحري التجاري السعودي .

٢ المادة ٢٥٤ / ٥ من النظام البحري التجاري السعودي.

المبحث الرابع

دعوى التصادم

عندما يحدث تصادم بحري بين سفينتين، يمكن أن تتعرض الأشخاص والممتلكات لأضرار جسدية ومادية، ويرتبط هذا بمسؤوليات تقصيرية، حيث لا يوجد تعاقد بين السفينتين المتصادمتين. وعلى هذا الأساس، يحق للمتضررين رفع دعوى قضائية للحصول على تعويضات مادية عن الأضرار التي تعرضوا لها، ويمكن أن تتم هذه الدعوى في إطار دعوى مدنية. كما يمكن للأطراف اللجوء إلى التحكيم لحل النزاع، حيث يعد التحكيم آلية فعالة وسريعة لحل النزاعات، ويوفر العديد من المزايا. وعلى ضوء ذلك، ينقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول: المحكمة المختصة بنظر الدعوى.

المطلب الثاني: تقادم الدعوى

المطلب الثالث: التعويض وضماناته.

المطلب الرابع: التحكيم

المطلب الأول

المحكمة المختصة بنظر الدعوى

عند الحديث عن النزاع المتعلق بحادثة التصادم البحري، يجب التذكير بأن القانون الدولي لم يكن يحتوي على بعض المواد التي تحدد الجهة القضائية المختصة بالنظر في هذه القضايا قبل وقوع حادثة "اللوتس". وتعتبر قضية "اللوتس" أول أساس لوضع قوانين دولية تهدف إلى توحيد التشريعات الوطنية المختلفة في هذا الشأن. وومن الضروري الإشارة إلى أن القضية الأساسية التي تمت مناقشتها في حادثة "اللوتس" كانت حول الحق في استخدام القوة الجوية والبحرية من قبل الدولة السيادية خارج نطاق مياهها الإقليمية، وهذا يعني أن الحكم الصادر في هذه القضية كان يتعلق بالجهة القضائية المختصة بنظر

قضية تتعلق باستخدام القوة البحرية، وبناءً على هذه الحادثة، وبالنظر إلى أنه لم يتم تحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر في قضايا التصادم البحري قبل ذلك، تم وضع قوانين دولية تحدد الجهة المختصة بالنظر في هذه القضايا. وتهدف هذه القوانين إلى توحيد التشريعات الوطنية المختلفة المتعلقة بالتصادم البحري، وضمان العدالة في تحديد المسؤولية والتعويض المناسب في حالة وقوع حوادث مماثلة في المستقبل^(١).

وتتعلق الأحداث التي تم ذكرها بالقضية الشهيرة للسفينة الفرنسية "اللوتس"، التي تعرضت لتصادم في البحر مع سفينة تركية لنقل الفحم، وأدى ذلك إلى حدوث أضرار مادية وبشرية للسفينة التركية. وعندما رست السفينة الفرنسية في ميناء اسطنبول، قامت السلطات التركية بالقبض على ربان السفينة الفرنسية ومحاكمته أمام المحاكم التركية. وقد قررت المحكمة الدائمة للعدل الدولي، بعد النظر في القضية عام ١٩٢٧، أن ما اتخذته تركيا لا يتعارض مع القانون الدولي؛ نظرًا لعدم وجود قاعدة تحدد الاختصاص القضائي في هذا الشأن في القانون الدولي قبل ذلك الوقت.

ويعتبر هذا القرار من المحكمة الدائمة للعدل الدولي في قضية اللوتس، مفتاحاً في وضع قوانين دولية لتوحيد التشريعات الوطنية المختلفة في مسألة التصادم البحري وتحديد الجهة القضائية المختصة بنظر هذه القضايا. ويتضمن هذا القرار أيضاً أهمية تحديد حقوق الدول السيادية في استخدام القوة البحرية والجوية خارج نطاق المياه الإقليمية^(٢).

وقد تم جمع الجهود الدولية لتنظيم قضية الاختصاص المدني لدعاوى التصادم البحري وتصويب الفجوة التي خلفتها معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠. وفي ١٠ مايو ١٩٥٢، تم التوقيع على اتفاقية بروكسل لتوحيد الاختصاص المدني في دعاوى التصادم البحري، التي تتضمن نصوصاً منظمة للدعوى المدنية وطريقة تقديمها والجهات المختصة في الفصل فيها.

١ فراح عز الدين، المرجع السابق، ص ١٧٥.

٢ طالب حسن موسى، القانون البحري، ط ١، دار الثقافة، عمان ٢٠٠٧، ص ١٩٠.

كما أن معرفة المحكمة المختصة في الدعوى المدنية الناشئة عن التصادم ذو أهمية كبيرة، وذلك لأن هذه الدعوى تخضع في الغالب لمدد تقادم قصيرة يسقط بانتهاؤها حق إقامة الدعوى مما يستوجب معرفة المحكمة المختصة بنظر الدعوى بالسرعة الممكنة، كما أن مسألة الاختصاص القضائي الدولي تعتبر بصورة عامة مسألة أولية تسبق مشكلة تطبيق القانون كما أنها تلعب دوراً كبيراً في تعيين القانون الواجب التطبيق وذلك في الدعاوى التي يوجد فيها عنصر أجنبي، وأن القاضي عندما يبت في مسألة اختصاص محكمة في نزاع يشتمل على عنصر أجنبي، فإنه يستعين في ذلك بقواعد قانونية، وطنية وأن القواعد الوطنية التي تتعلق بتنازع الاختصاص القضائي الدولي تقتصر على تحديد اختصاص المحاكم الوطنية فقط، ولا تتدخل باختصاص المحاكم الأجنبية^(١).

وإذا تم تأكيد الاختصاص القضائي في دعوى تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب ملاحية داخلية في إحدى الدول، فإن معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٢ تمنح المدعي الحق في تقديم دعواه أمام أحد المحاكم المعنية في المادة الأولى الفقرة الأولى التي تنص على: "يحق للمدعي تقديم الدعوى الناشئة عن تصادم بين السفن البحرية أو بينها وبين مراكب الملاحية الداخلية أمام إحدى المحاكم..."

وسوف نتناول في هذا المطلب مايلي:

أولاً: محكمة موطن المدعى عليه:

يعني هذا أن الدعوى يتم رفعها أمام المحكمة التي تتواجد في منطقة سكن المدعى عليه عادةً، أو أمام المحكمة التي تغطي إحدى المناطق التي يتم فيها استغلاله. يمكن صياغة ذلك على النحو التالي: "تتم إقامة الدعوى أمام المحكمة المعتادة في منطقة سكن المدعى عليه، أو المحكمة التي تغطي إحدى المناطق التي يتم فيها استغلاله".

١ هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص ٢٧٤.

ثانياً: محكمة المكان الذي تم فيه الحجز على السفينة:

يعني هذا أنه يجب رفع الدعوى أمام المحكمة التي تقع في المكان الذي تم فيه الحجز على سفينة المدعى عليه، أو على سفينة أخرى يملكها المدعى عليه نفسه إذا كان الحجز مصرحاً به، أو يمكن رفع الدعوى أمام المحكمة التي تقع في المكان الذي كان من الممكن فيه وقوع الحجز، والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو أي ضمان آخر. يمكن صياغة ذلك على النحو التالي: "يتعين رفع الدعوى أمام المحكمة الموجودة في المكان الذي تم فيه الحجز على سفينة المدعى عليه، أو على أي سفينة يملكها المدعى عليه نفسه في حالة موافقة الحجز، أو يمكن رفع الدعوى أمام المحكمة الموجودة في المكان الذي كان من الممكن فيه وقوع الحجز، والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو أي ضمان آخر".

ثالثاً: محكمة محل التصادم:

يعني هذا أنه يجب رفع الدعوى أمام المحكمة التي تقع في المكان الذي وقع فيه التصادم، إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ أو المرافئ أو في المياه الداخلية. يمكن صياغة ذلك على النحو التالي: "يتعين رفع الدعوى أمام المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم، في حالة وقوع التصادم في الموانئ أو المرافئ أو في المياه الداخلية"^(١).

وفي حالة وقوع تصادم بين عدة سفن تنتمي لدول مختلفة، يجوز لكل مدعي رفع دعواه أمام المحكمة التي تم رفع دعوى ناشئة عن التصادم نفسه ضد المدعى عليه نفسه، والتي تتولى الاختصاص بموجب المادة الأولى من معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٢. ينص البند الثاني من المادة ٣ في هذه المعاهدة على ما يلي: "إذا تعدد المدعون، يحق لكل منهم رفع دعواه أمام المحكمة التي سبق لها رفع دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد نفس الخصم". في حال وقوع تصادم بحري، يحق للمدعي رفع دعواه أمام أحد المحاكم المشار إليها سابقاً، ولكن يجب

١ المادة ٠١ من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢ المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري.

أن تكون المنشآت المشاركة في التصادم ترفع أعلاماً لدول مصدقة على الاتفاقية. وتنص المادة ٨ من الاتفاقية على أن "يسري هذا الاتفاق على جميع الأشخاص المعنيين عندما تكون السفن المشاركة في الدعوى ترفع أعلاماً للدول المتعاقدة". وإذا كان الأمر يتعلق بدول غير موقعة على المعاهدة، فإن يمكن تطبيق هذه الأحكام بشرط تبادل المعاملة بالمثل. وإذا كان المتنازعون من نفس الدولة التي تم رفع الدعوى أمام محكمتها، فإن القانون الوطني لتلك الدولة هو الذي يطبق، وفقاً لما تنص عليه المادة المذكورة سابقاً، ومنها استمد النظام السعودي وفي هذا الأمر نص المنظم السعودي على الآتي:

١- للمدعي إقامة الدعوى الناشئة عن التصادم البحري أمام إحدى المحاكم الآتية:

أ- المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها موطن المدعى عليه، أو مقر عمله الرئيس.

ب- المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه.

ج- المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها أول ميناء سعودي وصلت إليه السفن، أو إحدى السفن التي حدث بينها التصادم.

د- المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها الميناء الذي حُجز فيه على السفن التي حدث بينها التصادم، أو على إحدى هذه السفن.

هـ- المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها مكان حدوث التصادم، إذا حدث في المناطق البحرية للمملكة.

و- أي محكمة أخرى يتفق الخصوم على إقامة الدعوى أمامها.

٢- يجوز للخصوم الاتفاق على عرض النزاع الناشئ عن التصادم على التحكيم، على أن يجرى -بحسب اختيار المدعي- في نطاق إحدى المحاكم المنصوص عليها في الفقرة (١) من هذه المادة^(١).

١ المادة ٢٥٧ من النظام البحري التجاري السعودي .

المطلب الثاني

تقديم الدعوى

كانت بعض النظم القانونية البحرية تتطلب اتباع إجراءات خاصة للمدعي في حالة رفع دعوى التصادم، وإلا فإن الدعوى كانت معرضة للرفض. ولقد تم تحديد مدة تقادم قصيرة لرفع الدعوى، حيث إذا لم يتم رفع الدعوى في الوقت المحدد بعد الالتزام بالإجراءات الخاصة، فإنها تسقط بالنقادم. وتشتترط هذه النظم البحرية أيضاً ضرورة اتباع شكليات محددة عند رفع الدعوى، وبعد الالتزام بهذه الشكليات، يجب رفع الدعوى خلال مدة محددة، وإلا فإن الدعوى تكون معرضة للرفض^(١). ومن المعروف أن هذه الشكليات كانت تؤدي إلى فقدان الكثير من الحقوق، ولذلك، وبعد صدور اتفاقية بروكسل، قررت معظم الدول العربية عدم الالتزام بتطبيق قاعدة عدم القبول^(٢). وتنص المادة السادسة من المعاهدة على أنه لا يُشترط في دعوى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناتجة عن التصادمات البحرية القيام بأي إجراء خاص، وذلك لتجنب ضياع الحقوق^(٣).

وبعد صدور اتفاقية بروكسل، لم تعد هناك حاجة لاتباع شكليات معينة عند رفع دعوى التصادم البحري، ولم يعد الدفع بعدم القبول مبنياً على ذلك. كما قضت المادة السابعة من الاتفاقية بأن دعوى المطالبة بالتعويضات تسقط بعد مرور سنتين من تاريخ الحادث، وأن المدة المحددة لرفع دعوى المطالبة بالفرق هي سنة واحدة، وتسري هذه المدة اعتباراً من تاريخ الدفع^(٤).

وتحدد القوانين المعمول بها أسباب إيقاف وانقطاع المدة المحددة لسقوط الدعوى التي تنص عليها المادة السابعة من الاتفاقية، والتي يجب اتباعها في المحاكم التي يتم رفع الدعوى أمامها^(٥).

١ من بين هذه القوانين القانون الفرنسي، اللبناني والمصري.

٢ راجع: هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص ٣١٠ وما يليها.

٣ المادة ٦ من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ المتعلقة بالمصادمات البحرية.

٤ هاشم رمضان الجزائري عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص ٣١٤.

٥ المادة ٧ من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ الخاصة بالمصادمات البحرية.

وقد نص المنظم السعودي على أن:

١- لا تسمع الدعوى بالتعويض الناشئة عن التصادم بعد مضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث.

٢- لا تسمع دعوى الرجوع المنصوص عليها في الفقرة (٥) من المادة (الرابعة والخمسين بعد المائتين) بعد مضي سنة من تاريخ الوفاة.

٣- يقف سريان المدد المنصوص عليها في هذه المادة، إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها وكان المدعي من الأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية السعودية، أو كان له موطن فيها^(١).

ويجب على الطرف الذي يريد تقديم الدعوى إلى المحكمة، أن يتبع الإجراءات المنصوص عليها في النظام وفي القوانين الأخرى المتعلقة بتصادم السفن البحرية. ويجب عليه أيضًا إثبات الأضرار التي لحقت به والتي نتجت عن التصادم. ويجب الانتباه إلى أنه يمكن للطرف الآخر في النزاع الاعتراض على تقديم الدعوى بعد انقضاء المدة المحددة للتقادم. وإذا كان هناك اعتراض، فإن المحكمة سوف تنتظر في الاعتراض وتقرر ما إذا كانت الدعوى مقبولة أم لا.

وبشكل عام، فإن تقادم دعوى التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي يتبع مدة قصيرة ومحددة، ويجب على الأطراف المعنية بهذه الدعوى الاهتمام بالتقيد بهذه المدة واتباع الإجراءات المنصوص عليها في النظام والقوانين المتعلقة بتصادم السفن البحرية.

ولقد حددت المادة السابعة من اتفاقية بروكسل على مدة تقادم دعوى المطالبة بالتعويضات على الأضرار الناجمة عن التصادم وحددتها بسنتين من تاريخ الحادث، ويشمل هذا التقادم القصير جميع دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم البحري وهي (أضرار التصادم البحري، الأضرار التي تصيب البضائع

١ المادة ٢٥٨ من النظام البحري التجاري السعودي.

على السفينة والأضرار الجسدية التي تصيب الأفراد، دعاوى أضرار التصادم البحري اللاحقة بالسفن التجارية، وسفن النزهة وسفن الصيد). وأما بالنسبة للسفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة، فإن دعاوى التعويض بالنسبة لها تخضع لأحكام القواعد العامة المقررة في القانون المدني^(١).

وتحدد الفقرة الثالثة من المادة الرابعة في الاتفاقية مدة السنة الواحدة لرفع دعوى الرجوع أو المطالبة بالفرق، وهي الدعوى التي يقوم بها أحد السفن ضد الأخرى في حالة المسؤولية التضامنية عن الأضرار الجسيمة مثل الوفاة والإصابات الجسيمة الناجمة عن التصادم^(٢). إذا حدث تصادم بين سفينتين بسبب خطأ مشترك وتسبب في أضرار جسيمة، يجب على مجهزة إحدى السفن أو ورثتها تقديم التعويضات للمصابين جراء التصادم. وبعد ذلك، يحق للمجهز الآخر طلب نصيبه من التعويضات ويخضع ذلك لأجل تقادم الدعوى من يوم التعويض. ويلاحظ أن المادة لم تحدد بوضوح أسباب الانقطاع والوقف التي قد تؤدي إلى تعليق سريان المدة المحددة لسقوط الدعوى، وقد تركت تحديد هذه الأسباب للقانون المنظم لعمل المحكمة التي تنتظر الدعوى.

ويتبين من المادة أن المعاهدة قد وضعت قاعدة خاصة بوقف وانقطاع مدة التقادم، وتخضع هذه القاعدة لأسباب الانقطاع والوقف التي يحددها قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى. ومن المفهوم أن الإحالة إلى قانون القاضي في هذه الحالة لا تعني استبعاد أحكام المعاهدة، بل تطبيق الأحكام الموضوعية والسارية المفعول في دولة القاضي، وذلك بتطبيق القواعد الموضوعية المقررة في قانون الدولة المرفوع أمامها النزاع فيما يتعلق بأسباب وقف التقادم وانقطاعه^(٣).

وبذلك، تم وضع حد للجدل الفقهي والقضائي حول مدى تصنيف التصادم كمسألة موضوعية أو إجرائية.

١ حسن حرب للصاصمة المرجع السابق، ص ١١٦.

٢ هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص ٣١٥.

٣ راجع هشام علي صادق المرجع السابق ص ١١٧ وما يليها.

والتمييز بينهما مهم لأنه إذا كان التقادم إجرائياً، فقد يُطبق قانون المحكمة المحلية بغض النظر عن القوانين الأخرى، وإذا كان التقادم موضوعياً، فإن القانون الذي يحكم العلاقة القانونية الأساسية بين الأطراف سيحدد تأثيره. تصنيف التقادم في مسائل التصادم البحري كإجرائي أو موضوعي يعتمد على السياق القانوني والقواعد المعمول بها في الدولة أو المحكمة التي تنظر النزاع. ولحسن الحظ، قدمت معاهدة بروكسل حلاً لهذا الجدل بالاعتماد على النظام الأنجلو-أمريكي واعتبار وقف وانقطاع مدة التصادم من المسائل الإجرائية التي تخضع لقانون القاضي^(١).

المطلب الثالث

التعويض وضماناته

في حال ثبوت مسؤولية أحد الأطراف في حادثة التصادم البحري، يجب عليه دفع تعويض للطرف المتضرر، وذلك لأن القواعد القانونية تقر بأن أي خطأ يسبب ضرراً للآخرين يتعين على الشخص المسؤول عنه دفع تعويض للضرر الذي تسبب به. يتمحور الغرض من رفع دعوى التصادم المدنية حول الحصول على التعويض المناسب للأضرار التي تعرض لها الطرف المتضرر. وسنتطرق فيما يلي إلى أهمية قضية التعويضات في دعوى التصادم المدنية:

أولاً: تقدير التعويض:

إن تقدير التعويض في حوادث التصادم البحري يخضع لقواعد التعويض في المسؤولية التقصيرية وأن الضرر الذي يكون على المخطئ تعويضه يشمل الضرر المتوقع وغير المتوقع على أن يكون مباشراً ويعتبر الضرر مباشراً إذا كان نتيجة لخطأ المسؤول^(٢)، ولم تتناول معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ بيان

١ بن عصمان جمال المرجع السابق، ص ٢٢٠

٢ هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص ٣٢١

طريقة تقدير التعويض كما خلت نصوص القانون البحري شأنه شأن غيره من التشريعات البحرية من أية نصوص تتعلق بعناصر أو طريقة تقدير التعويض.

والقاعدة في التعويض القضائي هي التعويض الكامل الذي يشمل الضرر المباشر وما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب، إلا أن تحديد التعويض على هذا النحو قد لا يتفق والعدالة، ولذلك أقر المشرع قاعدة هامة من هذا الشأن تؤيد فكرة عدالة التعويض، وهي قصر مسؤولية المدين العقدية في حالة الخطأ اليسير على تعويض الضرر الذي يمكن توقعه وقت التعاقد؛ هذا في المسؤولية العقدية أما في المسؤولية التقصيرية والتي ينشأ عنها التصادم عادة فإن قاعدة عدالة التعويض تتمثل ليس في المسؤولية عن الضرر المتوقع وحده إنما في الاعتداد بعدم صيانة الخطأ الكبير لتحقيق التعويض^(١). فنسأل المتسبب في حصول التصادم فقط عن الأضرار المباشرة أما الأضرار غير المباشرة فلا نسأل عنها وذلك لانقطاع رابطة السببية بين الخطأ والضرر^(٢).

وفي القضية المعروفة باسم "THE RITZ THYSSEN"^(٣) تعود الحادثة إلى اصطدام السفينة المذكورة بالسفينة "MITERA MARIGO" بسبب خطأ منها، مما تسبب في إلحاق أضرار بالمنطقة السفلية من هيكل السفينة الأخرى وتسرب المياه داخلها. وعلى الرغم من قدم السفينة المصدمة "FRITZ THYSSEN" وسفينة الإنقاذ "ENGLISHMAN" المساعدة لقائد السفينة المتضررة، فإنه رفض استلامها، ولم يتمكن الطاقم من إصلاح الأضرار

١ هاني دويدار، المرجع السابق، ص ١٢٥.

٢ أحمد حسني، المرجع السابق، ص ٥٣.

٣ حادثة بحرية بارزة وقعت في ٢٩ مايو ١٩٥٩ بين السفينة اليونانية Mitera Marigo والسفينة الألمانية Fritz Thyssen قبالة سواحل فرنسا في ظروف ضباب كثيف. كانت Mitera Marigo تحمل شحنة من خام الحديد متجهة إلى روتردام، بينما كانت Fritz Thyssen في طريقها إلى ليبيريا. أسفر الاصطدام عن أضرار بالغة للسفينتين دون وقوع إصابات بشرية. رفض قائد Mitera Marigo المساعدة فوراً بعد الحادث، مما أدى لاحقاً إلى غرقها، واعتبر القضاء قراره هذا تصرفاً غير مبرر، مما أثر على الحكم النهائي في القضية.

المتسببة في تسرب المياه داخل السفينة. وبسبب ازدياد كمية المياه داخل السفينة، اضطر الطاقم لتغيير وجهتهم إلى ميناء فالموث، حيث سحبتها سفن القطر التابعة للميناء وربطت بإحدى المراسي، ولكن لم يتمكن طاقم السفينة الإنقاذ من إنقاذها وغرقت في النهاية. بعد هذا الحادث، قام مالكو السفينة الغارقة برفع دعوى قضائية ضد السفينة المصدمة "FRITZ THYSSEN" للمطالبة بتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم، ولكن حكمت محكمة الاستئناف البريطانية بعدم مسؤولية "FRITZ THYSSEN" عن الحادث لأنه لم يكن نتيجة مباشرة للتصادم، وإنما حدث بسبب رفض قائد السفينة المتضررة للمساعدة المقدمة من سفينة الإنقاذ "ENGLISHMAN"^(١). ومما سبق نستنتج من هذه القضية أن الأضرار المباشرة هي وحدها القابلة للإصلاح، كما أن التعويض يشمل الخسارة الحاملة والكسب الفائت. كما يمكن كذلك تقدير الأضرار في حالة الهلاك الكلي للسفينة وحتى يكون التعويض عادلاً يجب على القاضي أن يتدخل في حساب القيمة الحقيقية للسفينة الهالكة وقت التصادم، فيدخل في الحساب على سبيل المثال التجهيز الفاخر لإحدى اليخوت، فعندما تفقد سفينة بسبب خطأ السفينة المخطئة وحدها، فإن ملاك السفينة المصدومة يكون لهم الحق فيما يطلق عليه RESTITUTION IN TEGRUM ويعني أنهم سيحصلون على مبلغ من المال يجعلهم في نفس الموقف كما هو أن الخسارة لم تحصل لهم، والتعويض الذي يغطي ذلك هو القيمة الحقيقية للسفينة المفقودة في مكان وزمان الخسارة وهذا هو القياس الحقيقي للضرر^(٢).

ومنه فإن السفينة الجديدة يجب أن تقدر بثمن شرائها، أما السفينة المستعملة فيجب أن ينقص من ثمنها تبعا لإستعمالها إلا أنه قد يحصل العكس في حالة ارتفاع الأسعار ولا يعول على القيمة التي أمن على السفينة بها إذ أنها ليست إلا مؤشرا فحسب، إلا أنه قد يكون من المستحيل معرفة ثمن السوق للسفينة التي تغرق في حادث تصادم، والتعويض العادل لصاحب السفينة يجب أن يتضمن

١ هاشم رمضان الجزائري عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص ٣٢٢.

٢ مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٧، ص ٢٣٥

بالإضافة إلى قيمة السفينة ما فاته من كسب بفقده سفينته، وهذا الحل مأخوذ به في كافة التشريعات المقارنة ، وفي هذه الحالة ذهب القضاء الانجليزي إلى أن معيار التعويض يكون بقيمتها بالنسبة لملاكها كمشروع تجاري يسري على وجه مرضي ، وهذا يتصل بمبدأ قانوني يُعرف بـ "قاعدة القيمة وقت الخسارة" (Value at the Time of Loss Rule) وتعد قضية "The Medina" واحدة من القضايا التاريخية البارزة في القانون البحري الإنجليزي. تم النظر فيها عام ١٨٧٦. في هذه القضية، تم تطبيق مبدأ تقييم الخسائر البحرية بناءً على القيمة السوقية للسفينة أو البضائع المتضررة، مما ساعد في ترسيخ المبادئ المتعلقة بالتعويض العادل في حوادث التصادم البحري.^(١)

وكذلك يشمل تعويض التلفيات الخسارة الواقعة التي تتمثل أساساً في قيمة التعويضات التي يجب أن يعرض لها عندما يكون ملزماً بتعويضها لإعادة سفينة إلى الحالة التي كانت عليها قبل الخسارة أو الضرر إلا أنه للوصول إلى القيمة الحقيقية للضرر قد يحصل أحياناً إنقاص في هذه القيمة أو زيادتها أحياناً أخرى أو إضافة عناصر أخرى. فيكون هناك ضرورة للإنقاص عندما تكون هذه التعويضات ستضيف إلى السفينة قيمة أكبر مما كان لها قبل الحادث وهذا ما يحصل كثيراً بالنسبة للسفن القديمة وخاصة تلك التي لا تحضى بعمليات صيانة دورية والتي يهمل في صيانتها وعلى العكس يكون هناك مجالاً للزيادة عندما تكون السفينة على الرغم من الإصلاحات قد انخفضت قيمتها في السوق ويشمل التعويض أيضاً الكسب الفائت، وهذا الكسب يتكون من عنصرين يمكن أن يجتمعا سوياً وعليه فيجب أن نراعي عدم احتساب الضرر مرتين^(٢).

١ أحمد حسني المرجع السابق، ص ٢٠٩

٢ أحمد حسني، المرجع السابق، ص ٢٨٥ وما يليها.

العنصر الأول للكسب الفائت هو تعطل السفينة ويطلق عليه التعويض المقابل لهذا التعطل تعويض البطالة وهو يقابل المكاسب التي كان في إمكان المجهز إن يحققها، إذا لم تكن سفينته قد بقيت معطلة نتيجة الحادث، وبالنسبة للسفن التجارية، وسفن الصيد فإن الضرر مؤكد ومبدأ تعويضه ليس محل خلاف وإنما الصعب هو طريقة حسابه.

والعنصر الثاني للكسب الفائت هو فقد أجرة النقل عندما يكون التصادم قد أدى إلى قطع رحلة السفينة مما ترتب عليه فسخ عقد النقل ورد أجرة النقل وهو ضرر يستحق عنه المجهز تعويضاً على أن يؤخذ في الاعتبار أجرة النقل الصافية^(١).

ويقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المتضرر بشرط أن يكون الضرر نتيجة طبيعية ومباشرة للتصادم، ويشمل التعويض ما لحق المتضرر من خسارة فإن هلكت السفينة وجب دفع قيمتها وقت التصادم، وإذا تلفت وجب دفع قيمة الإصلاحات التي أجريت، كما يشمل التعويض ما فات المتضرر من كسب كأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي حدث التصادم خلالها، والربح الذي ضاع عليه بسبب تعطل السفينة أثناء الملاحة^(٢).

ثانياً: ضمانات التعويض: إن فكرة تقرير امتياز التعويضات المستحقة عن حوادث التصادم البحري على السفينة التي أحدثت الضرر، تعتبر غريبة على التشريعات الأجنبية والقوانين المقتبسة من تلك التشريعات كقانون التجارة البحرية، ففي هذه القوانين لا يكون للمضروب حق امتياز على الشيء مصدر الضرر لأن الامتياز صفة في الدين ذاته ويعتبر صفاته قانونية للدائن الذي لم يحصل على ضمان اتفاقي تسييراً للائتمان، أما النظرية الأنجلوأمريكية فإنها تعطي للمضروب حق امتياز على شيء الذي نشأ عنه الضرر نظراً للرابطة بين الشيء والدين^(٣).

١ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٥٩٥.

٢ محمود شحات، المرجع السابق، ص ٨٠.

٣ هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص ٣٢٩.

فلم يعط قانون التجارة الفرنسي لسنة ١٨٠٧ في البداية بدون امتياز التعويضات إلى أن أبرمت اتفاقية بروكسل الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية في ١٠ نيسان ١٩٢٦ الذي عدل المواد ١٩٠ وما بعدها من قانون التجارة الفرنسي، وأصبحت التعويضات مستحقة عن التصادم البحري تتمتع بالإمتياز. كما قسمت هذه الاتفاقية الامتيازات إلى طائفتين، الأولى وتسمى امتيازات الطبقة الأولى أو الامتيازات الدولية التي تتقدم عن الرهن البحري وهي خمسة، ولا يحق للتشريعات الوطنية أن تعدل فيها أما الطائفة الثانية فهي امتيازات الطبقة الثانية أو ما يسمى بالامتيازات الداخلية، حيث تركت للتشريعات الوطنية الحرية في تحديدها بشرط أن تأتي في المرتبة بعد الرهن البحري وقد تأثرت هذه الاتفاقية في ما يتعلق بتحديد الامتيازات الدولية بالنظرية الأنجلوأمريكية التي تقضي بعدم منح الامتيازات للديون التعاقدية لأن أصحابها يمكنهم الحصول على الرهن البحري ضمانا لديهم وإنما تعطي الامتيازات أصلا للديون غير التعاقدية كتعويض التصادم، حيث لا يمكن اشتراط ضمان اتفاقي خاص وقت نشأتها وقد ألغيت اتفاقية ١٩٢٦ وحلت محلها اتفاقية أخرى أبرمت في بروكسل في ٢٧ أيار ١٩٦٧^(١).

المطلب الرابع

التحكيم

بسبب طبيعة التصادم البحري، لا يمكن توقع وجود عقود مسبقة بين الأطراف تلزمهم بالتوجه إلى التحكيم في حالات التصادم. وبالتالي، يتم اللجوء للتحكيم بعد وقوع الحادث وتتم الموافقة على التحكيم في شكل اتفاقية تحكيم. وتخضع المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري للقواعد الدولية المنظمة للتحكيم، مثل قواعد القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي وقواعد لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي. ويتم تعيين هيئة التحكيم إما باختيار الأطراف

١ هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص ٣٣٠ وما يليها.

المتنازعة أو من قبل إحدى مراكز التحكيم المعروضة للنزاع، وتتشكل هذه الهيئة وفقاً للوائح التنظيمية.

ونجد أن المنظم السعودي أشار لهذا الأمر بأنه "يجوز للخصوم الاتفاق على عرض النزاع الناشئ عن التصادم على التحكيم، على أن يجري بحسب اختيار المدعي- في نطاق إحدى المحاكم المنصوص عليها"^(١). وفي هذا إحالة لنظام التحكيم حيث يعتبر التحكيم من أقدم المؤسسات التي يلجأ إليها لحل المنازعات وتسويتها. ويمكن تعريف التحكيم على أنه "عقد بين طرفين متنازعين، يجعلان فيه برضاها شخصاً آخر حكماً بينهما للفصل في خصومتها"^(٢) ويتميز التحكيم بأنه يتم بإرادة واتفاق أطراف النزاع فلا يمكن فرض التحكيم عليهما دون رضاها عليه، كما يكون التحكيم يكون على شكل عقد بين أطراف النزاع ويسري عليه ما يسري على العقود، كما أن من يتولى التحكيم والنظر في النزاع شخص أجنبي ويسمى المحكم وله الولاية على أطراف النزاع وحكمه نافذ، ويعد التحكيم فاصلاً في النزاع دون اللجوء إلى الجهة القضائية المختصة^(٣). المنظم السعودي لم يعرف التحكيم بل عرف اتفاق التحكيم في المادة الأولى لنظام التحكيم السعودي على أنه "هو اتفاق بين طرفين أو أكثر على أن يحيلوا إلى التحكيم جميع أو بعض المنازعات المحددة التي نشأت أو قد تنشأ بينهما في شأن علاقة نظامية محددة، تعاقدية كانت أم غير تعاقدية، سواء أكان اتفاق التحكيم في صورة شرط تحكيم وارد في عقد، أم في صورة مشاركة تحكيم مستقلة"^(٤). ويتطلب في المحكم الحيادية والإستقلالية، ويمر الحكم التحكيمي بمراحل معينة حتى يتم إصداره في صيغته

١ المادة ٢/٢٥٧ من النظام البحري التجاري السعودي.

٢ المدخل الفقهي العام، د. مصطفى الزرقاء، الطبعة الثانية، دار القلم، ٢٠٠٤ م، ص ٤٥.

٣ التحكيم في العقود الإدارية في الفقه الإسلامي والنظم المعاصرة، الشيخ الدكتور خالد عبد الله الخضير، الطبعة الأولى، ٢٠١١ م، ص ١٧٥.

٤ نظام التحكيم الصادر بموجب مرسوم ملكي رقم م / ٣٤ بتاريخ ٢٤ / ٥ / ١٤٣٣ هـ، قرار مجلس الوزراء رقم ١٥٦ بتاريخ ١٧/٥/١٤٣٣ هـ.

النهائية، ويتطلب ذلك منا التعرف على إجراءات تنظيم التحكيم البحري والقوانين التي يتم تطبيقها. ويتم ذلك كما يلي:

أولاً: إجراءات تنظيم التحكيم:

تتطلب عملية التحكيم البحري اتباع إجراءات محددة لضمان نجاح العملية وصدور حكم نهائي يفصل في النزاع. وتشمل هذه الإجراءات تقديم طلب أمام هيئة التحكيم، والنظر في الطلب والدفعات المقدمة من الأطراف، واختيار هيئة التحكيم وتشكيلها وتعيينها، وإجراء الجلسات اللازمة للاستماع إلى الأطراف وشهود الحادث، وأخيراً صدور الحكم النهائي الذي ينهي النزاع. ويتم تنظيم هذه الإجراءات وفقاً للقانون الواجب التطبيق، والذي يستند عادة إلى القواعد المنظمة للتحكيم الدولي كقواعد القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي وقواعد لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.

١ - **مباشرة إجراءات التحكيم البحري** تُبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب تحكيم من طرف المدعي في النزاع المراد تحكيمه، حيث يعرب فيه عن رغبته في بدء التحكيم. ويتم تقديم هذا الطلب إلى سكرتارية مركز التحكيم البحري في حال كان التحكيم البحري مؤسسياً، أو مباشرة إلى الطرف الآخر المدعى عليه إذا كان التحكيم البحري حرّاً. تختلف إجراءات تقديم طلب التحكيم وشكله وبياناته ومرفقاته وجهة تقديمه في التحكيم البحري المؤسسي والحر، ويتم تحديدها حسب القواعد والإجراءات المعمول بها في المركز المحدد لتنظيم التحكيم البحري^(١).

وبالنسبة للتحكيم البحري المؤسسي، يجب الالتزام بالمواعيد المحددة في اللائحة، ويتم احتساب تاريخ بدء الإجراءات عند استلام سكرتارية المركز للطلب. أما في التحكيم البحري الحر، يتم بدء دعوى التحكيم عن طريق إرسال طلب التحكيم أو إخطار التحكيم للمدعى عليه، ويتم احتساب تاريخ بدء

١ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية ٢٠٠٥، ص ٤١٢

الإجراءات عند استلام المدعى عليه للإخطار أو الطلب. ويعد هذا الإجراء القاطع لتجنب تقادم دعوى التحكيم^(١).

ويتطلب التحكيم البحري وجود مكان لإصدار الحكم النهائي، وذلك لأن هذا الحكم يحدد جنسية الحكم الصادر ويؤثر على تطبيق القانون المناسب لموضوع النزاع. وعادة ما يكون مكان التحكيم هو المكان الذي تم فيه اتخاذ إجراءات التحكيم، ولكن يمكن تغيير المكان باتفاق الأطراف^(٢). على الرغم من أن الأطراف يمكن أن يتفقوا على مكان التحكيم، إلا أن بعض مراكز التحكيم البحري تفرض قيوداً على اختيار مكان التحكيم وتحدده بناءً على اعتبارات مثل موقعها الجغرافي والخدمات التي تقدمها. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق بين الأطراف بشأن مكان التحكيم، يتحمل محكمة التحكيم مسؤولية تحديده^(٣).

٢- سير الإجراءات: بعد تحديد الإجراءات التي يجب تطبيقها من قبل المحكمين، يتم عقد جلسات المرافعة التي يتم فيها إعلام الخصوم بشكل صحيح وفي وقت مناسب. ثم يتم استعراض عقد التحكيم والمسائل المحددة للنزاع، ويطلب من الخصوم تقديم المستندات والوثائق واللوائح التي يحتاجونها لتوضيح مطالبهم وأدلتهم. يحدد هيئة التحكيم في بعض الأحيان فترة زمنية لكل طرف لتقديم مستنداته وأوجه دفاعه، وإذا تخلف أحد الخصوم عن ذلك، يجوز للهيئة الحكم بناءً على الطلبات والمستندات المقدمة من الطرف الآخر^(٤).

ويتحكم في إجراءات التحكيم البحري بعض المبادئ المستقرة، منها حرية الأطراف في الاتفاق على القواعد التي ستحكم إجراءات التحكيم، سواء كان التحكيم مؤسسياً أو حراً. كما يتمتع أعضاء هيئة التحكيم البحري بحرية اختيار

١ صدام كحلة، التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحري، مذكرة ماستر، تخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ورقلة، السنة الجامعية ٢٠١٥/٢٠١٦، ص ٤٢.

2 Van Den Berg, étude comparative du droit de l'Arbitrage commercial dans de common law, these, Aix, 1977, p. 75.

٣ راجع: سيدي معمر دليلة، المرجع السابق، ص ١٣٢.

٤ علي طاهر البياتي، المرجع السابق، ص ١٤٨.

القواعد الخاصة بإجراءات التحكيم في حالة عدم اتفاق الأطراف عليها. وتوجد علاقة تعاونية بين هيئة التحكيم والمحاكم القضائية، إذ يمكن للهيئة التحكيم تنسيق العمل مع المحاكم لتنفيذ إجراءات تحفظية، مثل الحجز التحفظي على سفينة أو إحضار شاهد^(١).

٣- نهاية إجراءات التحكيم: وبعد سماع الأطراف ودراسة المستندات والإجراءات، يتم مناقشة النزاع من قبل هيئة التحكيم البحري للوصول إلى قرار متفق عليه أو بأغلبية الأصوات. وبعد الانتهاء من المناقشات والمراجعات من قبل المحكمين، يصدرون حكمهم النهائي الذي يكون نهائياً ولا يخضع للطعن أو الاستئناف إلا في حالات محدودة ومحددة شرعاً^(٢). ويتم تسجيل الحكم النهائي في محضر مسجل، ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك بين الأطراف. وبعد صدور الحكم، لا يحق للأطراف التدخل في القضية أو الحصول على نسخة من الملف أو تقديم دفع جديدة أو طلبات عارضة أو إضافة أدلة أو وثائق أخرى، إلا في حال وجود سبب مبرر ومعقول يمكن لهيئة التحكيم قبوله. ويجوز لهيئة التحكيم إعادة فتح الإجراءات بعد إغلاقها في أي وقت، سواء من تلقاء نفسها أو بناءً على طلب من أحد الأطراف، إذا كان هناك سبب مقبول لذلك^(٣).

ثانياً: تحديد القانون الواجب التطبيق:

تخضع القواعد القانونية الواجبة التطبيق على النزاع البحري لاختيار الأطراف في التحكيم الحر أو محكمة التحكيم البحري في التحكيم المؤسسي. وتتمتع الأطراف في المنازعات البحرية بحرية تامة في تحديد القانون الواجب التطبيق على النزاع، وذلك في اتفاق التحكيم المبرم بينهم. ويولي التشريع الأولوية لإرادة الأطراف المتعاقدة، سواء كانت صريحة أو ضمنية، في اختيار القانون المناسب لحل النزاع. وتلتزم هيئة التحكيم بتطبيق القانون الذي اتفق

١ صدام كحلة، المرجع السابق، ص ٤٥.

٢ أفراح عبد الكريم خليل، المرجع السابق، ص ١٦١.

٣ سيدي معمر دليلة، المرجع السابق، ص ١٣٣.

عليه الأطراف، طالما لا يتعارض ذلك مع القواعد الآمرة والمتعلقة بالنظام العام في الدولة المعنية^(١)، وفي حال عدم تحديد الأطراف للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، يتحمل المحكم مسؤولية تحديد القانون الذي ينبغي تطبيقه. ويمتلك المحكم صلاحية تقديرية واسعة في هذا الصدد، ويجب عليه أن يأخذ بعين الاعتبار القواعد الآمرة والمتعلقة بالنظام العام في الدولة المعنية، وكذلك الأنظمة الدولية المتعلقة بالموضوع المطروح أمامه^(٢).

وفي حالة عدم تحديد الأطراف للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، تتولى هيئة التحكيم مسؤولية تحديد القانون المناسب للنزاع، وذلك إما بناءً على سلطتها التقديرية، أو بناءً على تفويض من الأطراف. وتخضع هذه المسألة للقواعد والتشريعات الواجب تطبيقها، ولا يمكن للهيئة التحكيم استخدام سلطتها التقديرية بما يتعارض مع القواعد الواجب تطبيقها في الدولة المعنية^(٣). ويتمتع فريق التحكيم بكامل الحرية في تحديد القواعد القانونية التي تنطبق على المنازعة البحرية المعروضة عليه للبت فيها، وبهذا فإنه له حق استخدام أي قانون وطني أو اتفاقية دولية متعلقة بالتحكيم، ولوائح تحكيم النزاعات البحرية، أو أي عرف بحري، وذلك للوصول إلى حل مناسب للنزاع^(٤).

١ عمر مشهور حديثة الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرة أُلقيت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية بتاريخ ١٠/٠٨/٢٠٠٢، منشورة في www.jcdr.com، ص ٩.

٢ أشرف عبد العليم الرفاعي، القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم والنظام العام في العلاقات الخاصة الدولية، ط ١، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٣، ص ٤.

٣ خالد إبراهيم التلاحمة، القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم التجاري الدولي دار جهينة عمان ٢٠٠٦، ص ٣٧.

٤ سيدي معمر دليلة، المرجع السابق، ص ١٣٤.

الخاتمة

بنهاية هذه الورقة البحثية، يمكننا الاستنتاج بأن التصادم البحري يشكل مشكلة هامة في النظام البحري العالمي وفي النظام البحري التجاري السعودي بشكل خاص. وقد قمنا في هذا البحث بتسليط الضوء على مفهوم التصادم البحري ومسئوليته وشروطه، كما تم التطرق إلى المحاكم المختصة بنظر دعوى التصادم وتقادم الدعوى والتحكيم.

أولاً: النتائج: من أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة نذكر ما يلي:

١. هنالك توافق ما بين النظام البحري التجاري السعودي مع الاتفاقيات الدولية والقوانين البحرية في عدد كبير من النقاط كما سبق ذكره.
٢. تصادم السفن هو حادث مؤلم يتسبب في خسائر مادية وبشرية كبيرة. وتعتبر المملكة العربية السعودية واحدة من الدول التي تولي اهتماماً كبيراً لموضوع التصادم البحري، حيث تضمن النظام البحري التجاري السعودي القواعد واللوائح الخاصة بالتصادم البحري.
٣. تحمل المسؤولية عن الحادث الريان في حالة الخطأ القهري أو الخطأ الجسيم، بينما يتم توزيع المسؤولية في حالات التصادم المشترك.
٤. يتم تحديد محكمة الاختصاص لنظر دعوى التصادم بناءً على عدة عوامل، بما في ذلك موطن المدعى عليه ومكان الحجز على السفينة ومحل التصادم.
٥. لكي يتم اعتبار الحادث حادث تصادم بحري، يجب أن يكون قد حدث ارتطام بين منشأتين عائمتين في البحر أو في موانئ البحر. ويشمل ذلك جميع أنواع السفن والمراكب والقوارب واليخوت والمنشآت البحرية الأخرى.
٦. يشير مفهوم التصادم القهري إلى حدوث التصادم دون وجود أي خطأ من أحد الأطراف المتصادمة، ولا يمكن تحمل أي مسؤولية عن الحادث. وفي هذه الحالة، يتم توزيع الأضرار بالتساوي بين الأطراف المتصادمة أو يتم دفعها من قبل المؤمن له.

٧. يمكن للأطراف المتضررة من التصادم البحري التقدم بدعوى قضائية للمطالبة بالتعويض، وتختلف المحاكم المختصة بنظر هذه الدعاوى وفقاً لظروف كل حالة.

ثانياً: التوصيات:

على ضوء دراستنا للموضوع ايضاً نتقدم للمنظم السعودي ببعض المقترحات للحد من حوادث التصادم البحري أو تقليل حدوثها ولتحسين إدارة قضايا التصادم البحري وهي:

١. التوعية والالتزام بالقوانين: توعية أصحاب المنشآت البحرية وربابنة السفن بالقواعد والأنظمة المتعلقة بالتصادم البحري، مع التأكيد على ضرورة الامتثال لها لتجنب الحوادث.

٢. تعزيز التدابير الوقائية: تعزيز التدابير الوقائية من خلال تحسين أنظمة التحكم في حركة السفن والمنشآت البحرية لتجنب التصادمات.

٣. تطوير إجراءات التحقيق: تطوير وتسريع عمليات التحقيق في حوادث التصادم البحري، مع تحديد المسؤوليات بوضوح وبما يضمن العدالة والشفافية.

٤. التدريب وبناء القدرات: توفير التدريب المناسب للعاملين في مجال النقل البحري، والتأكد من امتلاكهم المهارات والخبرات اللازمة لضمان السلامة.

٥. تحديث القوانين والمعاهدات: توحيد الإجراءات القانونية المتعلقة بالتصادم البحري، والعمل على تحديث القوانين والمعاهدات الدولية ذات الصلة.

٦. دعم اللجان البحرية: تقوية دور اللجان البحرية في التعامل مع حوادث التصادم، وتوفير الموارد والدعم اللازم لهم للقيام بمهامهم بكفاءة.

٧. تنظيم التعويضات: إصدار أنظمة جديدة لتنظيم تعويضات الأضرار المادية والجسدية الناتجة عن التصادم البحري.

٨. تحسين آليات التحكيم: تطوير وتحسين آليات التحكيم في قضايا التصادم البحري، وتسريع إجراءات البت في هذه القضايا لتحقيق العدالة الناجزة.

٩. تأمين الموارد المالية: التأكد من توافر المصادر المالية الكافية لتعويض الأضرار الناتجة عن التصادم البحري، بما يضمن تعويض المتضررين بشكل عادل وسريع.

١٠. تعزيز التعاون الدولي: تنمية التعاون والتنسيق الدولي في مجال التصادم البحري، مع تبادل الخبرات والمعلومات لتعزيز الأمن والسلامة البحرية.

المصادر والمراجع

١. أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، د س ن.
٢. أشرف عبد العليم الرفاعي، القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم والنظام العام في العلاقات الخاصة الدولية، ط ١، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٣.
٣. إيهاب خضر عرفات الغازي، أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير، تخصص الفقه المقارن، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الإسلامية، غزة ٢٠١٣/٢٠١٢.
٤. طالب حسن موسى، القانون البحري، ط ١، دار الثقافة، عمان ٢٠٠٧.
٥. دواخة نادية، بودبوز آمنة، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، مذكرة ماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة قائمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية: ٢٠١٥/٢٠١٦.
٦. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ١٩٨٣.
٧. عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط ١، دار الثقافة، عمان ٢٠٠٩.
٨. علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، القاهرة ١٩٨٨.
٩. عمر مشهور حديثة الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرة أُلقيت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية بتاريخ ٠٨/١٠/٢٠٠٢، منشورة في www.jcdr.com.
١٠. فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة المفكر، العدد: (١٢)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة ٢٠١٥.
١١. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ٢٠٠١.

١٢. هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، أحكام التصادم البحري (دراسة مقارنة في ظل بعض القوانين العربية والأجنبية والاتفاقيات الدولية)، ط١، دار جليس الزمان، عمان ٢٠١١.
١٣. هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ط١، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٢.
١٤. حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة)، ط١، دار الخليج، عمان ٢٠١٥.
١٥. خالد إبراهيم التلاحمة، القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم التجاري الدولي، دار جهينة، عمان ٢٠٠٦.
١٦. خالد عبد الله الخضير، التحكيم في العقود الإدارية في الفقه الإسلامي والنظم المعاصرة، الطبعة الأولى، ٢٠١١م.
١٧. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ٢٠٠٣.
١٨. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ٢٠٠٥.
١٩. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط٤، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٣.
٢٠. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة ٢٠١٠.
٢١. منية حسن البلاسي، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون خاص، جامعة الجزائر ١، كلية الحقوق، السنة الجامعية: ٢٠١٣/٢٠١٤.
٢٢. مصطفى الزرقا، المدخل الفقهي العام، الطبعة الثانية، دار القلم، ٢٠٠٤م.

٢٣. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٧.
٢٤. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية ٢٠٠٠.
٢٥. صدام كحلة، التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحرية، مذكرة ماستر، تخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ورقلة، السنة الجامعية: ٢٠١٥/٢٠١٦.
٢٦. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد (٠٢)، ط٣، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ١٩٩٨.

المراجع الأجنبية

- 1- Van Den Berg, étude comparative du droit de l'Arbitrage commercial dans de common law, these, Aix, 1977,
- 2- International Collision Regulations (COLREGs)
- 3- "Maritime Collision and Prevention" by Nicholas J. Healy & Joseph C. Sweeney
- 4- "The Law of Maritime Collision" by Richard Lowndes & George Rudolf
- 5- "International Maritime Law" by Malgosia Fitzmaurice & Norman A. Martínez Gutiérrez

