

4-2019

التصادم البحري (دراسة مقارنة بين قانون دولة الامارات العربية المتحدة وقانون جمهورية مصر العربية ومعاهدة بروكسل)

منصور عبد الرحمن محمد المرزوقي

Follow this and additional works at: https://scholarworks.uaeu.ac.ae/private_law_theses



Part of the [Law Commons](#)

Recommended Citation

محمد المرزوقي, منصور عبد الرحمن, "التصادم البحري (دراسة مقارنة بين قانون دولة الامارات العربية المتحدة وقانون جمهورية مصر العربية ومعاهدة بروكسل 2019)". *Private Law Theses*. 23.

https://scholarworks.uaeu.ac.ae/private_law_theses/23

This Thesis is brought to you for free and open access by the Private Law at Scholarworks@UAEU. It has been accepted for inclusion in Private Law Theses by an authorized administrator of Scholarworks@UAEU. For more information, please contact fadl.musa@uaeu.ac.ae.

جامعة الإمارات العربية المتحدة

كلية القانون

قسم القانون الخاص

التصادم البحري

(دراسة مقارنة بين قانون دولة الامارات العربية المتحدة وقانون جمهورية
مصر العربية ومعاهدة بروكسل)

منصور عبد الرحمن محمد المرزوقي

أطروحة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص

إشراف د. احمد الضليع الزعابي

أبريل 2019

إقرار اصالة الأطروحة

أنا منصور عبد الرحمن محمد المرزوقي، الموقع أدناه، طالب دراسات عليا في جامعة الإمارات العربية المتحدة ومقدم الأطروحة الجامعية بعنوان "التصادم البحري (دراسة مقارنة بين قانون دولة الامارات العربية المتحدة وقانون جمهورية مصر العربية ومعاهدة بروكسل)"، أقر رسمياً بأن هذه الأطروحة هي العمل البحثي الأصلي الذي قمت بإعداده تحت إشراف د. احمد الضليع الزعابي، أستاذ مشارك في كلية القانون. وأقر أيضاً بأن هذه الأطروحة لم تقدم من قبل لنيل درجة علمية مماثلة من أي جامعة أخرى، علماً بأن كل المصادر العلمية التي استعنت بها في هذا البحث قد تم توثيقها والاستشهاد بها بالطريقة المتفق عليها. وأقر أيضاً بعدم وجود أي تعارض محتمل مع مصالح المؤسسة التي أعمل فيها بما يتعلق بإجراء البحث وجمع البيانات والتأليف وعرض نتائج و/أو نشر هذه الأطروحة.

التاريخ: 2019-6-24

توقيع الطالب: 

حقوق النشر © 2019 منصور عبد الرحمن محمد المرزوقي
حقوق النشر محفوظة

إجازة أطروحة الماجستير

أجيزت أطروحة الماجستير من قبل أعضاء لجنة المناقشة المشار إليهم أدناه:

(1) المشرف (رئيس اللجنة): د/ أحمد محمد الزعابي

الدرجة: أستاذ مشارك

قسم القانون الخاص

كلية القانون – جامعة الإمارات العربية المتحدة

التوقيع:  التاريخ: ٢٠١٩/٤/١٦

(2) عضو داخلي: د/ محمد أبو العثم النصور

الدرجة: أستاذ مشارك

قسم: القانون العام

كلية: القانون – جامعة الإمارات العربية المتحدة

التوقيع:  التاريخ: ٢٠١٩/٤/١٦

(3) عضو خارجي : أ.د/ مراد المواجدة

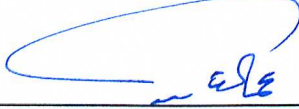
الدرجة: أستاذ

أكاديمية شرطة دبي


التوقيع:  التاريخ: ٢٠١٩/٤/١٦

اعتمدت الأطروحة من قبل:

(1) عميد كلية القانون: الأستاذ الدكتور / محمد حسن علي محمد

التوقيع:  التاريخ: ٢٠١٩/٦/١٣

(2) عميد كلية الدراسات العليا بالإنابة الدكتور / علي المرزوقي

التوقيع:  التاريخ: 4/7/2019

النسخة رقم 6 من 6

حقوق النشر © 2019 منصور عبد الرحمن محمد المرزوقي
حقوق النشر محفوظة

الملخص

ان أهمية التصادم البحري خاصة من ضمن مخاطر الملاحة البحرية، وذلك لكثرة السفن التي تشق البحار، والسرعة الزائدة التي تسير بها، وشروط التصادم البحري الذي عالجها القانون الاماراتي ان التصادم بين سفينتين بحريتين او سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية وبالإضافة ان يكون التصادم البحري بين منشأتين عائمتين، ولقد عالجت معظم التشريعات الحديثة التصادم البحري في قوانينها وفقا للمعاهدات الدولية في هذا الشأن بغرض تحديد المسؤولية والطرف المتسبب في التصادم، ولقد اخذ قانون دولة الامارات العربية بالتصادم بسبب القوة القاهرة يعني تحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر، حيث نصت عليه المادة رقم 1\319 من القانون التجاري البحري الاماراتي وجاء في نص المادة الثانية – الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل، وكذلك الحال في قيام الشك حول أسباب التصادم وكما اخذ بالتصادم بطريق الخطأ، اما نتيجة لخطأ احدى السفن او نتيجة خطأ مشترك، ولقد تناول القانون الاتحادي الاماراتي الاختصاص وذلك على النحو الوارد في المادة 325 ومتى يقوم التصادم في مثل هذه الدعاوي في المادة 326، القواعد الدولية لمنع المصادمات في البحار، سواء التي تتعلق بالأنوار والعلامات والاشارات الصوتية والضوئية بالإضافة الى قاعدة السير على اليمين، ان مسؤولية الناقل البحري تسري ان يكون هناك عقد لنقل هذه البضاعة سواء عن طريق الملاحة الساحلية او بعقد النقل، ودور التأمين البحري الذي يدور حول السفينة وهو الدعامة الأساسية لممارسته النقل البحري، ان القضاء يحقق أساسا مصالح خاصة للخصوم عن طريق اصلاح نتائج مخالفة القاعدة القانونية سواء للمطالبة الجنائية او المدنية، وأخيرا نصل الى الفرض الأساسي من التأمين البحري وهو الوفاء بالمطالبات، والخاتمة والنتائج والتوصيات.

كلمات البحث الرئيسية: الحوادث البحرية، القوة القاهرة، منشأة بحرية، السفينة، الاصطدامات البحرية، القواعد العامة، القانون الدولي، الناقل البحري، البضاعة، التأمين البحري، الخطر.

العنوان والملخص باللغة الإنجليزية

Sea Collision

(A comparative study between the law of the United Arab Emirates and the law of the Arab Republic of Egypt and the Brussels Treaty)

Abstract

The importance of maritime collision is particularly among the risks of maritime navigation, because of the large number of vessels that crosses the sea with a high speed. The condition of maritime collision that UAE law has dealt with, is that the collision between two naval vessels, a naval vessel and an inland navigation boat, in addition to a maritime collision between two floating vessels. Most modern maritime law has dealt with maritime conflict in their laws in accordance with international treaties in this regard with a view to determining liability and the party causing the collision. The law of the United Arab Emirates has took the collision because of the force majeure, as well as the suspicion of the causes of the collision and the accidentally collision either by one ship or the cause is from both parties. Federal law dealt with jurisdiction, as provided in article 325 and when such cases were dealt with in article 326, international rules to prevent the collisions in the sea, whether related to lights, signs and signals of sound, and optical as well as the base of the traffic on the right.

The liability of the maritime carrier means that there shall be a contract for the carriage of such goods either by coastal navigation or by the contract of carriage, and the role of marine insurance, which revolves around the ship and is the mainstay of its maritime transport practice. The judiciary essentially achieves special interests for the adversaries by reforming the results of the violation of the legal rule, whether for criminal or civil prosecution. Finally, this research arrive at the basic premise of maritime insurance, namely the fulfillment of claims, conclusion, findings and recommendations.

Keywords: Marine accidents, force majeure, marine establishment, ship, marine collisions, general rules, international law, sea carrier, cargo, marine insurance, danger.

شكر وتقدير

أود أن أتقدم بجزيل الشكر والتقدير والعرفان إلى الأساتذة الأفاضل والاداريين في جامعة الامارات العربية المتحدة الذين لم ييخلوا بتقديم التوجيه والنصيحة، ودعم كبير خلال دراستي في برنامج الماجستير.

واشكر مشرف الرسالة د. احمد الضليع الزعابي على ارشادي ومساعدتي في انجاز هذه الدراسة، كذلك اشكر كل زملائي في برنامج الماجستير في القانون الخاص الذين كانوا خير معين في رحلة الدراسة،، واهدي لهم ثمرة جهدي في برنامج الماجستير.

الإهداء

أهدي الرسالة إلى أبي رحمه الله وامي الغالية وزوجتي العزيزة وابنائي وأشقائي وإلى أرواح
شهداء الوطن.

قائمة المحتويات

i.....	العنوان
ii.....	إقرار اصالة الأطروحة
iii.....	حقوق الملكية والنشر
iv.....	إجازة أطروحة الماجستير
vi.....	الملخص
vii.....	العنوان والملخص باللغة الإنجليزية
viii.....	شكر وتقدير
ix.....	الإهداء
x.....	قائمة المحتويات
1.....	المقدمة
5.....	الفصل الأول: احكام التصادم البحري
6.....	المبحث الأول: شروط التصادم البحري
7.....	المطلب الأول: الحوادث البحرية التي تعد تصادما بحريا
8.....	الفرع الأول: أن يكون التصادم بين سفينتين بحريتين أو سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية
9.....	الفرع الثاني: أن يكون التصادم البحري بين منشأتين عامتين
9.....	المطلب الثاني: أنواع التصادم البحري
10.....	الفرع الاول: التصادم بسبب خطأ إحدى السفينتين
12.....	الفرع الثاني: التصادم بسبب الخطأ المشترك
14.....	الفرع الثالث: التصادم بسبب القوة القاهرة أو قام شك حول أسبابه
16.....	المبحث الثاني: القواعد الدولية لتفادي المصادمات في البحار
19.....	المطلب الاول: القواعد المتعلقة بالإشارات الصوتية والانوار والعلامات
19.....	الفرع الاول: الإشارات الصوتية
21.....	الفرع الثاني: الانوار والعلامات
22.....	المطلب الثاني: القواعد العامة للسير والمناورة
23.....	الفرع الاول: المناورات اثناء الرؤية المحدودة

24	الفرع الثاني: قاعدة السير على اليمين
25	الفصل الثاني: المسؤولية المترتبة على التصادم البحري في القانون الدولي
26	المبحث الأول: المسؤولية ودلالاتها القانونية
31	المطلب الأول: نطاق المسؤولية للناقل البحري
31	الفرع الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري
34	المطلب الثاني: عقود التأمين البحري
35	الفرع الأول: عموميات حول التأمين البحري
36	الفرع الثاني: الخطر في عقد التأمين
42	الفرع الثالث: المصلحة في التأمين
43	المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
43	المطلب الأول: المسؤولية الجنائية
48	الفرع الأول: الجرائم التي تقع من الربان
54	الفرع الثاني: الاختصاص الجنائي
55	الفرع الثالث: الدعوة الجنائية في منازعات التصادم البحري
56	المطلب الثاني: المسؤولية المدنية
58	الفرع الأول: قواعد الاختصاص المدني في التصادم البحري
61	الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية
67	الفرع الثالث: تقادم دعوى المسؤولية
70	الخاتمة
73	قائمة المصادر والمراجع

المقدمة

لقد حظي النقل البحري بأهمية بالغة على مر العصور اذ انه أداة الربط بين الدول، ويعتبر من اهم الدعائم الاقتصادية التي تعود على الدولة بأرباح جراء الاستثمار المباشر وغير المباشر، ويأخذ النقل البحري موقع الصدارة في عمليات الصادرات والواردات بين شتى دول العالم وذلك بواسطة السفينة.

وان السفن تتعرض للحوادث البحرية عند قيامها بالرحلة البحرية ولذلك تحتاج الى قانون خاص يقوم بتنظيم هذه الحوادث وذلك نظرا لأهميتها وان المشرع تدخل بوضع قواعد خاصة بها، ولقد كان التصادم البحري حادثا عاديا في عصر السفن الشراعية، ولكن التقدم في بناء السفن - على النحو الذي نشاهده اليوم - جعل من هذا الحادث كارثة لخطورة نتائجه.¹

أسباب اختيار الموضوع

ان النقل البحري اصبح من اهم طرق النقل في دولة الامارات ودول العالم، حيث ان النقل البحري يحمل وينقل (90%) من تجارة العالم حيث تتجاوز عوائد النقل البحري الـ 500 مليار دولار لذا أطلق على النقل البحري بـ "شريان الاقتصاد العالمي"،² ويتضح ذلك من تعدد وكثرة الموانئ التي تقوم بعمليات النقل والشحن الملاحي، ولما كان النقل البحري قد تسبب في اثاره الكثير من الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري وخصوصا فيما يتعلق بالحوادث البحرية وبالإضافة الى مدى اقبال الأشخاص نحو النقل البحري، وما مدى تحمل الناقل عن الخسائر خلال عملية النقل واهمية التأمين والذي بدوره شجع على الاقبال على هذا النوع من النقل أخيرا حالات الاعفاء التي تكون لصالح الناقل، مما يجعل موضوع التصادم البحري حري بالبحث والدراسة.

¹ المقدادي. عادل على، 2011، القانون البحري، ص12، الطبعة الخامسة، عمان، الأردن، دار الثقافة.
² رضوان. فايز نعيم، 2014، الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الامارات العربية المتحدة، ص15، الطبعة الأولى، عمان، الافاق المشرقة ناشرون.

الإشكالية التي يطرحها الموضوع

تبحث هذه الدراسة في الآثار المترتبة على التأخير نقل البضائع والاضرار الناتجة عن ذلك التأخير اثناء وقوع الحوادث البحرية، وخصوصا الضرر الاقتصادي الذي يلحق بالشاحن او المرسل اليه، مما يؤدي الى قيام دعاوى قضائية متعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع، ويثور التساؤل حول مسؤولية الناقل في حالات الحوادث البحرية عند اختلاف القانون الواجب التطبيق عليها، وما الدور الذي يلعبه التامين والى أي مدى يصل دوره في حل وتعويض الاضرار الناتجة عن هذه الحوادث البحرية سواء داخل الدولة او في المياه الدولية.³

الدراسات السابقة

هناك عدة دراسات تناولت التصادم البحري ومنها:

الدراسة الأولى:

المسؤولية القانونية عن التصادم البحري في ضوء أحكام المعاهدات الدولية والتشريعات العربية (دراسة مقارنة)، إعداد راشد علي راشد المرزوقي، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لاستكمال متطلبات منح درجة الماجستير في تكنولوجيا النقل البحري عام 2006.

وتناولت الدراسة موضوع التصادم البحري وتتميز هذه باعتمادها على تاريخ القانون البحري من جهة وقيامها على الدراسة المقارنة من جهة أخرى، فقد تتبع الباحث الأعراف والقواعد البحرية والمعاهدات والتشريعات الدولية الحديثة، ولهذا فقد تطرقت الدراسة إلى القواعد الدولية التي تحكم حوادث التصادم والتي تضمنتها معاهدة بروكسل لسنة 1910 بشأن التصادم البحري، وكذلك ما أدخلت عليها من تعديلات متعاقبة كان آخرها عام 1972.

³ Ivamy E. R. (1970). Cases Book on Shipping Law. London Butter. Worth's. p17

الدراسة الثانية:

المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري "دراسة مقارنة" رسالة لنيل درجة الماجستير في الحقوق مقدمة من العائش حسين عامر الورفلي جامعة القاهرة 2016.

وتناول الباحث في هذه الرسالة عن دور الخطأ البشري في احداث التصادم البحري، وما إذا كان يساهم بشكل كبير في تحسين السلامة ومنع تكرار الحوادث البحرية في المستقبل، وكذلك التمكن من معالجة أوجه القصور بما يؤدي الى مجارة التطورات التكنولوجية والاقتصادية في مجال الملاحة البحرية، ومن ثم تشجيع الاستثمار البحري الذي من اهم عوامل ازدهار التجارة.

أهمية الدراسة

وبسبب أهمية النقل البحري ولما له من تأثير كبير على اقتصاد الدول، وضع المشرع الاماراتي قانون النقل البحري ليضمن حقوق جميع الأطراف الداخلية والخارجية ومن هذا المنطلق انشا قانون التجاري البحري رقم (26) لسنة (1981). وفي سنة (2008) كلف مجلس الوزراء الهيئة الوطنية للمواصلات بأجراء تعديلات على القانون وتتضمن التعديلات إضافة شروط وإجراءات جديدة للسلامة، والمحافظة على البيئة، تشجيع القطاع الخاص للدخول في مجال النقل البحري، وتعزيز مكانة الدولة في هذا القطاع، بالإضافة الى أهمية مشاركة الجهات المحلية في تنفيذ القانون.⁴

منهج الدراسة

تنتهج الدراسة المنهج الوصفي والمقارن، حيث تم توثيق جميع الافكار التي تم اقتباسها من كتب المختصين بالقانون البحري والبحوث والمراجع التي تمس موضوع مسؤولية الناقل البحري في الحوادث البحرية، والمقارنة بين التشريع الاماراتي والمصري ومعاهدة بروكسل.

⁴ علي سعيد حسين، 2017، عقود قانون التجارة الدولية، ص39، طبعة أولى، القاهرة، المركز القومي للإصدارات القانونية.

خطة البحث

قسمنا هذا البحث الى فصلين وهما:

الفصل الأول: احكام التصادم البحري

الفصل الثاني: المسؤولية المترتبة على التصادم البحري في القانون الدولي

الفصل الأول: احكام التصادم البحري

ان اليابسة لا تكاد تبلغ خمسا وعشرين بالمئة من مساحة الارض المساحة الباقية تغمرها المياه من محيطات وبحار وانهار، ومن هذا المنطلق لجأ الإنسان في تنقلاته الى البحار، حيث ان العرب في بداية حياتهم كانوا بعيد عن البحر وتغلب عليهم حياة البداوة، ولم يركبوه إلا اضطراراً، إلى أن جاء الدين الإسلامي فلجأ المسلمون إلى البحر لنشر الرسالة الإسلامية،⁵ وفي بداية الأمر لم تكن هذه السفن كبيرة الحجم، ولكن كانت صغيرة الحجم، بسيطة الصنع، تعتمد على الشراع في سيرها، كما أن الريح تتحكم بسيرها،⁶ وبعد ذلك حصل تغيير كبير في بناء السفن خلال القرنين الثامن عشر والعشرين، حيث حل الصلب والحديد محل الخشب في بناء السفن، واستخدام الوقود مثل البخار والبترو، بالإضافة الى استخدام الذرة،⁷ لذلك أصبح عدد السفن كثيراً مما أدى الى كثرة وقوع الحوادث بينهما.⁸

ولقد تناول القانون التجاري البحري رقم 26 لسنة 1981 التصادم البحري في المادة رقم 318 – 326 ولم يتضمن القانون تعريفا للتصادم البحري الذي عرفه الفقه بأنه " ارتطام مادي يقع في البحر بين سفينتين او بين سفينة ومركب ملاحية داخلية"،⁹ وعرفته المادة الأولى من معاهدة بروكسل 1910 الخاصة بالمسؤولية عن التصادم البحري بأنه " التصادم الذي حصل بين سفينتين بحريتين او بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم"، ومن أجل الوقوف على أحكام التصادم البحري يجب أن نبين شروط التصادم البحري والتي من توافرها حتى يعد الحادث تصادماً بحرياً.

⁵ الجزائري. هاشم رمضان، عوض خلف اخوارشيدة، 2011، احكام التصادم البحري، ص5، الطبعة الأولى، عمان، دار جليس الزمان.

⁶ بن هزيم محمد احمد، 2010، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون دولة الامارات العربية المتحدة والقانون المقارن، رسالة ماجستير، ص44، الإسكندرية، مصر، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.

⁷ الجزائري. هاشم رمضان، اخوارشيدة. عوض خلف، 2011، احكام التصادم البحري، ص8، المرجع السابق.

⁸ المرجع السابق، ص9.

⁹ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص47، الطبعة الأولى، الإسكندرية، منشأة المعارف.

المبحث الأول: شروط التصادم البحري

من المؤسف أن القرن العشرين قد بدء بحادث بحري شهير، وهو اصطدام سفينة تيتانيك بجبل الثلج في شمال المحيط الأطلنطي مما أدى إلى غرق السفينة وفقد ما يقرب 1055 شخص وكان ذلك في عام 1912، إن معاهدات السلامة الدولية مرتبط بهذا التاريخ، وتسعى هذه الدول في المعاهدات التي ترتبط بسلامة بناء السفن وسلامة معدات السلامة التي تجهز بها السفن، وتم اصدار أكثر من ثلاثين معاهدة من عام 1970 إلى 1988 في هذا المجال ومنها ما اختص بسلامة الملاحة، ومنها ما اختص بمستويات التدريب والتعليم البحري.

وبالرغم من التطور العلمي في أجهزة المساعدات الملاحية وخاصة جهاز (الاربا) بغرض إعطاء الضابط المناوب بالسفينة كافة المعلومات عن السفن حول سفينته، إلا أن ذلك جميعه لم يمنع انه في نهاية القرن ظهور حوادث التصادم من جديد وتفرض نفسها على المجال البحري،¹⁰ ونصت المادة رقم 318 من القانون التجاري البحري الاماراتي على شروط التصادم البحري، وحيث جاء في المادة الأولى من المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية الموقعة ببروكسل في 22/ سبتمبر / 1915.¹¹

بأنه في حال حصول تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية وملاحة داخلية تسوى التعويضات المستحقة عن الخسائر اللاحقة بالسفن والاشياء والأشخاص الذين يكونون على ظهرها طبقا للنصوص الواردة في الاتفاقية بصرف النظر عن المياه التي حصل بها التصادم، ومن خلال هذا النص سوف يتبين شروط التصادم البحري والتفريق بين ما يعد تصادما بحريا وما لا يعد تصادما بحري ومن ثم مدى خضوع حوادث السفن الحربية لأحكام التصادم البحري.¹²

¹⁰ الشواربي. طلال، صلاح احمد صالح، 1995، التصادم البحري واحكامه، ص44، الطبعة الأولى، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.

¹¹ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص51، الطبعة الأولى، الإسكندرية، منشأة المعارف.

¹² Ivamy E. R. (1970). Cases Book on Shipping Law, London Butter. Worth's. p22

المطلب الأول: الحوادث البحرية التي تعد تصادما بحريا

لقد ورد في المادة 318 من القانون التجاري البحري الإماراتي شروط التصادم البحري،¹³ وأيضا لقد جاءت هذه المادة مطابقة للمادتين 292 – 293 من قانون التجارة البحري الجديد للمصري.

تنص المادة 318 من القانون التجاري البحري الاماراتي على انه:

1. إذا وقع تصادم بين سفن بحرية او بينها وبين مراكب تقوم بالملاحة في المياه الداخلية تسوى التعويضات المستحقة عن الاضرار التي تلحق بالسفن والاشياء والأشخاص الموجودين على السفينة طبقا للإحكام الواردة في هذا الفصل دون اعتبار للنظام القانوني للمياه التي حصل فيها التصادم، وباستثناء العائمت المقيمة بمرسى ثابت تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية او مركب للملاحة الداخلية على حسب الأحوال.

2. وتسري الاحكام المذكورة ولو لم يقع ارتطام مادي على تعويض الاضرار التي تسببها سفينة لأخرى او للأشياء او الأشخاص الموجودين على ظهرها اذا كانت هذه الاضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة او اهمال القيام بحركة او عدم مراعاة الاحكام التي يقرها التشريع الوطني او الاتفاقيات الدولية المصادق عليها بشأن تنظيم السير في البحار.¹⁴

تنص المادة 292 من قانون التجارة البحرية المصري الجديد:

1. في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية او بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية تسوى التعويضات التي تستحق عن الاضرار التي تلحق بالسفن والاشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقا للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها

¹³ بن هزيم. محمد احمد، 2010، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون دولة الامارات العربية المتحدة والقانون المقارن، رسالة ماجستير، ص60، مرجع سابق.

¹⁴ Ivamy E. R. (1970). Cases Book on Shipping Law, London Butter. Worth's. p24

التصادم، وفيما عدا العائمات المقيدة بمرسى ثابت، تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية ومركب داخلية بحسب الأحوال.

تسري الاحكام المنصوص عليها في هذا الفصل ولو لم يقع ارتطام مادي على تعويض الاضرار التي تسببها سفينة لأخرى او للأشياء او للأشخاص الموجودين على هذه السفينة اذا كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة او عن اهمال القيام بحركة او عن عدم مراعاة الاحكام التي يقررها التشريع الوطني او الاتفاقيات الدولية السارية في جمهورية مصر العربية بشأن تنظيم السير في البحار.

وبموجب تلك المواد يمكن القول بان شروط التصادم البحري هي:

الفرع الأول: أن يكون التصادم بين سفينتين بحريتين أو سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية

أي ان يكون التصادم بين منشأتين عائمتين، وعلى ذلك لا يعتبر تصادما بحريا تصادم السفينة بجسم ثابت بالميناء كأحد مرافق الميناء الثابتة كالأرصفة او بعض الصخور كما لا يعتبر تصادما بحريا إذا كانت السفينة قد ارتطمت بمنشأة عائمة لا يتوفر لها وصف السفينة او مركب الملاحية الداخلية.

" التصادم بين السفن الشقيقة " هو تصادم بين سفينتين او عائمتين لمجهز واحد.

ومع ذلك يخضع لأحكام التصادم البحري، علما بان المجهز لا يكون هو الوحيد المستفيد من التعويض المستحق عن انعقاد المسؤولية عن التصادم بل تتداخل معه شركات التأمين البحري،¹⁵ والتصادم بين سفينة وأخرى غارقة لا يعد تصادما جديا مالم يتم تعويمها مرة أخرى، ولقد أخذ المشروع الإماراتي والمصري هذا الشرط من معاهدة بروكسل لسنة 1915 يجب أن تكون احدى المنشأتين القائمتين سفينة بحرية، حيث عرفت المادة رقم 11 من القانون التجاري البحري السفينة

¹⁵ بن هزيم. محمد احمد، 2010، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون دولة الامارات العربية المتحدة والقانون المقارن، رسالة ماجستير، ص67، مرجع سابق.

"بأنها كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وذلك دون اعتبار لقوتها أو حمولتها أو الغرض من ملاحتها" وتعتبر من السفن الحوامات التي تستخدم لأغراض تجارية أو غير تجارية.

وهناك استثناء من نص المادة 1/318 من القانون الإماراتي الذي نهج القانون الفرنسي والقانون المصري الجديد اعتبار العائمات غير المقيدة بمرسى ثابت سفينة بحرية أو مركب للملاحة البحرية الداخلية على حسب الأحوال.

الفرع الثاني: أن يكون التصادم البحري بين منشأتين عامتين

وفي هذا الشرط أن يحدث التصادم منشأتين عامتين وإذا وقع بين سفينة ورصيفا أو جسرا أو سفينة غارقة أو صخورا أو جبالا ثلجية فإنه لا يعد تصادما بحريا، في مفهوم لنص المادة 318، ولكن يرجع إلى القواعد العامة في المسؤولية في المادة رقم 282 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

المطلب الثاني: أنواع التصادم البحري

تختلف أسباب وقوع الحوادث البحرية لاختلاف أسباب حدوثها، يمكن أن يكون السبب خطأ إحدى رباني المنشأتين القائمتين، وجميع الحالات تؤدي إلى تعاظم دور (الخطأ البشري) سواء كان ربان السفينة أو مالك السفينة أو المجهز كلها تؤدي إلى وقوعه، وفي المرتبة الثانية يكون للقوة القاهرة دور في حدوث هذا التصادم، لا يمكن نسبه الخطأ لأي من المنشأتين القائمتين، وذلك اعتبار القوة القاهرة كحادث فجائي لا يمكن توقعه أو تفاديه أو تجنبه، وفي هذه الحالة بذل العناية المعقولة لا العناية غير العادية، وهناك سبب آخر لوقوع هذا الحادث هو السبب المجهول أو مشتبه به دون توافر إمكانية إقامة الدليل القاطع عليه، أو تحديد سببه على وجه الدقة في ضوء الظروف التي وقع

فيها، وفي هذا المطلب سوف نتحدث عن انواع التصادمات والتي يتعين معها التعرض لكل حالة منها على حده.¹⁶

الفرع الاول: التصادم بسبب خطأ إحدى السفينتين

وإذا الخطأ الناتج عن خطأ إحدى السفينتين هو الأكثر والأكبر انتشارا في حوادث التصادم البحري وغالبا ما يكون سببه الربان أو أفراد الطاقم وأحيانا يكون للمجهز دور في وقوعه.¹⁷

إن القانون التجاري البحري لم يعرف الخطأ وأيضا القانون المعاملات المدني الاماراتي لم يعرف الخطأ بل اكتفى بالنص كل اضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر، وفي هذه الحالة يترك تحديد الخطأ للقاضي وهو يسترشد في ذلك لما يستخلص من طبيعة القانون نهى القانون من الاضرار، وإن القانون فرق بين الخطأ العقدي والخطأ التقصيري وهو إخلال بالالتزام قانوني هو بذل العناية اللازمة باليقظة في السلوك والتبصر تجنباً للاضرار بالغير، وإن الخطأ في التصادم البحري قد يتمثل في فعل إيجابي وفعل سلبي، والفعل الإيجابي قد يتمثل في عدم التقيد بالسرعة المقررة، والفعل السلبي الامتناع عن القيام بما تفرضه التعليمات المحلية والدولية، وإن الخطأ في قانون المعاملات المدنية يختلف عن الخطأ في قانون المسؤولية الجنائية، فكما لم يعرف قانون المعاملات المدنية الخطأ كذلك فعل قانون العقوبات الاماراتي ولكن اكتفى الأخير بذكر بعض الصور له كالإهمال والرعونة وعدم الاحتراز وعدم مراعاة القوانين والقرارات واللوائح والأنظمة.

وتعيين النية في المسؤولية الجنائية ركن فيها، ولكن لا تشترط في المسؤولية المدنية، وإن المسؤولية الجنائية تقوم على أساس الضرر بالمجتمع، والمسؤولية المدنية تقوم على أساس الضرر الذي يصيب

¹⁶ الريان. محمد علي، 2017، عوارض الملاحة البحرية، ص85، الطبعة الأولى، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة.

¹⁷ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص70، الطبعة الأولى، الإسكندرية، منشأة المعارف.

الفرد، وإن القانون الإماراتي حسم مدى حجية الاحكام الجنائية أمام المحاكم المدنية وذلك في بموجب نص المادة رقم 269 في القانون المدني الاماراتي.¹⁸

وهناك صورتين للخطأ:

1- الصور العامة للخطأ وتشمل الإهمال عدم الاحتراز والرعونة.

2- الصور الخاصة وهي عدم مراعاة القوانين والقرارات واللوائح والأنظمة.

وهذا التقسيم يعتمد على المصدر الذي يستمد منه واجب الحيطة والحذر، ونجد مصدرها في العرف أو الخبرة الإنسانية العامة أو الفنية أو آداب وقواعد ممارسة المهنة، وهذا تفسير صوة الخطأ العامة – وإن مصدرها كان في القوانين والقرارات واللوائح أو التعليمات الإدارية المكتوبة أو العقد، وهذه صور الخطأ الخاصة.

إن القانون الإماراتي التجاري البحري والقانون المصري لم يعرف الخطأ أو يبين صورته، وكلا القوانين يتلاقيان في نقطة وهي مسؤولية السفينة المخطئة عن الاضرار التي احدثتها، ولكن اتفاقية الأنظمة لمنع وقوع الاصطدامات في عرض البحر عام 1972. عدد قواعد لمنع وقوع هذه التصادمات، وقسمت هذه القواعد إلى اقسام:

1- القسم الأول: يتعلق بالمبادئ العامة.

2- القسم الثاني: طريقة السير في جميع أحوال الرؤية.

3- القسم الثالث: الانوار والعلامات الملاحية المختلفة

4- القسم الرابع: الاشارات الصوتية والضوئية

5- القسم الخامس: السفن المعفاة من بعض الالتزامات التي تعرضها هذه القاعدة

¹⁸ المرزوقي. محمد عبدالرحمن، 2018، مسؤولية الناقل البحري في نقل المواد الخطرة، (رسالة ماجستير في القانون الخاص)، ص32، الامارات، جامعة الامارات.

وهذه القواعد تسري على السفن التي تكون في أعالي البحار، وإن دولة الامارات انضمت الى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الاتحادي رقم 40 لسنة 1984، ومع هذه القواعد ممكن تقسم صور الخطأ في التصادم البحري الى صورتين:

1- عدم مراعاة القوانين والقرارات واللوائح والأنظمة:

ويقصد بالقوانين في هذا الصدد [جميع النصوص التي تضع قواعد محددة للسلوك من أجل تنظيم نشاط الأفراد سواء كانت صادرة من السلطة التشريعية او التنفيذية او المؤسسات الخاصة او الافراد].

2- الإهمال:

ولقد أشارت القاعدة الثانية من قواعد التصادم البحري لسنة 1972 الى ان أي إهمال من الربان او مالك السفينة أو الطاقم في اتخاذ الاحتياطات اللازمة التي تتطلب الخبرة البحرية العادية لا يعفيهم من المسؤولية، وإن سلوك الربان فيه أي اخلال منه بالواجبات المفروضة عليه سواء بموجب القوانين أو اللوائح أو القرارات التنظيمية أو بمقتضى قواعد الخبرة الإنسانية لرجال البحر فانها تشكل خطأ يوجب المسؤولية.

الفرع الثاني: التصادم بسبب الخطأ المشترك

وهو أكثر خطأ مستقل (ويستفاد من ذلك ان كلا من السفينتين تخالف القواعد المنصوص عليها بالاتفاقية الدولية)، يساهم كل من المسؤول والمضروب في تحقيق الضرر دون ان يستغرق احدها الاخر، فكل خطأ يعتبر سببا في احداث الضرر اذ لولاه لما وقع الضرر، وذلك أما بمخالفة لإحدى قواعد منع التصادم أو لإهماله بعدم اتخاذه الاحتياطات الضرورية لمنع التصادم، وفقا للتشريع الاماراتي يجوز للقاضي أن ينقص مقدار الضرر وذلك عن طريق تخفيض هذه المسؤولية وهذا الحكم يسري على المسؤولية العقدية والتقصيرية، والقانون الاماراتي والقانون المصري اخذ بالمعاهدة الدولية بروكسل 1915، تقدر لكل سفينة نسبة الخطأ الذي وقع منها، وفي حال تعذر ذلك تكون المسؤولية بالتساوي فيما بينهما، وإن الخطأ المشترك فكرته عبارة أن لا يستغرق أي من

الخطائين الخطأ الآخر بل يجب أن يشترك كل منهما في احداث الضرر مستقلاً بحيث يكون للضرر سببان هما خطأ المدعي والمدعي عليه.¹⁹

أولاً: تحديد المسؤولية في حالة الخطأ المشترك

القاعدة العامة في القانون المدني تقضي بالالتزام بالتضامن تجاه الغير عن تعويض الأضرار، وهناك بعض الاستثناءات خرج منها القانون الاماراتي والقانون المصري وهي:

1. عدم التضامن قبل الغير عن الأضرار التي تلحق بالسفن وحمولتها:
لكل مضرور من حادث التصادم البحري الناتج عن خطأ مشترك أن يطالب كل من مجهز او مسؤول عن التصادم بخطأ مشترك لتعويضه عن الأضرار، ولكن في الوقت الحالي من اجل تشجيع الاستغلال البحري يتم وضع اشتراط اعفاء الناقل من المسؤولية بحيث تكون كل سفينة مسؤولة فقط عن نسبة أخطائها.²⁰

2. التضامن إذا أدى الضرر الى الوفاة او الإصابة الجسدية:
وفي حالة التصادم البحري الذي نتج عنه إصابة أو وفاة يحق للمضرور مطالبة أي سفينة في التصادم والتي اشتركت في احداث الضرر بالتعويض عما إصابته من ضرر، وفي هذه الحالة يحق الى هذه السفينة مطالبة السفينة الأخرى التي اشتركت معها في هذا التصادم للاشتراك ما دفعته زيادة على نسبتها.

غير ان القانون الاماراتي في المادة رقم 3/321 والقانون المصري الجديد في المادة 3/297 والفقرة الثالثة من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل لعام 1915 التي لم تتضمن حلاً لهذه المشكلة مكثفة بالحالة في شأنها الى التشريعات الداخلية، ونقترح وضع جهة ذات خبرة عالية من اجل الوصول الى المتسبب في الحادث عن طريق تقديم الدليل المادي والفني الذي يوصل الى الحقيقة،

¹⁹ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص85، الطبعة الأولى، الإسكندرية، منشأة المعارف.
²⁰ المرزوقي. محمد عبدالرحمن، 2018، مسؤولية الناقل البحري في نقل المواد الخطرة، (رسالة ماجستير في القانون الخاص)، ص80، مرجع سابق.

وفي النهاية يمكن القول بأن الخطأ المشترك قيام شخصين في ارتكاب الخطأ في ان واحد بمعنى ان هناك خطأ قد ارتكب من المضرور وخطأ ارتكب من المدعي عليه فان كل من الخطائين ساهم في احداث الضرر.²¹

الفرع الثالث: التصادم بسبب القوة القاهرة أو قام شك حول أسبابه

ان القانون الاماراتي التجاري البحري في المادة رقم 319 / 1 والقانون المصري الجديد في المادة رقم 295 وفي نص المادة الثانية الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل انه إذا نشأ التصادم عن قوة القاهرة أو قام شك حول أسبابه أو لم تعرف هذه الأسباب تحملت كل سفينة ما اصابها من ضرر.

أولاً: التصادم بسبب القوة القاهرة

ان القوة القاهرة تكون تحقيق النتيجة مستحيلة وذلك بانها واقعة معينة غالباً ما تكون من فعل الطبيعة، غير متوقعة ولا يمكن تجنبها، بعكس عن الظروف الطارئة الذي يكون الالتزام مرهقاً دون ان يكون مستحيلاً،²² ومن شروط القوة القاهرة استحالة التوقع واستحالة الدفع، وفي حالة يمكن توقع هذه القوة سواء كانت رياح او ضباب او عاصفة لا تكون قوة القاهرة ولا يكون التصادم البحري بسبب هذه القوة القاهرة، وإذا كان الشخص مسؤول عن السفينة ليس لديه أي خبرة بالتصرف في هذه الظروف، حيث يعد هذا التصادم تصادماً قهرياً وأيضاً يعتبر سبب هذا التصادم الخطأ وذلك بسبب مخالفة القوانين واللوائح او التنظيمات الادارية أو يكون بسبب الإهمال

(وينعى الطاعنان بالسبب الثاني على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون اذ أغفل الرد على دفاعهما بتطبيق المادة 275 من القانون التجاري البحري فيما نصت عليه من اعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك البضاعة المشحونة بسبب القوة القاهرة المتمثلة في واقعة الدعوى في شدة الرياح والامواج العالية. وحيث ان هذا النعي مردود ذلك ان الدفاع الذي يتعين على محكمة

²¹ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص88، الطبعة الأولى، الإسكندرية، منشأة المعارف.

²² الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص90، الطبعة الأولى، الإسكندرية، منشأة المعارف.

الموضوع ان تبخته وترد عليه هو الدفاع الجوهري الذي يتغير به وجه الرأى في الدعوى، وكان يشترط للإعفاء من المسؤولية بسبب القوة القاهرة ان تكون تلك القوة هي السبب الوحيد في وقوع الضرر، لما كان ذلك وكان الثابت بتقرير الخبير المنتدب ان حالة هياج البحر يوم الحادث والظروف المناخية المصاحبة لم تكن السبب الأساسي في سقوط البضاعة من فوق سطح الصندل. واثناء قطره ان سوء رصها وعدم احكام ربطها هو المرجع الأساسي في انزلاقها الى البحر ومن ثم فان دفاع الطاعنين بشأن القوة القاهرة أيا كان وجه الراي فيه يكون ظاهر الفساد ولا على الحكم المطعون فيه ان هو اغفل الرد عليه ويكون النعي بهذا السبب على غير أساس).

(الطعن رقم 235 لسنة 95 جلسة 12\30\1995 العدد 6 صفحة 534)²³

وفي الوقت الحالي تعتبر العواصف القوية والاعصار الفجائي وهياج البحر والاخلال المفاجئ في الالآت السفينة والضباب الكثيف من أسباب القوة القاهرة في حالة تعذر التوقع به ولكن إذا توقع حدوثها لا تكون قوة القاهرة ويقع على عاتق هذه السفينة هذا التصادم.²⁴

وان القانون الاماراتي التجاري البحري، والقانون المصري انتهاء الى ذات الحكم والنتيجة بشأن التصادم بسبب القوة القاهرة من أن كل سفينة تتحمل ما أصابها من ضرر دون ان يكون لها الرجوع على السفينة الأخرى.

ثانيا: التصادم الذي قام شك حول أسبابه

أن التصادم البحري الذي قام شك حول أسبابه هو التصادم الذي لا يمكن نسبه الى سبب معين وهو التصادم الذي يعجز القضاء عن معرفة سببه، بالرغم من اطلاعه على كافة التقارير في هذا الشأن، ويمكن القول بالتصادم المشتبه في سببه وذلك حين تكون اقوال افراد الطاقم وتلك المعايينات متناقضة ولا يمكن تغليب احداها على الاخر بأدلة مادية، وأيضا كون الظروف الحقيقية للتصادم تكون غير

²³ إسماعيل. محمد هاني، 1999، قضاء النقل البحري وفقا لأحكام محكمة التمييز بديي، ص185.

²⁴ المرزوقي. محمد عبدالرحمن، 2018، مسؤولية الناقل البحري في نقل المواد الخطرة، (رسالة ماجستير في القانون الخاص)، ص90، مرجع سابق.

ممكنة الاثبات، وتصريحات رباني السفينتان المتورطين في التصادم متعارض كليا، وهذا ما اخذ به المشرع الاماراتي في القانون في المادة 319 والقانون المصري في المادة 295 ولم يميز بينه وبين التصادم بسبب القوة القاهرة وجعل له ذات الحكم.

المبحث الثاني: القواعد الدولية لتفادي المصادمات في البحار

بداية هذه الاتفاقية" الدولية لتفادي المصادمات في البحار" في أكتوبر 1972 يوضع الاتفاقية الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحر ولقد أصبحت في حكم المقرر بدء سريان هذه القواعد اعتبارا من 15 يوليو 1977، تعتبر هذه القواعد قديمة، ولقد ظهره أول مرة في بداية القرن العشرين 1910، وتم تنظيمها أكثر من ثلاث مرات وذلك في أعوام 1929-1948 – 1970.²⁵

حيث تتضمن هذه القواعد على 38 قاعدة موزعة على خمسة أجزاء:²⁶

الجزء الأول: ثلاث قواعد تتعلق بالقواعد العامة.

الجزء الثاني: فهو خاص بقواعد المناورة والابحار موزعة على ثلاثة اقسام.

الجزء الثالث: قواعد الأنوار والاشكال وتناول الجزء.

الجزء الرابع: القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والضوئية

الجزء الخامس: الاستثناءات المتعلقة بتنفيذ هذه القواعد الجديدة.

²⁵ عبدالعزيز. مصطفى محمد، 1977، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر، ص11، الطبعة الاولى، الإسكندرية، منشأة المعارف

²⁶ المرزوقي. راشد على راشد، 2006، المسؤولية القانونية عن التصادم البحري، ص13، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، رسالة ماجستير.

- كان عدد القواعد عام 1948 اثنان وثلاثون قاعدة خفضت إلى واحد وثلاثون قاعدة عام 1960 بعد حذف القاعدة الأخيرة والخاصة بالأوامر المتعلقة بالدوران ثم زيدت في قواعد 1972 الي ثمانية وثلاثون قاعدة.²⁷

بالإضافة استبدال القواعد الجديدة النظام الإنجليزي للقياس بالنظام المتري للقياس متمشية في ذلك مع الاتجاه العام نحو استخدام النظام المتري كنظام عالمي للقياسات البحرية.²⁸

المطلب الاول: القواعد المتعلقة بالإشارات الصوتية والانوار والعلامات

ان السفن لا تستطيع الملاحة في البحر دون ان يكون هناك قواعد تنظم حركتها بالقرب من بعضها البعض وكيفية المرور والتجاوز والسير وفي حالة خطأ احدى هذه السفن وتنتج عنه حادث بحري يتم الرجوع من قبل الخبراء في تحقيقاتهم الى هذه القواعد لمعرفة المتسبب في هذه الحوادث، علما بان اغلب هذه السفن لا تكون مرتبطة مع بعضها البعض عن طريق أي جهاز لاسلكي وذلك يعود الى اختلاف جنسيات هذه السفن و اختلاف الترددات الموجودة بها، ومن هذا المنطلق سوف نقسم هذا المطلب الى فرعين، وفي الفرع الأول سوف نتحدث عن الإشارات الصوتية وفي الفرع الثاني سوف نتحدث عن الإشارات الضوئية.

الفرع الاول: الإشارات الصوتية

ان الإشارات الصوتية هي اللغة التي يتم التواصل بها بين السفن وذلك لصعوبة التواصل مع بعضها عن طريق اجهره أخرى، اذا كان هناك أي جهاز يتم التواصل بين هذه السفن نصل الى نتيجة بان لا يمكن توحيد اللغة التي يتم التواصل بها، وفي حالة الحوادث البحرية وعند تحديد المتسبب من المضرور يتم هناك اختلاف حول اللغة المعتمدة في المحادثات بين هذه السفن ولا يكمن تحديد

²⁷ عبدالعزيز. مصطفى محمد، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر، ص57، الطبعة الاولى، الإسكندرية، منشأة المعارف

²⁸ عبدالعزيز. مصطفى محمد، 1977، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر، ص14، الطبعة الاولى، الإسكندرية، منشأة المعارف

المتسبب في هذه الحوادث، بل سوف نكون امام مشكلة جديدة وهي متى سوف نستخدم اللغة، وأين نستخدمها.

حيث العرف البحري توصل الى طريقة لتواصل هذه السفن مع بعضها البعض والتي تكون قريبة من بعضها البعض، أيضا السفن التي لا تستطيع رؤيتها وذلك بسبب الليل و تشكل الضباب وسوء الأحوال الجوية، علما بان هذه الطريقة ساعدة الكثير من السفن لتفادي حدوث الحوادث البحرية وأيضا ساعدة الخبراء في تحديد المتسبب في هذه الحوادث البحرية، وسوف نتطرق الى بعض التعريفات حول هذه الصافرات التي يتم التعامل معها بين هذه السفن:

صفارة: يقصد بها أي جهاز إشارة صوتي قادر على أن يحدث الصفارات المطابقة للمواصفات.

(صفارة قصيرة): يقصد بها صفارة تستغرق ثانية واحدة تقريبا.

(صفارة طويلة): يقصد به صفارة تستغرق من أربع الى ست ثواني.²⁹

أولا: المعدات الخاصة بالإشارة الصوتية

يجب على السفينة التي طولها 12 مترا فأكثر أن تزود بصفارة وجرس بالإضافة الى السفينة التي يبلغ طولها 100 مترا فأكثر أن تزود بصفارة بحيث لا تلتبس نعمتها وصوتها او صوت الجرس، وكما يجوز استبدال الجرس او الطبله او كليهما باي معدات أخرى لها نفس الخواص، والسفينة التي يقل طولها عن 12 مترا غير ملزمة بحمل أجهزة الإشارات الصوتية،³⁰ إذا كان من الضروري للسفن ان تجذب انتباه سفينة أخرى فيجوز لها ان تحدث إشارات صوتية بحيث لا تلتبس مع اية إشارات مسموح بها.

²⁹ صالح. عبد العظيم، بحث بعنوان مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين اتفاقية هامبورغ والقانون المصري، ص17، مرجع سابق.

³⁰ الشواربي. طلال، صالح. صلاح احمد، 1995، التصادم البحري واحكامه، ص178، الطبعة الأولى، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا

الفرع الثاني: الانوار والعلامات

تطبق قواعد هذا الجزء في جميع حالات الطقس، وتطبق القواعد الخاصة بالأنوار من غروب الشمس الى شروقها ويجب في هذه الفترة عدم إظهار انوار أخرى فيما عدا تلك الانوار التي لا يمكن ان تلتبس بأنوار الملاحاة المقررة في هذه القواعد أولا تضعف رؤيتها او خواصها المميزة او تحول دون القيام بالمراقبة الرقيقة، في حال الرؤية المحدودة يجب أيضا اظهار الانوار المنصوص عليها في هذه القواعد في حالة حملها من شروق الشمس الى غروبها، كما يمكن اظهارها في جميع الظروف الأخرى التي تدعو الضرورة اليها، ويجب أن تتطابق الانوار والأشكال الموضحة في هذه القواعد:

نور الصاري: نور ابيض يوضع فوق خط منتصف السفينة متد في مقدمتها الى مؤخرتها.

انوار الجانبين: نور أخضر على الجانب الأيمن ونور احمر على الجانب الايسر.

نور المؤجر: نور ابيض يوضع أقرب ما يكون عمليا المؤخرة.

نور القطر: نورا اصفر له نفس خواص نور المؤخرة.

نور كامل الإشارة: نورا يظهر ضوءا مستمرا.

نور ومضي: نورا يومض على فترات منتظمة ويتردد 120 ومضة او اكثر في الدقيقة.

مدى رؤية الانوار:

يجب ان تكون شدة اضاءة الانوار حتى يمكن رؤيتها على مدى، وكل سفينة على حسب طولها تضع

هذه الانوار، مثال على ذلك:

- السفن الالية المبحرة
- القطر والدفع
- السفن الشراعية المبحرة والسفن المسيرة بالمجاديف

- سفن الصيد
- سفن ليست تحت السيطرة او محدودة القدرة على المناورة
- السفن المقيدة بغاطسها
- سفن الارشاد
- السفن المستقبلية على المخطاف والسفن الجانحة:

وفي حالة حدوث الحادث البحري يتم الرجوع الى ربان السفينتين المتصادمتين ومعرفة كيفية وضع هذه الانوار بشكل متطابق مع هذه القواعد، وعند وجود أي اختلاف في وضع هذه العلامات على احدى هذه السفن وكانت هناك أي شك حول أسباب وقوع التصادم البحري فان الخبير او الجهة التي تقوم بتحقيق حول مجريات هذا التصادم البحري تكون دائما بضد السفن المخالفة لهذه القواعد، وتكون نتيجة التحقيقات لصالح السفن التي التزمت بهذه القواعد بوضع الانوار في مكانها المخصص حول السفينة، وفي النهاية نجد بان القواعد المنظمة للانوار حول السفن تكون بمثابة الواقي او الحافظ لها من وقوع الكثير من التصادمات البحرية وأيضا العنصر الأهم في معرفة المتسبب في الحوادث البحرية.

المطلب الثاني: القواعد العامة للسير والمناورة

تطبق هذه القواعد على السفن التي ترى كل منها الأخرى، بالإضافة الى السفن التي لا ترى بعضها البعض اثناء الرؤية المحدودة، وذلك من اجل تحديد المتسبب في التصادمات البحرية ومعرفة أسباب هذا التصادم من قبل الجهات المختصة، ومن اهم من ذلك تم وضع هذه القواعد لمنع وقوع التصادم البحري والذي بدوره يؤدي الى وقف الملاحة في المضائق والممرات مما يترتب خسائر للدول التي تبحر من عندها هذه السفن، وأيضا الى تأخير رحلات باقي السفن التي سوف تقوم بسلك هذه الممرات المائية وبالتالي سوف يؤدي الى تأخير في الرحلات وأيضا تأخير تسليم هذه البضاعة المرسله بالتالي هناك اخلاص بهذا الالتزام وسوف نقسم هذا المطلب الى فرعين، وسوف نتحدث في الفرع

الأول عن المناورات اثناء الرؤية المحدودة والفرع الثاني سيكون عن قاعدة السير على اليمين وما أهمية ذلك في تجنب كثير من وقوع الحوادث البحرية.

الفرع الاول: المناورات اثناء الرؤية المحدودة

تسري هذه القاعدة على السفن التي لا ترى بعضهما البعض عندما تكون مبحرة في منطقة محدودة الرؤية أو قريبة منها، ويجب على كل سفينة أن تسير بسرعة أمنه مناسبة لظروف واحوال الرؤية المحدودة. يجب على السفينة المحلية أن تكون في حالة استعداد لأي حالة مناورة فورية، ويجب على كل سفينة أن تكون في حالة يقظه تامة طبقا لظروف واحوال الرؤية، يجب على السفينة ان تكتشف بالرادار وحدة وجود سفينة أخرى ان تقرر ما اذا كان سيحدث حالة اقتراب حرج مع او وجود خطر تصادم، فإذا كان الحال كذلك فعليها ان تتخذ أجزاء تفادي التصادم في وقت مناسب، فإذا كان هذا الاجراء يشمل تغيير خط سيرها وجب عليها تجنب ما يلي كلما أمكن ذلك:

- تغيير خط السير الى اليسار لسفينة امام مجراها، الا إذا كانت السفينة يجري اللحاق بها.
- تغيير خط السير في اتجاه سفينة موجودة في المجرى او خلف المجرى.

فيما عدا الحالات التي يتقرر فيها عدم وجود أي خطر للتصادم يجب على كل سفينة تسمع بوضوح إشارة ضباب لسفينة أخرى قادمة من اتجاه امام الحزاء، او عندما لا يمكن لسفينة تجنب حالة الاقتراب الحرج مع سفينة أخرى موجودة امام مجراها أن تخفض سرعتها الى اقل سرعة تمكنها من الحفاظ على خط سيرها، ويجب إذا ادعت الضرورة ان توقف تقدمها للأمام، وفي حالة عليها ان تسير بمنتهى الحرص يزول خطر التصادم.³¹

³¹ الشواربي. طلال، صالح. صلاح احمد، 1995، التصادم البحري واحكامه، ص134، الطبعة الأولى، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا

الفرع الثاني: قاعدة السير على اليمين

عندما تلتقي سفينتان اليتان على خط سير متقابل او قريب من التقابل لدرجة تعرضها لخطر التصادم فإنه يجب على كل منهما تغيير خط سيرها الى اليمين حتى تمر كل منها على الجانب الايسر للأخرى. يعتبر وضع التقابل قائما عندما ترى سفينة في مقدمتها او بالقرب من مقدمتها، وأثناء الليل عندما ترى انوار صواري السفينة الأخرى على خط واحد أو تقريبا على خط واحد مع (او) رؤية كل انوار الجانبين، واثناء النهار عندما ترى مظهرها مناظرا لما سبق بيانه عن السفينة الأخرى. إذا كان لدى سفينة أي شك في تواجد وضع التقابل من عدمه فعليها ان تفترض تواجده وتتصرف لهذا الوضع.³²

³² يعقوب. شيرين عبد حسن، 2010، الطبيعة القانونية للخطر في التامين البحري، ص22، مرجع سابق.

الفصل الثاني: المسؤولية المترتبة على التصادم البحري في القانون الدولي

ان القانون الاماراتي التجاري البحري في شأن الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري قد جاءت متفقة مع نصوص الاتفاقية الدولية في مسائل التصادم البحري الموقع عليها في معاهدة بروكسل 1915، سوف تقوم بذكر الاختصاص المدني في الاتفاقية.

وفي المادة الأولى نصت على انه يجوز رفع الدعوى الناشئة عن التصادم البحري الذي يحدث بين السفن البحرية بعضها البعض أو بينها وبين مراكب الملاحة الداخلية أمام احدى المحاكم الآتي ببيانها:

1. امام محكمة محل إقامة المدعي عليه المعتاد، أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلالها.

2. أمام محكمة المكان الذي اجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعي عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذونا او امام محكمة المكان الذي كان من الممكن ان يوقع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعي عليه كفيلًا او أي ضمان اخر.

3. امام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ او في المياه الداخلية.

وفي حال قيام المدعي عليه برفع دعوى على المدعي عليه لا يمكن ان يرفع دعوة من جديد دون ان يتنازل عن الدعوى السابقة مستند الى نفس الوقائع، وفي حال اتفاق الأطراف على جهة أخرى لفض النزاع فإن هذا لا يخل بإحكام المادة الأولى، وهذا ما نصت عليه المادة الثانية، وفي حال تعدد المدعون جاز لهم رفع دعواهم والتي سبق رفعها أحدهم امام المحكمة ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه،³³ ولقد نصت المادة رقم 12 من معاهدة بروكسل 1910 والتي تتعلق بأحكام المسؤولية اذ تنص المادة على ان تطبق احكام المعاهدة على جميع أصحاب الشأن عندما تكون جميع

³³ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص170، الطبعة الأولى، الإسكندرية، منشأة المعارف.

السفن المختصة تابعة للدولة المتعاهدة في الحالات الأخرى المنصوص عليها في القوانين الوطنية
الا انه اتفق على الآتي:

1. إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدول غير متعاهدة يمكن تعليق تطبيق هذه الاحكام بالنسبة
لكل دولة على شرط التبادل.

2. عندما يكون جميع أصحاب الشأن تابعين لنفس الدولة التي ترفع الدعوى امام محكمتها
فإن القانون الوطني هو الذي يطبق وليست المعاهدة.

ان اتفاقية 1952 تطبق على دعاوى التصادم التي وردت في معاهدة 1910، والثانية من التصادم
بين سفن بحرية او بين سفينة بحرية وسفن ملاحية داخلية دون النظر الى هذه المياه التي حصل بها
التصادم. وأما بالنسبة للسفن الحربية وسفن الحكومة المختصة كلية للمصلحة العامة، فإن معاهدة
1952 لا تنطبق عليها لما تتمتع هذه السفن من حصانة وفقا لمعاهدة 1926 الخاصة بحصانة سفن
الدولة.³⁴

المبحث الأول: المسؤولية ودلالاتها القانونية

في البداية سوف نتحدث عن القواعد العامة للالتزام والعقود علما بان العلاقة بين الناقل والطرف
الآخر علاقة عقدية وفي هذه الحالة اخلال الناقل لتنفيذ التزاماته الناتجة عن عقد النقل، تكمل مسؤولية
الناقل.

وتكون حقوق المرسل اليه على الناقل في حالة اثارة مسؤولية الناقل العقدية اسوة به، حيث يسأل
الناقل عن اخلاله بالعقد بالتزامه بتحقيق نتيجة، وفي حالة عدم تحقيقها وعدم امكانية دفعها او نفيها،
هنا تكمل مسؤولية الناقل تجاه الطرف الثاني.

³⁴ جمال. بن عصمان، 2009، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الخاص، ص16، مرجع سابق.

وان طبيعة عمل الناقل البحري هو نقل هذه البضاعة من مكان الى اخر بالإضافة الى الوقت الذي يستغرقه في وصول هذه البضاعة، علماً بان العلاقة بين الناقل والشاحن علاقة عقدية، وعلى الناقل تنفيذ هذا الالتزام الذي عليه كما نصت المادة رقم 1\275 من القانون التجاري والتي تقضي بمسؤولية الناقل عن الهلاك او التلف اللاحق للبضاعة من وقت شحن هذه البضاعة الى وقت تسليمها الى الطرف الاخر.³⁵

ودائماً يكون عبء اثبات الخطأ على الناقل وتعويض الطرف الاخر عن الضرر الذي لحق هذه البضاعة، وان الناقل يدفع بهذه المسؤولية الا في حالة الاثبات والدفع الى سبب أجنبي في الحالات حادث فجائي او قوة قاهرة او خطأ من الشاحن، أو الغير.

حيث نصت المادة رقم 256 من القانون التجاري البحري الاماراتي على تعريف عقد النقل البحري بأنه " تعهد من الناقل بنقل بضاعة من ميناء الى اخر مقابل اجر يلتزم به الشاحن". وان هذا العقد يثبت بسند الشحن حسب نص المادة رقم 257، ويفهم من هذا التعريف ان مسؤولية الناقل تتدرج تحت المسؤولية العقدية وكذلك ما نصت عليه المادة رقم 257 من القانون الاماراتي بأنه يتم اثبات عقد النقل البحري بسند الشحن، وعليه لا يمكن تصور قيام مسؤولية الناقل البحري على أساس المسؤولية التقصيرية، وحيث ذكر المشرع ابرام عقد بينهما، الا انه قد يتصور قيام المسؤولية التقصيرية في حالة نقل بضاعة لم تكتشف الا اثناء سير الرحلة وذلك ما نصت عليه المادة رقم 265 وتعرضت هذه البضاعة للهلاك او غيره من صور المسؤولية بشرط الا تكون هذه البضاعة ذات خطر على السفينة وغير ذلك لا يمكن تصور غير المسؤولية العقدية للناقل.³⁶

إذا فحتى تقوم مسؤولية الناقل العقدية ما هو الالتزام الأساسي المطلوب من الناقل، هل الالتزام بتحقيق نتيجة او بذل عناية؟

³⁵ رضوان. فايز نعيم، 2014، الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الامارات العربية المتحدة، ص208، الطبعة الأولى، عمان، الافاق المشرقة ناشرون.
³⁶ رضوان. فايز نعيم، 2014، ص9، مرجع ذاته.

ان المادة رقم 274 والمادة رقم 285 تبينان بان التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة ولكن يستطيع الناقل ان يثبت بان الهلاك او التلف او التأخير ناتج عن الأسباب التي نصت عليها المادة رقم 275 وهي على سبيل الحصر ذلك ان التزام الناقل هو إيصال البضاعة في الوقت المحدد في سند الشحن او في الوقت المتوقع لوصول البضائع، وفي حالة تأخر الناقل في إيصال البضائع في الوقت المحدد، ويثبت المرسل اليه تضرره بسبب تأخير الناقل وتحمل الناقل هذا الضرر بالتعويض، ولكن المشرع الاماراتي والاتفاقيات الدولية سمحت في حالات للناقل ان يثبت فيها انه قام ببذل العناية الكافية مثل ما نصت عليه المادة 272 من القانون التجاري الاماراتي.

وفي الواقع ان أساس المسؤولية العقدية تقوم على تحقيق نتيجة وهي البضاعة من وقت تسلمها الى ميناء التفريغ على حالتها، ولكن المشرع أجاز ان يتحول هذا الالتزام من تحقيق نتيجة الى التزام ببذل عناية في حالة اثبات الناقل وجود أسباب وظروف حالت دون ذلك عند قيام الناقل بما وجب عليه حسب ما جاء في نص المادة 272 بالالتزام من الناقل ببذل عناية تجعل السفينة صالحة للملاحة وكذلك بذل عناية في شحن البضاعة، وكذلك كما جاء في المادة 275 تنقضي مسؤولية الناقل في حالة اثباته بوجود احد الأسباب التي نصت عليها المادة والتي تعفيه من المسؤولية.

(لقد استقر الحكم على في طعن رقم 25 لسنة 1997 المحكمة الاتحادية العليا لقيام المسؤولية العقدية او التقصيرية يجب ان يكون هناك خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر)، وعليه يمكن القول بان مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية حسب القانون الاماراتي، ولا يمكن تصور قيام المسؤولية التقصيرية بدليل او اثبات هذا النقل كعقد يتم بناء على سند شحن يصدر من الناقل لمصلحة الشاحن، وكذلك الالتزام الأصلي للناقل هو تحقيق نتيجة ويمكن ان يصبح هذا الالتزام بذل عناية في حالة اثبات الناقل انه قام بذلك او مر بظروف اعتبرت انها قوة قاهرة او حادث فجائي فتحول من التزام بتحقيق نتيجة الى بذل عناية.³⁷

³⁷ دويدار. هاني، 2014، قانون النقل، ص28، الإسكندرية، مصر، دار الجامعة الجديدة.

وبالنظر الى المادة 1\275 من القانون التجاري البحري الاماراتي والذي فيه يتبين ان التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة ويكون هذه الالتزام بإيصال البضائع وان تكون سالمة من أي تلف او هلاك وان يؤدي النقل الى التأخير الغير متوقع وهي ما نصت عليه المادة رقم 285 وفي حالة لم تحقق هذه النتيجة يمكن مسائلة الناقل بقيام مسؤولية عن التزامه بتحقيق النتيجة المطلوبة ويتم ذلك بافتراض الخطأ في جانب الناقل من قبل المرسل اليه، وهذه الخطأ المحتمل يمكن ان يتحول الى خطأ حقيقي في حالة عدم استطاعة الناقل اثبات ان عدم تحقيق النتيجة هو لاحد الأسباب التي ذكرها في المادة رقم 275 وهي: ³⁸

1. عدم صلاحية السفينة للملاحة بشرط ان يثبت الناقل انه قام بتنفيذ الالتزامات المنصوص عليها في المادة 272.
2. الأخطاء التي تقع في الملاحة او في إدارة السفينة من الربان او البحارة او المرشدين او غيرهم من التابعين البحريين.
3. الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل او خطئه.
4. مخاطر البحر او المياه الملاحية الأخرى او اخطارها او حوادثها.
5. القضاء والقدر.
6. حوادث الحرب.
7. اعمال الأعداء العموميين.
8. كل إيقاف او كراه صادر من حكومة او سلطة او شعب او حجز قضائي.
9. قيود الحجز الصحي.
10. كل اضراب عن العمل او توقف عنه او اية عقبة أخرى من شأنها منع استمرار العمل كلياً او جزئياً.

³⁸ حمدي. كمال، 2007، القانون البحري، ص421، مرجع سابق.

11. الفتنة والاضطرابات الاهلية.
12. كل عمل او ترك من جانب الشاحن او مالك البضائع او وكيله او ممثله.
13. النقص في الحجم او الوزن او أي نقص اخر ناتج عن عيب خفي او من الطبيعة الخاصة للبضائع او أي عيب ذاتي فيها.
14. عدم كفاية التغليف.
15. عدم كفاية او عدم اتقان العلاقات المميزة للبضاعة.
16. انقاذ او محاولة انقاذ الأرواح او الأموال في البحر.
17. العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي.
18. أي انحراف في السير لإنقاذ او محاولة انقاذ الأرواح او الأموال في البحر او أي انحراف اخر يبرزه سبب معقول.
19. كل سبب اخر غير ناشئ عن خطأ الناقل او تابعيه او من ينوب عنه وعلى من يتمسك بهذا الدفع اثبات انه لا شان لخطا هؤلاء الأشخاص في احداث الهلاك او التلف و حدوث التصادم البحري وجميع هذه الإعفاءات التي يحصل عليها الناقل البحري تكون في مواجهة الناقل او المستلم، ولكن في حالة حدوث التصادم البحري لا يكون لربان السفينة أي عذر او سبب من ان يكون المتسبب في وقوع الحادث البحري بالعكس سوف يترتب عليه جميع الحقوق في حالة كونه الطرف المتسبب في هذا الحادث، وهنى نصل الى نتيجة وهي بان الإعفاءات التي يحصل عليها الناقل او ربان السفينة لا تعفيه عن التعويض او اصلاح الضرر في حالة كونه متسبب في التصادم البحري، ولكن كون هذه السفينة تترتب عليها هذا التصادم وأصبحت متضرر منه يمكن للطرف الاخر تعويضها عن هذه الاضرار التي لحقت بالبضاعة او التأخير من جراء هذا الحادث.³⁹

³⁹ Bureau H. B. (1984). THE Collision Regulations, Second Edition. London Lloyd's of London Press LTD. p33

المطلب الاول: نطاق المسؤولية للناقل البحري

ان مسؤولية الناقل البحري تسري ان يكون هناك عقد لنقل هذه البضاعة، ولكن هذا العقد يكون في مواجهة الناقل او المستلم للبضاعة ويختلف في حالة وقوع التصادم البحري لانه ليس له أي عقود او مدة زمنية لوقوعه، وفي اغلب الدول تم استبعاد نوعين من النقل البحري من الخضوع للأحكام تلك المسؤولية:

1. الملاحة الساحلية: والتي تكون بين مواني الدولة الداخلية ولكن يمكن للأطراف عقد النقل البحري الاتفاق على عقد النقل.

2. النقل بعقد الايجار: وهو ايضا يكون خارج نطاق هذه المسؤولية ولكن يكمن خضوعه للأحكام مسؤولية الناقل البحري، من وقت الذي ينظم العلاقة بين سند حامله والناقل.⁴⁰

الفرع الاول: نطاق مسؤولية الناقل البحري

أولاً: نطاق المسؤولية الزمني

نطاق مسؤولية الناقل هو عن المدة الزمنية التي يسال عنها عن هلاك البضاعة او تلفها وهي عن المدة الزمنية بين استلام الناقل للبطاقة في ميناء الشحن والمدة الزمنية اثناء قيامه بتسليمها الى اصحابها في ميناء التفريغ، واما خارج هذه الفترة الزمنية ما يتم من اجراءات او عمليات سابقة قبل استلام الناقل لهذه البطاقة او عمليات لاحقة لتسليم هذه البضاعة لا تدخل ضمن هذه الفترة من مسؤولية الناقل، ولكن في حالة التي تكون تابعة او مكملة لعقد النقل وتعتبر جزء منه انها تسري على مسؤولية الناقل البحري.⁴¹

⁴⁰ Bureau H. B. (1984). THE Collision Regulations, Second Edition. London Lloyd's of London Press LTD. p35

⁴¹ حمدي. كمال، 2007، القانون البحري، ص467، مرجع سابق.

وان العمليات التي تكون سابقة على عقد النقل البحري في ميناء الشحن يمكن ان تندرج فيه إذا أمكن اثباتها في عقد النقل البحري، وفي حالة وقوع التصادم البحري لا تكون هناك مدة زمنية محددة بل يلتزم بها أصحاب السفن المتصادمتان بل تكون هذه المدة متصلة مع التصادم، ويكون هذا العقد ليس مقيد بقيام الرحلة ووصول السفينة، يتم إضافة مدة التي توقفت هذه السفينة اثناء هذا التصادم.

ثانيا: نطاق المسؤولية المادي

نطاق مسؤولية الناقل يشمل صورا ثلاثة للضرر الذي قد يلحق بالمرسل اليه هي هلاك البضاعة او تلفها او التأخير في تسليمها، وإذا أردنا معرفة حالات اعفاء الناقل من هذه المسؤولية يجب الرجوع الى عقد النقل بذاته علما بان توصيل البضاعة من قبل الناقل يجب ان يكون هناك تحقيق نتيجة فعلية والمحافظة على هذه البضاعة من ميناء القيام الى ميناء الوصول، وفي حالة لم تتحقق هذه النتيجة فهناك خطأ من قبل الناقل.

ولا يستطيع هذا الناقل دفع هذه المسؤولية الا بأثبات السبب الاجنبي الذي يرجع الى عدم تحقق هذه النتيجة، وهناك ثلاثة صور لعدم تحقق هذه النتيجة وسوف نقوم بمعرفة كل واحد منها أكثر عن طريق شرحها:⁴²

1. هلاك البضاعة كليا او جزئيا:

على الناقل ان يقوم بتسليم هذه البضاعة بنفس المواصفات المدونة بسند الشحن من الكمية والوزن والحجم، ويكون للناقل معرفة هذا النقص في البضاعة عن طريق سند الشحن عن طريق المقارنة وقت شحنها الى وقت وصولها، وللقاضي سلطة تقديرية في تحديد وسيلة الاثبات في معرفة العجز للبضاعة، وان الناقل يقوم بتعويض الشاحن عن قيمة البضاعة الهالكة، حيث يتم تقدير هذه القيمة عن طريق القيمة السوقية لها منذ وصولها لميناء الوصول، وذلك نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام، وفي بعض الحالات يقوم الشاحن بالتنازل عن هذا الضرر الناتج عن هلال البضاعة في جزء منها

⁴² حمدي. كمال، 2007، القانون البحري، ص468، مرجع سابق.

ويسمى هذا (عجز الطريق)، ويختلف هذا العجز على حسب نوع البضاعة المنقولة سواء كانت صلبة او سائلة، او ان هذا الاعفاء لا يكون بخطه الناقل او احد التابعين، وان الشاحن يجب ان يثبت هذا الخطأ والدفع به على اساس لولاه لوصلت هذه البضاعة كاملة له، ولديه كافة طرق الاثبات،⁴³ وأيضا يؤدي التصادم البحري الى هلاك هذه البضاعة وذلك عن طريق توقف هذه السفن في مكان الحادث لفترات طويلة وذلك بسبب الضرر الذي لحقها من هذا التصادم او لمعرفة الطرف المتسبب في هذا الحادث، وهنا تقوم السفينة المتسبب في الحادث بتعويض الناقل عن هذا الهلاك.⁴⁴

2. تلف البضاعة:

تلف البضاعة هو وصول هذه البضاعة الى ميناء الوصول دون نقصان في وزنها او كميتها على حسب سند الشحن، ولكن وصولها بشكل سيء، وفي حالة عدم كتابة اي ملاحظات على هذه البضاعة في سند الشحن تعتبر جيدة، وفي هذه الحالة يسال الناقل عن قيمة الضرر الناتج عن هذه البضاعة، وتكون تقديرها على قيمتها في ميناء الوصول سواء جيدة او تالفة والاختلاف فيها على حسب درجة الاتلاف، وأيضا لا يكمن للسفن التي تقع عليها الحادث البحري ان تحافظ على هذه البضاعة كونها سوف تتوقف لفترات طويلة من اجل إجراءات انتهاء او صيانة السفن المتضررة من هذا التصادم ولكن يكون هناك تعويض في كون هذه السفينة متضررة من الحادث على الطرف الاخر، ولكن كون هذه السفينة متسبب في الحادث عليها تعويض الناقل عن هذا التلف.

3. التأخير:

على الناقل تسليم هذه البضاعة في الوقت المحدد لها في ميناء الوصول وعلى حسب سند الشحن والاتفاق المبرم بين الناقل والشاحن، وفي حالة التأخير يقوم الشاحن بسؤال هذا الناقل عن سبب التأخير، علما بان الشاحن عليه التزامات اخرى من اجل تسليم يهذه البضاعة الى اشخاص اخرين،

⁴³ رضوان. فايز نعيم، 2014، الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الامارات العربية المتحدة، ص209، مرجع سابق.

⁴⁴ Bureau H. B. (1984). THE Collision Regulations, Second Edition. London Lloyd's of London Press LTD. p42

وفي حالة التأخير يقوم الشاحن او المرسل اليه بطلب تقرير عن هذه الاضرار التي لحقها جزاء تأخيرها وعدم وصولها في الوقت المحدد وذلك حسب المادة رقم 285 من القانون التجاري البحري، وتكمن في بعض الحالات ان يكون هناك اي تجديد لمعاد وصول هذه البضاعة في سند الشحن، ولكن يسند هذا الناقل عن التأخير الغير عادي، انه بذل جهده في وصولها في الوقت المناسب، ويقاس ذلك على الرحلات ووزن السفينة وقوتها والمسافة وحالة الجو التي بنفس ظروفها، حيث المادة رقم 285 من القانون التجاري البحري الاماراتي نصت على ذلك،⁴⁵ والتصادم البحري دور في تأخير وصول هذه السفن ويؤدي ذلك الى تأخير تسليم البضاعة المرسلة في الوقت المتفق عليه وفي هذه الحالة تكون تعويض المستلم عن هذا التأخير يكون على السفينة المتسبب في وقوع التصادم البحري سواء للبضاعة التي تنقلها او البضاعة التي تنقلها السفينة المتضررة من هذا التصادم.

المطلب الثاني: عقود التأمين البحري

ان السفينة عنصر فعال في تنشيط المبادلات التجارية المتمثلة في الصادرات والواردات، وكل ذلك وسط خضم بحري هائل مشوب بالأهوال والاعطال، حيث ان السفينة تتعرض في طريقها الى العطب والحريق والاعتداءات والاضافة الى القوة القاهرة او تتعرض البضاعة الى التلف، وثيقة التأمين البحري هي عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المستأمن-بالدرجة التي اتفقا عليها- عن الخسائر البحرية وهي الخسائر المترتبة على المخاطرة البحرية، وثيقة التأمين البحري "هي الوثيقة التي تغطي البضائع اثناء نقلها او الوثيقة مرتبطة بالمصالح المذكورة أعلاه ضد الاخطار البحرية او الاخطار المتفق عليها بالوثيقة.

وينقسم التأمين البحري الى:

التأمين على البضائع

التأمين على السفن (البحرية او النهرية)

⁴⁵ المقدادي، عادل على، 2011، القانون البحري، ص130، مرجع سابق.

التأمين على النولون (اجرة الشحن)

التأمين على مسؤولية ملاك السفن.

والتأمين البحري يعتبر نظاما خاصا مستقبلا وتدور حول وسيلة واحدة، والوسيلة هي السفينة والغاية هي انتهاء الرحلة البحرية في امن وسلام، ويعتبر التأمين البحري هو الدعامة الأساسية لممارسته النقل البحري، حيث يتم بواسطته نقل ثلاثة أرباح التجارة الدولية.⁴⁶

الفرع الاول: عموميات حول التأمين البحري

والتأمين البحري من أفضل الوسائل التي تضبط المصالح المتعارضة، وتنظم العلاقات بين الافراد وتحديد سلوكهم، وسوف نلقي نظره تاريخية على الأنظمة القانونية القديمة.

1. الأنظمة القانونية القديمة:

وفي البداية هناك الآراء حول وقت ومكان ظهور التأمين البحري ويمكن ان يكون قبل 3000 ق.م، ويتمثل لي نظرهم في العادات والتقاليد، والفينيقيون قد وجدوا نظام الخسائر المشتركة وهو قانون (رودس) والي اخذ بها جميع الشعوب التي مارست الملاحة البحرية وهو قانون خاص والخسائر الجزئية العامة، وتعود الى 2500 ق.م، واما الأم التي انجبت التأمين البحري في فكرة القرض البحري الذي ظهرت في ميناء لندن على نهر التايمز في مقهى يدعى لويذر والمهتمون بالملاحة البحرية والتجارة، الذي بدورهم كانوا يتداولون اخبار المخاطر التي تتعرض لها سفنهم خلال رحلاتها في أعالي البحار، والى ان قدم لهم أحدهم اقتراح فكره القرض البحري، وهي فكرة تقوم على إعطاء صاحب السفينة وصاحب البضاعة قرض من المال يساوي قيمة السفينة والبضاعة

⁴⁶ الطائي. عبدالمجيد إبراهيم سلمان، 2017، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها، ص156، الطبعة الأولى، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية.

بالإضافة الى فائدة من هذا القرض وفي حالة عدم وصول هذه السفينة او غرقها يرد المقترض هذا المال دون الفائدة.⁴⁷

وهذه الفكرة تعادل التامين البحري المعاصر، الامر لم يتوقف عند ذلك وبرز فكرة التعاونية والتبادلية وعمليات التعويض للخسائر من اضرار البحر هذا التصادم، يرجع الى البابليون 225 ق.م أصل هذا النظام، وذلك استناد الى ما ورد في قانون حمورابي، وان القران الكريم عن قصة سيدنا يوسف عليه السلام نجد ان هذا الأخير بتأويله رؤيا عزيز مصر قد ابتكر فكرة التامين.⁴⁸

2. التامين البحري في العصور الحديثة:

وان الحروب الصليبية في العصور الوسطى أدت الى انتشار القانون البحري وذلك في القرن الحادي عشر، وخاصة في المدن الإيطالية، وقد نشأت اعراف وعادات وهي:

قواعد اورلين: قننت القضاء الذي استقر في الموانئ الفرنسية المطلة على المحيط الاطلنطي ويرجع تاريخها الى القرن الثاني عشر.

قنصلية البحر: لقد اتخذت هذه التسمية شبة الى محكمة بحرية كانت تحمل هذه الأسم في برشلونة.

مرشد البحري: ان هذه المجموعة وضعت في القرن السادس عشر في روان شمال فرنسا وقد ارسن قواعد تفصيلية لأول مرة في مجال التامين البحري.⁴⁹

الفرع الثاني: الخطر في عقد التامين

يمكن اعتبار الخطر البحري عنصر أساسي في عملية التامين البحري فهو محل وثيقة التامين يعنى لا خطر لا تأمين، فالخطر في اللغة معناها الاشراف على الهلاك، وفي التامين البحري تعني الدلالة

⁴⁷ جمال. بن عصمان، 2009، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الخاص، ص52، مرجع سابق.

⁴⁸ الورفلي. العائش حسين عامر، 2016، المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري، ص59، جامعة القاهرة.

⁴⁹ الطائي. عبدالمجيد إبراهيم سلمان، 2017، عقود التجارة البحرية والتامين عليها، ص160، مرجع سابق.

على الحوادث التي وقعت في الزمن المؤمن لتعويض الخسارة الناشئة عنها، ومن ناحية أخرى الخطر يعني حادث غير محقق الوقوع وليس لاي طرف يد في تحقيقه.⁵⁰

أولاً: الخطر في التأمين البحري

وإن الخطر في التأمين البحري بأنه الاضرار التي يصيب السفينة او البضاعة بسبب الاخطار البحرية، ويعتبر الخطر بحرياً يعني وقوعه في البحر، ومن ناحية أخرى اعتبر الخطر عبارة عن حادث قهري غير متوقع ينشأ بفعل البحر او على سطح البحر، ولو لم يكن البحر سبباً في وقوعه، وهو من اهم العناصر في التأمين البحري، والتاجر عند عملية النقل امام الأخطار البحرية تؤدي الى خسائر وخيمة تقدر بمبالغ ضخمة، بالإضافة الى وسيلة اجرة النقل البحري مرتفعة التكاليف، والاضرار التي تلحق بالبضاعة قد تصل الى الهلاك الكلي او الجزئي وهذه الأسباب دفعت التجار الى ايجاد حلول من شأنها التخفيف من عبئ الخسائر، والتأمين البحري عنصر هام في التجارة البحرية ولا يمكن الاستغناء عنه وهو بسبب ازدهار التجارة البحرية والطمأنينة والامن الذي يحققها التأمين.⁵¹

ثانياً: الاهمية الفنية للتأمين البحري

ان الموقف يقيس مدى قيمة التأمين البحري بمدى قيمة القسط الذي يدفعه الى شركة التأمين، وفي حالة عدم قيام المؤمن بمعرفة هذه التعادل والذي يعرف (حالة عدم التذكر التي فيها يمكن قياسها) ويمكن تقسيم الخطر في التأمين الى:

1. الخطر من حيث تتابع وقوعه وتحققه فهناك اثار معنوية واثار مادية.
2. الخطر من حيث المسببات لوقوع الخطر قد تكون مسببات عامه او شخصية.

⁵⁰ الورفلي. العائش حسين عامر، 2016، المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري، ص118، مرجع سابق.
⁵¹ خليل. احمد محمود، 2010، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء، ص198، المكتب الجامعي الحديث.

3. لخطر من حيث الشيء الذي يقع عليه الخطر بصورة مباشرة.

والتأمين على الخطر البحري اما ان يكون لفترة زمنية تبدأ من الساعة التي توقيع العقد فيها وتنتهي بالوقت المحدد في عقد التأمين، اما ان تكون الفترة الزمنية التي يسرى في عقد التأمين غير محدودة، مثال التأمين على الرحلة سواء الذهاب والإياب.⁵²

ثالثاً: الخطر المعين والخطر غير المعين

والخطر المعين هو إذا كان محل هذا الخطر اذا تحقق شخصاً كان شيئاً معنياً وقت التأمين وذلك قيام شخص بالتأمين على السفينة من حادث التصادم البحري يكون امن من خطر معين بالذات، فتحقق حادث التصادم البحري يعني تحقق خطر بحري معين وقع هذا الخطر على شيء معين وهي السفينة.

وأما الخطر غير المعين فهو الخطر الذي لا يكون محله معنياً عند التعاقد وانما يكون قابلاً للتعيين، ومثال ذلك قيام المؤمن بالتأمين عن أي حادث بحري قد يلحق بالإرسالية البحرية، ويكون الاختلاف فيما بينهما مقدار مبلغ التأمين وفي الحالة الأولى في المعين يكون المؤمن على علم بمقدار مسؤولية المالية وفي الحالة الثانية فمقدار المسؤولية تتحدد بعدم وقوع الخطر،⁵³ ومن شروط الخطر البحري:

1. حدث احتمالي الوقوع وهو محتمل الوقوع وغير مؤكد وفي حالة كان محقق الوقوع يترتب

عليه بطلان عملية التأمين. وشرط احتمالي الخطر لا ينصب على الخطر بذاته ولكن قد ينصب

على تاريخ حدوث الخطر.

2. الخطر البحري غير مرهون بمشيئة أحد طرفي العقد، وهو ان يكون الحادث عرضياً، وعدم

تعلقه بإرادتي أحد طرفي العقد بل يجب ان تتدخل فيه عوامل الطبيعة او عامل الصدفة، وهو

عقد احتمالي.

⁵² الطائي. عبدالمجيد إبراهيم سلمان، 2017، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها، ص186، مرجع سابق.

⁵³ الورفلي. العائش حسين عامر، 2016، المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري، ص51، مرجع سابق.

3. الخطر البحري يجب ان يكون حدث مستقبلا ويجب ان يكون الخطر في المستقبل أي لا يكون تحققه سابقا لإبرام العقد، وفي حالة وقوع الخطر قبل إبرام العقد او مع إبرامه يكون باطلا لانتفاء عنصر الخطر.

4. ان يكون الخطر البحري مشروعا وهو ان يكون غير مخالف للقانون والنظام العام والآداب وكذلك يكون الخطر غير مشروع إذا كان قانون الدولة التي التزم فيها التأمين يجوز التأمين عليه.

رابعاً: دعوى الخسارة

وهي دعوى التي يرجع بها المؤمن له على المؤمن لتعويض الضرر الذي لحقه، وبعض الأحيان عن طريق القضاء وان تكون ودية، وهذه الدعوى تتعلق بتقدير التعويض على القيم، ويقصد بالخسارة الهلاك المؤمن عليه، ويكون حساب التعويض عن طريق الضرر الذي لحقته، نظرا للطابع الجبري للتأمين البحري، والمؤمن له لا يمكن الحصول على تعويض تفوق الضرر الذي لحقه.

وهناك مبالغ يتم خصمها من المؤمن في سبيل ابعاد الضرر عن السفينة او التخفيف منه، ويجب الا يزيد المؤمن له هذه النفقات أكثر مبلغ التأمين.

والتأمين يقوم بتعويض المؤمن له في حال هلاك السفينة كليا وفي حالة قيام المؤمن له بإصلاحها او تبديلا بعض أجزاء منها، فإن التأمين يحدد قيمة هذه الإصلاح على حسب عمر السفينة.

وللمؤمن حق بالمطالبة بالتعويض إذا حصل تعطيل للسفينة ان نقص في قيمتها التجارية خلال مدة الإصلاح.

واما تقدير التعويض يكون عن طريق بيع هذه البضاعة في ميناء الوصول من قبل المؤمن وتعويض المؤمن له من قيمة هذه البضاعة وهي سليمة عند وصولها.

وفي وثيقة التأمين بين المؤمن والمؤمن له، إذا كانت هناك اتفاق بينهم عن قيمة النسبية القانونية لقبول دعوى الخسارة وهذا يكون خاص بهم وفي هذا الشأن يتعين على المؤمن دفع التعويض كاملاً دون خصم القيمة المسموح بها.⁵⁴

(ان النص في المادة 398 من القانون التجاري البحري على ان: يحل المؤمن في حدود ما دفعه من تعويض في الحقوق والدعاوي التي تكون للمؤمن له والناشئة عن الاضرار المشمولة بالتأمين، يدل وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة على ان شركة التأمين المؤمنة على البضاعة المنقولة بحرا متى قامت بدفع التعويض المستحق لصاحب البضاعة عما لحقها من هلاك او تلف فأنها تحل حلاً قانونياً محل المؤمن له فيما له من حقوق ودعاوى قبل المسؤول عن الضرر)

الطعن رقم 370 لسنة 97 جلسة 1998\1\4⁵⁵

خامساً: دعوى الترك

ودعوى الترك وهي طريق آخر للمطالبة بالتعويض وذلك عن طريق قيام المؤمن له بالمطالبة بمبلغ التعويض كلاً ما مقابل تخليه عن الشيء المؤمن عليه، وهذه الدعوى لها امتداد تاريخي، حيث ترجع جذور الترك الى العادات البحرية القديمة والتي كانت سائدة في العصور الوسطي، حيث انه إذا انقطعت اخبار السفينة تعذر تعويض المؤمن له نظراً لعجزة عن إقامة الدليل.

وهناك نوعان من حالات الترك التي يمكن تمثيلها وهي:

1. الخاص بالسفينة:

انقطاع الخبر: وهو افتراضي هلاك السفينة ويجوز الترك في هذه الحالة الا إذا انقضت مدة معينة منذ وصول اخر الأخبار عنها وهي ثلاثة اشهر وفي حالة الحرب ستة اشهر، ولا يشترط هذا الخبر صادر من السفينة يمكن من الغير.

⁵⁴ الطائي. عبدالمجيد إبراهيم سلمان، 2017، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها، ص192، مرجع سابق.

⁵⁵ إسماعيل. محمد هاني، 1999، قضاء النقل البحري وفقاً لأحكام محكمة التمييز بدبي، ص111.

الخسارة الكلية او الاختفاء او التلف الكلي للسفينة: وهو فقدان الكلي للسفينة بالدليل، وهناك قرينة للتفريق بين انقطاع الخبر او الاتلاف هو كالانفجار بلغم بحري او غرق من جراء تصادم او انجار الات.⁵⁶

2. الخاصة بالبضاعة:

بيع البضاعة اثناء السفر: وهو بيع هذه البضاعة كالأضرار المادية التي تلحق بها ومن شروطها ان يتم اثناء السفر في مكان غير ميناء القيام او ميناء الوصول.

هالك ثلاثة ارباع البضاعة: وفي هذه الحالة يجوز ترك البضاعة في حالة لحقها تلف مادي يبلغ ثلاثة ارباع قيمة البضاعة، يمكن في هذه الحالة صعوبة تقدير هذه النسبة، ولكن الحل السليم هو ان تؤخذ من حساب نسبة القيمة للبضاعة سالمة او تالفه في نفس الوقت في ميناء الوصول،

(وحيث ان الشركة الطاعنة تنعى بالسبب الثالث على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون اذ اقام قضاءه بتأييد الحكم المستأنف برفض الدعوى بالنسبة للشركة المطعون ضدها الثانية، على سند من القول بان وثيقة التامين لا تغطي مخاطر الاختلاف والتغيير الذي حصل في البضاعة المؤمن عليها في حين ان وثيقة التامين كانت شاملة لجميع المخاطر بما فيها سلامة اختام الحاويات التي كانت بداخلها البضاعة المؤمن عليها وعدم اختلاف نوعها. وحيث ان هذا النعي مردود ذلك ان الخطر المؤمن عليه في التامين البحري على البضائع هو عادة هلاك البضاعة المؤمن عليها او تلفها خلال الرحلة البحرية بسبب يرجع الى هذه الرحلة وان هلاك البضاعة المؤمن عليها يكون اما بفناء مادتها كلها او اختفائها او بفناء جزء منها او اختفائه بحيث لا يمكن الانتفاع بالجزء الباقي مما يعتبر البضاعة في هذه الحالة خسارة كلية واما بفوات كل منفعة من وراء البضاعة المشحونة مع بقاء مادتها كفسادها اما استبدال بضاعة أخرى بالبضاعة المؤمن عليها مساوية لها او اقل منها في القيم او الجودة فانه لا يعد في مفهوم التامين البحري هلاكا للبضاعة المؤمن عليها وبالتالي فلا يشملها

⁵⁶ خليل. احمد محمود، 2010، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء، ص201، مرجع سابق.

التأمين البحري ما لم يتفق على ذلك صراحة في وثيقة التأمين أو في ملحقها ومن المقرر ان تفسير وثيقة التأمين كغيرها من العقود هو من سلطة محكمة الموضوع ما دامت لم تخرج في تفسيرها عما تحتمله عباراتها وقصد المتعاقدين منها لما كان ذلك وكانت محكمة الاستئناف قد اقامت قضاءها بتأييد الحكم المستأنف برفض الدعوى قبل الشركة المؤمنة المطعون ضدها الثاني على ما أورده في حكمها المطعون فيه من ان التغيير الذي حدث في نوع البضاعة المؤمن عليها لا تشمله وثيقة التأمين المقدمة في الدعوى ورتبت على ذلك عدم مسؤوليتها وإذ كان ما استخلصته تلك المحكمة على النحو السابق سائعا ويتفق مع التفسير الصحيح لوثيقة التأمين المشار اليها ومع طبيعة الخطر المؤمن عليه بحريا. فان مجادلة الشركة الطاعنة في ذلك تكون جدلا موضوعيا فيما لمحكمة الموضوع من سلطة في التقدير والتفسير مما لا تجوز اثارته امام محكمة التمييز ويكون النعي بما تقدم على غير أساس)

(الطعن رقم 106 لسنة 97 جلسة 18\10\1997) 57، 58

الفرع الثالث: المصلحة في التأمين

المصلحة في التأمين ركن أساسي ويعني الفائدة أو المنفعة، وفي عقد التأمين البحري هي السبب الذي أدى الى إبرام عقد التأمين ولولا وجود هذا السبب أو الباعث لما قام طرف العقد بالتزام عقد التأمين البحري، فالسبب هو الغرض المباشر، وان يكون فيه منفعة مشروعة للطرفين، وفي التأمين تكون المصلحة اقتصادية مشروعة في عدم تحقق الخطر المؤمن منه فإن هذا التأمين يكون باطلا لانعدام المحل.

⁵⁷ إسماعيل. محمد هاني، 1999، قضاء النقل البحري وفقا لأحكام محكمة التمييز بدبي، ص293.

⁵⁸ الطائي. عبدالمجيد إبراهيم سلمان، 2017، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها، ص195، مرجع سابق.

أولاً: أهمية وجود المصلحة في التأمين البحري

ان المصلحة في عقد التأمين لها أهمية كبيرة فهي التي تميز عقد التأمين البحري عن عقد الرهان او المقامرة، فالمصلحة في عقد التأمين البحري يجعله عقد مشروع وعدم وجودها يصبح عقد غير مشروع قانونياً بحيث يربح المؤمن له مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر المؤمن منه ويخسر القسط اذا لم يتحقق الخطر المؤمن منه والتالي يبطل عقد التأمين البحري، فالعبرة من المصلحة تتركز في امرين الأول تجنب افتعال الكوارث الإدارية والثاني تحريم المغامرة على الأشياء والأشخاص،⁵⁹ وان التأمين البحري له خصوصية معينة بان الوقت الواجب ان تتوافر فيه المصلحة ليس وقت انعقاد العقد. والمصلحة عند تحقق الخطر المؤمن منه وتكون هذه المصلحة مؤكده فاذا لم تتوافر المصلحة عند تحقق الخطر المؤمن منه حكم ببطالان العقد لانعدامها.

المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

وفي البداية ان الحادث البحري ينتج عنه خسائر فادحة، وتعدد ذوي المصلحة فيه واضرار بدنية كالوفاة والجروح. يترتب مسؤولية جنائية، بالإضافة الى الاضرار مادية كالإتلاف يترتب مسؤولية مدنية، وفي هذه تنشأ عنه دعوات الاولى جزائية يتم فيها محاكمة مرتكب الخطاء والثانية مدنية بهدف المطالبة بالتعويض.

المطلب الأول: المسؤولية الجنائية

ان القضاء الاماراتي يختص في كافة الجرائم التي تقع على إقليم الدولة ولو وقعت الجريمة من شخص أجنبي يقيم على ارض الدولة، وينحصر سريان القانون الجنائي البحري في نطاق الجرائم المحددة في التشريعات المتعلقة بالسفن والملاحة البحرية.

⁵⁹ إبراهيم. هشام مصطفى محمد، 2017، قانون النقل البحري، ص188، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية.

وان الدعوة الجنائية في التصادم البحري اما انا يكون جنحة او مخالفة ادارية تستدعي توقيع جزاء تأديبي.⁶⁰

تحقيق الحادث الجنائي: إذا كانت هناك حوادث على ظهر السفينة فعلى الربان تقديم تقرير بخصوص هذا الحادث الى إدارة التفتيش البحري خلال اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء في الدولة، وفي حالة كان خارج الدولة يقدمه الى القنصل، ودور هذه السلطة تحويل هذا التقرير او تسليمه الى دائرة المحكمة المختصة بذلك، وهذا التقرير حجة بما جاء فيه حتى يقدم الدليل العكس، ومن موجبات استكمال التحقيق هو سماع الشهود أو المعاينة أو ندب الخبير، في اغلب الحالات قد يوجب حجز السفينة لاستكمال الأمور الفنية.⁶¹

وأنواع التحقيقات:

- 1- تحقيق اداري: تقوم به السلطات البحرية عند وقوع حادث بحري كالتصادم
- 2- تحقيق مدني: تقوم به المحكمة المدنية
- 3- تحقيق جنائي: تقوم به النيابة العامة.⁶²

1- تحقيق التقرير البحري:

هو إجراء أولي تقوم به إدارة التفتيش من بمجرد وقوع حادث التصادم البحري، وهو اول درجات الوصول إلى الحقيقة، ويجب ان يذكر به تفصيل كل وقائع الحادث البحري، وصلا الى تحديد مرتكب الفعل وما نتج عن هذا الحادث.

وفي دولة الامارات تتولى المحكمة المدنية هذا الاجراء والتي يقع في دائرتيها ميناء تسجيل السفينة، وذلك بنذب أحد قضاء المحكمة المدنية وعمل محضر يذكر به جميع الاعمال والإجراءات التي

⁶⁰ إبراهيم. هشام مصطفى محمد، 2017، قانون النقل البحري، ص145، مرجع سابق.

⁶¹ طه. مصطفى كمال، 2012، العامة للقانون التجاري والبحري، ص300، الطبعة الثانية، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية.

⁶² الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص109، مرجع سابق.

اتخذها. ويمكن للمحكمة تعيين خبير للاستعانة به في المعاينة أو لإعداد تقرير بالواقعة، ولما سماع من ترى سماعه من شهود. أما في جمهورية مصر فان للتفتيش البحري بمصلحة الموانئ والمناير سلطة مباشرة التحقيق البحري في حوادث السفن وذلك وفقا للمادة رقم 167 لسنة 1976.⁶³

ان التحقيق يعتبر أجزاء من الإجراءات الأولية يتعين القيام به عند وصول السفن الى أقرب ميناء، فإذا شكلت واقعة التصادم جريمة يتعين على الجهة المختصة احضار النيابة العامة وهو يعتبر تحقيق من نوع خاص.⁶⁴

2- المعاينة:

والمعاينة اجراء من إجراءات التحقيق وهو انتقال القائم عليه الى مسرح ارتكاب الجريمة ليثبت حالة الأماكن والأشخاص والأشياء وكل شي يفيد في كشف حقيقة الجريمة ومركبها.

فالمعاينة قيام القاضي بالمشاهدة بنفسه او بواسطة من ينتدب او بواسطة اهل الخبرة في المسائل الفنية التي لا قبل له البت فيها ومعرفتها على حقيقتها ولو بطريق الظن الراجح الذي يوجد في النفس الطمأنينة، وتكون المعاينة بطلب أحد الخصوم او من تلقاء المحكمة. وعلى اعلام الخصوم بوقت المعاينة وفي حالة تخلف أحدهم تعتبر باطلة لكن بطلانا نسبيا. ويجب ابداءه قبل سماع اقوال الشهود والا سقط الحق بها، وان طلب المعاينة من الطلبات المهمة المتعلقة بتحقيق الدعوى اظهارا لوجه الحق فيها فان عدم اجابته او الرد عليه ردا مقبولا يبطل الحكم الصادر بالإدانة.⁶⁵

⁶³ حاطوم. وجدي، 2011، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ص132، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة الحديثة للكتاب.

⁶⁴ طه. مصطفى كمال، 2012، العامة للقانون التجاري والبحري، ص312، مرجع سابق.

⁶⁵ طه. مصطفى كمال، 2012، اساسيات القانون البحري، ص137، الطبعة الثانية، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية.

3- شهادة الشهود:

الشهادة هي بما أدركه الفرد بحواسه وشأهده بعينه، ويصح ان تكون سماعية، وفي حالة أن يشهد الفرد بما سمعه من غيره، وهي تقدير لدى محكمة الموضوع وفي حالة الحوادث البحرية تكون الشهادة عن مشاهدة ومعاينة.

ومن حق هذه المحكمة استدعاء من تراه للشهادة لزوما لسماع شهادته اظهارا للحقيقة، ويتم اثبات اجابته في المحضر.

يمكن للمحكمة اصدار امر بالضبط والاحضار إذا ادعت الضرورة لذلك، ويمكن ان تسمع لشهادة من أي شخص من تلقاء نفسه،⁶⁶ وفي التصادم البحري يكون الشهود من ركاب السفن المتصادمة او العاملين عليها، وفي النهاية يكون لقاضي الموضوع تقدير أهمية الشهادة، ومحكمة الموضوع لها سلطة تامة في فهم واقع الدعوى، وذلك في استخدام سلطتها في تجزئة بغير بتر لفحواها، وذلك على أساس ما تظمنن اليه وتتق به ولا رقيب عليها، ولا عليها من بعد ان تتبع الخصوم في مختلف اقوالهم وحججهم وطلباتهم.

4- الخبرة:

الخبير هو كل شخص له دراية خاصة بمسألة من المسائل، في واقعة يتطلب حلها معلومات خاصة لا يانس القاضي نفسه الكتابه العلمية او الفنية لها، ومن حق الخصوم اختيار خبير او اكثر اقرت المحكمة اتفاقهم، وفي هذه الحالة اثناء اتفاقهم، وعدا هذه الحالة تختار المحكمة الخبير، وفي واقعة التصادم البحري لن يتمكن القاضي مهما كانت درجة اطلاعه وعلمه ان يلم بالنواحي الفنية للتصادم البحري، فلن يتمكن من الوقوف على قواعد منع التصادم في البحار بمختلف أنواعها وتطبيقاتها وكيفية استخدام الرادار والملاحة في الضباب او بالمسائل المتعلقة بقواعد المهارة البحرية.

⁶⁶ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص114، مرجع سابق.

(وحيث ان الطعن أقيم على أربعة أسباب ينعي الطاعن بالسبب الأول منها على الحكم المطعون فيه القصور في التسبب اذ رد على دفاعه ببطلان تقرير الخبير لتحيزه وعدم حياده ولعدم اختصاصه بالمهمة التي كلفته بها المحكمة بقوله انه دفاع مرسل في حين تفيد المستندات المقدمة من الطاعن وجود صلة بين هذا الخبير وشركة الخدمات الفنية والمعاینات التي اعتمد على تقريرها في اعداد تقريره فضلا عن انه كان يتعين على المحكمة استدعاء ذلك الخبير لسؤاله عن صلته بالشؤون البحرية الفنية التي تحتاجها المهمة التي كلفته بها المحكمة، وحيث ان هذا النعي في شقه الأول مردود ذلك انه لما كان المشرع قد حدد في المادة 78 من قانون الاثبات الطريقة التي يجب على الخصوم سلوكها لرد الخبير بسبب يرجع الى عدم حياده او تحيزه وهي تكليف الخبير بالحضور امام المحكمة التي عينته وذلك خلال أسبوع من تاريخ الحكم بتعيينه اذا كان هذا الحكم قد صدر في حضور الخصم طالب الرد فاذا كان قد صدر في غيبته قدم طلب الرد خلال الأسبوع التالي لاعلان منطوق الحكم اليه، وكان الطاعن لم يسلك هذا الطريق بل حضر اما الخبير المذكور ولم يعترض على شخصه ومن ثم فلا على الحكم المطعون فيه ان رفض دفاع الطاعن في هذا الشأن باعتباره دفاعا لا يظاھرہ القانون ويكون النعي في ذلك على غير أساس

والنعي في شقه الثاني مردود أيضا ذلك انه يكفي لاختصاص الخبير بالمهمة التي كلفته المحكمة بتنفيذها دخولها في عموم مجال عمله واتصال اختصاصه بها على وجه يمكنه من القيام بها ولما كان الطاعن لا يدعي بان مجال اختصاص الخبير منبته الصلة بالمهمة التي كلفته المحكمة القيام بها وكانت اعمال التامين والمعاینات البحرية التي يقول الطاعن باختصاص الخبير بها ليست بعيدة الصلة بالمسائل الفنية البحرية المتعلقة بالسفن التي كانت تحتاجها المهمة المكلف بها هذا الخبير فان نعي الطاعن ببطلان تقرير ذلك الخبير بمقوله عدم اختصاصه بالمهمة التي كلفته المحكمة بها يكون على غير أساس.

(الطعن رقم 45 جلسة 12\4\1997)⁶⁷

ويجوز للخبير ان يباشر اعماله ولو في غيبة الخصوم، وفي النهاية على الخبير ان يقدم تقريراً موقعاً منه نتيجة اعماله ورايه والاوجه التي استند اليها، ومع ذلك راي الخبير لا يقيد المحكمة، وهو من الأدلة المعروضة على المحكمة خاضعة للمناقشة والتحميص والتدقيق.⁶⁸

الفرع الاول: الجرائم التي تقع من الربان

ويمكن لنا ان نوجز الجرائم التي تقع من الربان.

أولاً: جريمة عدم الاخطار بالتغييرات الجوهرية والأبحار دون الحصول على تصريح بالسفر وعدم وجود الوثائق على ظهر السفينة

واهتمام الدول بسلامة الأرواح يجب اخضاع السفن الوطنية والاجنبية للرقابة والتفتيش لتحقيق من مدى سلامتها وصلاحياتها الآلات للعمل، ومؤهلات الملاحين وعددهم، الأصول الفنية للشحن البضائع، ولا يمكن ترك امر تفتيش لمالك السفينة مجهزها لضمان تنفيذ احكام القانون.

أ- وفقاً لنص المادة 64 من القانون التجاري الاماراتي (يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز ستة أشهر بغرامة لا تجاوز خمسة وعشرين ألف درهم او بإحدى هاتين العقوبتين)

ب- الربان الذي لا يخطر إدارة التفتيش البحري بالتلف او التفتيش الذي حدث بالسفينة وفقاً لحكم الفقرة الثالثة من المادة 52 من هذا القانون.

ت- ربان السفينة إذا ابحر دون الحصول على تصريح السفر وفقاً لحكم الفقرة الثالثة من المادة 58 من هذا القانون.

⁶⁷ إسماعيل. محمد هاني، 1999، قضاء النقل البحري وفقاً لأحكام محكمة التمييز بدبي، ص166
⁶⁸ وجدي، 2011، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ص143، مرجع سابق.

ث- ربان السفينة التي لا يوجد بها الأوراق والوثائق المنصوص عليها في المادة 63 من هذا القانون.

ومن هذا المنطلق وفي حالة قيام ربان هذه السفينة بالإبحار دون التأكد من سلامة هذه السفينة للأبحار، وعدم اخذ الموافقة من السلطة المختصة في ميناء القيام وأيضا عدم حمل الوثائق المطلوبة منه اثناء الرحلة، والسفينة اذا كانت غير صالحة ويوجد بها عطل واثناء سيرها تعطلت وادت تعطلها الى وقوع حادث بحري تكون نسبة كونها المتسبب في الحادث اكبر من السفينة الأخرى، وأيضا في حالات العواصف او المسافات الطويلة سوف يؤثر على هذه الرحلة ويؤدي الى عدم صلاحية بعض معداتها وبالتالي عدم سيطرة قبطان هذه السفينة عليها واحتمالية حدوث هذا الحادث اكبر، وكون هذا الرباب بعدم ابلاغ السلطان بالمغادرة وعدم الالتزام بإرشادات الامن والسلامة يمكن وقوع التصادم البحري في حالة العواصف او حالات الحروب او قرصنة البحر او سياسات بعض الدول عندما تقوم هذه السفن بالمرور بالمضائق التي تكون بالقرب منهم، واخير بان الربان عندما لا يحمل أي وثائق معه في السفينة واثناء وقوع للتصادم البحري سوف تكون هناك تأخير كبير في انهاء إجراءات الحادث البحري ومعرفة هذه السفينة بانها تابعة لاي دولة، وهذه الدولة كونها منظمة للمعاهدات الدولية ام لا لتطبيق القانون الواجب على هذا التصادم البحري.

ثانيا: جريمة ترك الربان للسفينة

تنص المادة 213 من ذات القانون على انه: (يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر وبغرامة لا تتجاوز اخر ثلاثة اشهر او بإحدى هاتين العقوبتين كل ربان ترك في غير حالة الضرورة السفينة في الميناء وهي معرضة للخطر فإذا كانت السفينة في عرض البحر عوقب بالحبس مدة لا تزيد عن سنين).⁶⁹

⁶⁹ طه. مصطفى كمال، 2010، القانون البحري، ص221، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مكتبة الوفاء القانونية.

ومن فهمنا للمادة السابقة أن ربان السفينة ملتزم بقيادة هذه السفينة في عرض البحر ولا يجوز له تركها في أية حال من الأحوال إلا في حالة الضرورة وهذه الحالة متروكة لتقدير قاضي الموضوع، وفي حالة قيام هذا الربان بترك هذه السفينة ادي ذلك لقيام شخص غير مخول او ذو خبرة في قيادتها وادي بدوره الى حدوث التصادم البحري بين سفينة أخرى، فان الخطأ يتجه لهذا السفينة واكبر الاحتمالات تكون سبب في وقوع الحادث البحري، ومن هذا المنطلق فان القانون الاماراتي التجاري البحري قام بمعاقبة هذا الربان، لكون ترك هذه السفينة ليس بالأمر اليسير وله تبعات كثير سواء في حدوث التصادم البحري او وصول هذه البضاعة سليمة الى ميناء الوصول.⁷⁰

ثالثاً: جريمة الإخلال بالتزام الارشاد

وفقاً لنص المادة رقم 454 من القانون الاماراتي التجاري البحري الارشاد اجباري في موانئ الدولة، فإن الربان يسأل جنائياً في حالة عدم الاستعانة بالمرشد او دخل منطقة المرشد او تحرك بها دون موافقة وذلك دون ان تأذن له بذلك الجهة التي تتولى موقف الارشاد ونتجه عنه حادث تصادم ووقع خسائر في الأرواح واصابات بشرية وهو ما تنص عليه المادة 312 من القانون التجاري الاماراتي البحري،⁷¹ لكل ميناء في دول العالم طريق خاص للوصول الى المرفأ المخصص لوقوف هذه السفن وكيفية وصولها وأيضاً كيفية خروجها وبالإضافة الى أوقات الدخول والخروج تكون محددة من قبل هذه الموانئ، واذا قام ربان احدى السفن بالدخول الى أي ميناء دون مساعدة من الارشاد البحري وادي هذا الى وقوع تصادم بحري فانه يكون مسؤولاً عن هذا التصادم وأيضاً متسبب به، ويتحمل كافة الغرامات والجزاءات، ولكن في حالة حدوث التصادم البحري اثناء قيام المرشد بقيادة احدى هذه السفن فان الميناء التابع له سوف يتحمل كافة الخسائر للسفن المتصادمة، ولا يقع على عاتق السفينة المتسبب في هذا التصادم دفع أي تعويضات.

⁷⁰ Hill R. A. (2004). Collision and their Causes, Third Edition. The Nautical Institute. p11

⁷¹ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص124، مرجع سابق.

رابعاً: جريمة الامتناع عن الإنقاذ والمساعدة

فيجب على ربان السفينة تقديم المساعدة في حالة حادث التصادم البحري للسفينة الأخرى دون ان يعرض سفينة للخطر او ان يعرض ركابها او حمولتها وطاقمها، ويكفي بهذه الجريمة توافر القصد الجنائي العام ويتحقق بتوجيه إرادة الربان الى اثبات السلوك وهو الامتناع عن بذل وتقديم المساعدة، ولقد نصت عليه احكام اتفاقية بروكسل 1910 في المادة الثامنة والمادة رقم 336 من القانون التجاري الاماراتي البحري، ويعاقب ربان السفينة الذي لا يقدم المساعدة على النحو السابق ذكره بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تزيد على عشر الالاف درهم او بإحدى هاتين العقوبتين.⁷² ويجب على السفن التي تتعرض للتصادم البحري سواء كانت ضمن هذا التصادم او بالقرب منه او على مدى رؤية هذه السفن يجب عليها تقديم المساعدة للسفن التي تكون بحاجة للمساعدة وذلك لتقليل الخسائر في الأرواح والبضائع أيضاً للحصول على المكافأة من جراء تقديم هذا المساعدة، وأيضاً تخفيف الغرامات في حالة كانت متسببة في وقوع هذا الحادث.⁷³

خامساً: جريمة عدم الالتزام في اتخاذ الإجراءات الكافية في وقت تسرب الزيت أو المواد الخطرة

نصت المادة رقم 23 من القانون الاتحادي رقم 24 لسنة 1990 في شأن حماية البيئة وتنميتها بأن الربان هو المسؤول عن وقوع حادث التصادم البحري لنقلات الزيت او ناقلات المواد الخطرة سواء كان ذلك يفعل عمد او كان نتيجة لخطئه او اهمال منه، وهو المسؤول عن اتخاذ الإجراءات الكافية للحماية من آثار التلوث ونصت المادتين رقم (22) و (30) من القانون سالف الذكر فان العقوبة هي الحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا يزيد عن سنة وبغرامة لا تقل عن الفين درهم ولا تزيد عن عشرة الالاف درهم او بإحدى هاتين العقوبتين، ان تسرب هذه المواد من السفن لها تأثير ضار على البيئة البحرية وأيضاً لها تأثير على حركة باقي السفن، وأيضاً تكون عائق في بعض

⁷² الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص125، مرجع سابق.

⁷³ Hill R. A. (2004). Collision and their Causes, Third Edition. The Nautical Institute. p13

الأحيان الحركة في المواني و المضائق و الممرات المائية، وكله هذا يؤدي بدوره الى حدوث التصادم بحري حيث تتحمل هذه السفينة جزء من الغرامات او كلها على حسب تقدير المحكمة المختصة.

سادسا: الجرائم التي تقع من افراد الطاقم

وجريمة الإهمال في الخدمة والعصان هي الفعل الغير مشروع من افراد الطاقم الذي أدى الى التصادم البحري. ولقد نصت المادة رقم 204 من القانون التجاري الاماراتي على انه يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر، وبغرامة لا تتجاوز اجر ثلاثة اشهر او بأحدي هاتين العقوبتين أي فرد من طاقم السفينة يرتكب احد الأفعال الآتية:

1. ترك المكان المخصص له في السفينة بلا عذر مقبول قبل ان يحل محله خلفه.
2. التغيب عن السفينة إذا كان مكلفا بعمل عند الدفة او في محل ارساد او مركز مناورة او حراسة.
3. عدم الوجود في السفينة دون عذر مقبول في الوقت المحدد لا يتجاوز إجراءات الإبحار من أي ميناء غير ميناء التسجيل.
4. رفض الإذعان لأمر صادر اليه فيما يتعلق بسير العمل في السفينة والمحافظة على النظام فيها
5. القيام بأعمال متكررة تنطوي على العصيان.⁷⁴

ويكون الإخلال بها يؤدي الى وقوع التصادم البحري، ونصت المادة رقم 205 من القانون التجاري البحري الاماراتي، تضاعف العقوبة في حال ان الأفعال قد ارتكب من أكثر من ثلاثة اشخاص وبعد اتفاق سابق فيما بينهم، وهنا نقف عند اهم أسباب وقوع التصادم البحري، ويكون هذا السبب متعمدا فيه وذلك كون افراد الطاقم لم يقومون المهام التي اسند لهم او عدم تنفيذ أوامر ربان السفينة بالشكل المطلوب او التعمد بحدوث هذا التصادم لكون هذا الفرد غير راضي عن امر معين من قبل القبطان

⁷⁴ طه. مصطفى كمال، 2010، القانون البحري، ص231، مرجع سابق.

او مجهر السفينة او أي شخص له صلة بهذه السفينة، وعند وقوع هذا التصادم وتبين بان هذا الفرد له دور في وقوعه فان تتحمل كافة العقوبات بالإضافة الى دفع التعويضات عن هذا التصادم.

سابعا: الجرائم التي تقع من افراد الطاقم والربان

ان القانون التجاري البحري الاماراتي لم يتطرق الى الإصابات والوفاة التي تحدث بسبب حادث التصادم البحري الامر الذي يتعين مع الرجوع الى القانون العقابي العام.

1. الوفاة الخطأ:

تنص المادة رقم 342 من قانون العقوبات الاتحادي على انه يعاقب بالحبس والغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين من تسبب بخطئة في موت شخص تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة والغرامة اذا وقعت الجريمة نتيجة اخلال الجاني فيما تفرضه عليه اصول وظيفته او مهنته او حرفته او كان تحت تأثير السكر او تخدير عند وقوع الحادث او امتنع حينئذ عن مساعدة المجني عليه او عن طلب المساعدة له مع استطاعته ذلك وتكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنتين ولا تزيد عن خمس سنوات والغرامة اذا استطاعت عن الفعل فأكثر من ثلاثة اشخاص وهي الدعاوي تكون لها حجة ضد الربان للمطالبة بالتعويض عن الاضرار الناشئة عن التصادم، وهذه الحجة من القواعد العامة.⁷⁵

2. الإصابة الخطأ:

نصت المادة رقم 343 من قانون العقوبات الاتحادي على اية يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبالغرامة التي لا تتجاوز عشرة الالاف درهم بإحدى هاتين العقوبتين من تسبب بخطئة في المساس بسلامة جسم غيره، وتكون العقوبة الحبس مدة لا تزيد على سنتين والغرامة بإحدى هاتين العقوبتين اذا نشأ عن الجريمة عاهة مستديمة او اذا وقعت الجريمة نتيجة اخلال الجاني بما تفرضه عليه اصول وظيفته او مهنته او حرفته او اذا كان الجاني تحت تأثير سكر او تخدير عند وقوع الحادث

⁷⁵ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص130، مرجع سابق.

او امتنع عن مساعدة المجني عليه او عن طلب المساعدة له مع استطاعته ذلك. وتكون العقوبة الحبس والغرامة إذا نشأ عن الجريمة المساس بسلامة أكثر من ثلاثة اشخاص.⁷⁶

الفرع الثاني: الاختصاص الجنائي

ان معاهدة بروكسل 1910 لم يتم ذكر أي بند فيها يتعلق بتحديد الاختصاص الجنائي للمحاكم، حيث تم عقد عدد مؤتمرات حول الموضوع ومنها مؤتمر باريس 1937، ومؤتمر اوسلو 1933 التي بدورها تم التوصل إلى صياغة بنود معاهدة 1952 حيث تم ذكر في المادة الثانية، عدم حجز أي سفينة أو منعها من السفر من غير سلطات الدولة التي ترفع علمها والتي تسبب في وقوع تصادم بحري.⁷⁷

أولاً: التصادم البحري الذي يقع في المياه الإقليمية او الداخلية

ان القانون الاماراتي التجاري البحري لم يتناول الاختصاص الجنائي في المياه الداخلية او الإقليمية، والمادة رقم 16 من قانون العقوبات الاتحادي ينص على انه تسري احكام هذه المادة على كل من يرتكب جريمة في إقليم الدولة، وتنص المادة رقم 142 من نفس القانون بأنه يتعين الاختصاص بالمكان الذي وقعت فيه الجريمة، وان المادة الرابعة من الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى بأنه (لا تطبق هذه الاتفاقية على المصادمات او حوادث الملاحة الأخرى التي تقع في الموانئ والمرافئ والمناظر الداخلية وفضلا عن ذلك فانه يجوز للدول المتعاقدة ان تحتفظ لنفسها عند توقيع الاتفاقية او ايداع وثائق التصديق عليها او الانضمام اليها بالحق في تعقب الجرائم التي ارتكبت في مياهها الإقليمية الخاصة).

⁷⁶ طه. مصطفى كمال، 2012، اساسيات القانون البحري، ص144، مرجع سابق.

⁷⁷ عيابه. محمود محمد، 2015، احكام عقد النقل، ص33، الطبعة الأولى، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

وفي هذه الحالة فإن الاختصاص الجنائي للمحاكم الإماراتية التي تتعلق بالتصادم الذي يقع في المياه الإقليمية للسفن الأجنبية وذلك اعمالاً لمبدأ السيادة.⁷⁸

ثانياً: التصادم البحري الذي يقع في البحر العام

وفي حالة وقوع تصادم بحري في البحر العام هناك حالتين:

- وفي الحالة الأولى إذا كانت هذه السفن وقعت على هذه اتفاقية بروكسل 1952 فإن هذه الاتفاقية لقد حسمت الخلاف حول ذلك، وتم ذكرها في المادة الأولى من هذه الاتفاقية، إذا وقع تصادم أو أي حادث آخر لسفينة بحرية وكان من شأنه أن يترتب مسؤولية جنائية أو تأديبه على كاهل الربان أو أي شخص آخر في خدمة السفينة فلا يجوز اتخاذ أي إجراء في ذلك إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي كانت السفينة تحمل علمها وقت وقوع التصادم البحري.⁷⁹
- والحالة الثانية في حالة وقوع التصادم لغير الدول الموقعة لهذه الاتفاقية، فهنا يثور التساؤل عن قانون الواجب التطبيق على هذا التصادم، وليس بالأمر اليسير اختيار القانون الواجب التطبيق والمحكمة المختصة بذلك.⁸⁰

الفرع الثالث: الدعوة الجنائية في منازعات التصادم البحري

أن القانون الإماراتي التجاري البحري لم يقرر لها نصوصاً خاصة بانقضائها أو سقوط العقوبة بها أو في هذه الحالة تسري نصوص قانون العقوبات الاتحادي وقانون الإجراءات الجزائية الاتحادي.⁸¹

⁷⁸ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص134، مرجع سابق.

⁷⁹ Hill R. A. (2004). Collision and their Causes, Third Edition. The Nautical Institute. p21

⁸⁰ مجلة جامعة بابل، 2010، الدعوى المدنية في التصادم البحري، ص13، العلوم الإنسانية، المجلد 18، العدد(1).

⁸¹ عيابه. محمود محمد، 2015، احكام عقد النقل، ص54، مرجع سابق.

انقضاء الدعوى الجنائية وقت التصادم: تنص المادة رقم 20 من قانون العقوبات الجزائية الاتحادي على انه تنقضي الدعوى الجزائية بوفاة المتهم او بصدور حكم بات فيه او بالتنازل عنها فمن له الحق فيه او العفو الشامل او الغاء القانون الذي يعاقب على الفعل، كما تنقضي بمضي عشرين سنة في مواد الجنايات التي يحكم فيها بالإعدام او السجن المؤبد وبمضي عشر سنين في مواد الجنايات الأخرى، وبمضي ثلاث سنين في مواد الجرح وسنة في مواد المخالفات وذلك كله من يوم وقوع الجريمة ولا يوقف سريان المدة التي تنقضي بها الدعوى الجزائية لاي سبب كان.⁸²

المطلب الثاني: المسؤولية المدنية

ان المسؤولية المدنية اختلفت عن المسؤولية الجنائية لأن هذه المسؤولية لا تبدأ الا بطلب من ذوي المصلحة والذي واصابة ضرر من التصادم البحري والمسؤولية المدنية هي تعويض الضرر الناتج عن عمل غير مشروع، اما تكون مسؤولية عقدية او تقصيرية، حيث نصت المادة رقم 282 من قانون المعاملات على انه كل (اضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر)، وفي هذه الحالة فإن التصادم البحري يعتبر من المسؤولية التقصيرية.⁸³

الاضرار: هو اخلال الفرد بالتزام قانوني يضر بمصالح الغير، بالخطأ في المسؤولية التقصيرية يقوم على ركنين الأول مادي وهو التعدي والركن الثاني معنوي وهو الادراك.⁸⁴

الضرر: الضرر الذي ينتج عن التصادم البحري هو ضرر مادي ومن شروطه ان يكون محقق الوقوع الذي أصاب المتضرر في جسمه او ماله او الضرر الذي سيقع حتما في المستقبل، وان يكون

⁸² صادق. هشام على، مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ص52، الإسكندرية، منشأة المعارف.

⁸³ ترك. محمد عبدالفتاح، 2003، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، ص77، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر.

⁸⁴ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص153، مرجع سابق.

هذا الضرر ماسا بحق ثابت يحميه القانون، وفي حالة الاثبات فان عبئ اثباته يقع على عاتق المتضرر.⁸⁵

علاقة (النسبية) السفينة بين الاضرار والضرر: وهو ان يثبت ان الخطأ كان سببا في الضرر، وهناك أسباب الاعفاء من المسؤولية بمقتضى القانون الاماراتي التي يحددها لحاله الدفاع الشرعي وحالة الضرورة، والإكراه الادبي، وان رابط السببية بين الخطأ والضرر هو من مسائل المتعلقة بالواقع فلا يخضع فيه قاضي الموضوع لرقابة محكمة النقض الا إذا شاب تسببيه عيب.⁸⁶

التصادم البحري والذي يكون في كل حالات المسؤولية مسؤولية تقصيرية وذلك كون هذا التصادم لا يكمن الاتفاق عليه وفي حالة تم الاتفاق عليه فانه يكون مخالفة للقواعد العامة، ويمكن ان نتطرق عليه تصادم بحري عمدي، وهذا نوع اخر من التصادمات وله عواقب أخرى، ولكن في الحالة الأولى وهي التصادم الغير عمدي وتنجه عنه المسؤولية التقصيرية بان تقوم الطرف الأول بأحداث اضرار للطرف الثاني، وبالتالي بان السفينة الأولى قامه بأحداث ضرر للسفينة الثانية، ويجب ان يكون هناك ترابط بين الاضرار والضرر الذي تم بفعل هذا التصادم من اجل ربط جميع العناصر للوقوف عند هذه المسؤولية التقصيرية، ولكن في القانون الامارات وضع في شروط التصادم البحري عدم تلامس هذه السفن مع بعضها البعض وقف على سبب هذا التلامس بينهم وهو العلاقة السببية بينهم وهو الترابط بين الاضرار والضرر الذي حدث بفعل السفينة الأخرى.

نصت المادة من قانون الإجراءات المدنية على انه لا يقبل أي طلب او دفع لا يكون لصاحبة مصلحة قائمة ومشروطة ومع ذلك تكفي المصلحة المحتملة اذا كان هناك الغرض من الطلب الاحتياط لدفع ضرر محقق او الاستيثاق لحق يخشى زوال دليله عن النزاع فيه.⁸⁷

⁸⁵ مجلة جامعة بابل، 2010، الدعوى المدنية في التصادم البحري، ص14، مرجع سابق.

⁸⁶ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص154، مرجع سابق.

⁸⁷ صادق. هشام علي، مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ص76، مرجع سابق.

1. ان يكون المدعي مصلحة في رفعها:

هي الفائدة العلمية ان المنفعة التي تعود على دافع الدعوى، ومن خصائصها:

أ- ان تكون المصلحة قانونية

ب- ان تكون المصلحة قائمة وحالة

ت- ان تكون المصلحة شخصيه ومباشرة

2. ان يكون المدعي صفه في رفع الدعوى:

وهي سلطة صاحب الحق المطلوب حمايته في الحصول على الحماية القانونية عن طريق القضاء.

وهي لا تتعلق بالنظام العام، فلا يجوز للمحكمة ان تقضي بعدم قبول الدعوى لانتفاء الصفة مالم يدفع أحد الخصوم بذلك، وهذا ما اخذ به المحكمة الاتحادية العليا وسايرها في ذلك قانون الإجراءات

المدنية الاماراتي.⁸⁸

الفرع الاول: قواعد الاختصاص المدني في التصادم البحري

قواعد الاختصاص في قانون التجاري الاماراتي البحري، علما بأن دولة الامارات غير منظمه للاتفاقية الدولية بشأن الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري الموقع في بروكسل 1952. وقد تناول القانون الاماراتي التجاري البحري في المادة 325 الاختصاص المدني في شأن الدعوى الناشئة عن التصادم البحري وتنص على انه للمدعي رفع دعواه امام احدى محاكم التالية:

1. المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه:

الموطن هو المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة على وجه الاعتياد، ويمكن يكون للمدعي عليه أكثر من موطن، ولكن العبرة في موطن وقت رفع الدعوى ولو تغير هذا الموطن بعد رفعها.

⁸⁸ يوسف. حسن يوسف، 2013، النقل والشحن والتأمين البحري، ص121، الطبعة الأولى، القاهرة، المركز القومي للاصدارات القانونية.

واخذ المشرع المصري بهذه القاعدة في الاختصاص المدني في قانون التجار البحري الجديد في المادة 1/300.⁸⁹

2. المحكمة التي يقع التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل المدعي عليه:
لقد نصت المادة 1/15 من القانون التجاري البحري الاماراتي وجوب قيام مالك السفينة بعد تسجيلها لكتابه اسم ميناء التسجيل على مقدمتها ومؤخرتها من الجانبين.
وهناك اختلاف ميناء التسجيل عن ميناء استغلالها او ميناء التجهيز.
والمشروع المصري لم يأخذ باختصاص ميناء التسجيل للنظر في الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري.⁹⁰

3. المحكمة التي يقع في دائرتها المكان الذي وقع فيه الحجز او كان من الجائز توقيع الحجز فيه.
وينص القانون الاماراتي على اختصاص محكمة مكان وقوع حادث التصادم البحري، وأيضا اخذ المشروع المصري ذلك، وفي حال قيام المتضرر رفع دعوى في احدى المحاكم فلا يجوز له رفعها في مكان آخر الا اذا تنازل عن الأولى، وهذا ما جاءت به المعاهدة فقد أدت الى تحقيق تعاون قضائي دولي كبير لم تحققه القواعد العامة فالحكم الاجنبي يكون له قوة الامر المقضي.⁹¹
ولم يتضمن قانون التجاري البحري المصري الجديد هذا النص الا انه موافقه مصر على هذه الاتفاقية الدولية بالقانون رقم 134 لسنة 1955.

4. مسائل يستبعد منها الاختصاص:
لقد نص القانون التجاري البحري الاماراتي على استبعاد ثلاث حالات من قواعد الاختصاص في المادة 3/25، 4، 5 وهذه الحالات:

⁸⁹ ترك. محمد عبدالفتاح، 2003، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، الإسكندرية، ص77، دار الجامعة الجديدة للنشر.

⁹⁰ مجلة جامعة بابل، 2010، الدعوى المدنية في التصادم البحري، ص17، مرجع سابق.

⁹¹ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص166 مرجع سابق.

- أ- الاتفاق على رفع الدعوى امام محكمة يتفق عليها الخصوم او غرض النزاع على التحكيم.
- ب- جواز تقديم الطلبات المقابلة من المدعي عليه امام ذات المحكمة التي تنتظر الدعوة الاصلية.
- ت- في حالة تعدد المدعون جاز لكل منهم ان يرفع دعواه في مواجهة الخصم ذاته امام المحكمة التي سبق ان رفعت اليها الدعوى الناشئة عن التصادم.⁹²

حيث نصت المادة رقم 115 من القانون التجاري البحري الاماراتي بخصوص الدين البحري ادعاء حق أو دين مصدرة تم ذكرها في هذه المادة، ان يكون هذا الدين جدياً، ومن الضمانات في حالة الحوادث البحرية في المياه الإقليمية حجز السفينة، الى الحصول على كفالة لضمان الدين سواء تعلق الامر بأضرار مادية او بدنية ويقع الحجز التحفظي على السفينة المتسببة في التصادم البحري وتم ذكر ذلك في المادة رقم 1/116 من القانون التجاري البحري الاماراتي، وأيضاً المشرع المصري في قانون التجارة البحري الجديد 1995 بجواز الحجز التحفظي على السفينة ولو كانت متأهبة للسفر.

وأيضاً نصت المادة رقم 1/117 من القانون التجاري البحري الاماراتي في حالة كانت السفينة مؤجرة لمستأجر او المطلوب توقيع الحجز التحفظي عليها ويمكن أيضاً توقيع الحجز على أي سفينة أخرى لنفس المستأجر، ولا يمكن توقيع الحجز على سفينة أخرى لنفس المالك.

ويعتبر الحجز التحفظي تعطيل للملاحة البحرية، وفي حالة للسفن المتأهبة للسفر حيث نص القانون الاماراتي بعدم الحجز التحفظي للسفن مالم تكن أسبابه كديون ناشئة عن عقد قرض او عقد توريد ومؤن ومهمات وادوات السفينة، وعلى الدائن ان يقوم بالحجز التحفظي على السفينة قبل تهيأها للسفر بدلا من الانتظار حتى اللحظة الأخيرة.

⁹² يوسف. حسن يوسف، 2013، النقل والشحن والتأمين البحري، ص156، مرجع سابق.

وهذا ما فعله المشرع الاماراتي للموازنة بين المصالح المتعلقة بالرحلة البحرية من جهة ومن مصلحة الدائن من جهة أخرى.⁹³

ونص المادة رقم 120 منه على ان:

1. يشمل محضر الحجز على التكاليف بالحضور امام المحكمة المدنية المختصة التي وقع في دائرتها لسماع الحكم بصحة الدين أيا كان مقداره.

2. ويعين للجلسة ميعاد لا يجاوز الثلاثين يوما التالية لتاريخ محضر الحجز وتنتظر المحكمة الدعوى على وجه السرعة ولا يضاف الى هذا الميعاد أي ميعاد اخر.

(ولما كان ذلك وكانت الأوراق قد خلت مما يفيد ان المطعون ضده قد اتبع هذه الإجراءات وتلك المواعيد بل اقام دعواه بثبوت الدين وبصحة الحجز على خلافها وذلك بالإجراءات المعتادة لرفع الدعوى وبعد ما يزيد عن أسبوعين من تاريخ الحجز على السفينة فانه يكون بذلك قد خالف إجراءات التقاضي التي رسمها القانون التجاري البحري في مثل الدعوى بما يترتب عليه بطلان الحجز التحفظي.)

الطعن رقم 272 لسنة 1998 جلسة 1998\10\31⁹⁴

الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية

ليست هناك أي اشكاليه بخصوص تطبيق القانون على السفينة المنظم الي هذه اتفاقية بروكسل، ولكن هناك صعوبة في تحديد القانون الواجب التطبيق على سفن غير منظمة الي هذه المعاهدة وفي هذه الحالة يقتضي التفرقة بين حالتين للكشف عن القانون الواجب التطبيق على السفن الغير خاصه

لأحكام معاهدة بروكسل 1910.⁹⁵

⁹³ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص176، مرجع سابق.

⁹⁴ إسماعيل. محمد هاني، 1999، قضاء النقل البحري وفقا لاحكام محكمة التمييز بدبي، ص18.

⁹⁵ حسنى. احمد، الحوادث البحرية، ص37، الإسكندرية، منشأة المعارف.

أولاً: التصادم الواقع في المياه الإقليمية او الداخلية

لقد اختلف الفقه في تحديد القانون الواجب التطبيق على السفن التي تحمل اعلام دول مختلفة، وسوف تستعرض هذه الآراء وصولاً الى أفضلها.

1. تطبيق القانون المحلي:

يرى أصحاب هذا القانون تطبيق القانون المحلي على التصادم الواقع في المياه الإقليمية او الداخلية بموجب اعمال قاعدة الأسناد التقليدية وفي قانون محل وقوع الفعل، لكن أصحاب هذا القانون تم توجيهه لهم نقدا انه يستثنى من نظام تطبيقه للتصادم بين سفن ترفع علم دولة واحدة، بحيث تخضع المسؤولية المترتبة عن هذا التصادم لقانون العلم المشترك باعتباره أكثر ارتباطاً.⁹⁶

وفي في هذا الشأن تم الغاء حكم على حادثة تصادم بين سفينتين ترفعان العلم الاسكوتلندي في المياه الإقليمية الفرنسية حيث استند الحكم الملغي الى العلم المشترك ومن ثم طبق القانون الاسكوتلندي بدلا من تطبيق القانون الفرنسي وهو قانون محل وقوع التصادم، وهنى نصل الى نتيجة وهو لا يمكن تطبيق القانون المحلي على كافة الحوادث البحرية التي تحدث في المياه الإقليمية.

2. تطبيق قانون العلم المشترك:

يتم تطبيق القانون دولة العلم في حال إذا كانت السفن المتصادمة تحمل نفس العلم، ويتم الرجوع الى القانون المحلي لمكان التصادم بالنسبة للقواعد الخاصة بتنظيم مرور السفن والاحكام الخاصة بمنع التصادم التي قررتها الدولة ولقد تعرض هذا الرأي للنقد وذلك بسبب اختلاف قانون الدولة التي وقع بها التصادم وقانون علم السفن وذلك مخالفته للنظام العام.⁹⁷

ان الاتجاه في القضاء الألماني ففي حكم للمحكمة العليا الألمانية طبقت المحكمة القانون الألماني على التصادم البحري الذي وقع في مياه إقليمية اجنبية بين سفينتين ترفع كل منهما العلم الألماني،

⁹⁶ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص180، مرجع سابق.

الا ان القضاء الألماني لم يستبعد الرجوع الى القانون المحلي بصفة مطلقة اذ يتعين الرجوع اليه في جميع الأحوال بالنسبة للقواعد الخاصة بتنظيم مرور السفن والاحكام الخاصة بمنع التصادم التي قررتها الدولة التي وقع التصادم في مياهها الإقليمية، واما تطبيقه لانه كان هو في ذات الوقت قانون القاضي فهو كستار لتطبيق قانون القاضي.

3. تطبيق قانون القاضي:

ويرى هذا الاتجاه الى وجوب تطبيق قانون القاضي على المسؤولية المترتبة على الحوادث التصادم البحري، حيث يؤدي هذا القانون نشوء نوع من العقد او شبه العقد الرضائي بين طرفي الخصومة. وراي اخر تعتبر تطبيق هذا القانون، قانون القاضي من النظام العام، ولكن لا يمكن استبعاد القانون الأجنبي عليه وانما يجب استبعاد الجزء الذي يؤدي تطبيقه الى مخالفة النظام العام في دولة القاضي، هذا ما نصت عليه المادة 1/20 من قانون المعاملات المدني الاماراتي يسري على الالتزام غير التعاقدية قانون الدولة التي حدثت فيها الواقعة المنشئة للالتزام، أيضا هذا ما نصت عليه المادة 1/21 من القانون المصري.

فالاختصاص من الدولي المعقود للقضاء الوطني يكون بهذه المثابة من النظام العام لارتباطه بسيادة الدولة وعليه فلا يكون التخلي في المنازعات ذات العنصر الاجنبي من القضاء الوطني عن الاختصاص من لقضاء اجنبي استثناء في اضيق الحدود تقتضي مصلحة العدالة ذلك.⁹⁸

ان رجال البحر قد تعاقدوا منذ البداية على عرف وعادات بينهم بتنظيم مرور السفن ومنع التصادم، ومع مرور الزمن أصبحت هذه القواعد العرفية جزءا لا يتجزأ من خبرتهم حتى جاءت معاهدة لندن 1948 ومعاهدة منع التصادم 1960، وليس هناك أي مشكلة عن التصادم بين سفن منظمة الى هذه للمعاهدة ولكن في حال كون احدى هذه السفن غير منظمة المعاهدة، وقد يؤدي البحث عن القانون

⁹⁸ ترك. محمد عبدالفتاح، 2003، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، ص79، مرجع سابق.

الواجب التطبيق خصوصاً اذا وقع التصادم لخطأ كل من السفينتين المتصادمتين او قام شك حول أسبابه او القوه القاهرة، حيث انه يتعذر تطبيق القانون المحلي على مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري الواقع في البحار العامة.⁹⁹

ثانياً: التصادم الواقع في البحر العام

1. تطبيق قانون القاضي:

ويعتبر هذا الرأي ان القاضي يعلم مضمون قانونه اكثر من أي قانون اخر، ويتطلب الدعوى القبول الضمني لتطبيق قانون هذه المحكمة، ويلقي هذا الاتجاه قبولاً كما بان القبول الضمني لقانون القاضي قد يؤدي الى نوع من التلاعب والغش فقد يلجأ المدعي الى المحكمة يعلم مسبقاً ان قانونها اكثر ملائمة له، وهذا يشكل خطورة في حالات وقوع التصادم بخطأ مشترك، وفي دولة الامارات رفض المشرع الاماراتي تطبيق قانون القاضي فيما لم يرد فيه نص على العلامات المتضمنة عنصراً اجنبياً بحجة عدم وجود قاعدة اسناد تشريعية او عرفية تقرر الحل الواجب الاتباع بشأنها، فقد نصت المادة 23 من قانون المعاملات المدنية على انه (تتبع مبادئ القانون الدولي الخاص فيما لم يرد بشأنه نص في المواد السابقة من أحول تنازع القوانين).

وأيضاً فعل القانون المصري ذلك وتم ذكرها في المال. 24 من القانون الموائى المصري.¹⁰⁰

2. تطبيق قانون العلم:

لا يكون هناك أي خلاف حول السفن المتصادم اذا كانت تحمل نفس العلم جنسيه واحدة، ولكن صعوبة تحديد القانون الواجب التطبيق في اختلاف جنسيات السفن المتصادمات وهناك امام أربعة اراء وهي:¹⁰¹

⁹⁹ غنام. شريف محمد، 2012، التزامات الشاحن ومسؤوليته، ص48، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة.

¹⁰⁰ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص188، مرجع سابق.

¹⁰¹ حسنى. احمد، الحوادث البحرية، ص45، مرجع سابق.

تطبيق قانون علم السفينة التي أخطأت: وهو تطبيق قانون علم السفينة التي أخطأت هو أكثر الحلول ملائمة، لقد انتقد هذا الاتجاه حيث انه لا يمكن التسليم بصفة العلم المسبق بأحكام قانون لا يبرر تطبيقه، وأيضا يتحقق لمالك السفينة المتضرر.

تطبيق قانون علم السفينة التي لحقها الضرر: ويستند أنصار هذا القانون لحماية الدائن المضروب، في هذه احكام المسؤولية التقصيرية في القانون المدني، لم يسلم هذا الاتجاه من النقد، والتساؤل الذي يخرج نفسه ما هو القانون الواجب التطبيق على التصادم البحري الذي يقع بخطأ مشترك.

تطبيق علم كل من السفينتين: هو تطبيق قانون كل من العلمين تطبيقا موزعا بحيث تتحدد مسؤولية كل سفينة وفقا لقانون دولة العلم الذي ترفعه كل سفينة وذلك فيما لو وقع التصادم بخطأ مشترك، من النقد الذي اخذ هذا الاتجاه هو تطبيق علم السفينتين يخل بالعدالة المطلوبة في معاملة كل سفينة، بان تنازع القوانين هو تنازع بين السیادات ولا يصح تطبيق أكثر من سيادة واحدة وقانون واحد على نفس الواقعة.

تطبيق القانون الأصلح للمتضرر: فإن المتضرر ان يختار القانون الأكثر مراعاة لمصالحه دون اعتراض من مرتكب الخطأ، وان النقد الذي لحق هذا الاتجاه في حالة التصادم الواقع بخطأ مشترك، واقام مالك كل سفينة دعواه على الطرف الاخر ومن ذات الواقعة فهل يمكن ان تكون السفينة في رفع الدعوى سببا في تحويل أحد أطراف التصادم اختيار القانون الاصلح له، وهذه النتيجة تتعارض مع الأساس الذي يقوم عليه هذا الاتجاه وهو تفادي تطبيق من قانون واحد على مسائل المسؤولية المترتبة على التصادم البحري الناتج عن خطأ مشترك.¹⁰²

¹⁰² غنام. شريف محمد، 2012، التزامات الشاحن ومسؤوليته، ص66، مرجع سابق.

3. تطبيق قانون القاضي عند تخلف العلم المشترك:

هو تطبيق قانون القاضي الذي ينظر النزاع على الرغم مما تعرض له هذا الاتجاه من نقد خاصة لما يؤدي اليه من فتح المجال المتضرر للغش والتحايل عن طريق رفع دعواه امام محكمة يعلم مقدما ان تطبيق قانونها أكثر رعاية لمصالحه، ويطبق قانون القاضي عند تخلف العلم المشترك، لا باعتباره محلا يسمو على النقد وملائمته، وانما نزولا على اعتبارات الضرورة العملية واذا تعذر التوصل الى حل اخر مرضي لجميع الوجوه.¹⁰³

وإزاء هذه الاتجاهات بين من يناصر الاتجاه القائل بتطبيق قانون القاضي واخر بتطبيق قانون العلم على النحو الذي بيناه انفا، وان كان البعض قد أصاب في جزء فانه قد جانبه الصواب في شق اخر ولم تخلو هذه الاتجاهات من السلبيات في جزء منها وان كانت إيجابية في جزء اخر، وان كنا نناصر الاتجاه الذي ينادي بتطبيق قانون القاضي في حال تخلف العلم المشترك، الا انه بوضع تشريع دولي موحد يحكم كافة مسائل المسؤولية المرتبة على التصادم البحري الواقع في البحار العامة لهو الأفضل، وحتى ذلك الوقت فانه يجب تطبيق احكام اتفاقية بروكسل في شان الاصطدامات على جميع السفن المتصادمة سواء كانت تلك السفن المتصادمة طرفا في الاتفاقية سالف الذكر ام لم تكن، باعتبار ان تقنين احكام الاتفاقية قد كان كاشفا لأعراف بحرية دولية سائدة في البحار، وقد يكون بإنشاء محكمة دولية بحرية تختص بالفصل في المنازعات البحرية وطلب التعويضات الناتجة عن التصادم البحري حلا لمشكلة تنازع القوانين للتصادمات البحرية التي تقع في البحار العامة على ان يكون لهذه المحكمة مقر رئيسي ويجوز لها ان تعقد جلساتها في أي من الدول الموقعة على اتفاقية انشاء هذه المحكمة بحيث يحدد في هذه الاتفاقية الية وطرق رفع الدعاوي القضائية امام هذه المحكمة وكافة الطرق الإجرائية والقانونية الأخرى للتقاضي امام هذه المحكمة.

¹⁰³ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص193، مرجع سابق.

الفرع الثالث: تقادم دعوى المسؤولية

ان الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري لا تسمع بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث، وذا نشأ عن التصادم وفاة او إصابات جسدية يمضي سنة من تاريخ الوفاة، لقد نصت المادة رقم 326 من القانون التجاري البحري الاماراتي وأيضا نصت عليه المادة رقم 301 من القانون التجارة البحرية المصرية الجديد.

فتوقف المدة كلما طرا عذر شرعي كالقصر، وفقدان الاهلية ومن الاعذار قيام مانع ادبي كعلامة الزوجية او العلاقة بين الاصول والفروع، وهذا ما اتفقت عليه المادة رقم 1/481 من قانون المعاملات المدنية الاماراتي.

وفي حالة ترك الورثة الدعوى يحق مورثهم المدة المقررة لسماعها بغير عذر شرعي فإن الدعوى لا تسمع الى بقدر انصبه من ثبت له العذر او المانع فإن تقديرها متروك لقاضي الموضوع، وإذا صدر حكم القضاء بالدين او الحق وكان الحكم نهائيا لا يقبل الطعن فان الحق لا يسقط ابدا.

او إذا تنتفي بالحكم كل منازعه فيه ولا يجوز بالتالي الرفع بعدم سماع الدعوى لان الدعوى قد استقرت بالحكم فيها ولا سبيل لإعادة طرحها، وهذا ما نصت عليه المادة رقم 485 – 486 من قانون المعاملات المدنية الاماراتي.

ومدة التقادم في التصادم البحري ليست من النظام العام، وعليه المحكمة لا تقضي بعدم السماع من تلقاء نفسها، وأنها ينبغي ان يكون ذلك بناء على طلب المدعى عليه، ولا يجوز الاتفاق على عدم سماع الدعوى بعد مدة تختلف عن المدة المحددة في القانون

(ان كانت الشريعة الإسلامية سقوط الحق بمضي الزمان باعتبار ان الحق وان قدم لا يبطل الا انها تجيز عدم سماع الدعوى بالحق بعد مضي مدة معلومة اذا سكت صاحبه عن المطالبة به دون عذر استنادا الى قاعدة أصولية مفادها تقييد القضاء بالزمان والمكان وباعتبار ان ترك صاحب الحق

الدعوى المطالبة به مع التمكن تدل على عدم الحق ظاهراً وعلى ذلك فإن القاعدة التي أوردتها المشرع في المادة 1\287 من القانون التجاري البحري بشأن عدم سماع الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنة من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب ان يتم فيه التسليم لا تكون مخالفة لأحكام الشريعة الإسلامية)

(الطعن رقم 99 لسنة 94 جلسة 1994\7\9 العدد 5 صفحة 586)¹⁰⁴

ان معاهدة بروكسل ذكره في بعض القواعد للجهات الحق في ان تدخل في تشريعاتها كسبب لانقطاع المدة المحدودة انفا كون السفينة المدعي عليها لم يمكن حجزها في المياه الإقليمية التي يوجد فيها محل اقامته الطالب او مركزه الرئيسي، وكان هدفها حماية مصلحة الدائن عن يتسنى له الوقت للقيام بإجراءات الحجز علما بأن المشرع التجاري البحري الاماراتي لم يأخذ بهذا النص، وفي حين المشرع المصري اخذ به، ونص عليه في المادة 2/301 من قانون التجارة البحري المصري الجديد الا انه اقتصر هذه الميزة على الدائن المصري او المستوطن المصري، واما السفن المخصصة لخدمة الدولة او احد الأشخاص العامة ولأغراض غير تجارية غير قابلة للحجز، فإن هذه الصفة لا تحول دون سريان التصادم في صالحها.

والقانون التجاري البحري الاماراتي نص في المادة 81 / 82 بوقف سريان التصادم في صالحها فيما لو تقدم ذوي الشأن بمطالباتهم امام المحاكم المختصة في الدولة

(ذلك انه لما كان الثابت من تقرير الخبير المودع بملف الدعوى والذي اعتمد عليه الحكم المطعون فيه عند تقديره التعويض المحكوم به، ان الخبير قدر هذا التعويض على أساس كل البضاعة المشحونة في السفينة والمؤمن عليها حسب مقدارها الوارد بسندات الشحن ووثائق التأمين والبيان الجمركي، وهذا ما يتقف مع ما قرره الحكم الجزائري الصادر في الجنحة رقم 2311 لسنة 1988 دبي، وحاز

¹⁰⁴ إسماعيل. محمد هاني، 1999، قضاء النقل البحري وفقاً لأحكام محكمة التمييز بدبي، ص215.

بشأنه قوة الامر المقضي، من ان مقدار ما تم شحنه لا يقل عما هو ثابت بوثائق الشحن والتأمين، الا انه لما كان الحكم الجزائي المشار اليه لم يفصل وما كان له ان يفصل في ثمن هذه البضاعة ولا في سعر شرائها باعتبار هذه المسألة ليست لازمة او ضرورية للفصل في الدعوى الجزائية فانه لا تثريب على الحكم المطعون فيه ان هو اعتمد عند تقديره التعويض المستحق عن هذه البضاعة في سوق بلد التصدير طالما انه قد اخذ في تقديره لهذا التعويض كل مقدار البضاعة من واقع سندات ووثائق التأمين، ومن ثم فان النعي عليه بمخالفة الحكم الجزائي في هذا الخصوص يكون على غير أساس).

(الطعن رقم 253، 254 لسنة 93 جلسة 1994\4\30)¹⁰⁵، ¹⁰⁶

¹⁰⁵ الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، ص200، مرجع سابق.

¹⁰⁶ إسماعيل. محمد هاني، 1999، قضاء النقل البحري وفقا لأحكام محكمة التمييز بدبي، ص165.

الخاتمة

ان النقل البحري هو شريان التجارة العالمية والية تحرك البضائع الى دول مختلفة بشكل منظم، كما رأينا ان عقد النقل البحري هو عقد محدد المدة في تنفيذه وغالبا ما يكون بين ثلاثة أطراف وهم: الشاحن والناقل البحري والمرسل اليه، كما ان هذا العقد ملزم للطرفين.

مر النقل البحري لبضائع بمراحل تاريخية في تطوره على مر السنين فبعد ان كان الناقل يصنع ما يشاء من الشروط التي تعفيه من المسؤولية، حتى نشؤ وبداية الاتفاقيات المنظمة لهذا العقد واهميته في التجارة العالمية. وان التطور الذي وصل اليه من المعرفة يجعل تلك الاتفاقيات مثل اتفاقية بروكسل وهامبورج غير كافية مقارنة بتطور السفن وأجهزة الملاحة الحديثة والربط بينها وبين الأقمار الصناعية وزيادة استيعاب السفن لأحجام اكبر من البضائع يجعل العالم في تحدي جديد بان يتم التفكير في تعديل او انشاء اتفاقية نقل بحري جديدة علما بان دولة واحدة لا تستطيع ان تنشئ قانون تجاري بحري وتقوم بتطبيقه لوحدها منفردة بسبب ارتباط هذا النقل من دول العالم والتي يجب التصديق عليها من قبل كل الدول خاصة ان المطلوب الان هو تعديل في حالات اعفاء من المسؤولية التي لا تناسب مع وسائل السلامة والمعلومات التي تتوفر لدى الناقل عما سبق.

ومع كثرة هذه السفن وازدياد حركة النقل في جميع دول العالم ادي الى كثرة الحوادث البحرية والتي كانت في السابق بسيطة لا تذكر، وان هذه الحوادث لها تأثير كبير على النقل البحري وما مدى الاضرار التي تخلفها خلفها والأشخاص الذين يتأثرون بها وما مدى تعلق الاقتصاد العالمي في وقوع هذه الحوادث، من هذا المنطلق يجب وضع قانون واحد لكل دول العالم ينظم هذه الحوادث وسير السفن.

وفي خاتمة هذا البحث لا يسعنا الا ان نسجل اهم النتائج والمقترحات / التوصيات التي توصلنا اليها بعد وهي كالآتي:

أولاً: النتائج

1. عدم انضمام دولة الامارات العربية المتحدة للاتفاقية الدولية بشأن الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى الموقعة في بروكسل بتاريخ 1910.
2. عدم انضمام دولة الامارات العربية المتحدة للاتفاقية الدولية بشأن الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري الموقعة في بروكسل بتاريخ 1910.
3. تحقيق التقرير البحري منوط بالمحكمة المدنية المختصة في حين يقتصر دور إدارة التفتيش البحري في استلام التقرير البحري واحالته للمحكمة المدنية المختصة.
4. مناط تقدير عقوبة الغرامة الواردة في بعض نصوص القانون التجاري البحري الاماراتي العقابية هو مقدار الاجر الذي يتقاضاه المتهم عن مدة ثلاثة اشهر مما قد تخرج معه الجريمة في حال الإدانة من اطار الجنحة الى الجناية فيما لو زاد اجر المتهم على ثلاثين الف درهم.
5. لقد خلا القانون التجاري البحري الاماراتي من أي جزاءات تأديبية توقع على ربان السفينة او احد افراد طاقمها في حال وقوع أي خطأ من أي منهم يكون سببا في حادث التصادم.
6. يوجد قصور في عموم النصوص القانونية المتناولة للتصادم البحري، وبعض المواد الأخرى ذات الصلة بالتصادم البحري في القانون التجاري البحري الاماراتي.

ثانياً: التوصيات

1. منح دائرة التفتيش البحري بوزارة المواصلات في دولة الامارات العربية المتحدة صلاحيات أوسع للتحقيق في حوادث التصادم البحري وذلك بموجب لجان فنية تشكل للوقوف على أسباب التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى على ان تحدد الجزاءات

التأديبية من قبل المشرع الاماراتي التي يجوز توقيعها على من يثبت خطاه، ما لم تشكل هذه المخالفة او الخطأ الفني جريمة يعاقب عليها وفقا للتشريع البحري او للتشريعات العقابية الأخرى.

2. الانضمام للاتفاقية الدولية في شأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى الموقعة في بروكسل بتاريخ 1910.

3. الانضمام للاتفاقية الدولية في شأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري الموقعة في بروكسل بتاريخ 1910.

4. انشاء محكمة دولية بحرية تختص بالفصل في المنازعات البحرية وطلب التعويضات الناتجة عن التصادم البحري الواقع في البحار العامة على ان يكون لهذه المحكمة مقر رئيسي ويجوز لها ان تعقد جلساتها في أي من الدول الموقعة على اتفاقية انشاء هذه المحكمة بحيث يحدد في هذه الاتفاقية الية وطرق رفع الدعاوى القضائية امام هذه المحكمة وكافة الطرق الإجرائية والقانونية الأخرى للتقاضي امام هذه المحكمة.

5. تعديل نص المادتين 304 و213 من القانون التجاري البحري الاماراتي بحيث لا تزيد الغرامة عن ثلاثين الف درهم وذلك حتى تبقى معه الجريمة في اطار الجنحة.

6. تعديل نص المادة 317 من قانون الإجراءات الجزائية الاتحادي الاماراتي بحيث تجعل وجود المحكوم عليه خارج الدولة مانعا يوقف سريان مدة التقادم.

قائمة المصادر والمراجع

مراجع عامة:

1. على. سعيد حسين، 2017، عقود قانون التجارة الدولية، طبعة أولى، القاهرة، المركز القومي للإصدارات القانونية.
2. المقدادي. عادل على، 2011، القانون البحري، الطبعة الخامسة، عمان، الأردن، دار الثقافة.
3. دويدار. هاني، 2014، قانون النقل، الإسكندرية، مصر، دار الجامعة الجديدة
4. رضوان. فايز نعيم، 2014، الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الامارات العربية المتحدة، الطبعة الأولى، عمان، الافاق المشرقة ناشرون.
5. حمدي. كمال، 2007، القانون البحري، الطبعة الثالثة، الإسكندرية، مصر، شركة جلال للطباعة.
6. خليل. احمد محمود، 2010، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث.
7. إبراهيم. هشام مصطفى محمد، 2017، قانون النقل البحري، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية.
8. طه. مصطفى كمال، 2012، العامة للقانون التجاري والبحري، الطبعة الثانية، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية.
9. حاطوم. وجدي، 2011، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة الحديثة للكتاب.
10. طه. مصطفى كمال، 2010، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مكتبة الوفاء القانونية.
11. طه. مصطفى كمال، 2006، القانون البحري، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية.
12. طه. مصطفى كمال، 2012، اساسيات القانون البحري، الطبعة الثانية، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية.
13. عيابنه. محمود محمد، 2015، احكام عقد النقل، الطبعة الأولى، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
14. عبدالعزيز. مصطفى محمد، 1977، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر، الإسكندرية، منشأة المعارف.

15. صادق. هشام على، مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، الإسكندرية، منشأة المعارف.

مراجع خاصة:

1. الجميل. ايمان، 2012، الحوادث البحرية، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث.
2. مختار. نبيل محمد، 2009، التأمين البحري، الإسكندرية، مصر، منشأة المعارف.
3. حسن. حسن عبد الجبار، 2013، تحديد مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع، الطبعة الأولى، معهد التدريب والدراسات القضائية.
4. الحمادي. يعقوب يوسف، 2012، التصادم البحري، الإسكندرية، منشأة المعارف.
5. الطائي. عبدالمجيد إبراهيم سلمان، 2017، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها، الطبعة الأولى، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية.
6. يوسف. حسن يوسف، 2013، النقل والشحن والتأمين البحري، الطبعة الأولى، القاهرة، المركز القومي للإصدارات القانونية.
7. حسنى. احمد، الحوادث البحرية، الإسكندرية، منشأة المعارف.
8. ترك. محمد عبدالفتاح، 2003، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر.
9. غنام. شريف محمد، 2012، التزامات الشاحن ومسؤوليته، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة.
10. الجميل. ايمان، 2017، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث.
11. الشواربي. طلال\صالح. صلاح احمد، 1994، التصادم البحري واحكامه، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
12. العريان. محمد علي، 2017، عوارض الملاحة البحرية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة.
13. الجزائري. هاشم رمضان\ارشيدة. عوض خلف، 2011، احكام التصادم البحري، بيروت، دار جليس الزمان للنشر والتوزيع.

الرسائل الجامعية:

1. الكعبي. محمد سعيد عبيد، الالتزام بالتسليم في عقد النقل البحري في ظل التطور التقني والمعلوماتي (رسالة الماجستير في القانون الخاص).
2. بن هزيم. محمد احمد، 2010، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون دولة الامارات العربية المتحدة والقانون المقارن، رسالة ماجستير، الإسكندرية، مصر، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
3. المرزوقي. محمد عبدالرحمن، 2018، مسؤولية الناقل البحري في نقل المواد الخطرة، (رسالة ماجستير في القانون الخاص) الامارات، جامعة الامارات.
4. المرزوقي. راشد على راشد، 2006، المسؤولية القانونية عن التصادم البحري، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، رسالة ماجستير.

البحوث:

1. صالح. عبد العظيم، بحث بعنوان مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين اتفاقية هامبورغ والقانون المصري.
2. حسن. عبدالله سالم على، 2005، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون التجاري البحري الاماراتي، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والنقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية، مصر.
3. يعقوب. شيرين عبد حسن، 2010، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، جامعة الشرق الأوسط.
4. جمال. بن عصمان، 2009، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الخاص، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص.
5. الورفلي. العائش حسين عامر، 2016، المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري، جامعة القاهرة.

الاحكام القضائية:

1. بن حيدر. عيسى، مجموع القواعد القانونية التي قررتها محكمة تمييز دبي في قضاء النقل البحري منذ عام 1988 حتى عام 2007، دبي، الامارات العربية المتحدة، مكتبة المستقبل.
2. إسماعيل. محمد هاني، 1999، قضاء النقل البحري وفقا لأحكام محكمة التمييز بدبي.

المعاهدات الدولية:

1. المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية الموقعة ببروكسل في 1910\09\23.
2. المهتار. بسام عاطف، 2006، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، الطبعة الأولى، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية.
3. اتفاقية لوائح من التصادم، 2003، الطبعة الجامعة، المنظمة البحرية الدولية.

المجلات الجامعية:

1. مجلة جامعة بابل، 2010، الدعوى المدنية في التصادم البحري، العلوم الإنسانية، المجلد 18، العدد (1).

المراجع الأجنبية:

1. Ivamy E. R. (1970). Cases Book on Shipping Law. London Butter. Worth's.
2. Bureau H. B. (1984). THE Collision Regulations, Second Edition. London Lloyd's of London Press LTD.
3. Hill R. A. (2004). Collision and their Causes, Third Edition. The Nautical Institute.