

القواعد المادية الاتفاقية الواجبة التطبيق على التصادم البحري في نطاق

القانون الدولي الخاص

المدرس الدكتور هناء موزان ظاهر

كلية القانون والعلوم السياسية – الجامعة العراقية

hanaa.dhahir@aliraqia.edu.iq

استلام البحث: 12-06-2026 مراجعة البحث: 11-07-2026 قبول البحث: 05-08-2026

الملخص

التصادم البحري من الحوادث البحرية ذات الطابع الدولي حيث يكتسب أهمية كبيرة على صعيد القانون الدولي الخاص نظرا لما يسببه من خسائر مادية وبشرية كبيرة في بعض الأحيان ، والتي تؤدي إلى قيام تنازع القوانين نتيجة لاختلاف النظم القانونية حول العالم بخصوص ماهية التصادم البحري والقواعد القانونية التي تحكم هذا النوع من الحوادث البحرية من دولة إلى أخرى، ونتيجة لذلك سعت دول العالم وراء الحلول التي تعالج بها تباين التشريعات الوطنية البحتة لهذا النوع من الحوادث البحرية، وذلك من خلال التوحيد الاتفاقي الدولي للقواعد القانونية والتي تمثل القواعد المادية للقانون الدولي الخاص، أي من خلال اللجوء إلى الاتفاقيات الدولية ، فهي الوسيلة الفضلى لمواكبة التطورات السريعة في الحياة الخاصة الدولية، وهي اقدر من غيرها من الوسائل الأخرى لغرض الوصول إلى التوحيد القانوني المنشود لأحكام المسؤولية التقصيرية الناجمة عن حوادث التصادم البحري فيما لو انضمت جميع دول العالم إلى هذه الاتفاقيات أو المعاهدات الدولية، مما يهيئ ذلك جوا من الثقة والطمأنينة للعلاقات الخاصة الدولية.

وبعد نتائج تفكير دولي عميق عقدت اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام تصادم البحري والتي أصبحت أحكامها من اهم القواعد المادية الاتفاقية الدولية في القانون الدولي الخاص التي تنظم مسائل التصادم البحري. وعلى الرغم من ذلك ما تزال هذه القواعد المادية الاتفاقية بحاجة للمزيد من التعديل والتطوير لتواكب مستجدات الأمور وسد النقص والثغرات التي تعترضها حتى تؤدي إلى توحيد قانوني حقيقي وفعلي على مستوى دول العالم لمسائل التصادم البحري.

الكلمات المفتاحية: التصادم البحري، المسؤولية التقصيرية، القواعد المادية الاتفاقية، اتفاقية بروكسل لعام 1910.

Abstract:

Maritime collisions are international maritime incidents of great importance in private international law due to the significant material and human losses they sometimes cause. These collisions often lead to conflicts of law as legal systems around the world differ regarding the definition of a maritime collision and the legal rules governing this type of incident. Consequently, countries have sought solutions to address the discrepancies in purely national legislation concerning this type of maritime incident. This has been achieved through international treaty-based unification of legal rules, which constitute the substantive rules of private international law. International agreements are the best means of keeping pace with the rapid developments in international private life and are more effective than other methods in achieving the desired legal unification of tort liability provisions arising from maritime collisions, provided all countries accede to these international agreements or treaties. This would foster an atmosphere of trust and stability in international private relations.

Following extensive international deliberations, the 1910 Brussels Convention for the Unification of Certain Provisions Concerning Collisions at Sea was concluded. Its provisions have become among the most important substantive rules of international law governing maritime collisions. Despite this, these substantive rules still require further amendment and development to keep pace with evolving circumstances and address existing gaps and shortcomings, ultimately leading to genuine and effective legal unification of maritime collision matters worldwide.

Keywords : Maritime collision, tort liability, substantive rules of international law, 1910 Brussels Convention

المقدمة

يمثل التصادم البحري احد ابرز الحوادث الخطيرة التي تواجه الملاحة البحرية الدولية، لما يترتب عليه من أضرار تصيب السفن والأشخاص والبضائع والبيئة، والذي تمتد آثاره القانونية إلى اطراف ينتمون إلى دول مختلفة، مما يشير ذلك العديد من الإشكالات القانونية ذات الطابع الدولي، ونتيجة لاختلاف التشريعات الوطنية المنظمة للمسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري، فقد أدى ذلك إلى تباين الأحكام القضائية وتضاربها في مثل هذه الحوادث، فضلا عن تطور حركة التجارة البحرية واتساع نطاق النقل البحري، الأمر الذي أوجد حاجة ملحة إلى وضع قواعد مادية دولية موحدة لتنظيم

المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري، بما يحقق الاستقرار واليقين القانوني ويحد من تعارض التشريعات الوطنية، كما يضمن في ذات الوقت توحيد المعاملة القانونية لمثل هذه الحوادث.

وانطلاقاً من هذه الحاجة ، اتجه المجتمع الدولي إلى إقرار قواعد مادية دولية موحدة تطبق مباشرة على المنازعات الناجمة عن حوادث التصادم البحري، وقد كان في مقدمة هذه القواعد اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري، التي أرست بعض المبادئ القانونية الموحدة لتحديد المسؤولية التقصيرية وأثارها، بعيداً عن اللجوء إلى قواعد تنازع القوانين في التشريعات الوطنية، حيث أسهمت هذه الاتفاقية في تحقيق قدر كبير من التوحيد التشريعي في مجال القانون البحري الدولي، كما أصبحت أيضاً مرجعاً أساسياً في تنظيم المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري، إذ وضعت أحكاماً مادية موحدة تنظم تلك المسؤولية الناجمة عن التصادم بين السفن، وحددت أسس توزيع المسؤولية والتعويض عنها، سواء كان هذا التصادم ناجماً عن خطأ من إحدى السفن أو عن خطأ مشترك أو واقع بسبب القوة القاهرة أو الحادث العرضي، كما عالجت هذه القواعد الموحدة كذلك بعض المسائل المتعلقة بالأضرار التي تلحق بالأشخاص والأموال نتيجة لذلك التصادم.

أولاً: أهمية البحث

تتبع أهمية هذا البحث من بيان الدور الذي تؤديه القواعد المادية الدولية الموحدة في تحقيق العدالة القانونية وتوحيد بعض الأحكام المطبقة على حوادث التصادم البحري، فضلاً عن بيان ما مدى كفاية هذه القواعد في مواجهة التطورات الحديثة التي تشهدها الملاحة البحرية، كما تكتسب هذه القواعد الموحدة أهمية خاصة من كون اتفاقية بروكسل لعام 1910 تتجاوز اختلاف التشريعات الوطنية بخصوص حوادث التصادم البحري، حيث أرست هذه الاتفاقية قواعد مادية دولية تطبق مباشرة على حوادث التصادم البحري الداخلة في نطاقها، مما أسهم ذلك في تحقيق قدر كبير من التوحيد القانوني على الصعيد الدولي، وتعزيز الثقة في المعاملات البحرية الدولية.

ثانياً: أهداف البحث

يهدف هذا البحث إلى تحقيق مجموعة من الأهداف، وهي كالآتي:

1. بيان مفهوم التصادم البحري وشروط قيامه مع بيان أوجه الخلاف والاتفاق بين اتفاقية بروكسل والتشريعات الوطنية المقارنة في ذلك.
2. بيان ماهية القواعد المادية الدولية الموحدة الحاكمة للتصادم البحري ومصادرها.
3. التعريف باتفاقية بروكسل لعام 1910 وتحديد نطاق تطبيق أحكامها من حيث السفن والأشخاص وحوادث التصادم البحري التي تخضع لها.
4. بيان أهم أحكام اتفاقية بروكسل لعام 1910 من حيث أسس تحديد المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري والتعويض عنها.
5. تقييم مدى نجاح اتفاقية بروكسل لعام 1910 في تحقيق التوحيد القانوني الدولي المنشود لأحكام التصادم البحري، من خلال بيان مدى كفاية وفعالية قواعدها، ومدى ملائمة أحكام هذه الاتفاقية للتطورات الحديثة في مجال الملاحة البحرية .

ثالثا: نطاق البحث

ينحصر هذا البحث في حدود بيان ماهية التصادم البحري وشروطه واهم القواعد المادية الدولية الموحدة الواجبة التطبيق على المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري وفقا لاتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري.

رابعا: مشكلة البحث

تكمن مشكلة هذا البحث في اختلاف التشريعات الوطنية المقارنة المنظمة لأحكام المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري، والذي يؤدي بدوره إلى اختلاف الحلول القانونية وتضارب الأحكام القضائية حول العالم، وذلك نتيجة لاختلاف القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري بين مختلف النظم القانونية، مما دعا ذلك إلى تدخل المجتمع الدولي لإقرار قواعد مادية دولية موحدة من خلال اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري.

غير ان مرور زمن طويل على أبرام هذه الاتفاقية لأكثر من قرن من الزمان، وتطور حركة التجارة البحرية واتساع نطاق النقل البحري، وظهور صور جديدة من حوادث التصادم البحري، يثير العديد من التساؤلات حول مدى كفاية القواعد المادية التي قررتها هذه الاتفاقية لتنظيم المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري، ومدى قدرتها على مواكبة التطورات الحديثة وتحقيق التوحيد القانوني الدولي المنشود.

وعليه تتمثل مشكلة البحث في الإجابة عن السؤال الرئيسي الاتي :

(إلى أي مدى نجحت اتفاقية بروكسل لعام 1910 في توحيد القواعد المادية المنظمة للمسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري، وهل ما زالت هذه القواعد فعالة وكافية في مواجهة التطورات التي تشهدها حركة التجارة البحرية والنقل البحري الدولي؟)

ويقرع عن هذا السؤال عدة تساؤلات فرعية، منها:

- ما المقصود بالتصادم البحري؟
- ماهية القواعد المادية الدولية الموحدة في مجال التصادم البحري؟
- ما نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل لعام 1910 من حيث الأشخاص والسفن والحوادث التي تخضع لها؟
- ما الأسس التي اعتمدها اتفاقية بروكسل لعام 1910 في تحديد المسؤولية وتوزيع التعويض على أطراف التصادم البحري؟
- ما مدى نجاح اتفاقية بروكسل عام 1910 في تحقيق التوحيد القانوني الدولي المنشود، وما اهم أوجه القصور أو المشاكل التي تواجه تطبيق هذه الاتفاقية في الوقت الحاضر؟

خامسا: منهجية البحث

اعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي في عرض مفهوم التصادم البحري والقواعد المادية الدولية الموحدة، كما اعتمد على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية الواردة في اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام

التصادم البحري وبيان أهم أحكامها المنظمة للمسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري، كما استعان هذا البحث أيضا بالمنهج المقارن كلما اقتضت الدراسة إلى ذلك، من خلال مقارنة أحكام اتفاقية بروكسل لعام 1910 ببعض التشريعات الوطنية المقارنة ذات الصلة، لإبراز أوجه الاتفاق والاختلاف وتقييم مدى نجاح اتفاقية في تحقيق التوحيد القانوني الدولي للقواعد المادية المنظمة لأحكام التصادم البحري.

سادسا: خطة البحث

سيتم تقسيم هذا البحث إلى مبحثين :

المبحث الأول مفهوم التصادم البحري، يقسم إلى مطلبين

- المطلب الأول تحديد المقصود بالتصادم البحري

- المطلب الثاني الشروط الواجب توافرها في التصادم البحري

المبحث الثاني ماهية القواعد المادية الدولية الحاكمة للتصادم البحري، يقسم إلى مطلبين

- المطلب الأول مفهوم القواعد المادية

- المطلب الثاني اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري

المبحث الأول

مفهوم التصادم البحري

تمهيد وتقسيم:

يعد التصادم البحري من الحوادث البحرية الخطيرة التي تتسبب بخسائر مادية وبشرية جسيمة، وهذا ما يحدث مثلا عند تصادم سفينتين بحريتين سواء حدث هذا التصادم في البحر أو في الموانئ، حيث قد تتضرر السفينة أو البضائع المنقولة أو حتى قد يصل الضرر إلى حياة الأشخاص من طواقم السفينة والمسافرين، بالإضافة إلى الأضرار التي قد تصيب البيئة البحرية من تلوث من جراء تسرب بترولي مثلا أو أي مواد أخرى خطيرة، علاوة على ذلك الأضرار الاقتصادية التي قد تصيب الرصيف البحري أو الصيادين المحليين.

ولعل من أهم الأسباب التي تؤدي إلى حدوث تلك الحوادث الخطيرة هو التطور الكبير في صناعة السفن وضخامتها، إذ بات لدينا في الوقت الحاضر سفن كبيرة جدا مصنوعة من الفولاذ ذات محركات قوية ومتطورة تؤدي إلى اندفاع السفن بقوة كبيرة جدا، أو قد يكون السبب ومخالفة القواعد المنظمة لمنع التصادم، أو بسبب الإهمال في بعض الأحيان.

وعليه للتعرف على مفهوم التصادم البحري لابد أولا من بيان المقصود بالتصادم البحري من الناحية الفقهية والتشريعية، وثانيا بيان الشروط الواجب توافرها في التصادم البحري من خلال مطلبين.

المطلب الأول

تحديد المقصود بالتصادم البحري

تباينت الآراء الفقهية حول بيان المقصود بالتصادم البحري، فقد ذهب جانب من الفقه¹، إلى القول بأن التصادم البحري يعني اصطدام مادي بين سفينتين أو أكثر أو بين سفينة ومركب للملاحة الداخلية في البحر.

ويظهر من هذا التعريف بأنه يركز على نوع المياه التي وقع فيها التصادم، مما يعني أنه إذا وقع التصادم بين السفن البحرية في الأنهار والمياه الداخلية لا يعد ذلك تصادماً بحرياً.

بينما ذهب جانب آخر من الفقه² إلى القول بأن التصادم البحري يعني اصطدام أو ارتطام بين سفينة أو أكثر بسفينة أخرى أو مركب للملاحة الداخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها ذلك التصادم، أي حتى لو وقع ذلك التصادم في الأنهار الداخلية، فالمهم أن يكون أحد أطراف التصادم البحري على الأقل سفينة واحدة بالمعنى القانوني المعروف للسفينة في التشريعات الوطنية³، وبغض النظر عن مكان وقوع التصادم⁴. بمعنى أن هذا التعريف يركز على أطراف التصادم البحري وليس مكان وقوع التصادم.

وبهذا المعنى الأخير أخذت اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد الجهود الدولية في مسائل التصادم البحري⁵ في المادة الأولى منها، إذ عرفت التصادم البحري بقولها " عندما يقع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية وسفن ملاحة داخلية، تسوى التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تسبب بها التصادم للسفن نفسها، أو للأشخاص الموجودين على متنها، طبقاً للأحكام الواردة في المواد التالية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم ".

وبهذا المعنى أيضاً أخذت قواعد منع التصادم في البحار التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية (IMO)⁶، كما قد أخذت بهذا التعريف كذلك معظم التشريعات الوطنية في قوانينها الداخلية، ومنها القانون البحري الإنكليزي⁷، وقانون التجارة

¹ د. هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث البحرية، والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2002، ص 67، د. علاء عمر محمد، الدعوى المدنية في التصادم البحري، دراسة استعراضية تحليلية مقارنة، مجلة جامعة بابل، للعلوم الإنسانية، العراق، المجلد 18، العدد 01، 2010، ص 5.

² د. سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ط4، ص 509، د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت لبنان، 2006، ص 328، د. أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنة طبع، ص 31.

³ كالمادة 13 من القانون البحري الجزائري، والتي تنص على أنه: " كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة ".

⁴ ولقد كان لهذا الاختلاف الفقهي أثره على القضاء الفرنسي، إذ انقسمت المحاكم الفرنسية بين مؤيد للاتجاه الأول وآخر مفضل للاتجاه الثاني، فمن الأحكام التي جاءت متأثرة بالاتجاه الأول حكم لمحكمة روان الصادر في 125 / 5 1898، وبالنسبة للاتجاه الثاني الحكم الصادر عن محكمة مارسيليا في 27 / 1 1871، انظر:

Servat (J.) ,De la responsabilité en matière d'abordage maritime, Thèse Doctorat Toulouse, 1935,p. 17.

⁵ تعد اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري بمثابة البوابة التي فتحت الطريق أمام تنظيم أحكام التصادم البحري بقواعد خاصة تختلف عن القواعد العامة الموجودة في القانون المدني بخصوص المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري، للمزيد عن ذلك راجع: د. عايض بن مقبول حمود القرني، الحوادث البحرية والخسائر المشتركة، العوار البحري، في الفقه الإسلامي، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض - السعودية، 2012، ص 90 وما بعدها.

⁶ (International Regulations For Preventing Collisions at Sea) (COLREGS) 1972.

⁷ انظر في ذلك:

Richard Lowndes and George Rudolf, The law of Maritime Collision, p. 215.

البحرية السوري لعام 1950، ومجلة التجارة البحرية التونسية لعام 1962، وقانون التجارة الكويتي، والقانون البحري العماني لعام 1981، وقانون التجارة البحرية الإماراتي لعام 1981⁸.

وبالتالي يخرج عن نطاق الاتجاهين السابقين في تعريف التصادم البحري الاصطدام الذي يقع بين مراكب الملاحة الداخلية سواء كان ذلك في البحر أو الأنهار والمياه الداخلية، وكذلك الاصطدام الحاصل بين سفينة أو مركب للملاحة الداخلية وبين الرصيف البحري والمنشآت الملحقة به أو حطام سفينة أخرى أو حتى الصخور الموجودة في البحار أثناء المرور عليها⁹.

ومع ذلك قامت بعض التشريعات الوطنية، كالقانون التجاري الفرنسي¹⁰ في المادة/ 407 منه والمعدلة بالقانون الصادر عام 1967¹¹، وقانون التجارة البحرية المصري في المادة / 292 / 1 منه¹² بالتوسع في تعريف التصادم البحري عما جاء بالمادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بـ حوادث التصادم البحري ليشمل كل تصادم حاصل بين سفينة بحرية أو أكثر وجسم عائِم غير مربوط بمرسى ثابت، كالطائرة البحرية مثلا، بمعنى لو حدث تصادم بين سفينة بحرية وطائرة بحرية سواء في البحر أو الأنهار لعد ذلك تصادما بحريا وفقا لهذين القانونين، بينما لا يعد مثل هذا النوع من التصادم تصادما بحريا وفقا لاتفاقية بروكسل لعام 1910.

ومن جانبنا نرى أنه حسنا فعل المشرعين الفرنسي والمصري في ذلك لما للسفن البحرية من قيمة اقتصادية كبيرة وما يمكن أن تتسبب به من خسائر كبيرة جدا بالنسبة للأشخاص والأموال والبيئة البحرية، بالإضافة إلى ذلك فإن محور التصادم البحري ينصب على أطراف التصادم البحري، بمعنى يجب ان يكون أحد أطراف التصادم على الأقل سفينة بالمعنى القانوني المعروف للسفينة في التشريعات الوطنية وجسم عائِم غير مقيد بمرسى ثابت.

كما ذهب البعض الآخر من التشريعات الوطنية إلى أبعد من ذلك في تعريف التصادم البحري، كقانون التجارة البحرية الجزائري في المادة 2/ 274 منه¹³، حيث عد كل تصادم بين سفينة بحرية ومنشأة ثابتة في الأملاك العمومية البحرية تصادما بحريا، كاصطدام السفينة بالرصيف البحري مثلا.

أما بالنسبة للتشريع العراقي فقد اشترط قانون التجارة البحرية العثماني النافذة بعض نصوصه لغاية الآن في العراق أن يقع التصادم في البحر بين سفن بحرية حصرا، لكي يعد ذلك التصادم تصادما بحريا، بمعنى أنه قد أخذ بما ذهب إليه الاتجاه

⁸ المادة / 233 من قانون التجارة البحري السوري لعام 1950، والمادة/ 237 من مجلة التجارة البحرية التونسية لعام 1962، والمادة/ 233 / 1 من قانون التجارة الكويتي، والمادة/ 292 / 1 من القانون البحري العماني، والمادة/ 318 من قانون التجارة البحرية الإماراتي.

⁹ د. هشام علي صادق، المرجع السابق 67، سوداني لينة ونواري الضاوية، المسؤولية المترتبة على التصادم البحري، رسالة ماجستير، قاصدي مباح- ورقلة- كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، للعام الدراسي 2017- 2018، ص 3.

¹⁰ للمزيد عن التطور التاريخي لهذا القانون انظر: د. جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، للعام الدراسي 2008- 2009، الجزائر، ص 11.

¹¹ تنص على انه: " ١- في حالة وقوع اصطدام بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية وزوارق الملاحة الداخلية، فإن التعويضات المستحقة بسبب الأضرار اللاحقة بالسفن أو بالأشياء أو بالأشخاص الموجودين على متنها تسوى طبقا لأحكام هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي وقع فيها الاصطدام. ٢- كل وسيلة عائمة باستثناء تلك المربوطة في مكان ثابت تعتبر أما سفينة بحرية أو زورق ملاحة داخلية بحسب الحالة لتطبيق الفقرة السابقة."

¹² تنص على انه: " في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب الملاحة الداخلية تسوي التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقا للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم وفيما عدا العائمت المقيدة بمرسى ثابت."

¹³ تنص على انه: " ويشبه بتصادم السفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل، كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة واقعة في الأملاك العمومية البحرية."

الأول¹⁴. بينما نقل مشروع القانون البحري العراقي لعام 1987 في المادة الأولى منه ما جاء في المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام 1910 بخصوص تعريف التصادم البحري¹⁵.

نخلص من كل ما تقدم أنه لا يوجد تعريف موحد للتصادم البحري على مستوى الفقه والتشريعات الوطنية والدولية، مما ينعكس ذلك سلباً على مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق من ناحية، وكذلك القانون المختص لحسم النزاع المتعلق بواقعة التصادم من ناحية ثانية.

فمن حيث تحديد القانون الواجب التطبيق فإن اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري تعد من القواعد الموضوعية الاتفاقية (المادية) في القانون الدولي الخاص التي تحكم موضوع التصادم البحري مباشرة، وبالنتيجة مثلاً فإن التصادم الذي يقع بين سفينة وطائرة بحرية في المياه الإقليمية الألمانية أمام قاضي فرنسي لا يعد تصادماً بحرياً وفقاً للمادة الأولى من الاتفاقية المذكورة آنفاً، فقواعد هذه الاتفاقية لا تنطبق على هذا النوع من التصادم حتى وإن كانت ألمانيا وفرنسا من الدول المنظمة لهذه الاتفاقية. وبالتالي فإن القاضي الفرنسي سيبحث عن القانون الواجب التطبيق على هذه الواقعة وفقاً لقواعد تنازع القوانين، والذي سيكون القانون الألماني في هذه الحالة.

ومن ناحية تحديد القانون المختص فإن القاضي الفرنسي سيقوم بتكييف هذه الواقعة (التصادم) وفقاً للقانون الألماني الواجب التطبيق¹⁶ بأنها ليست بتصادم بحري، وبالتالي سيكون القانون المختص في هذه الحالة هو القانون المدني الألماني وليس القانون البحري الألماني، بينما لو كان القانون الفرنسي هو القانون الواجب التطبيق على هذه الحادثة فإن القاضي الفرنسي سيقوم بتكييف هذه الواقعة على أنها تصادم بحري وفقاً للقانون الفرنسي، وبالتالي سيكون القانون المختص هو القانون البحري الفرنسي وليس القانون المدني الفرنسي، وذلك لوجود أحكام خاصة بالمسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري تختلف عن القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية في القانون المدني.

وبناءً على ما تقدم يمكن أن نعرف التصادم البحري بأنه: "كل تصادم يحدث بين سفينة واحدة على الأقل ومركب للملاحة الداخلية أو أي جسم عائِم غير مقيد بمرسى ثابت أو جسم ثابت في الأملاك العمومية البحرية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم".

المطلب الثاني

الشروط الواجب توافرها في التصادم البحري

يتضح من خلال التعريفات سالفة الذكر للتصادم البحري بأنه يوجد شروط معينة ينبغي توافرها في حادث التصادم البحري لكي يعد هذا الحادث تصادماً بحرياً، وبالتالي يخضع لأحكام اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري، وكذلك الحال عند معظم التشريعات الوطنية التي أخذت بما جاء في هذه الاتفاقية.

لذا يشترط في حادث التصادم لكي يعد تصادماً بحرياً ثلاث شروط رئيسية في هذه الاتفاقية وهي كالآتي:

¹⁴ يستخلص ذلك المعنى من خلال نصوص هذا القانون وخصوصاً من المواد (245، 248، 249).

¹⁵ لم يشرع هذا المشروع لغاية الآن.

¹⁶ د. اشرف وفا محمد، الوسيط في القانون الدولي الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، عام 2009، ص 132.

أولاً: من حيث أطراف التصادم البحري

يشترط في حادث التصادم ان يقع حصراً بين سفن بحرية أو بين سفينة بحرية واحدة على الأقل ومركب للملاحة الداخلية.

بمعنى ان التشريعات الدولية ومعظم التشريعات الوطنية تشترط ان يقع التصادم بين منشأتين بحريتين عائميتين على ان تكون أحدهما على الأقل سفينة بحرية بالمعنى القانوني المعروف للسفينة في التشريعات الوطنية¹⁷.

وقد عرف مشروع القانون البحري العراقي لعام 1987 السفينة في المادة / 11 / 1 أولاً منه بأنها: " كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وتسير بوسائلها الذاتية". ولقد اخذ القضاء الإماراتي بهذا التعريف أيضاً في أحكامه، كالحكم الصادر عن محكمة تمييز دبي التي عدت الحفار الذي يحتاج إلى القطر للسير في البحر ليس بسفينة بحرية، وذلك لأنه لا يمتلك وسيلة ذاتية للسير في البحر¹⁸.

وعليه يجب ان تكون المنشأة الصادمة أو المصدومة سفينة على الأقل وبغض النظر عن مكان وقوع حادث التصادم سواء كان ذلك في البحر أو في المياه الإقليمية للدول¹⁹.

وبالتالي لا يعد تصادماً بحرياً الاصطدام بين سفينة وجسم ثابت، كالرصيف البحري أو الصخور أو حواجز الأمواج، وكذلك الاصطدام الذي يقع بين سفينة بحرية وجسم عائم لا يتمتع بصفة السفينة أو مركب للملاحة الداخلية في البحر أو المياه الإقليمية، كالطائرة البحرية أو الرافعات أو حطام السفينة أو الصنادل²⁰.

ولا يعد كذلك تصادم مركبان للملاحة الداخلية مع بعضها البعض تصادماً بحرياً ولو وقع هذا التصادم في البحر، وذلك لعدم وجود سفينة بحرية بالمعنى القانوني في ذلك التصادم حتى وإن تسبب ذلك التصادم بحدوث خسائر مادية وبشرية كبيرة²¹.

إلا ان بعض التشريعات الوطنية، كالقانون الفرنسي والمصري توسعت في هذا الشرط كما سبق لنا ان بينا ذلك، حيث أجازت هذه القوانين ان يقع ذلك التصادم بين سفينة بحرية وأي جسم عائم غير مقيد بمرسى ثابت. بينما البعض الآخر من التشريعات الوطنية، كالقانون الجزائري أجاز كذلك ان يقع التصادم البحري بين سفينة بحرية وجسم ثابت في الأملاك العمومية البحرية.

ثانياً: من حيث نطاق التصادم البحري

¹⁷ ولا عبرة لنشاط المنشأة البحرية بمسألة اعتبارها سفينة سواء أكانت مخصصة للتجارة أو النزهة أو للصيد، للمزيد عن ذلك راجع: د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، للعام 2000، ص 405.

¹⁸ الطعن رقم 331 لسنة 1993 حقوق جلسة 20 / 2 / 1993، أحكام محكمة تمييز دبي، مجلة القضاء والتشريع، العدد الرابع، ص 195، نقلاً عن: د. علاء عمر محمد، المرجع السابق ص 6.

¹⁹ ويعد التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين تابعيتين لنفس المالك أو المجهز تصادماً بحرياً، لأن كلا السفينتين تعد ثروة بحرية مستقلة بما يترتب عليها من التزامات وحقوق، ويسمى هذا النوع من التصادم بين سفن تابعة لنفس المجهز أو المالك بـ "تصادم السفن الشقيقة".

²⁰ د. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 37، د. فهد الحقباني، التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي، بحث منشور في مجلة القانون الاقتصاد، المجلد 98، العدد 01، أبريل 2025، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، ص 12، د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 549.

²¹ د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ط 1، 2009، ص 195 وما بعدها.

يشترط ان يحصل اصطدام مادي مباشر بين منشأتين بحريتين بالسالف الذكر يؤدي إلى حصول ضرر، أي ان يحدث التحام فعلي بين المنشأتين المتصادمتين ينتج عنه ضرر، ولكن في بعض الحالات قد يلحق بالسفينة (المنشأة البحرية) أضرار بسبب تلاطم الأمواج وهيئتها بشكل عنيف جدا نتيجة لمرور سفينة أخرى بجوارها، والذي قد يحدث عادة بسبب عدم احترام هذه الأخيرة للوائح الملاحة البحرية أو من جراء تنفيذ مناورة أو الإهمال في التنفيذ وليس نتيجة للاحتكاك المباشر بينهما²². مما يعني ان التصادم البحري في هذه الحالة قد حدث نتيجة للتصادم المادي غير المباشر، أي دون وقوع التحام فعلي بين المنشأتين البحريتين²³. كما قد يحصل التصادم المادي غير المباشر في بعض الأحيان عن طريق اصطدام إحدى السفن البحرية بسفينة أخرى نتيجة لوقوع تصادم مع سفينة ثالثة وهذا ما يطلق عليه بالتصادم عن طريق الوساطة²⁴.

وعليه فان للتصادم البحري صورتان:

الصورة الأولى تتمثل في الاصطدام المادي الفعلي (التحام فعلي)

والصورة الثانية تتمثل في الاصطدام المادي غير المباشر (التصادم الحكمي).

ولقد أخذت اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري في المادة / 13 منها بالمفهوم الموسع لمعنى الاصطدام المادي ، وليس بالمفهوم الضيق ليشمل هذا المعنى أيضا الاصطدام المادي غير المباشر الحكمي بجانب الاصطدام المادي المباشر ، إذ وسعت هذه الاتفاقية من مجال انطباق أحكامها بخصوص المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري ليس فقط الضرر الناتج عن الاصطدام المادي ولكن ليشمل كل الأضرار التي تلحقها سفينة بأخرى أو بمركب للملاحة الداخلية أو للأشياء أو الأشخاص الذين يكونون على متنها أيضا من جراء القيام بمناورة أو الإهمال في تنفيذها أو لعدم مراعاة لوائح الملاحة البحرية²⁵.

وقد أخذت بذلك المعنى أيضا العديد من التشريعات المقارنة، ومنها التشريعات العربية كالقانون التونسي في المادة / 243 منه، والقانون البحري الكويتي في المادة / 223 منه، والمادة / 274 / 3 من القانون البحري الجزائري.

ومع ذلك هناك حالات تخرج عن نطاق التصادم البحري وفقا للمادة 11 من اتفاقية بروكسل لعام 1910 كالتصادم الواقع بين سفينة بحرية خاصة أو مركب للملاحة الداخلية والسفن الحربية أو سفن الدولة المخصصة للمنفعة العامة على الرغم من انطباق شروط التصادم البحري بشأنها²⁶. وكذلك الحال في معظم التشريعات المقارنة، أي ان السفن الحربية أو السفن المملوكة للدولة والمخصصة للمنفعة العامة بصورة كلية لا تخضع لأحكام التصادم البحري أو لقواعد القانون البحري وإنما تخضع لأحكام القانون المدني²⁷.

²² ويرجع السبب في الحاق هذه الصورة بأحكام التصادم البحري نتيجة للتطور التقني الكبير للسفن أثناء القيام بالمناورات.

²³ د. أيمن الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، القاهرة، 2013، ص 11.

²⁴ مخاشف مصطفى، تنازع القوانين بشأن التصادم البحري، دراسة مقارنة، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 11، العدد 1، لعام 2022، ص 205.

²⁵ د. فهد الحقباني، المرجع السابق، ص 17، مخاشف مصطفى، المرجع أعلاه، ص 205.

²⁶ تنص على انه: " لا تطبق أحكام هذه المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة لخدمة عامة."

²⁷ د. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص 39.

ومع ذلك يشترط بالسفن المخصصة للمنفعة العامة التي تخرج عن نطاق أحكام التصادم البحري يجب ان تكون مملوكة للدولة بحسب الراي الراجح في الفقه، وبالتالي السفن التي تستأجرها الدولة لمصلحة عامة لا تعد سفنا عامة، وذلك للتخلف شرط من أحد الشرطين هما: ان تكون السفينة مملوكة للدولة بالإضافة إلى تخصيص هذه السفينة للمنفعة العامة²⁸.

ثالثا: من حيث الطبيعة القانونية للمسؤولية الناجمة عن التصادم البحري

يشترط في التصادم البحري ان يؤدي إلى حدوث أضرار ناجمة عن التزام غير عقدي، أي ان لا يكون هناك عقد يربط بين المنشأتين البحريتين المتصادمتين سابق على وقوع التصادم البحري، وذلك لان القواعد الخاصة بالتصادم البحري لا تنطبق إلا إذا كان التصادم ناتج عن المسؤولية التقصيرية فقط. وبالتالي فان التصادم الناتج عن المسؤولية العقدية لا يندرج تحت الأحكام الخاصة بالتصادم البحري بل يخضع لا حكام المسؤولية العقدية وفقا للمبادئ العامة التي يحكمها قانون العقد²⁹، وهذا ما هو متحقق بالفعل في عقد القطر المبرم بين سفينة القطر وسفينة المقطورة، وقد أكدت ذلك محكمة النقض المصرية في أحد أحكامها والذي مفاده: "اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بالمصادمات البحرية قد حددت أنواع التصادم البحري وليس من بينها التصادم الذي يحصل بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة نظرا لارتباط السفينتين بعقد سابق"³⁰. وأيضا المسؤولية الناجمة عن عقد النقل الدولي المبرم بين الناقل والشاحن أو الركاب.

وكذلك فان التصادم البحري الحاصل بين سفينة الإرشاد والسفينة المرشدة ولو كان الإرشاد إجباريا لا يعد تصادما بحريا في أثناء القيام بعملية الإرشاد³¹، فهذا النوع من التصادم يخضع لقواعد الإرشاد البحري الخاصة به، وليس لأحكام التصادم البحري، ويرجح جانب من الفقه السبب في ذلك إلى ارتباط المرشد وريان السفينة المرشدة بعقد يربط بينهما³². ومع ذلك لو وقع تصادم بين السفينة المرشدة وسفينة أخرى أو مركب للملاحة الداخلية أثناء عملية الإرشاد ولو كان ذلك الإرشاد إجباريا ووقع بخطأ من المرشد فأنها تخضع لأحكام التصادم البحري بحسب المادة / 5 من اتفاقية بروكسل لعام 1910³³.

²⁸ د. جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص 38.

²⁹ د. هشام علي صادق، المرجع السابق 80.

³⁰ د. احمد سعيد شعلة، قضاء النقض في المواد التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 6505، انظر الطعن رقم 322 لسنة 40 ق، جلسة 12 / 1 / 1976، نقلا عن: د. علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص 5.

³¹ ويعرف الإرشاد بأنه: "المساعدة التي تقدم إلى الرابنة من قبل مستخدمي السلطة المينائية المرخص لها من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها". نقلا عن: د. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 59.

³² مخاشف مصطفى، المرجع السابق، ص 206.

³³ تنص على انه: "تستمر المسؤولية المنصوص عليها في هذه المواد السابقة في حال وقع التصادم البحري نتيجة لخطأ من جانب المرشد ولو كان الإرشاد إجباريا". ويعد المرشد أثناء عملية الإرشاد للسفينة المرشدة تابعا لمالك السفينة أو تجهزها لذلك هذا الأخير يكون مسؤولا عن الأخطاء التي تقع من المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجباريا، نقلا عن: د. طالب محمد كريم، عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، لعام 2014، ص 238.

المبحث الثاني

ماهية القواعد المادية الدولية الحاكمة للتصادم البحري

تمهيد وتقسيم:

لمعرفة وتحديد القواعد المادية الواجبة التطبيق على التصادم البحري يتطلب منا ذلك بيان مفهوم القواعد المادية في ضوء القانون الدولي الخاص من خلال بيان تعريفها، وأهم مصادرها، ثم بيان أهم القواعد المادية الاتفاقية (التعاهدية) التي تحكم مسائل المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري مدار بحثنا هذا، وبناء على ذلك سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول منه مفهوم القواعد المادية، وفي المطلب الثاني اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بالتصادم البحري.

المطلب الأول

مفهوم القواعد المادية (الموضوعية)

تقسيم:

لبيان مفهوم القواعد المادية (الموضوعية) لابد من التعرف أولاً على المقصود بالقواعد المادية في ضوء القانون الدولي الخاص، ومن ثم بيان المصادر التي تستسقى منها تلك القواعد ثانياً.

أولاً: تحديد المقصود بالقواعد المادية

يجمع فقهاء القانون الدولي الخاص على أن المقصود بالقواعد المادية هي "تلك القواعد التي تعطي مباشرة الحل الواجب التطبيق على موضوع النزاع"³⁴، أي يقصد بالقواعد المادية هي تلك القواعد التي تنظم العلاقة القانونية المعروضة أمام القاضي مباشرة على مرحلة واحدة، وذلك بمجرد معرفة القاعدة المادية التي تتعلق بتلك العلاقة ولا تقتصر على تحديد القانون الواجب التطبيق عليها كما هو الحال في قواعد الأسناد.

وبذلك يختلف منهج القواعد المادية عن منهج قواعد الأسناد في أن المنهج الأخير يتكفل بتحديد القانون الواجب التطبيق على العلاقة القانونية من دون أن يعطي الحل مباشرة، أي أنه لا يمكن معرفة الحل الموضوعي للنزاع إلا في مرحلة تالية بواسطة الرجوع إلى الأحكام الموضوعية في القانون الذي حددته قاعدة الأسناد، بمعنى أن الحل سيكون على مرحلتين وليس مرحلة واحدة كما هو الحال في منهج القواعد المادية³⁵. لذا يعرف جانب من الفقه القواعد المادية بأنها "مجموعة من القواعد الموضوعية والمادية ذات المضمون الدولي أو العالمي الموجودة أصلاً أو المعدة خصيصاً لتعطي حلاً مباشراً ينهي النزاع أو يتقاده في علاقة خاصة ذات طابع دولي"³⁶. كما عرفها البعض أيضاً³⁷ بأنها "هي تلك القواعد التي تنظم

³⁴ د. محمد عبد الله محمد المؤيد، منهج القواعد الموضوعية في فض المنازعات الخاصة ذات الطابع الدولي، دراسة تأصيلية، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، للعام الدراسي 1997، ص 37.

³⁵ د. اشرف وفا محمد، المرجع السابق، ص 45.

³⁶ د. محمد عبد الله محمد المؤيد، المرجع السابق، ص 39.

³⁷ د. عباس العبودي، المناهج الجديدة في العلاقات الخاصة الدولية وأثرها على قاعدة تنازع القوانين، مجلة جامعة اليرموك، العدد الثامن، الأردن، 2016، ص 5.

العلاقات الدولية الخاصة المعروضة على القاضي والتي يطبق عليها قانونه الوطني الموضوعي تطبيقاً مباشراً ودون الرجوع إلى قاعدة التنازع في القوانين الوطنية".

ويعرفها البعض الآخر³⁸ بأنها " تلك القاعدة التي تضع حلاً موضوعياً في العلاقات الخاصة الدولية تحديداً دون أن تختلط بالقواعد التي تحكم العلاقات الوطنية والمطبقة من خلال منهج التنازع أو بتلك التي تنقرر لحماية المصالح الوطنية الحيوية بغض النظر عن طبيعة العلاقة محل التنظيم وإن استند تطبيقها على قاعدة من قواعد تنازع القوانين". إذا القواعد المادية تتميز عن غيرها من القواعد الأخرى بأنها: " قواعد مباشرة محددة المضمون والهدف دولية القلب والقلب واضحة المعالم سهلة التطبيق، قوية الصلة المباشرة بينها وبين القاضي تحقق مصلحة العلاقات الخاصة الدولية ومصلحة الدول ذاتها"³⁹.

ثانياً: مصادر القواعد المادية

القواعد المادية تعد قواعد قانونية لها خصائصها العامة، فمعظم مصادر هذه القواعد صادرة عن سلطات الدول سواء أكانت قواعد وطنية كالتشريع والقضاء أم قواعد دولية كالاتفاقيات الدولية .

وعليه نجد مصادر هذه القواعد أولاً في القواعد التي يضعها مشرع كل دولة على حدة وكذلك في القضاء الوطني في الدولة المعنية " القواعد المادية ذات المصدر الوطني"، كما قد ينص على هذه القواعد في نصوص الاتفاقيات أو المعاهدات الدولية " القواعد المادية الاتفاقية أو التعاهدية"، بالإضافة إلى ذلك فقد قامت بعض الهيئات الخاصة كالنقابات والتجار بدور في تكوين بعض القواعد المادية الدولية " القواعد المادية لقانون التجارة الدولية"⁴⁰.

١. القواعد المادية ذات المصدر الوطني

هي تلك القواعد التي قام المشرع الوطني بوضعها في النظم القانونية الوطنية في كل دولة أو تبناها القضاء الوطني بخصوص العلاقات الخاصة الدولية، من ذلك مثلاً قانون التجارة الدولية الصادر عن دولة تشيكوسلوفاكية لعام 1963 ويتضمن 726 مادة، تعالج وتنظم علاقات الأطراف في العقود التجارية الدولية والتي تختلف عن النظم الخاصة بالعقود التجارية الوطنية. وكذلك فقد قام القضاء الوطني بإرساء بعض القواعد المادية التي تتعلق بمسائل العلاقات التجارية الدولية من ذلك مثلاً استبعاد محكمة النقض الفرنسية أعمال المواد 83 و1004 من قانون الإجراءات الفرنسي والتي تقضي بحرمان الدولة من الخضوع للتحكيم في المسائل التي تكون الدولة طرفاً فيها بخصوص عقود التجارة الدولية، وبذلك يكون القضاء الفرنسي قد أرسا قاعدة مادية مضمونها صلاحية خضوع الدولة للتحكيم الدولي وقصر المانع على التحكيم الداخلي فقط⁴¹.

ويؤخذ على هذا النوع من القواعد المادية ذات المصدر الوطني بأنها تؤدي إلى عدم توحيد الحلول بين دول العالم في مجال العلاقات الخاصة الدولية. ومن الملاحظ أن القواعد المادية التي يقوم المشرع الوطني أو القضاء الوطني بإرسائها لا توجد إلا مجالات محددة تكاد تقتصر على مجالات عقود التجارة⁴².

38 د. خليل إبراهيم محمد خليل، تكامل مناهج تنازع القوانين، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، العراق، جامعة الموصل، كلية الحقوق، 2012، ص 105.

39 د. محمد عبد الله محمد المؤيد، المرجع السابق، ص 39.

40 د. احمد عبد الكريم سلامة، نظرية العقد الدولي الطليق، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص 324 وما بعدها.

41 د. اشرف وفا محمد، المرجع السابق، ص (46 - 48).

42 كما يلاحظ أنه يوجد إلى جانب الاتفاقيات أو المعاهدات الدولية التي تتضمن قواعد مادية لتنظيم العلاقات الخاصة الدولية نوع آخر من الاتفاقيات أو المعاهدات، تستهدف توحيد قواعد تنازع القوانين في الدول المنضمة إلى هذه الاتفاقيات أو المعاهدات بخصوص مسائل معينة، كمعاهدة روما لعام 1980 الخاصة بالقانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية والتي حلت محلها لائحة روما لعام 2008 في الوقت الحاضر بين جماعة الدول الأوروبية مثلاً.

٢. القواعد المادية ذات المصدر الاتفاقي أو التعاهدي

هي تلك القواعد التي تم النص عليها في الاتفاقيات أو المعاهدات الدولية التي تعطي حلا مباشرا للمسائل تدخل في مجال سريانها والتي تتعلق بالعلاقات الخاصة الدولية⁴³، حيث ان هذه القواعد تؤدي إلى توحيد الحلول القانونية بين مختلف دول العالم، وذلك من خلال توحيد المعاملة بين الدول الموقعة على هذه الاتفاقيات أو المعاهدات الدولية بخصوص المسائل المتفق عليها، مما يقضي ذلك بدوره على النقد المتقدم بخصوص القواعد المادية ذات المصدر الوطني والمتعلق بعدم إمكانية توحيد القواعد المادية بين مختلف دول العالم نتيجة لانفراد مشرع كل دولة على حدة بوضع القواعد المادية والتي تتناسب مع مصلحة دولته فقط.

وعلى الرغم من هذه الأهمية للقواعد المادية الاتفاقية أو التعاهدية في مجال توحيد القواعد المادية الخاصة بالقانون الدولي الخاص ألا ان لهذه القواعد مجالات محددة ونطاق ضيق من حيث اقتصر نطاق تطبيقها على الأطراف المنضمة لهذه الاتفاقيات أو المعاهدات فقط هذا من ناحية، بالإضافة إلى إمكانية الاختلاف بين الدول الأطراف فيها ذاتها حول تفسير هذه الاتفاقيات أو المعاهدات من ناحية ثانية فضلا عن عدم إمكانية أحاطت هذه الاتفاقيات أو المعاهدات بكافة جزئيات المسائل محل التنظيم فيها.

٣. القواعد المادية لقانون التجارة الدولية (قانون التجار)

يتكون هذا القانون من مجموعة من القواعد المستقاة من مصادر متعددة والتي تقدم حولا مباشرة لمعاملات التجارة الدولية، حيث تتمثل هذه القواعد بنوعين أساسيين هما عادات وأعراف التجارة الدولية والمبادئ العامة للقانون⁴⁴.

ويرجع السبب الرئيسي في ظهور مثل هذه القواعد لدى أنصار قانون التجارة الدولية (قانون التجار) إلى ان تطبيق القواعد المستمدة من القوانين الوطنية بات امر لا يلائم مسائل التجارة الدولية ولو كانت هذه القواعد صادرة عن دول متقدمة، فهي لم تعد تناسب احتياجات التجارة الدولية⁴⁵.

بالنسبة لعادات التجارة الدولية فهي تمثل الممارسات العامة المتبعة في قطاع اقتصادي معين، ألا ان هذه العادات التجارية ليس لها طابع للإلزام، فهي مجرد قواعد اختيارية ولا تنطبق ألا إذا لم يوجد اتفاق بين الأطراف على خلافها بحسب أنصار قانون التجار أنفسهم، بينما القواعد العرفية التجارية تشكل قواعد قانونية بمعنى الكلمة، أي ان لها طابع الإلزام⁴⁶.

أما بالنسبة للمبادئ العامة للقانون فتعرف بانها: "القواعد التي لا تجد مصدرها في نظام قانوني وطني على وجه التحديد، ولكن تستخلص هذه المبادئ من المقارنة بين قوانين الدول الوطنية، كما تستخلص من نصوص المعاهدات الدولية ومن القرارات التي تصدر عن هيئات التحكيم الدولية". أي ان هذه المبادئ لا تشكل قواعد قانونية محددة بخلاف عادات وأعراف التجارة الدولية التي لها وجود حقيقي في القطاع التجاري والممارسة بواسطة التجار⁴⁷.

المطلب الثاني

⁴³ د. احمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 327.

⁴⁴ د. احمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 341 وما بعدها.

⁴⁵ Glodman, Frontières du droit et lex mercatoria, Archives philosophie du droit, 1964, p. 179; Kahn, L'essor du non-droit dans les relations commerciales internationales et le contrat sans loi, xxxv séminaire organisé à la Faculté de droit de Liège, Liège, 1977, p. 232.

⁴⁶ Goldman, La volonté des parties et le rôle de l'arbitre dans l'arbitrage international, Revue de l'arbitrage, 1981, p. 484.

⁴⁷ Emmanuel Gaillard, La distinction des principes généraux du droit et des usages du commerce international, Mélange Pierre Bellet, Librairie de la Cour de cassation, Paris, 1991, p. 204.

اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بالتصادم البحري

تمهيد وتقسيم:

لقد وجدت القواعد المادية أرضاً خصب لها في مجال الاتفاقيات الدولية منذ القرن الخامس عشر ولكنها تنامت أكثر بلجوء الحكومات إليها منذ بدايه القرن التاسع عشر، ساعيا وراء الحلول التي تعالج بها تباين تشريعاتها الوطنية البحتة أو التي نظمت بها قواعد القانون الدولي الخاص من منطلق فكرها المستمد من مناهجها الوطنية وحدها، واحتلت الاتفاقيات مكانها المتفوق من بين مصادر منهج القواعد المادية، وحظيت بأوفى قسط من التشجيع، ورأت غالبية الدول من ذلك ضرورة وجودها والانضمام إليها لا مناص منها ولا بديل عنها.

وأصبح من المسلم به ان القواعد المادية لا تكتسب أهمية كبرى على المستوى الدولي ما لم تتوج بالتوحيد القانوني، فهي الوسيلة الفضلى لمواكبة التطورات السريعة في الحياة الخاصة الدولية، وهي أقدر من غيرها من الوسائل، فهي ليست مجرد طريقة لحل تنازع القوانين، بل في الواقع هي تذهب إلى ابعد من ذلك، إذ من شأنها لو اشتركت فيها جميع الدول لأدى ذلك إلى توحيد الحلول بين النظم القانونية المختلفة في العالم ولهيئت جوا من الثقة والطمأنينة للعلاقات الخاصة الدولية. فالقواعد المادية التي تصوغها الاتفاقيات الدولية الجماعية تكون ذات إثر محمود ومتفوق بالنسبة للتوحيد القانوني، حيث ينعكس ذلك الأثر على القوانين الوطنية والقضاء الوطني⁴⁸.

وهذا التأثير على السياسة التشريعية الوطنية يمكن ان يصل أحيانا إلى إحلال القواعد الموحدة محل القوانين الوطنية لتطبق على هذه القواعد ذاتها على العلاقات الداخلية، كما هو الحال في اتفاقيات النقل الجوي مثلا.

ومن اهم الاتفاقيات الدولية تنظم موضوع المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري هي اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري.

تعد الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري من اقدم واهم الاتفاقيات الدولية للقانون الخاص التي تنظم مسائل المسؤولية المدنية الناجمة عن التصادم البحري في العالم والتي أنشئت بهدف إنهاء حالة عدم اليقين والشك التي تشوب مسألة تحديد القانون الذي يحكم التصادم البحري من الناحية المدنية ، إلا انه لا يمكن التسليم والافتراض انه بسن هذه الاتفاقية قد تم حل كل المسائل المتعلقة بتنازع القوانين بخصوص المسؤولية المدنية الناجمة عن التصادم البحري، فالتوحيد الدولي للقانون دائما يكون محدود إلى مدى معين ومسائل معينة ووجود الثغرات والفجوات في هذا القانون الموحد امر واقع، لذا يتم ملئ هذه الثغرات التي تعترى نظام القانون المادي الدولي الموحد عن طريق آليات تنازع القوانين التي تحدد القانون الوطني المختص بحكم مسائل المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري عند غياب النص القانوني الموحد الملائم.

فهذه الاتفاقية لم تقم بتوحيد إلا بعض القواعد المادية التي تتعلق بأحكام المسؤولية المدنية الناجمة عن التصادم البحري، إلا انه لا يزال يوجد العديد من المسائل التي لم تغطيها القواعد الدولية الموحدة في هذه الاتفاقية، فهذه المسائل ستحكم بالتأكيد بقواعد تنازع القوانين.

وللتعرف على أحكام هذه الاتفاقية لابد أولا من معرفة نطاق تطبيقها ثم نتطرق بعد ذلك إلى بيان اهم أحكامها.

⁴⁸ د. محمد عبدالله محمد المؤيد، المرجع السابق، ص 325 .

أولاً: نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري

لقد انضم لهذه الاتفاقية حوالي 62 دولة تقريباً لحد الآن بين دولة موقعة أو منضمة للاتفاقية وفقاً لسجل المنظمة البحرية الدولية (IMO).

تسري أحكام هذه الاتفاقية على التصادم البحري إذا كانت السفن المتصادمة على الأقل تابعة لدولة منضمة لهذه الاتفاقية وفقاً للمادة / 12 منها، وكذلك يمكن أن تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على حادث التصادم البحري المرفوع أمام محاكم دولة متعاقدة (منضمة للاتفاقية) حتى ولو كانت السفن المتصادمة تنتمي إلى دول غير منضمة لهذه الاتفاقية وفقاً للمادة / 13 منها⁴⁹. مما يعني ذلك أن اتفاقية بروكسل لعام 1910 تسري على كل حادث تصادم بحري بين منشأتين بحريتين إذا كانت أحدهما فقط تابعة لدولة منضمة لهذه الاتفاقية، أو كانت دولة قاضي النزاع منضمة لهذه الاتفاقية، أي أن هناك معياران لانطباق أحكام هذه الاتفاقية على التصادم البحري وهما: معيار علم السفينة ومعيار مكان التقاضي (محكمة دولة متعاقدة)، وليس جنسية الأشخاص الأطراف في النزاع.

ويبدو لنا أن السبب في توسيع مجال انطباق هذه الاتفاقية يعود إلى محاولة شمول أكبر قدر من حوادث التصادم البحري بأحكام هذه القواعد الاتفاقية الموحدة خصوصاً تلك الحوادث التي تتضمن طرفاً واحداً على الأقل منضم لأحكام هذه الاتفاقية، وذلك لغرض حماية مصالح الأشخاص ذوي العلاقة والتي تكون دولهم منضمة لهذه الاتفاقية.

وبناءً على ما تقدم فإن الأشخاص المشمولين بأحكام اتفاقية بروكسل لعام 1910 هم الأشخاص المرتبطون بالسفن المتصادمة المنضمة لهذه الاتفاقية من ملاك ومجهزين وربان وطواقم وركاب وأصحاب بضائع.

لكن السؤال الذي يثور هنا ماذا لو عرض النزاع الخاص بحادث التصادم البحري أمام قاضي دولة غير متعاقدة (غير منضمة للاتفاقية) وكانت السفن المتصادمة (أطراف النزاع) تحمل أعلام دول منضمة للاتفاقية، فهل سيطبق قاضي النزاع في هذه الحالة أحكام اتفاقية بروكسل لعام 1910 على هذا النزاع؟

في هذه الحالة لا يمكن لقاضي النزاع تطبيق قواعد هذه الاتفاقية بصورة مباشرة على النزاع المعروض أمامه، وذلك لأن دولة قاضي النزاع غير منضمة لهذه الاتفاقية، وبالنتيجة فإن هذه القواعد المادية الاتفاقية غير ملزمة لقاضي النزاع، لأنها لا تمثل جزءاً من قانون القاضي الشخصي الواجب التطبيق بالأولوية على قواعد تنازع القوانين الوطنية، وعليه فإن قاضي النزاع سيرجع لقواعده الوطنية الخاصة بتنازع القوانين لتحديد القانون الواجب التطبيق على هذا النزاع، فإذا كان هذا القانون الأخير يشير إلى تطبيق قانون إحدى الدول المنضمة لهذه الاتفاقية فعندها سيطبق قاضي النزاع قواعد هذه الاتفاقية على هذا النزاع باعتبار أن هذه القواعد تمثل جزءاً من القانون الواجب التطبيق على النزاع وفقاً لمبدأ الإسناد الإجمالي، أي بمعنى أن تطبيق نصوص هذه الاتفاقية سيكون وفقاً لمنهج تنازع القوانين وليس وفقاً للمنهج المادي المباشر⁵⁰.

ومن أجل تلافي مثل هذه الحالات ندعو دول العالم إلى الانضمام إلى هذه الاتفاقية، وذلك لتوحيد بعض القواعد المادية الدولية الخاصة بالتصادم البحري بين مختلف النظم القانونية في العالم.

ثانياً: أهم أحكام اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري (القواعد المادية الاتفاقية)

⁴⁹ د. اشرف وفا محمد، المرجع السابق، ص 57.

⁵⁰ د. اشرف وفا محمد، المرجع السابق، ص 58.

وفقا لما تقدم فإذا حدث تصادم بحري بين منشأتين بحريتين وبالشروط سالفة الذكر والمنصوص عليها في اتفاقية بروكسل لعام 1910، فعندها تنطبق قواعد هذه الاتفاقية على المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري، لكن هذه القواعد المادية الاتفاقية واجبة التطبيق سوف تختلف باختلاف سبب التصادم، وعليه لابد من التمييز في ظل أحكام هذه الاتفاقية بين القواعد المادية الواجبة التطبيق على المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري الذي يقع بدون خطأ والتصادم البحري الذي يقع بخطأ من إحدى السفن.

1. القواعد المادية الواجبة التطبيق على المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري بدون وقوع خطأ من إحدى السفن.

يكون التصادم البحري في هذه الحالة على صورتين:

الصورة الأولى: والتي تقع بسبب القوة القاهرة أو الحادث العرضي ويدعى مثل هذا النوع من التصادم (بالتصادم القهري أو العرضي)، غير أن اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري لم تبين المقصود بالقوة القاهرة أو الحادث العرضي، وبالتالي يجب الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني في القانون الواجب التطبيق بموجب قواعد تنازع القوانين لتحديد المقصود بالقوة القاهرة، حيث يقصد بها في معظم التشريعات المقارنة بأنها قوة خارجة عن إرادة الإنسان لا يمكن توقعها أو يستحيل دفعها فتسبب في حدوث الضرر⁵¹.

وعليه يجب توافر شرطين في الحادث الذي يخرج عن نطاق المسؤولية الشخصية للإنسان حتى يعد هذا الحادث قاهرا، وهما عدم إمكانية التوقع والثاني استحالة الدفع. وبالتالي إذا لم يتوفر أحد هذين الشرطين في حادث التصادم فإنه لا يعد قاهرا وعندها لا يمكن التمسك بوجود القوة القاهرة لدفع المسؤولية التقصيرية، كما لو حصل الحادث بسبب يمكن توقعه مثل هبوب رياح قوية أعلنت عنها الأرصاد الجوية مثلا.

وللقوة القاهرة أشكال متعددة منها، الرياح العاتية والأعاصير الشديدة وهيجان البحر واضطرابه والضباب والظلمة الشديدة، أو بسبب ظروف ملاحية خاصة كالحروب أو بسبب تصادم سفينتين بحريتين بسبب خطأ سفينة ثالثة وغيرها⁵².

أما الحادث العرضي وهو الحادث الذي يقع بدون خطأ من أي طرف على الرغم من اتخاذ كافة الاحتياطات الضرورية لمنع وقوعه، إذ يحدث نتيجة للصدفة دون إمكانية نسبته إلى طرف معين والذي يعود في الغالب إلى عوامل داخلية في السفينة كالخلل المفاجئ في معداتها⁵³.

الصورة الثانية: للتصادم بدون خطأ التصادم المشكوك في سببه أو المشتبه في سببه (السبب المجهول) وتظهر هذه الصورة عندما لا يمكن تمييز سبب وقوع التصادم البحري فيما إذا كان سببه القوة القاهرة أو خطأ من إحدى السفن البحرية، أو كان يرجع إلى صعوبة معرفة المتسبب في الحادث من قائدي السفينتين المتصادمتين على وجه الدقة⁵⁴.

⁵¹ د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، ط 3، 1998، ص 994 وما بعدها.

⁵² د. منصور عبد الرحمن محمد المرزوقي، التصادم البحري، دراسة مقارنة بين قانون دولة الإمارات العربية المتحدة وقانون جمهورية مصر العربية ومعاهدة بروكسل، رسالة ماجستير، جامعة الإمارات العربية المتحدة، كلية القانون، 2019، ص 14-15.

⁵³ سوداني لينة، نوري الضاوية، المرجع السابق 17.

⁵⁴ د. طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص 221.

أي فيما إذا كان الحادث يرجع سببه إلى القوة القاهرة أو خطأ أحد الطرفين أو الخطأ المشترك لهما، فهناك شك قوي في تعيين سببه بصورة أكيدة، أي تعذر تحديد الطرف المخطئ في الحادث أو لم تثبت المسؤولية على أي طرف من الأطراف في الحادث⁵⁵.

وحكم المسؤولية الناجمة عن هذا النوع من التصادم الحاصل سواء بسبب الحادث العرضي أو القوة القاهرة أو السبب المشكوك فيه أو المجهول واحد، وهو أن يتحمل كل طرف في التصادم البحري مقدار الضرر الذي أصابه وفقاً للمادة 21 من اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري سواء كانت المنشأتان المتصادمتان راسيتين أو كانت أحدهما راسية أثناء وقوع التصادم⁵⁶، حيث بات هذا الحكم قاعدة دولية عامة بعد التوقيع على هذه الاتفاقية، فقبل ذلك كان الفقه منقسم بين إمكانية إعفاء السفن المارة من المسؤولية وتحمل السفن الراسية كل الخسائر الناجمة عن اصطدامها بالسفن المارة وبين افتراض الخطأ من جانب السفن المارة حتى تم حسم هذا الأمر بالتوقيع على اتفاقية بروكسل لعام 1910⁵⁷.

2. القواعد المادية الواجبة التطبيق على المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري الحاصل بسبب وقوع خطأ

يكون التصادم البحري في هذه الحالة على صورتين:

الصورة الأولى: المسؤولية التقصيرية الناجمة عن وقوع خطأ من إحدى السفن في التصادم البحري، وهذا هو المبدأ القانوني العام لقيام أي نوع من المسؤولية، وقد أخذت به اتفاقية بروكسل لعام 1910 في المادة 3 / منها والتي تنص على أنه: "إذا كان التصادم ناجماً عن خطأ إحدى السفن فإن المسؤولية عن تعويض الأضرار تقع على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ".

ولكن ما المقصود بخطأ السفينة؟ فهل السفينة شخص له إرادة حتى تخطئ؟ الحقيقة أن السفينة تعد شيء بدون إرادة، وبالتالي لا يمكن نسبة الخطأ إليها، فهي لا تتمتع بالشخصية القانونية كالشركات مثلاً، بل هي منقول ذا قيمة اقتصادية، وعليه ما المقصود بخطأ السفينة، هل هو الخطأ الذي يصدر عن مالك أو مجهز السفينة أو أحد تابعيهم من الربابيين البحريين أو أحد أفراد طاقم السفينة؟⁵⁸ فهؤلاء الأشخاص هم المدينون بالمسؤولية⁵⁹.

ويظهر خطأ المجهز على شكل تقصير في تجهيز أو صيانة السفينة قبل الإبحار⁶⁰، بينما يظهر خطأ الربان أو أحد أفراد طاقم السفينة على شكلين: **فالشكل الأول** يظهر من خلال مخالفة القواعد الدولية أو المحلية الخاصة بمنع التصادم في

⁵⁵ د. فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خضير بسكرة، العدد 12، ص 174.

⁵⁶ تنص على أنه: "١- إذا كان التصادم عرضياً، أو إذا كان ناجماً عن قوة القاهرة، أو إذا كان سبب التصادم غير واضح ومحل شك، فإن الأضرار يتحملها من تكدها. - 2 - يطبق هذا الحكم حتى وإن كانت السفينة أو أي من السفن كانت راسية (مربوطة) وقت وقوع الحادث". وما هذا الحكم ألا مجرد تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية التي تعفي المدين من المسؤولية، وقد أخذت بهذا الحكم أغلب التشريعات المقارنة.

⁵⁷ د. جمال بن عصمان المرجع السابق، ص 68.

⁵⁸ من ذلك الحكم الصادر عن محكمة نانت في 26 / 10 / 1963 بالقول " بأنه لا توجد قرينة ضد السفينة التي لم تقم بإضاءة أنوارها وإنما هناك خطأ ثابت ضد طاقم هذه السفينة " نقلاً عن: د. طالب محمد كريم، المرجع السابق 226.

⁵⁹ فالمدين بالمسؤولية قد يكون مالك السفينة أو المجهز أو المؤجر للسفينة وقت التصادم أو المستأجر في حالة التأجير، أي أن المدين بالمسؤولية هو الشخص الذي يكون له حق الإدارة الملاحية للسفينة وقت التصادم. نقلاً عن: د. طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص 225.

⁶⁰ د. فراح عز الدين، المرجع السابق، ص 174.

البحار، ومنها قواعد منع التصادم البحري الدولية لعام 1972، حيث تنص المادة الأولى منها على انطباقها على جميع السفن في أعالي البحار وفي جميع المياه المتصلة بها والصالحة للملاحة البحرية، وتتمثل هذه القواعد في تنظيم: "قواعد السير والمناورات والقواعد الخاصة بالأنوار، والقواعد الخاصة بالعلامات أو بالأشكال، والقواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والصوتية"⁶¹، **والشكل الثاني** يتمثل من خلال الإهمال والتقصير في اتخاذ الاحتياطات الضرورية واللازمة في الظروف الاستثنائية من القيام بعمل أو الامتناع عن عمل بخلاف ما تمليه خبرة واحتياط البحار المتوسط العناية⁶².

والخطأ المطلوب لقيام المسؤولية التقصيرية عن حادث التصادم البحري وفقا للمادة 3 من اتفاقية بروكسل لعام 1910 هو خطأ واجب الأثبات وليس خطأ مفترض، وهذا ما أكدته الفقرة الثانية من المادة 6 \ من ذات الاتفاقية والتي تنص على انه: " تلغى جميع الافتراضات القانونية المسبقة لوجود خطأ فيما يتعلق بالمسؤولية عن التصادم". بمعنى ان الخطأ لا يفترض في المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري، ويترتب على المدعي بهذه المسؤولية أثبات خطأ مالك أو مجهز السفينة أو خطأ رباب أو أفراد طاقم السفينة التي تسببت في وقوع التصادم، وعليه من شأن ذلك استبعاد العمل بالقرائن القانونية التي عمل القضاء على الأخذ بها، كافتراض خطأ السفينة البخارية عن اصطدامها بسفينة شراعية، أو افتراض خطأ السفينة المارة عند اصطدامها بسفينة أخرى راسية أو منشأة بحرية عائمة غير مخصصة للملاحة في البحر⁶³.

وهذا بخلاف القواعد العامة في القانون المدني في معظم التشريعات المقارنة إذ ان مسؤولية حارس الشيء مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض، كما في المادة 231 من القانون المدني العراقي، والتي تنص على انه: " كل من كان تحت تصرفه الآن ميكانيكية أو أشياء أخرى تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها يكون مسؤول عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت انه اتخذ الحيط الكافية لمنع وقوع هذا الضرر، هذا مع عدم الأخلال فيما يرد في ذلك من أحكام خاصة."

وعليه لو كان القانون الواجب التطبيق على حادث التصادم البحري هو القانون العراقي، فإن خطأ مجهز السفينة أو ربانها في هذه الحالة سيكون خطأ مفترضا قابل لإثبات العكس يمكن نفيه بأثبات السبب الأجنبي فقط.

وأخيرا يجوز أثبات هذا الخطأ بكافة وسائل الأثبات، لان واقعة التصادم البحري واقعة مادية يجوز أثباتها بكافة وسائل الأثبات، ومن تلك الوسائل مثلا اللجوء إلى التقرير البحري ودقتر يومية السفينة الخ⁶⁴.

الصورة الثانية: المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري بسبب وقوع خطأ مشترك بين السفن المتصادمة.

ويحصل هذا النوع من التصادم نتيجة لوقوع خطأ مشترك بين سفينتين بحريتين أو أكثر، فاذا ثبت ان التصادم البحري قد وقع نتيجة لمساهمة أكثر من سفينة فيه كان الخطأ مشتركا بين هذه السفن، وهنا تقدر المسؤولية التقصيرية على كل سفينة من السفن المتصادمة بقدر نسبة جسامه الخطأ الذي وقع منها تطبيقا لقاعدة النسبية واقتسام الخسائر. وفي حالة عدم

⁶¹ للمزيد من التفاصيل عن تلك القواعد راجع: د. طالب محمد كريم، المرجع السابق 226-234.

⁶² د. محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 609.

⁶³ د. طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص 222.

⁶⁴ د. حسن حرب اللصاصة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني دراسة مقارنة، دار الخليج، عمان، 2015، ص 105.

التمكن من تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة من السفن المتصادمة لأي سبب كان عندها توزع المسؤولية بالتساوي بين السفن المتصادمة، وهذا ما يعرف بمبدأ توزيع المسؤولية⁶⁵.

وقد أخذت بذلك اتفاقية بروكسل لعام 1910 في المادة / 4 / 1 منها والتي تنص على أنه: " إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة الأخطاء التي ارتكبتها على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة أو ظهر أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسؤولية بالتساوي". وهذه المادة ما هي إلا تطبيق للمبادئ العامة في القانون المدني بخصوص توزيع المسؤولية⁶⁶.

وبذلك تكون اتفاقية بروكسل لعام 1910 قد حسمت الجدل وتعدد الآراء الذي كان سائد قبل توقيع هذه الاتفاقية حول مسألة توزيع المسؤولية بين اتجاه يرفض مسألة التعويض في حالة وقوع خطأ مشترك وأنه على كل سفينة تتحمل لوحدها الخسارة، واتجاه آخر يناهز بتطبيق قاعده النسبية وتوزيع الخسائر بقدر نسبة الخطأ المرتكب من قبل كل سفينة من السفن المتصادمة.

وبذلك تكون اتفاقية بروكسل لعام 1910 قد أعطت حلاً متكاملًا يجمع بين الاتجاهين السابقين لتجعل أحدهما الأصل والآخر الاستثناء، فالأصل هو تطبيق قاعدة النسبية أي أن تكون كل سفينة مسؤولة عن التصادم بقدر نسبة الخطأ الذي ارتكبته، والاستثناء هو توزيع المسؤولية بالتساوي بينهما عند عدم إمكانية تحديد هذه النسبة على وجه الدقة⁶⁷.

كما قامت هذه الاتفاقية بافتراض التضامن في المسؤولية عند تعويض الغير في حالة الأضرار البدنية الجسمانية فقط دون الأضرار المادية وفقاً للفقرة الثالثة والرابعة من المادة الرابعة من هذه الاتفاقية بخلاف القواعد العامة التي تقتضي التضامن في المسؤولية عن الخطأ سواء كانت الأضرار بدنية أو مادية⁶⁸.

الخاتمة

النتائج والتوصيات

بعد أن قمنا ببيان مفهوم التصادم البحري وأهم القواعد المادية الاتفاقية الدولية الواجبة التطبيق على المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري، فقد توصلنا من خلال بحثنا هذا إلى عدد من النتائج والتوصيات.

أولاً: النتائج

⁶⁵ د. هاني دويدار، الموجز في القانون البحري، دار الجامعة، الإسكندرية، دون سنة طبع، ص 323.

⁶⁶ د. أحمد حسني، المرجع السابق، ص 48.

⁶⁷ د. جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص 58 وما بعدها.

⁶⁸ د. فهد الحقباني، المرجع السابق، ص (28-29).

1. لا يوجد تعريف موحد للتصادم البحري على مستوى الفقه والتشريعات الوطنية والدولية، مما ينعكس ذلك سلباً على مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق من ناحية، وكذلك القانون المختص بحكم النزاع وفقاً للقانون الواجب التطبيق من ناحية ثانية .
2. على الرغم من توافر شروط التصادم البحري في بعض حالات التصادم ألا إنها مع ذلك لا تخضع للقواعد المادية الاتفاقية الدولية، كالسفن الحربية أو السفن المملوكة للدولة والمخصصة للمنفعة العامة.
3. من أهم شروط انطباق القواعد المادية الاتفاقية الدولية على المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري أن يكون الضرر ناشئاً عن التزام غير تعاقدى، أي ألا يوجد هناك عقد سابق بين المنشأتين المتصادمتين.
4. تعد اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد أحكام التصادم البحري من أهم القواعد المادية الاتفاقية الدولية التي تحكم المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري، والتي تؤدي إلى توحيد الحلول القانونية في مختلف النظم القانونية حول العالم فيما لو انضمت إلى هذه الاتفاقية جميع دول العالم.
5. ومع ذلك تبقى القواعد المادية الاتفاقية الدولية في اتفاقية بروكسل لعام 1910 محدودة النطاق والتطبيق بسبب عدم انضمام عدد من دول العالم لها، وكذلك بسبب الاختلاف في تفسير نصوص هذه الاتفاقية في بعض الأحيان بين الدول المنضمة إلى هذه الاتفاقية، بالإضافة إلى عدم إمكانية أحاطتها بجميع جزئيات المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري الأمر الذي يتطلب الرجوع إلى التشريعات الوطنية المختلفة في ذلك، ومن ذلك مثلاً تحديد المقصود بالقوة القاهرة أو الحادث العرضي المذكورين في نصوص هذه الاتفاقية .
6. تنقسم الأحكام المنطبقة عن المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري في اتفاقية بروكسل لعام 1910 بحسب سبب التصادم إلى نوعين رئيسيين: هما التصادم البحري بدون وقوع خطأ والتصادم البحري الذي يقع بخطأ من إحدى السفن.
7. لقد جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري بمبدأ جديد في أحكام المسؤولية التقصيرية ألا وهو وجوب إثبات الخطأ من جانب المدعي، بينما الأصل في المسؤولية التقصيرية الناجمة عن حراسة الأشياء في القانون المدني في التشريعات الوطنية المقارنة قيامها على أساس الخطأ المفترض .
8. ومن القواعد المادية الاتفاقية الدولية المهمة التي جاءت بها اتفاقية بروكسل لعام 1910 والتي حسمت جدلاً طويلاً حول مسألة توزيع المسؤولية في حالة الخطأ المشترك بين السفن المتصادمة، إذ أعطت هذه الاتفاقية حلاً متكاملًا يجمع بين قاعدة النسبية في توزيع الخسائر وقاعدة توزيع المسؤولية بالتساوي عند عدم إمكانية تحديد هذه النسبة على وجه الدقة .

ثانياً: التوصيات

1. ندعو المشرع الدولي إلى تعديل تعريف التصادم البحري الوارد في اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري، ليشمل جميع حالات التصادم البحري عندما يكون في ذلك التصادم طرفاً واحداً على الأقل سفينة بحرية، وكالاتي: "التصادم البحري هو كل تصادم يحدث بين سفينة واحدة على الأقل ومركب للملاحة الداخلية، أو أي جسم عائِم غير مقيد بمرسى ثابت، أو أي جسم ثابت في الأملاك العمومية البحرية وبغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم."

2. ندعو المشرع العراقي خصوصاً ودول العالم عموماً الغير منضمة بعد إلى اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتنظيم أحكام التصادم البحري إلى الانضمام إليها لما لهذه الاتفاقية من إثر بالغ في توحيد القواعد المادية الاتفاقية الدولية بخصوص المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص.
3. ندعو المشرع الدولي إلى زيادة عدد القواعد المادية الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري، من خلال إضافة قواعد قانونية جديدة إلى اتفاقية بروكسل لعام 1910 تتلاءم مع التطور الحاصل في مجال النقل البحري، بهدف توسيع نطاق التوحيد القانوني الدولي المنشود في مجال التصادم البحري، الذي يؤدي بدوره إلى توحيد الأحكام القضائية على مستوى العالم في مجال قضايا حوادث التصادم البحري، وتقليل حالات اللجوء إلى قواعد تنازع القوانين في التشريعات الوطنية المختلفة قدر الإمكان.
4. ندعو المشرع العراقي إلى الإسراع في سن القانون البحري العراقي، لما لهذا القانون من أهمية كبيرة في تنظيم القواعد المتعلقة بالملاحة البحرية.

المراجع

أولاً: المراجع العربية

1. د. حسن حرب اللصاصة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني - دراسة مقارنة، دار الخليج، عمان، ط ١، 2015.
2. د. سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ط ٤.
3. د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
4. د. احمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنه نشر.
5. د. احمد سعيد شعلة، قضاء النقض في المواد التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
6. د. أيمن الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، القاهرة، 2013.
7. د. جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري في القانون الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، للعام الدراسي 2008-2009 الجزائر، ص 11.
8. د. طالب محمد كريم، عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، للعام 2014.
9. د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ط ١، 2009.
10. د. عايض بن مقبول حمود القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة، العوار البحري، في الفقه الإسلامي، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض - السعودية، 2012.

11. د. عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، ط 3، 1998.
12. د. علاء عمر محمد، الدعوى المدنية في التصادم البحري، دراسة تحليلية مقارنة، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، العراق، المجلد 18، العدد 01، 2010.
13. د. فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خضير بسكرة، العدد 12.
14. د. فهد الحقباني، التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي، مجلة القانون الاقتصاد، المجلد 98، العدد 01، أبريل 2025، جامعة القاهرة، كلية الحقوق.
15. د. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
16. د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
17. د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 1، لبنان.
18. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، للعام 2000.
19. د. هاني دويدار، الموجز في القانون البحري، دار الجامعة، الإسكندرية، دون سنة نشر .
20. سوداني لينة ونواري الضاوية، المسؤولية المترتبة على التصادم البحري، رسالة ماجستير، قاصدي مرباح - ورقلة - كلية الحقوق والعلوم السياسية، للعام الدراسي 2017 - 2018.
21. د. هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث البحرية، والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط 1، 2002.
22. مخاشف مصطفى، تنازع القوانين بشأن التصادم البحري، دراسة مقارنة، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 11، العدد 1، للعام 2022.

ثانيا : المراجع الأجنبية

1. Richard Lowndes and George Rudolf, The law of Maritime Collision.
2. Emmanuel Gaillard, La distinction des principes généraux du droit et des usages du commerce international, Mélanges Pierre Bellet, Librairie de la Cour de cassation, Paris, 1991.
3. Glodman, Frontières du droit et lex mercatoria, Archives philosophie du droit, 1964.

4. Goldman, La volonté des parties et le rôle de l'arbitre dans l'arbitrage international, Revue de l'arbitrage, 1981.
5. Kahn, L'essor du non- droit dans les relations commerciales internationales et le contrat sans loi, xxxe séminaire organisé à la Faculté de droit de Liège, Liège, 1977.
6. Servat , De la responsabilité en matière d'abordage maritime, Thèse Doctorat Toulouse, 1935.