

التصادم البحري

الدكتور: فراح عز الدين

أستاذ محاضر " ب " قسم العلوم القانونية والإدارية

كلية الحقوق والعلوم السياسية

- جامعة بانهة -

Résumé :

Malgré l'unification des règles juridiques stipulées par la convention de Bruxelles de 1910 entre les différentes législations interne de chaque nation , le problème de conflit des lois de chaque pays en matière d'abordage subsiste.

En ce qui concerne la responsabilité et la réparation du dommage, la loi algérienne adopte les règles de la convention de Bruxelles 1910. Le code maritime Algérien de l'article (273 jusqu'à 293) a régit les différents problèmes survenus de l'abordage , entre autre la juridiction, compétente, et les différentes actions en justice.

Nous nous sommes basé dans cette modeste étude sur certains axes qui paraissent importants à s'avoir :

- Les différents cas de l'abordage.
- Les causes et les conditions de l'abordage.
- Et on s'est attardé sur certains arrêts internationaux de justice.

ملخص :

. رغم أن معاهدة بروكسل لسنة 1910 قد حاولت توحيد بعض أحكام التصادم البحري إلا أن هذا الحادث البحري والمسؤولية المترتبة عنه مازال يطرح مشكلة التنازع لاسيما عندما تكون الدول الأطراف في التصادم غير متعاهدة بل وحتى لو كانت الأطراف منظمة للمعاهدة سالفة الذكر فهناك من المسائل من لم تنظمها المعاهدة ولم تعط حولا لها ولا مناص في هذه الحالات من الرجوع الى القواعد العامة اذ لا يكفي في مجال المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري أن نبحت ما اذا كانت المسألة تحكمها المعاهدة وما هي هذه الأحكام، بل يتعين أيضا البحث عن القانون المختص في الحالات التي تخرج عن نطاق تطبيق أحكام هذه المعاهدة هذا من الجانب الدولي.

. أما بالنسبة للقانون الداخلي فلقد تبنت غالبية التشريعات أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض مسائل التصادم البحري ، و المشرع الجزائري قد نقل أحكام هذه المعاهدة للتصدي لمثل هذا الحادث.

. على غرار الدول المنظمة اليها رغم أن هذه المعاهدة ليست من المعاهدات التي تلزم باعادة سن أحكامها في القانون الداخلي أو أن يكون القانون الداخلي يتطابق معها، أي يمكن للدولة أن تضع أحكام مخالفة تطبيقها على سفنها الوطنية و رغم ذلك أبى المشرع الجزائري إلا أن يوحد أحكامه الداخلية مع أحكام المعاهدة و هو حل سليم في نظرنا لا سيما أن معاهدة بروكسل لسنة 1910 هي نتاج تفكير دولي عميق و لا بد أن الحلول التي توصلت اليها هي اكثر حنكة من تلك التي يمكن أن يصل اليها المشرع الوطني

. منذ القديم كان البحر ومازال مصدر رزق للكثير من البشر، و مصدر الهام للشعراء و المبدعين، و مجال بحث للعلماء الذين غاصوا في أعماقه لاكتشاف أسرار مكنوناته، فما كان يعتبره « Jule verne » بعلم الخيال، أن يسافر الانسان الى أعماق البحر بغواصات كانت من تقنيات نسج الخيال، أصبحت في عصرنا الحالي حقيقة تفوق الخيام من حيث شكلها و تقنياتها العالية ، و أصبح البحر المخيف و الغامض مكان مألوف و أعماقه و ما تحويه معروف، فأصبح البحر يمثل همزة وصل بين الحضارات و القارات و ذلك بفضل الملاحة البحرية و النقل البحري الذي يعتبر عاملا مهما من العوامل التي ترتكز عليها التجارة الخارجية، فكلما نشطت التجارة الخارجية زادت الكميات المنقولة بحرا، و النقل البحري بصفة عامة ذو طبيعة خاصة نظرا لما تتعرض له السفن من مخاطر خلال الرحلة البحرية. و مما لا شك فيه فان الحوادث البحرية بصفة عامة و التصادم البحري بصفة خاصة من أهم المشاكل التي تهدد النقل البحري كما أن حوادث التصادم البحري و ما يصاحبها من خسائر بشرية و مادية في زيادة مضطردة . فالتصادم يقع بين السفن على مختلف أنواعها و حمولاتها حديثة البناء كانت أم قديمة، سواء كانت مزودة بأنظمة ملاحة متقدمة من عدمها، كل ذلك يوضح بجلاء مدى خطورة مشكلة التصادم البحري و الحاجة المستمرة للعمل على تفاديه. فاذا أخذنا لمحة تاريخية عن التصادم و مقارنته بالماضي، سنجد أن حالات التصادم في الماضي كانت كثيرة الا أن الأضرار الناتجة عنها كانت أبسط من الآن و جل أسبابه و قتنذ كانت تنسب الى الخطأ أو الى القوة القاهرة، و في حالة وجود خطأ كانت التعويضات قليلة بسبب قلة الأضرار و انخفاض قيمة السفن المتصادمة أما الآن فان التقدم التقني في صناعة السفن و رغم تقليله لحالات التصادم الا أنه لم يستطيع أن يقلل من أضراره فهي قد ازدادت خطورة من ذي قبل، لضخامة السفن الحديثة و سرعتها العالية اثناء السير، و لهذا السبب قد تضاعفت عدد الكوارث التي تنجم عن التصادم و ما تخلفه من خسائر مادية و بشرية.

. فالتصادم يلحق الضرر بالسفينة الصادمة و السفينة المصدومة على السواء. و قد اتفقت جميع نتائج تحليلات الحوادث البحرية بصفة عامة و التصادم البحري بصفة خاصة مرجعها خطأ بشري حيث أثبتت معظم الأوراق البحثية التي قدمت في هذا الموضوع أن نسبة مساهمة العنصر البشري في حوادث التصادم تصل الى حوالي 80 % و ذلك لقلة تدريب العنصر البشري على استخدام التقنيات الحديثة التي أدخلت على السفن.

. و نظرا لأهمية التصادم البحري ارتأينا في هذا البحث و من خلال محتوى موضوع دراستنا الذي جاء للاجابة عن الاشكالية التي تطرح نفسها ألا و هي ما المقصود بالتصادم البحري و ما هي الحلول المقترحة فقها و قانونا و ما هي الاحكام المقررة له و موقف المشرع الجزائري من احكام

التصادم وأنواعه , بالإضافة الى تحديد قواعد المسؤولية على المتسبب في التصادم , وماهي احكام التعويضات المقررة قانونا عند حدوث مثل هذه الحوادث ؟

للإجابة عن كل هذه التساؤلات عمدنا الى تقسيم دراستنا باتباع الخطة الآتي ذكرها :

المبحث الأول: ماهية التصادم البحري, شروطه و صورته.

- المطلب الأول : مفهوم التصادم البحري.

.المطلب الثاني : شروط التصادم البحري.

.المطلب الثالث : صور التصادم البحري

.المبحث الثاني : أنواع التصادم البحري والأحكام القانونية المقررة له.

.المطلب الأول : التصادم القهري والمشكوك في سببه .

.المطلب الثاني : التصادم الناشئ عن خطأ احدى المنشأتين.

.المطلب الثالث : التصادم بخطأ مشترك.

.المبحث الثالث : دعوى التصادم.

.المطلب الأول : المحكمة المختصة وقواعد الاختصاص.

.المطلب الثاني : تقادم دعوى التصادم.

.المطلب الثالث : التعويض و ضماناته.

.الخاتمة

المبحث الأول: ماهية التصادم البحري شروطه و صورته .

يعد التصادم البحري من أهم بل من أكثر الحوادث شيوعا ليس فقط في البحار العامة بل أيضا عند دخول المناطق الساحلية الضيقة أو عند الاقتراب من الموانئ و لما كانت آثاره و نتائجه جسيمة على الأرواح وكذلك بالنسبة للخسائر المادية و لا سيما البيئة البحرية خاصة اذا نتج عن التصادم تسرب مواد سامة أو بترولية منقولة بحرا, فعلى ضوء كل هذا حري بنا أن نبين في المطالب الآتية مفهوم التصادم البحري شروطه و صورته.

المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري.

أولا : المعنى اللغوي للتصادم: كلمة تصادم جاءت من الفعل "صدم" أو صدمه, صدما أي دفعه و ضربه بجسده يقال صرعه بصدمة أي بدفعة واحدة و يعني بذلك أن التصادم البحري هو التضارب و الاحتكاك بين أجسام المنشآت العائمة بمعنى آخر هو الارتطام المادي بين جسمين عائمين¹.

ثانيا : التصادم البحري في الاصطلاح القانوني.

لقد عرفته المادة الأولى من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد الأحكام الموضوعية المتعلقة بالمصادمات لسنة 1910، بأنه التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية و مركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم.

و تنص المادة 273 من التقنين البحري الجزائري على أنه يعد تصادم بين سفن بحرية و مراكب للملاحة الداخلية دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم، نلاحظ أن المشرع الجزائري قد تبني ما جاء في معاهدة بروكسل و التي تعدت بصفة المنشأة و لا تعطي اهمية للمياه التي وقع فيها التصادم سواء كانت مياه البحر أو المياه الداخلية ، أي أن العبرة في تحديد التصادم البحري ليس بطبيعة المياه التي يحصل فيها بل بصفة المنشآت التي يحصل بينها، كذلك اذا أخذنا التشريع الفرنسي فقد تبني هو الآخر ما جاء في معاهدة بروكسل لمفهوم التصادم حيث تنص المادة الأولى من التشريع الفرنسي رقم 545 لسنة 1967 و المنظم لحوادث البحر على أنه .

« En cas d'abordage survenu entre navire de mer ou entre navire de mer et bateau de navigation intérieure, les indemnités dues en raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord , sont réglées conformément à la disposition ³ suivante, sans qu'il ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit » .

. و قد أضاف المشرع الجزائري في المادة 274 من التقنين البحري الجزائري توسيعا لمفهوم المنشآت العائمة التي تخضع لأحكام التصادم البحري و الجدير بالذكر أن المادة 274 ق. ب. ج تعد ترجمة حرفية للفقرة الثانية من المادة الأولى من التشريع الفرنسي رقم 545 لسنة 1967 حيث تنص ⁴

« Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont à mâtés à post fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mers soit aux navires des mers, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa 1 du même article »⁵ .

المطلب الثاني : شروط التصادم البحري.

على ضوء مفهوم التصادم نستنتج أنه يشترط لاعتبار الحادث تصادما بحريا توافر ثلاثة شروط.

اولا: أن يحصل بين منشأتين عائمتين احدهما على الأقل سفينة.

و يقصد بالمنشأة العائمة هي سفينة بحرية عائمة معرضة فعلا و بطريقة معتادة لمخاطر البحر، كما يقتضي تخصيص السفينة للملاحة البحرية أن تك ون صالحة لهذه الملاحة بأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما قد تتعرض له من أخطار، وهذه الصلاحية للملاحة هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانونا ونهايتها، فالمنشأة لا تعد سفينة الا من وقت صلاحيتها للملاحة ويزول عنها هذا الوصف اذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاما، و يستبعد من مفهوم السفينة كل جسم عائم لا يعتبر سفينة أو مركب ملاحية داخلية كرافعة أو حطام⁶ أو صندل أو طائرة بحرية⁷، كما تجدر الإشارة الى أن التصادم الواقع بين منشأتين مملوكتين لشخص واحد يعتبر تصادما بحريا تسري في شأنه أحكام القانون البحري و ذلك فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق الغير نتيجة التصادم البحري لكي يتحقق المعنى اللغوي للتصادم يلزم حصول احتكاك أو ارتطام بين المنشآت البحرية المتصادمة كما سبق ذكره أنفا و قد لا يكفي اعتبار الحادث تصادما أن يحصل بين المنشأتين عائمتين أو أكثر، بل يجب ان تكون احدي المنشأتين على الأقل سفينة بحرية سواء في ذلك أكانت صادمة أو مصدومة، و سواء وقع الحادث في المياه البحرية أو المياه الإقليمية و كثيرا ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول الى بعض الموانئ الهامة كميناء "لندن" بالمملكة المتحدة - بريطانيا- و بوردو بفرنسا و هامبورغ بألمانيا⁸.

ثانيا : ارتطام مادي بين منشأتين.

لكي يتحقق المعنى القانوني للتصادم يلزم حصول احتكاك أو ارتطام بين المنشآت البحرية المتصادمة و قد كان القضاء يشترط لاعتبار الحادث تصادما أن يحصل احتكاك أو ارتطام مادي بين منشأتين عائمتين، فلا يعد ناشئا عن تصادم الضرر اللاحق بالسفينة بسبب الأمواج العنيفة التي تحدثها سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن ترتطم بها⁹.

. و مع ذلك فان الفقرة الثانية من المادة 274 (ق.ب.ج) قضت بتطبيق أحكام التصادم حتى و لو لم يقع ارتطام مادي على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين على هذه السفينة بحركة أو عن اهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام الوطنية أو الدولية السارية المفعول في الجزائر بشأن تنظيم السير في البحار، و قد استمد المشرع الجزائري هذا الحكم من المادة 123 من معاهدة التصادم، معنى ذلك أنه لا يشترط اعتبار الحادث تصادما و وقوع ارتطام مادي بين السفن بل يكفي أن ينشأ الحادث عن قيام احدي السفن المتصادمة بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر.

و مثال ذلك : أن تسير السفينة على مقربة من سفينة أخرى، دون مراعاة السرعة أو المسافة التي تقضي بها قواعد السير في البحر، فتتحرك الأمواج من حولها و تحدث ضررا، أو ان تسير سفينة في

الضباب بدون اطلاق الصفارات أو الأجراس المعتادة، ثم تفاعلاً سفينة أخرى بوجودها على مقربة منها، فتقوم بحركة مفاجئة لاجتناب الارتطام بها ويحدث الضرر بسبب هذه الحركة¹⁰.

ثالثاً: أن يحصل ارتطام بين منشأتين عائمتين

. لا يكفي أن تكون احدى المنشأتين المتصادمتين سفينة بحرية أو أن يحدث ارتطام مادي بينهما أو اضرار باحدى المنشأتين نتيجة فعل أو اهمال أو عدم مراعاة القواعد المتعلقة بالسير في البحار، بل لا بد من توافر شرط ثالث هام وهو أن يحدث الارتطام بين منشأتين عائمتين أو أكثر فاذا ارتطمت احدى السفن بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور فلا يعتبر هذا الارتطام تصادماً بحرياً بل تطبيق عليه المبادئ العامة في المسؤولية وكذلك الحكم فيما لو ارتطمت السفينة بجسم عائمة لا يعتبر سفينة أو مركب ملاحية داخلية ككراكة أو رافعة أو حطام أو صندل¹¹.

. مما سبق ذكره متى توفرت هذه الشروط كان التصادم بحري خاضعاً لقواعد و أحكام التصادم البحري، و بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم سواء في مياه البحار أو الأنهار أو البحيرات، و سواء أكانت في المياه الدولية أو الساحلية أو في الموانئ أو القنوات، كما يستوي أن تكون احدى السفينتين المتصادمتين أو كليهما في حالة سير او متوقفة فهذا الطرف يؤثر فقط في اقامة الدليل على الخطأ دون أن يؤثر على تكييف الحادث نفسه، و يستوي أيضاً في تطبيق أحكام التصادم أن تكون العائمتين المتصادمتين مملوكتين لمجهز واحد¹².

المطلب الثالث: صور التصادم البحري.

. تظهر لنا صور التصادم في الخطأ الذي يعد السبب الغالب و الجزء الأكبر في حدوث التصادمات البحرية و معظم الأحكام القضائية المنشورة تتعلق بهذا النوع من التصادم حيث تختلف النتائج تبعاً لما كان الخطأ فردياً أو اذا كان هناك خطأ مشترك، فطبقاً لمعاهدة بوكسل سنة 1910 استعمل تعبير "خطأ السفينة" و هو التعبير الذي أخذ به القانون الفرنسي الجديد و أخذت به كل التشريعات البحرية العربية ، و تعبير "خطأ السفينة، أو خطأ احدى السفن" يواجه كل الأخطاء التي يمكن أن تقع من الأشخاص المسؤولين و القائمين على تحريك السفينة و صيانتها و يبرر هذا الاصطلاح، أن مرتكب الخطأ يكون غالباً مجهولاً و انما يعرف بأنه أحد أفراد الطاقم فلا توجد قرينة ضد سفينة ما، و هناك عدة صور للتصادم سنبرزها كالآتي :

1. الطريق الواجب اتباعه:

. للسير في البحار قواعد لا بد من احترامها لتفادي خطر التصادم حيث تنص الفقرة الأولى من القاعدة رقم (14) من قواعد منع التصادم على أنه "عندما تتقابل سفينتان مسيرتان ألياً على

خطوط سير عكسية بحيث ينجم عن ذلك خطر التصادم، يجب على كل منهما أن تغير خط سيرها الى اليمين بحيث تمر كل منهما على الجانب الأيسر للسفينة الأخرى"¹³.

. كما نصت القاعدة رقم (15) من القواعد ذاتها على انه "عندما يتقاطع خط سير سفينتين الييتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم يجب على السفينة التي تكون الأخرى على جانبها الأيمن أن تخلي الطريق وأن تتجنب قطع خط سير السفينة الأخرى.

. و قاعدة السير على اليمين تنطبق كذلك على سفن الصيد و على التصادمات التي تقع في الموانئ اذا لم تكن هناك أية قاعدة محلية تناقضها"¹⁴.

. أما في حالة السفن التي تسير في طرق متوازية فان قاعدة السير على اليمين لا تنطبق عليها اذا حافظت كل سفينة على خط سيرها، أما فيما يخص بمرور السفن في القنوات الضيقة فقد تضمنت الفقرة (أ) من القاعدة رقم (9) من قواعد منع التصادم توضيحا للجانب الذي يجب على السفينة أن تتخذ عند المرور في القنوات الضيقة فنصت على انه " يجب على كل سفينة تسير في قناة أو ممر ملاحي ضيق أن تسير بالقرب من الحد الخارجي للقناة أو الممر الملاحي على جانبها الأيمن كلما كان ذلك مأمونا عمليا"

2. السرعة:

. تعتبر السرعة من قبيل الخطأ فاذا كانت السفينة حرة في استعمال ماكيناتها بأقصى قوة لها، فالسرعة الزائدة تعتبر اهمالا في حالة الرؤية الرديئة بسبب الضباب أو عند الاقتراب من ميناء¹⁵، و تتعلق القاعدة (6) من قواعد منع التصادم باستخدام السفن للسرعات الآمنة Safe speed التي تحقق التصرف الفعال للسفينة لتفادي خطر التصادم، و قد اوردت بعض الاعتبارات المتعلقة بتحديد السرعة الآمنة بالنسبة لجميع السفن و بالنسبة للسفن المزودة بأجهزة الرادار، و قد أشارت القاعدة الى العوامل التي يجب اخذها في الاعتبار عند تحديد السرعة الآمنة فعلى جميع السفن¹⁶ مراعاة حالة الرؤية، كثافة حركة مرور السفن و يشمل ذلك تجمعات سفن الصيد أو أي سفن أخرى، قدرة السفينة على المناورة مع مراعاة المسافة اللازمة لتوقفها و القدرة على الدوران في الظروف السائدة كحالة الريح و البحر و التيارات المائية و القرب من الأخطار الملاحية، و هناك عوامل اضافية تناولتها القاعدة (6) و هي خصائص و مدى كفاءة و حدود جهاز الرادار¹⁷، و تأثير حالة البحر و الطقس و أي مصادر أخرى للتشويش على قدرة و مقياس المدى المستخدم في الرادار لاكتشاف الأهداف، و امكانية عدم اكتشاف الرادار للسفن الصغيرة و الثلوج و الأجسام العائمة الأخرى على مدى مناسب¹⁸.

كما حصل في حادثة التصادم بين كل من السفينتين C.Appollo ضد Sanshin « Victory » يوم 21 يوليوسنة 1978 اثبتت التحقيقات أن كل من السفينتين أخفقتا في اتباع قواعد التصادم.

1. لم تبكر كل من السفينتين بسرعة أمنة حسب ما نصت عليه القاعدة رقم (6) و التي من أهم أهدافها تمكين السفينة من الوقوف في الوقت المناسب على مسافة (مناسبة).

2. أخفقت كل من السفينتين في اتخاذ اجراءات تفادي التصادم و ذلك بايقاف الآلات أو تغيير خط السير تغييرا جوهريا و ذلك مخالفة للقاعدة رقم (8).

3. مخالفة السير بسرعة أمنة، و بحذر شديد أثناء الرؤية المحددة و ذلك مخالفة للقاعدة رقم 19 حيث حكمت محكمة الأدميرالية بلندن باعتبار كلا من السفينتين مخطئتين في تطبيق قواعد منع التصادم و أن نسبة خطأ السفينة C.Appollo 55% و السفينة Sanshin Victory 45%.¹⁹

3. الأنوار والأشكال:

. تضمنت القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 قواعد (من 20 الى 31) تبين الأنوار الواجب على السفن اظهارها سواء على الصاري أو على الجوانب أو على المؤخرة، و قد حددت هذه الأنوار للسفن الألية المبحرة قاعدة (23) و السفينة الألية القائمة بعملية قطر و السفينة أو العائمة المقطورة قاعدة (24) و السفن الشراعية المبحرة و السفن المسيرة بالمجاديف قاعدة (25) و سفن الصيد قاعدة (26) و السفن التي ليست تحت السيطرة أو محدودة القدرة على المناورة قاعدة (27) و السفن المقيدة بغاطسها قاعدة (28) و سفن الارشاد قاعدة (29) و السفن المستقبلية على المخطف و السفن الجانحة قاعدة (30) و الطائرات المائية قاعدة (31).²⁰

. و نتبين من استقراء قواعد الأنوار أن هذه الأنوار تختلف تبعا لما اذا كانت السفينة ألية أو شراعية، مبحرة أو راسية، قاطرة أو مقطورة، الى غير ذلك كما أن على سفن الارشاد و سفن الصيد أن تظهر أنوارا معينة عند قيامها، بعملياتها، و أجازت القاعدة (13) من قواعد منع التصادم لسنة 1960 التي تشير الى الأنوار الخاصة التي على السفن الحربية اظهارها و لكن القواعد الجديدة لسنة 1972 أجازت في الفقرة (ج) من القاعدة الأولى لحكومة أي دولة أن تضع قواعد خاصة بشأن موقع الأنوار أو الأشكال أو أنوار الإشارة أو الاشارات بالصفارة بالنسبة للسفن الحربية و السفن المبحرة في قوافل أو لسفن الصيد.

. و ألا تكون هذه الأنوار الخاصة التي تضعها الدولة لها أي موضع ليس مع أي اشارة أو اشارة منصوص عليها في هذه القواعد، خاصة السفن القصيرة التي لا تكون مزودة بالأدوات المطلوبة.²¹

4. الاشارات الضوئية و الصوتية :

خصصت هذه الاشارات أثناء انتشار الضباب و ما يصاحبه في تعذر رؤية السفن بعضها البعض وعدم القدرة على الملاحه بانسيابية و سهولة الى زيادة حوادث التصادم، لذلك نجد أن قواعد منع التصادم تفرض بعض الالتزامات على السفن، في مواجهة مثل هذه الظروف، من هذه الالتزامات ضرورة تزويد السفن بالأدوات اللازمة لاطلاق نغمات معينة منصوص عليها لتوضيح ما اذا كانت السفينة سائرة ، أم متوقفة، مستقبلة على المخطاف محدودة القدرة على المناورة، مقيدة بغطاسها، تقوم بالصيد، كما تستخدم الاشارة الصوتية أثناء الرؤية المحدودة، فانها تستخدم أيضا اثناء الرؤية الحسنة، فعندما ترى السفن بعضها البعض بالعين المجردة و اذا أرادت احدى السفن تغيير خط سيرها جهة اليمين²²، تقوم باطلاق نغمة عبارة عن صفارة قصيرة اما اذا أرادت تغيير مسارها الى اليسار تقوم باطلاق نغمتين، عبارة عن صفارتين قصيرتين..... وهكذا.

. كما تستخدم الاشارات الصوتية لتلبية متطلبات القواعد المحلية بالميناء « Local Rules » كذلك تستخدم هذه الاشارات اذا ما حاولت احدى السفن المبحرة في قناة أو ممر فلاحى أن تتخطى السفينة التي أمامها سواء جهة اليمين، أو جهة اليسار، حيث تقوم باطلاق اشارات معينة حددتها قواعد منع التصادم و قد تستخدم النغمات الصوتية لتحذير السفن المجاورة اذا ما اتضح من الموقف أن هناك شك في قيام احدى هذه السفن بالمناورة المطلوبة منها حسب متطلبات القانون²³.

المبحث الثاني: أنواع التصادم البحري والأحكام القانونية المقررة له :

. اختلفت الأسباب المؤدية الى وقوع التصادم و ان أساس معايير المسؤولية الناتجة عن التصادم تتعلق بالدرجة الأولى بخطأ احدى المنشأتين العائمتين الا أن التصادم قد يقع نتيجة خطأ مشترك بين هاتين المنشأتين بالإضافة الى ذلك قد يقع التصادم نتيجة قوة قاهرة يستبعد فيها الخطأ لأي من المنشأتين²⁴، كما قد يجهل السبب الذي أدى الى وقوع التصادم لعدم امكانية اقامة الدليل القاطع على اثبات وقوعه و يميز التقنين البحري الجزائري بين ثلاثة أنواع من التصادم البحري مما يجدر عرض كل نوع على حدى²⁵.

المطلب الأول: التصادم القهري و المشكوك في سببه.

أولاً : التصادم القهري أو الحتمي : القوة القاهرة هي كل حادث لا يمكن توقعه و تفاديه و لا يد للمدين في حدوثه.

« Supreme power or (in appropriate contescts) circumstances beyond one's control ».

. أما التصادم القهري هو التصادم غير المتعمد الذي لا يمكن التنبؤ به ثم لا يمكن تجنبه أو تفاديه بممارسة قدر معقول من العناية و المهارة، ففي ظل التصادم القهري اذا طالما تعذر الوقوف على سبب وقوع التصادم على وجه القطع فانه يكون أقرب الى اعتباره تصادما قهريا و غالبية حوادث التصادم القهري تحصل في الموانئ و المراسي نتيجة هبوب عاصفة قوية تتسبب في قطع الحبال التي تربط السفينة بالرصيف و اقتلاع مرساها ، أو لارتفاع مفاجئ للمياه في الميناء أو الى الضباب. أما في حالة اخطار طاقم السفينة بالأحوال الجوية المتوقعة، و كذلك في حالة عطل ميكانيكي للسفينة فلا يعتبر التصادم قهريا في حالة وقوع.²⁶

ثانيا : التصادم المشكوك في سببه:

هو التصادم الذي لا يمكن معرفة سببه على وجه التحديد، و قد جمع المشرع الجزائري بين التصادم القهري و التصادم المشتبه في سببه في المادة 281 و²⁷ طبق عليهما نفس الحكم حيث نصت هذه المادة بقولها " اذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز الحالة التي كانت فيها السفن أو احداهما راسية عند وقوع التصادم و يسري هذا الحكم كما تضيف المادة 282 لا محل لافتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار²⁸، و خلاصة هذا القول ان التصادم الغير معروف سببه يتحقق بايجاز عندما يعجز الطرفان عن اقامة الدليل على وجود القوة القاهرة أو على وجود خطأ منفرد أو مشترك لدى وقوع الحادث.

المطلب الثاني : التصادم الناشئ عن خطأ احدي المنشأتين .

. ان هذا النوع من التصادم نصت عليه المادة 277 ق.ب.ج على أنه اذا نتج التصادم بخطأ احدي السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ، و نشير هنا للأضرار كتلك التي تلحق بالسفينة المصدومة و الركاب أو البضاعة المشحونة، و يرجع الخطأ في هذه الحالة اما لريان السفينة كأن يخالف القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر كعدم اخلاء الطريق لسفينة لها الأولوية للمرور²⁹ أو عدم اضاءة الأنوار للملاحة ليلا، أو عدم القيام بالمراقبة الجيدة أو عدم تخفيض السرعة أثناء الرؤية الرديئة و اما للمجهز نفسه كأن يسمح بسفر سفينة غير صالحة للملاحة أو غير مزودة بطاقم كاف أو مزودة بطاقم غير مؤهل حسب مستويات السلامة المطلوبة، فعلى المدعي أن يقيم الدليل على دعوى التصادم على خطأ الربان أو المجهز بكافة طرق الاثبات حيث يمكن الاستعانة بالتقارير البحرية، و دقت أحوال السطح و كذلك الاستعانة بأهل الخبرة في المجال البحري

المطلب الثالث: التصادم بخطأ مشترك.

. يقصد بهذا النوع من التصادم أن يكون التصادم قد وقع نتيجة خطأ كل من السفينتين المتصادمتين، حيث تنص المادة 278 فقرة أولى من التشريع الجزائري على أنه " إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جساماة الأضرار التي ارتكبتها كل منها"³⁰ و إذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينها بالتساوي، وهذا ما وضحته

الفقرة الثانية من نفس المادة.³¹

المبحث الثالث: دعوى التصادم .

. تعرف دعوى التصادم بأنها مسؤولية مدنية يطالب فيها بالتعويض عن الأضرار التي حدثت نتيجة تصادم يحصل في البحر، وعند رفع دعوى التصادم لا بد من تحديد المسؤولية عن وقوع هذا الحادث مما ينتج بالضرورة أن هناك خطأ حصل أدى الى وقوع التصادم ان المسؤولية في التصادم تقوم على فكرة الخطأ واجب الاتبات وهذا ما نصت عليه معاهدة بروكسل لسنة 1910 صراحة في المادة (م 2/2) ومنها على أنه "ليست هناك قرائن قانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية"³² عند تحديد المسؤولية عن حادث التصادم لا بد من معرفة المحكمة المختصة التي ترفع أمامها دعوى التصادم هذا ما يقودنا الى دراسة ذلك في المطلب الآتي ذكره .

المطلب الأول:

1-المحكمة المختصة:

للاشارة الى المحكمة المختصة في حسم نزاع معروض بشأن التصادم لا بد من التذكير بأن القانون الدولي قبل وقوع حادثة « Lottus » « للوتس » كان يخلو من بعض المواد التي تحدد الجهة القضائية التي ترفع أمامها دعوى التصادم وتعتبر قضية « Lottus » « للوتس » الأساس الأول في التفكير لوضع قوانين دولية لتوحيد التشريعات الوطنية المختلفة و يشار في هذا الصدد الى القضية « Lottus » « للوتس » وتتلخص أحداثها في وقوع تصادم في اعالي البحار بينها وبين السفينة التركية "بوزكورت" « Bozkourt » التي كانت محملة بالفحم وقد أسفر الحادث عن خسائر مادية و عدد كبير من الضحايا الأتراك، و بعد رسو السفينة الفرنسية في رحلة لاحقة بأحد الموانئ التركية ألفت السلطات التركية القبض على ربانها الذي كان على ظهر السفينة الفرنسية وقت التصادم، و حاكمته و حكمت عليه بالسجن مما أثار غضب السلطات الفرنسية من جراء ما اتخذته تركيا لمثل هذا الاجراء حيث عرضت القضية على المحكمة الدائمة العدل الدولي (لاهاي) لتسوية هذا النزاع عام 1927 م

انتهت المحكمة الى أن ما اتخذته تركيا من اجراءات لا يخالف القانون الدولي وذلك لخلو هذا القانون من قاعدة تحدد الاختصاص القضائي بهذا الشأن³³، وعند انعقاد مؤتمر "انفرس" سنة 1930 م حيث طلب تحديد مسألة الاختصاص الجنائي بالنسبة للمصادمات التي تقع في أعالي البحار على اساس أنه لو ترك الأمر لما تفرره التشريعات الوطنية لتجددت حوادث مثل حادثة السفينة « Lottus » وكان من أهم الاقتراحات التي قدمت اختصاص محاكم الدولة التي يكون المتهم من رعاياها و اختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها وقت التصادم و قد تم تبني هذا الاقتراح في معاهدة بروكسل سنة 1952 و أكدته اتفاقية « Montegobay » «مانتيقوباي» للقانون الدولي للبحار لسنة 1982 في مادتها 97 حيث نصت على منح الاختصاص في أعالي البحار للدولة التي تحمل السفينة علمها حيث للمدعى الحق في رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام احدى المحاكم الثلاث حسب اختياره .

(1) محكمة موطن المدعى عليه.

(2) محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على السفينة المدعى عليها.³⁴

(3) محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم اذا كان هذا التصادم قد وقع في احد الموانئ و المياه الاقليمية.³⁵

و لما كانت المعاهدة الخاصة بالحجز التحفظي على السفن (م3) من معاهدة بروكسل لسنة 1952 تخول للدائن بسبب الأضرار الناشئة عن التصادم الحق في توقيع الحجز على أية سفينة أخرى غير التي تعلق شرط أن تكون مملوكة لنفس المجهز وقت نشأة الدين، فقد جعل الاختصاص بنظر دعوى التصادم أيضا للمحكمة التي أجري في دائرتها حجز على سفينة أخرى لنفس المجهز.

و لما كان الحجز يمكن رفعه أو تجنيه بتقديم كفالة أو ضمان آخر فقد نصت المعاهدة على اختصاص المحكمة التي يقدم فيها المدعى عليه كفيلا أو أي ضمان آخر.

اما بالنسبة لمحكمة محل التصادم، اذا حدث التصادم في الموانئ أو المرافق و المياه الاقليمية و هذا الحال طبيعي اذ تقضي معظم التشريعات باختصاصها المحاكم الوطنية بالدعوى الناشئة عن واقعة حدثت في اقليم الدولة المادة 294 من قانون التجارة المصري كما أنه يتفق مع نفس الحال الذي أخذت به المعاهدة الخاصة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم (م4 فقرة أولى) و أخذ التقنين البحري الجزائري بذات الأحكام و نص في المادة (290 فقرة أولى) على أنه يمكن للمدعى رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار أمام احدى الجهات المذكورة فيما يلي:

أ . المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو أحد مقرات استغلاله.

ب . المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه وذلك في حالة ما اذا تم الترخيص بهذا الحجز، أو المكان الذي كان يمكن أن يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمان آخر.

ج . المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في الموانئ وكذلك في المياه الداخلية، كذلك يوجد في إنجلترا محكمة بحرية تمارس اختصاصها عن طريق قضاة يتم تعيينهم من طرف وزير العدل ومن بين الأعمال التي تقوم بها النظر في التلقيات والخسائر الناشئة في حالات التصادم ومكافآت الانقاذ، وتتمتع أحكام هذه المحكمة بالحجة أمام المحاكم الأخرى³⁶.

2- قواعد الاختصاص :

يفهم من المادة الأولى من المعاهدة أن قواعد الاختصاص وخاصة القاعدة الأساسية التي تتجلى في مضمون المادة الأنفة الذكر ببيائها أنه "لا يجوز اتخاذ أي إجراء في ذلك الا أمام السلطات القضائية أو الادارية للدولة التي ترفع السفينة علمها وقت التصادم أو الحادث الملاحي"³⁷ وتضيف المادة الثانية من نفس المعاهدة (لا يجوز في الحالة المنصوص عليها في المادة السابقة لغير السلطات التي تحمل السفينة علمها أن يأمر بحجز السفينة أو يمنعها من السفر ولو كان الأمر متعلقا باجراءات التحقيق)³⁸ وقد اضيف الى هذه القواعد التي كانت سببا في نشأة المعاهدة نص بناء على طلب بريطانيا فقد قام الوفد البريطاني ببيان أن الأساطيل الأجنبية يعمل عليها عدد من الضباط أو البحارة الانجليز وأن بريطانيا رغبة منها في الاحتفاظ بسمعة ضباطها ملاحيا، ترغب في ان يكون لها الحق في متابعة الأخطاء التي يرتكبها هؤلاء، حتى ولو كانت الدولة التي يخدمون تحت علمها لم تتحرك³⁹ في هذا الصدد وهذا في الواقع ما يفسر وجود المادة الثالثة والشكل الذي صيغت به ، وهذا في حقيقة الأمر ما تؤكد المادة الثالثة بجلاء حيث تنص على :

" لا تخل أحكام هذه المعاهدة بحق أية دولة في حالة التصادم أو حادث ملاحية في ان تتخذ سلطاتها الخاصة كافة الاجراءات المتعلقة بشهادات الأهلية أو التراخيص التي أصدرتها أو بمحاكمة مواطنيها بسبب الجرائم التي تقع منهم أو يرتكبوها أثناء وجودهم على سفن تحمل علم دولة أخرى"⁴⁰.

3- استبعاد الاختصاص:

تنص المعاهدة على هذا الاستبعاد في اربعة حالات:

أ/- في حالة الالغاء الاتفاقي ، فالطرفين يمكنهما الاتفاق على عرض النزاع أمام أية محكمة أو على التحكيم.

ب/- في حالة تعدد المدعون فانه يجوز لكل منهم ان يرفع دعواه للمحكمة التي سبق ان رفعت اليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه , و هذه القاعدة ليس لها أي معنى اذ أن الاختصاص الوارد في المادة الاولى لم يحدد محل اقامة المدعي أو بمواطنة أو بأية واقعة قانونية خاصة به.

ج/- في حالة تعدد السفن المشتركة في التصادم , فان القاضي المختص بالنزاع :

-في حدود الاختصاص الوارد في المادة الاولى , يمكنه اذا كانت قواعد الاختصاص في قانونه الوطني تخوله ذلك , أن يقرر اختصاصه بنظر كل الدعاوي المرفوعة عن نفس الحادث.

-وهذه القاعدة مخصصة بمعنى أنه عندما تكون المحكمة المختصة بمقتضى المادة الاولى هي محكمة اقامة المدعى عليه ولم تكن في ذات الوقت محكمة الحجز ولا محكمة محل التصادم فانها ستكون دون نص المادة 3/3 غير مختصة بالنسبة للمجهزين الآخرين الذين لا يقيمون في اختصاصهم.

د/- دعاوى المدعى عليه ضد المدعي الناشئة عن نفس التصادم يجوز رفعها أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية وفقا لأحكام المادة الأولى (م 1/3).⁴¹

المطلب الثاني: تقادم دعوى التصادم :

تنص المادة 289 ق.ب.ج على أنه تتقادم دعاوي التعويض عن الأضرار بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث، ان الأجل المحدد لرفع دعوى الرجوع المنصوص عليها في المادة 280 ق.ب.ج هو سنة واحدة، ولا يسري هذا التقادم الا من يوم الدفع، ان مدة التقادم المذكور أنفا "لا تسري عند عدم التمكن من حجز السفينة المدعى عليها في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري من منصور المادة أنفة الذكر تنقضي دعوى التصادم بمضي سنتين من وقوع حادث التصادم على ان دعوى الرجوع التي ترفعه احدي السفينتين على الأخرى في حالة المسؤولية التضامنية اذا نشأ عن التصادم وفاة أو جرح فتتقادم بمضي سنة واحدة من تاريخ الوفاة هذا طبقا لما جاء في المادة (7) من معاهدة التصادم.⁴²

المطلب الثالث: التعويض و ضماناته:

. عندما يقع التصادم و يتم تحديد مسؤولية من كانت على عاتقه نتائج التصادم، لابد من اصلاح الضرر و تعويض المتضرر بشرط أن يكون هذا الضرر نتيجة طبيعية و مباشرة للتصادم، و عندما يعرض النزاع بشأن تعويض ضرر لحق جراء حادث التصادم يلجأ القاضي بتحديد مسؤولية المتسبب في هذا الضرر و يشمل هذا التعويض ما جاء في المادة 93 ق.ب.ج،⁴³ حيث يتم التعويض عن الخسائر الناجمة عن حادث التصادم، و يشمل كذلك عما أصاب السفينة من هلاك حيث يجب دفع

قيمتها وقت التصادم، و اذا تلفت وجب دفع قيمة الاصلاحات التي أجريت، كما يشتمل التعويض ما فات المضرور من كسب و خسارة كأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي حدث التصادم من خلالها، و الربع الذي ضاع عليه بسبب تعطيل السفينة أثناء الاصلاح، و يقرر المشرع الجزائري في المادة 73 ق.ب.ج⁴⁴ امتياز على السفينة لضمان التعويضات المستحقة عن التصادم الذي وقع بخطئها و هذا الحكم مستمد من المعاهدة الدولية الخاصة بالامتيازات و الرهون البحرية، و قد أخذته بدورها عن التشريع الانجليزي، الذي يفتح امتياز للضرر على الشيء الذي نشأ عنه الضرر نظرا للرابطة بين الشيء و الضرر، و يمكن تقرير عقوبة الحبس الاحتياطي كما أن كل شخص بالسفينة من غير أفراد طاقم البحارة يرفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها الريان أو يخالف أمرا لأحد الضباط أو يحدث اضطرابا بالسفينة أو يتلف أدوات يعاقب بالحجز من يوم الى 4 أيام اذا كان من المسافرين بالحجرات، و بالحرمان من الصعود الى ظهر السفينة أكثر من ساعتين في اليوم اذا كان من المسافرين الآخرين.

. و السلطات المقررة للريان، لا شك تجاوز حدود القانون الخاص و تتعدى نطاقه، اذ هي تدخل في نطاق السلطة العامة، و لا يعتبر الريان موظفا عموميا بل تابعا للمجهز و ممثلا له و كل هنالك أن المشرع زوده بقسط من السلطة العامة لتعذر إخضاع السفينة لسلطة شخص غيره.

خاتمة :

. أضحت الملاحة البحرية من الركائز الهامة التي تعتمد عليها التجارة الخارجية، و أصبح البحر همزة وصل بين الشعوب و الدول حيث تتم عبره عدة نشاطات و تبادلات تجارية، كنقل السلع على مختلف أنواعها، و كذلك رحلات للمسافرين لنقاط عديدة من الأرض لم تكن سهلة عبر البر مما حفز على تطوير المنشآت البحرية و ادخال تقنيات جد عالية عليها، غير ان هذا لم يمنع حدوث تصادمات خلال الرحلات البحرية و هذا ما دفع بقوة المجتمع البحري ومؤسساته لإظهار رغبته الجامحة في العناية بهذا المشكل ألا وهو التصادم البحري الذي حاولنا على ضوء دراستنا ابراز بعض القضايا الدولية المتعلقة بالتصادم و ما جاءت به معاهدة بروكسل لسنة 1910 بهذا الشأن و موقف المشرع الجزائري من مختلف التشريعات الدولية المنصوص عليها بشأن التصادم، نخلص ايضا في دراستنا هذه ان المشرع الجزائري قد وفق الى حد ما في تبني معظم الحلول التي توصلت اليها معاهدة بروكسل لسنة 1910م ، غير انه لا يمنع من سن قواعد داخلية تتماشى وخصوصيات كل دولة من اجل سد بعض الفراغات بسبب المستجدات التي تحدث في عالم التجارة البحرية.

على ضوء دراستنا للموضوع ايضا نتقدم ببعض المقترحات للحد من حوادث التصادم وهي:

1/- عدم السماح للسفن (العجوز) اي التي استعملت مدة طويلة في الملاحة البحرية بحيث تصبح عرضة للحوادث , وتأخذ على سبيل المثال سفينة (Erika) التي تحطمت من جراء قدمها.

2/- على المشرع الجزائري سن قوانين ردعية من اجل التقليل من المخاطر التي يحتمل وقوعها عند مداخل الموانئ أين تكثُر الحركة العبورية للسفن لتفادي الاحتكاكات بين السفن الفاطرة و المقطورة كما حدث سنة (cup sud 2005) بفرنسا.

الهوامش:

- (1) د. عبد الفتاح ترك - التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه (المملكة المتحدة دار الجامعة الجديدة للنشر ط 2003 ص 29)
- (2) المرجع نفسه، ص 30
- (3) www.cdmdroit.univ.f.cezanne.fr (L'abordage Maritime) par Nella
- (4) المادة 274 ق ب ج
- (5) أنظر المادة الأولى الفقرة الثانية للتشريع الفرنسي رقم 545 سنة 1967
- (6) د. محمد عبد الفتاح ترك مرجع سابق ص 31
- (7) د. محمود شحماط المختصر في القانون البحري الجزائري كلية الحقوق جامعة عنابة دار العلوم للنشر و التوزيع ط 2010 ص 73
- (8) د. هاني دويدار الوجيز في القانون البحري كلية الحقوق جامعة الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة (ط 2004) ص 317
- (9) د. محمود شحماط المرجع السابق ص 73
- (10) د. محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق ص 35
- (11) د. محمود شحماط: مرجع سابق ص 73
- (12) د. محمد عبد الفتاح ترك المرجع نفسه ص 36
- (13) مقال بعنوان التصادم البحري في الانتن الدولي و المسؤولية النترتبة عنه الموقع الإلكتروني www.djelfainfav.bh/showthreadphp35361504
- (14) دكتور و مستشار أحمد حسني الحوادث البحرية التصادم و الانقاذ (مصر دار النشر بالاسكندرية) ص 63
- (15) د. محمد عبد الفتاح ترك المرجع نفسه ص 76
- (16) د. محمد عبد الفتاح ترك المرجع نفسه ص 76
- (17) د. احمد حسني نفس المرجع السابق ص 64
- (18) المرجع نفسه ص 65
- (19) د. محمد عبد الفتاح ترك نفس المرجع السابق ص 90
- (20) د. احمد حسني ص 66
- (21) الموقع الإلكتروني السابق
- (22) احمد حسني المرجع السابق ص 90

- (23) محمد عبد الفتاح ترك نفس المرجع السابق ص 12
- (24) د.محمد شحماط المختصر في القانون ب ج ص 75
- (25) نفس المرجع السابق ص 319
- (26) د.طالب حسن موسى القانون البحري ط 2007 ص 188
- (27) د.محمود عبد الفتاح ترك ط 2003 التصادم البحري ص 67
- (28) طالب حسن موسى القانون البحري ص 188
- (29) د/دكتور محمد شحماط المختصر في ق ب ج ص 75
- (30) انظر المادة 278 فقرة اولى من التشريع البحري الجزائري
- (31) د/ محمود نفس المرجع ص 77
- (32) أنظر المادة 2 من معاهدة بروكسل لسنة 1910
- (33) د. طالب موسى/ قانون البحري ص 190
- (34) د. محمود شحماط المختصر في ق ب ج ص 78
- (35) المرجع السابق ق ب ج ص 78
- (36) د.محمد عبد الفتاح ترك التصادم البحري ط 2003 ص 216
- (37) انظر المادة الاولى من معاهدة بروكسل لسنة 1910
- (38) انظر المادة الثانية من المعاهدة الأنفة الذكر
- (39) د. احمد حسني الحوادث البحرية ص 85
- (40) انظر المادة الثانية من المعاهدة السابق ذكرها
- (41) د. احمد حسني نفس المرجع ص 85
- (42) د. محمود شحماط (المختصر ق ب ج ص 79)
- (43) انظر المادة 93 ق ب ج
- (44) انظر المادة 73 ق ب ج