



الفصل العاشر

الاضرار الناشئة

عن النضادم وتحديد مسؤولية امالك عنها

الاضرار الناشئة

عن التصادم وتحديد مسؤولية المالك عنها

لا يكفي لقيام المسؤولية عن التصادم البحري وقوع الخطأ من جانب أحد الريانين او كلاهما ، بل تعيين أن يترتب عن ذلك الخطأ ضرر، والا انتفت مصلحة المدعي في ممارسة دعوي المسؤولية عن التصادم البحري قصد المطالبة بتعويض الأضرار اللاحقة به، ذلك أن التصادم تترتب عنه اضرار مختلفة منها ما يصيب السفينة واجزائها أو يصيب الأفراد أو البضائع وغيرها ، مما يصعب في كثير من الأحيان، تقدير هذه الأضرار والتي عادة ما تكون مبالغ التعويض عنها باهظة الا انه وفي اطار ما تقضي به التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية البحرية من تحديد لمسئولية مالك السفينة عن تعويض كل ما تسببه سفينته من اضرار اثر التصادم الناتج عن الاخطاء التي تصدر عن الريان والملاحين بما فيهم المرشد ، وكل شخص يوجد في خدمة السفينة فإن مبالغ التعويض تصبح مناسبة ، مما يشجع مالاك السفن والمجهزين بممارسة الاستغلال البحري.

الاضرار الناشئة عن التصادم البحري

تتعدد الأضرار الناتجة عن التصادم البحري ، ويصعب في كثير من الأحيان تقدير هذه الأضرار وبالتالي تحديد الضرر المقابل للتعويض ، فمعاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ الخاصة بتوحيد قواعد التصادم البحري لم تتناول بيان طريقة تقدير التعويض اللازم عن الاضرار اللاحقة بالمضروب ، كما أن نصوص قانون التجارة البحرية المغربي لم يورد هو الآخر شأنه شأن باقي التشريعات البحرية أية نصوص تتعلق بتحديد عناصر الضرر أو طريقة تقدير التعويض ، وأمام هذا الفراغ الذي يوجد

في التشريعات يتعين الرجوع الي الأحكام العامة الواردة في القانون المدني^(١)، ونقسم هذا الفصل الي مبحثين سنتناول في المبحث الأول الضرر القابل للتعويض علي أن نتعرض في المبحث الثاني لتقدير الأضرار.

الضرر القابل للتعويض

فطبقاً للفصول (٧٧ - ٧٨) من قانون الالتزامات والعقود المغربي، لا تتحقق مسئولية مرتكب الخطأ الناتج عن التصادم البحري، إلا اذا حصل ضرراً للغير، وعليه اذا ما انتفي الضرر معه المسئولية ولو كان الخطأ مؤكداً^(٢)، ويتعين أولاً أن يكون الضرر محققاً، ويعد كذلك اذا كان حالاً (Dommage actuel) أي وقع فعلاً كأن تكون السفينة المصدومة أصيبت فعلاً بأضرار مادية، أو أن أحد أفراد طاقمها، قد مات أو تعرض لأضرار بدنية كجروح أو كسر، كما يعد الضرر محققاً اذا كان من قبيل الضرر لمستقبل (Dommage Futur) أي أن الضرر وان كان لم يقع ... الا أنه بات محقق الوقوع في المستقبل، كأن يصاب أحد أفراد طاقم السفينة المصدومة باصابه تعطله عن العمل في الحال،

(١) انظر نصوص القانون الالتزامات والعقود المغربي الفصول (٧٧ - ٧٨ - ٩٨ -

٢٦٤) ويقابل هذه النصوص في القانون المدني المصري المواد (١٧٠ - ٢٢١ -

٢٢٢) وفي القانون المدني الفرنسي المواد (١٤٤٩ - ١١٥٠ - ١١٨١).

(٢) يقضي الفصل ٧٧ من قانون الالتزامات والعقود المغربي بأن "كل فعل ارتكبه الانسان ن بينة واختيار ومن غير أن يسمح له به القانون، فأحدث ضرراً مادياً أو معنوياً للغير التزم مرتكبه بتعويض هذا الضرر اذا ثبت أن ذلك الفعل هو السبب المباشر في حصول الضرر وكل شرط مخالف لذلك يكون عديم الأثر، ويقضي الفصل ٧٨ بأن "كل شخص مسئول عن الضرر المعنوي أو المادي الذي أحدثه، لا بفعله فقط، ولكن بخطئه أيضاً، وذلك عندما يثبت أن هذا الخطأ هو السبب المباشر في ذلك الضرر".

ويكون من المؤكد فضلاً عن ذلك أن يتأثر في قدرته علي العمل مستقبلاً، لذلك يتعين أن يشمل التعويض الضرر الحال والضرر الذي سيقع مستقبلاً^(١).

ويري أغلبية الفقه الفرنسي أن المادة ١١٥١ من القانون المدني الفرنسي (التي تقابل الفصل ٧٧ مدني مغربي) تطبق في حالة المسؤولية التقصيرية، وتبعاً لذلك فهم يحصرن مسؤولية من ارتكب خطأً بالأضرار التي تترتب مباشرة عن الخطأ المرتكب دون الاضرار غير المباشرة، لأن هذا الضرر هو وحده الذي تقوم علاقة السببية بينه وبين خطأ المسئول^(٢).

وعليه فالذي يجب التعويض عنه من الأضرار الناشئة عن التصادم هو الضرر المباشر أما الضرر غير المباشر فلا يؤخذ بعين الاعتبار وفقاً للقواعد العامة الواردة في القانون المدني^(٣).

وتطبيقاً لذلك جاء في قضاء للمجلس الاعلي انه لا مجل للحكم بالتعويض اذا كان الفعل المنسوب للشخص ليس سبباً مباشراً لوقوع

(١) راجع ولان وكابتان الحقوق المدنية الفرنسية الجزء الثاني فقرة رقم ٨٦ ص ١٧٤
(٢) راجع هنري وليون مازوا، المسؤولية المدنية الجزء الثاني ص ٥٥٤ وما بعدها هنري مازوا شرح القانون المدني ١٩٥٥ ، جوسران الحقوق المدنية الفرنسية ج ٢ فقرة ٤٤٩ ص ٢٤٠ مشار اليه في الكزيري المرجع السابق ص ٤٠٩ ، هامش (٣٢) ، الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ص ٣٢٩ .
(٣) يقضي نص الفصل ٢٤٧ بما يلي (الضرر هو ما لحق الدائن من خسارة حقيقية، وما فاته من كسب متي كانا ناتجين مباشرة عن عدم الوفاء بالالتزم).

الضرر^(١) ، كما جاء في أحد الأحكام بأن المقاوله التي استأجرت صندلاً مستعملاً للاشغال العمومية ، وغيرق بتصادم لا يجوز لها أن تطلب الصادم الا التعويض المباشر عن الضرر اللاحق بها ، أي التعويضات المادية وتوقف الصندل والضرر الناتج عن عرقلة تنظيم ورشها^(٢).

وقد حدد المشرع المصري بدوره في المواد المدنية (١٧٠ - ٢٢١ - ٢٢٢) العناصر التي يتعين علي القضاء اعتبارها عند تقدير التعويض وهي عناصر من شأنها أن الي التعويض الكامل الذي يجبر كل الضرر اللاحق بالمضور^(٣).

والقاعدة في التعويض القضائي هي التعويض الكامل الذي يشمل الضرر المباشر وما لحق المضور من خسارة ، وما فاته من كسب ، فبمقتضى الفصل ٩٨ من قانون الالتزامات والعقود المغربي ، فان الضرر هو الخسارة التي لحقت المدعي فعلاً ، والمصروفات الضرورية التي اضطر او سيضطر الي انفاقها لاصلاح نتائج الفعل الذي ترتب عنه اضرار وكذلك ما حرم منه من نفع في دائرة الحدود العادية لنتائج هذا الفعل^(٤).

(١) المجلس الأعلى الغزفة الجنائية حكم رقم ١١٠٤ - ١١ ابريل ١٩٦٢ ، مجلة القضاء والقانون العدد رقم ٥٢ - ٥٣ - ص ٨٩ .

(٢) المحكمة التجارية بمرساي ٧ اكتوبر ١٩٤٩ M.D.F ١٩٥٠ ص ٣٤٦

(٣) الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه أصول القانون البحري ص ٨١٨

(٤) راجع الأستاذ الدكتور السنهوري ج١ - ص ١٩٧ - ١٩٨ فقرة ٤٤٧ ولقضاة الموضوع سلطة تقديرية مطلقة في تعيين مبلغ التعويض الواجب منحه للمضور دون أن يكونوا ملزمين ببيان الأسس المعتمدة لاجراء هذا التقدير.

وبالإضافة الي أن التعويض عن الضرر يجب أن يكون كاملاً، فإنه ينبغي علي المحكمة عند تقديرها للأضرار أن تدخل في اعتبارها جسامه الخطأ الصادر من المسئول بالرغم من أن جسامه الخطأ لا ينظر اليها بصدد تعويض مدني، حيث يراعي فيه مقدار الضرر، إلا أن القضاء من الناحية العملية يدخل في حسابه درجة جسامه الخطأ، فيجعل التعويض أزيد في حالة الخطأ الجسيم منه في حالة الخطأ اليسير، وهذا ما ورد في نص الفصل ٩٨ مدني مغربي وتقابلها المادة ١٧٠ مدني مصري.

ويتحمل مدعي التعويض، عبء اثبات الضرر وله في سبيل ذلك استعمال جميع طرق الاثبات، لأننا بصدد اقامة الدليل علي واقعة مادية^(١)، مما يقتضي عدم اعتبار بعض الاضرار الغير مباشرة، والتي لم يقم الدليل علي انها ناتجة عن التصادم، اذ كثيراً ما يحدث ان يطالب المدعي بتعويضه عن مهلة توقف السفينة اثناء قيامها بأعمال الصيانة والطلاء، أو فحص الالات علي أثر التصادم، إلا أن السفينة المخطئة ليست ملزمة بدفع التعويض الكامل الذي يطالب به المدعي دائماً^(٢)، فهي ملزمة فقط بدفع مقابل التعطل الذي يقتضيه الاصلاح الضروري والذي يتعين اثباته، ففي قضية عرضت علي المحكمة التجارية بالسين Seine صرحت المحكمة بأنه اذا كان لضحية التصادم الحق في التعويض الناتج عن توقف سفينته قصد الاصلاح، فإنه يجب القيام بعملية الحساب، حتي لا يمنح لهذه الضحية التعويض عن توقف السفينة

(١) راجع الاستاذ الدكتور احمد حسني النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية

ص ١٩١

(٢) راجع رويبر فقرة ٥٠٨ المرجع السابق.

قصد القيام باصلاح غير ناجم عن التصادم، ولا يجب أن تدفع اليه مصاريف الصباغة لاعادة التصنيف، ومصاريف أخرى لانجاز اشغال خارجة عن الحادث^(١).

وفي حالات أخرى طالب المدعي بتعويضه عن الأرباح التي كان سيحققها أثناء توقف سفينته لاصلاح الأضرار الناتجة عن التصادم، إلا أن القضاء لا يستجيب لهذا الطلب حيث يكون التوقف ضرورياً قصد الاصلاح ولا يكون نتيجة التصادم^(٢).

ومن خلال هذه الأمثلة وغيرها الكثير يتضح لنا الأهمية البالغة لتحديد الأضرار التي يشملها التعويض^(٣)، ولذلك يتعين علي المحاكم أن تطالب من المدعي تفصيل ما أجري من أشغال ضرورية أثناء فصلها في النزاع، وهو ما استقرت عليه محكمة النقض الفرنسية من ابعاد الاحكام التي لم تراعي تفصيل الاضرار التي اخذتها بعين الاعتبار لتحديد مبلغ التعويضات بصفة عامة^(٤)، كما استقر قضاء محكمة النقض المصرية علي أن تعيين العناصر المكونة قانوناً للضرر، والتي

(١) راجع رودبيرر فقرة ٥٠٨ المرجع السابق.

(٢) المحكمة التجارية بالسين Seine ٢٤ يونيو ١٩٦٠ D.M.F ص ٣٧.

(٣) محكمة الاستئناف ببواتيه ١٥ اكتوبر ١٩٦٨ D.M.F ١٩٦٩ ص ١٥٠ مشار اليه. راجع مارسيليا ١٠/٧/١٩٤٩ D.M.F ص ٣٤٦، روان ٤/١١/١٩٥٧، ص ٥٧١.

(٤) نقض فرنسي ١١/٨/١٩٥٥ D.M.F ١٩٥٦ - ص ٨١

يجب أن تدخل في حساب التعويض، يعد من مسائل القانون التي تخضع لرقابة محكمة النقض^(١).

تقدير الأضرار

من خلال ما سبق يتضح لنا بأن الأضرار الناتجة عن التصادم والتي ينبغي أخذها بعين الاعتبار قصد تعويض المضرور من التصادم هي الأضرار المباشرة والقابلة للإصلاح، ويمكن لنا أن نشير إلى بعض هذه الأضرار الناتجة عن التصادم والتي تتمثل في تعويض قيمة السفينة الهالكة نتيجة التصادم والعوريات اللاحقة بها من إصلاحات مادية أو كسب فائت أو مصاريف مختلفة، أو الأضرار اللاحقة بالبضائع والأشخاص أو غيرها من الأضرار المختلفة التي قد تنشأ عن التصادم، وسنلقي الضوء على بعض هذه الأضرار بشئ من التفصيل وذلك كما يلي :-

السفينة الهالكة نتيجة التصادم

من الأضرار الفادحة التي تترتب عادة على التصادم هلاك السفينة، أما بغرقها أو بتحطيمها، وبالتالي عدم صلاحيتها للملاحة، وأنداك تطرح مسألة تقدير قيمة السفينة الهالكة ويتعين حتى يكون التعويض كاملاً للمتضرر أن يتحمل المسئول عن التصادم القيمة الحقيقية للسفينة، أو نصيبه من هذه القيمة إذا كان التصادم ناتجاً عن

(١) نقض مدني مصري ١٣/٥/١٩٧٢ السنة ٢٣ ع ٢٤ ص ٥٩٤ - ١٢/٨/١٩٧٠ السنة ٢١ ع ٣ - ص ١٢٠٨ - ١١/٨/١٩٦٦ السنة ٤٧ ع ٤ - ص ١٩٢٩، مشار إليهم في الاستاذ الدكتور احمد حسني المرجع السابق فقرة ١٠٦ ص ١٩١

خطأ مشترك وهذه القيمة الحقيقية ينبغي أن تكفي لحصول المتضرر على السفينة بديلة لسفينته الهالكة^(١).

ولتقدير قيمة السفينة الهالكة نورد عدة فرضيات :

بناء السفينة : فقد تكون السفينة الهالكة جديدة وفي هذه الحالة يتعين تقديرها بثمن البناء، إلا ان المدعي عليه قد يعترض علي ذلك بأنه مطالب بقيمة السفينة الهالكة وليس بقيمة السفينة المبنية جديدة.

وعلي الرغم من ذلك فإن استعمال تكاليف البناء كأساس لتحديد قيمة السفينة الهالكة، وخاصة عندما يتعلق الأمر بسفينة كانت حديثة اذا لم يكن هناك فرق بين تكاليف السفينة الهالكة، وثمن البناء، ويمكن للمدعي أن يبرر مطالبه بالادلاء بفاتوره مسلمة من ورش البناء مضافاً إليه التجهيزات التي يكون قد جهز بها سفينته الهالكة^(٢).

(١) رودبير المرجع السابق فقرة ٥٣ المرجع السابق، تقضي المادة ١٨ من قواعد يورك وانغرس في فقرتها الثانية بأنه في حالة الهلاك الكلي الفعلي أو الحكمي، فإن القيمة التي تعتبر خسارة مشتركة، ومن ثم يدخل بها المجهز من المجموعة الذاتية هي القيمة التقديرية للسفينة وهي سليمة قبل أن يلحق بها الضرر.

وكذلك ثمن ما قد راح من جسم السفينة وحطامها، راجع الاستاذ الدكتور ثور: علي عبد الرحيم الخسارات البحرية المشتركة ١٩٧٨ الطبعة الثانية ص ٢٤٩ .

(2) Pau 1 avril 1954 D.M.F. 1954.P.467.

وعلي خلاف ذلك اذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً، فإن الخسارة التي تلحق المجهز هو قيمة السفينة، قبل وقوع التصادم الذي ترتب عنه هلاكها بعد خصم ثمن بيع حطامها أو جسمها حسب الأحوال، وتعد السفينة في حكم الهلاك إذا لم تكن = السفينة = قد

وتطبيقاً لذلك قضي بأنه من المنصف أن يؤخذ بعين الاعتبار اثناء حساب مبلغ التعويضات المستحقة من جراء هلاك السفينة المصدومة، التجهيزات الحديثة التي أقامها المالك علي هيكل سفينته ومحركها الهالكة^(١).

وحتى يعتمد علي تكاليف بناء السفينة الجديدة، كبديل للسفينة الهالكة ينبغي أن تتوفر الشروط الآتية :

١- ان تكون الاسعار مستقرة بمعنى أن الثمن الذي دفع في السفينة الهالكة اثناء بنائها لا يختلف كثيراً عن الثمن الذي يمكن ان يدفع لبناء سفينة جديدة، مما يعني ان السفينة الهالكة حديثة نسبياً، أما اذا كانت قديمة، فإن سعر بناء سفينة جديدة يختلف آنذاك بدون شك كثيراً عن القيمة الحقيقية لهذه السفينة الهالكة، ولذلك لابد من اجراء بعض التصحيحات علي الثمن الحالي لبناء السفن حتي نصل الي القيمة الحقيقية للسفينة الهالكة^(٢).

٢- أن تكون السفينة الهالكة حديثة البناء، وفي هذه الحالة سوف لا يكون هناك فرق من حيث الثمن لأن الاسعار يفترض أنها بقيت مستقرة.

أهلكت فعلاً وإنما اصلاحها لا فائدة من ورائه، إذ تزيد نفقات الاصلاح علي قيمة السفينة.

(١) محكمة الاستئناف برين ١٢ مارس ١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٣ ص ٨٠ مشار اليه سابقاً

(٢) انظر الدكتور ثروة عبد الرحيم ص ٢٣٦ انظر ايضا رسالته الاعفاءات والسموحات في التأمين البحري، الفقرة ٦٧-٧٤

٣- أن يتعلق الأمر بسفينة من نفس النوع، فكما هو معروف فإن السفن تختلف من حيث النوعية والتجهيز والشكل. .. الخ، فالسفينة المخصصة لنقل المسافرين ليست هي السفينة المخصصة مثلاً لنقل البترول لا من حيث التجهيز، ولا من حيث الامكانيات اللازمة للقيام بهذه العملية أو تلك.

قيمة التأمين : ان شركات التأمين البحرية تأخذ عادة اثناء قبولها التأمين علي السفن بعين الاعتبار عمر السفينة وحالة صيانتها وقيمتها بصفة عامة، ولذلك تحدد القيمة المؤمنة والتي تناسب القيمة الحقيقية، وذلك بناءً علي المعطيات السابقة.

وقيمة التأمين هذه عادة ما تؤخذ بعين الاعتبار من لدن الخبراء كقيمة استدلالية لأنها تتناسب الي حد ما سعر السوق، لذلك يمكن ان يستند عليها للقيام بحسابات مقارنة مثلاً الثمن الذي يدعيه المضرور، والثمن الذي يمكن تحديده لسفينة قديمه، إلا أنه من الملاحظ أن من الآراء من ينصح بعدم الاعتماد به واعتباره مجرد بيان للمقارنة فقط، وبالتالي يتعين علي القضاء عدم الأخذ به^(١).

وقيمة التأمين لا تعدوا أن تكون قيمة حددتها شركات التأمين بالاتفاق مع المجهز وبالرغم من أن قيمة التأمين تكون مبنية علي حسابات دقيقة، وتكون عادة مرتفعة، إلا أنها لا تعبر عن القيمة الحقيقية للسفينة الهالكة، وخاصة اذا كانت جديدة، اما اذا كانت قديمة فإنه من الأكيد ان هناك تقارب بين قيمة التأمين وقيمة السفينة الهالكة.

(١) روديير الفقرة ٥٢ - لوكير ص ٢٠١

ثمن الشراء : ان ثمن شراء السفينة من السوق يمكن أن يعد القيمة الحقيقية للسفينة الهالكة ، ويرى بعض الفقه ان السفينة الجديدة يجب أن تقدر بثمن شرائها ، بينما قيمة السفينة المستعملة تعد أقل من ذلك نظراً لتآكلها⁽¹⁾ ، إلا أن الملاحظ هو أن الثمن الذي يتعين الأخذ به ليس دائماً هو الثمن الذي تباع به السفينة في السوق الوطنية وخاصة اذا كان هناك تفاوت كبير مع ثمن السوق الدولية.

وأحسن طريقة لتحديد قيمة السفينة الهالكة يكون باعتبار ثمن شرائها في السوق الوطنية و ثمن شرائها في السوق الدولية بهدف الوصول الي متوسط الثمن الذي يمنح للمتضرر.

وفي قضية عرضت علي المحكمة التجارية Bayonne حيث تم اغراق يخت بسفينة فرنسية في احد الموانئ البريطانية وكان اليخت سفينة حربية قبل تحويله الي اليخت فمنحت المحكمة التجارية تعويضاً يشمل قيمة اليخت المحددة بناءً علي ثمن سفينة مماثلة في السوق ، بالاضافة الي ارجاع مختلف المصاريف الناتجة عن الفرق⁽²⁾ ، واستئناف المدعوون هذا الحكم وطالبوا بتحديد قيمة السفينة بناءً علي سعر متوسط بناء يخت جديد ، ولاحظت محكمة الاستئناف ان قيمة المركب يتعين تقديره بناءً علي ثمن المراكب المماثلة التي يتم اقتناؤها مستعملة⁽³⁾.

وعادة ما تثور مسألة المدة التي قد يتطلبها الضرور للحصول علي السفينة البديلة لسفينته الهالكة ، والتي يرجع أمر تحديد هذه المدة الي

(1) Trib comm lehavre 30.oct.1950 diritto maritime 1951 italie (p.manca.3.128.) Rodier not 53.levler – page 202

(2) المحكمة التجارية Bayonne ٣٠ يناير ١٩٥٣ D.M.F ١٩٥٣-٢٨٤ .

(3) محكمة الاستئناف ببوا Pau فاتح ابريل ١٩٥٤ M.B.F ١٩٥٤-٤٦٧ .

السلطة التقديرية للقضاء الذي عادة ما يستعين بالخبراء في هذا المجال مع امكانية الزام المدعي باثبات المدة التي يدعي أنه قد استغرقها البحث عن سفينة بديلة، وتطبيقاً لذلك جاء في حكم لمحكمة الاستئناف برين انه فيما يخص تحديد التعويض المستحق بسبب النقص في الأرباح علي اثر هلاك السفينة وانه من الثبات أن يحدد الوقت الضروري الي ستة أشهر ليتمكن المجهز المضورر من الحصول سفينة أخرى قابلة للإبحار^(١).

العواريات اللاحقة بالسفينة

يترتب عن التصادم في أغلب الأحيان عواريات تلحق بالسفينة المصدومة أو كلا السفينتين وهذه العواريات قد تتطلب اصلاحات الاضرار اللاحقة بها لاعادتها الي الحالة التي كانت عليها قبل اصابتها بالعوار، ويثير القيام بهذه الاصلاحات عدة صعوبات منها كيفية حساب هذا الضرر وأيضاً المدة التي تقضيها وهي واقفة قصد الاصلاح والمصاريف التي تدفع مساعدتها اثناء حصول التصادم وغيرها من المصاريف الفرعية الضرورية، اضافة الي ذلك اجرة النقل التي قد تضيع اذا حدث التصادم اثناء تنفيذ عقد نقل مما يتسبب في حرمان المضورر من اجرة النقل.

(١) محكمة الاستئناف برين ١٢ مارس ١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٣ ص ٨٠ مشار اليه سابقاً.

أولاً: الاصلاحات المادية :

قد يحدث أن تلجأ السفينة المصدومة الي احد الموانئ لاجراء بعض الاصلاحات المؤقتة قبل التوجه الي الميناء الذي اختاره المجهز للاصلاح ويتحمل المصادم مقابل تلك الاصلاحات، ذلك انه لو لم يتم هذا الاصلاح المؤقت للسفينة في هذا الميناء لعجزت عن متابعة سيرها الي ميناء اصلاحها نهائياً مما يستدعي ان تقطر السفينة، وأنذاك سيتحمل بدل الاصلاح المؤقت أجرة القطر هذا بالاضافة الي ان الاصلاحات التي ستجز في الميناء الذي اختاره المجهزة قد تكلف مبلغاً أقل من المبلغ الذي قد يؤدي لو نفذت في ميناء اللجوء لأنها مكنت السفينة من الذهاب الي الميناء الذي أنجزت فيه الاصلاحات بأقل تكلفة^(١).

وعادة ما يتولي المضرور القيام بهذه الاصلاحات بنفسه لذلك يتعين ان تعد النفقات الفعلية والمعقولة التي يدفعها لاستبدال الاشياء والآلات التي حصل لها التلف والهلاك من قبيل الاصلاحات المادية والتي يتحملها دون شك المتسبب في التصادم.

(١) المحكمة التجارية بانفرس ٨ يناير ١٩٣٥ ، ١٤٦- XXXVII- Dor السفينة المصدومة لها الحق في استيفاء مبالغ التعويض عن قيمة الاصلاحات الضرورية المنجز في الميناء الذي وقع فيه التصادم اذا انتقلت السفينة الي ميناء أكثر تكلفة في الولايات المتحدة مثلاً ليس للمضرور الحق الا في مبلغ الاصلاحات التي قد تنجز في هيم المكان (بانفرس) عن لوكلير ص ١٩٤ والهامش (٦).

وحيث يتم اصلاح العوار اللاحق بالسفينة تثار مسألة ما اذا أصبحت السفينة بعد اصلاحها اقل قيمة أم أكثر مما كانت عليه قبل^(١)، فإذا أصبحت السفينة بعد اصلاح العوار أكثر قيمة مما كانت عليها قبل الحادث، وهذا ما يحصل كثيراً بالنسبة للسفن القديمة وخاصة تلك التي لا تحظى بعمليات صيانة دورية، أو التي تكون مهملة من لدن مجهرها، وفي هذه الحالة يتعين تخفيض قيمة الضرر بحسب التعويض علي هذا الأساس.

وعلي العكس قد يؤدي الاصلاح الي التخفيض من قيمة السفينة، وخاصة اذا كانت حديثة البناء، فإن تغيير بعض الجدران مثلاً لا يزيد من قيمتها، وفي هذه الحالة يتعين أن يتقاضي المضرور تعويضاً نقدياً، لأن قيمة سفينته قد تدهورت بفعل العوار الذي نجم عنه تخفض قيمة سفينته اثر اصلاحها.

ويعد هذا الاداء التعويض والمترتب اثر انخفاض قيمة السفينة، بالاضافة الي مبلغ الاصلاحات التي أجريت علي السفينة الجديدة وهو القيمة الحقيقية لتعويض الاضرار اللاحقة بالسفينة الجديدة^(٢).

(١) يخصم من نفقات الاصلاح الفرق بين قيمة السفينة القديم والجديد من الأجزاء والآلات التي تركب في السفينة عند اصلاحها، ويختلف هذا الفرق باختلاف عمر السفينة وطريقة صنعها راجع ثروة علي عبد الرحيم الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري ١٩٦٦ ص ١٤٦

(٢) روديير فقرة ٥٤، ريبير الجزء الثالث الفقرة ٢١٣٢، لوكليير ص ١٩٥، روان ١٩٠٠/٦/٢٦ المجلة الدولية ١٦-٦٣٢-٢٣ يناير ١٩٣٥، المحكمة الاستئنافية

البريطانية ١٥٢ Dor XXX III

ثانياً : توقف السفينة والكسب الضائع :

يشمل التعويض أيضاً الكسب الضائع نتيجة توقف السفينة، إذ يترتب علي التوقف حرمان المجهز من استعمال السفينة التي تعد مصدر كسبه، والتعويض المناسب لذلك يسمى (تعويض البطالة) وهذا التعويض يتعين ان يستجيب للمكاسب التي كان بإمكان المجهز أن يحققها لو لم تكن سفينته قد بقيت معطله نتيجة التصادم.

ففيما يتعلق بالسفن التجارية وسفن الصيد فإن التعويض عن التوقف قصد الاصلاح لا نزاع فيه، وانما تثور المسألة فيما يتعلق بحساب التعويض فقط، وقد ذهب محكمة النقض الفرنسية الي أن التعويض عن توقف السفينة يجب أن يحسب تبعاً لمقدار الضرر الفعلي الناتج عن بقاء السفينة واقفه^(١).

وكي يتم الحساب بالشكل الذي أوردته محكمة النقض الفرنسية يتعين دراسة مسألتين : أما أن نبحت عما قد تحققه السفينة المعنية بالأمر من ربح أثناء توقفها للاصلاح استناداً الي ما كان قد حصل عليه من أرباح قبل وبعد التصادم لو لم يقع حادث التصادم البحري، وتطبيقاً لذلك قضي أنه من الضروري سعيأ وراء حساب مبلغ

(١) نقض مدني فرنسي ١٦/٦/١٩٢٧ ملحق دور ١٩٢٨ - ١ - ٢١ ، وتعليق،

D.M.F ملحق دور ٣٥٦ نقض عرائض ٢/٣/١٩١٥ المجلة الدولية ٣٠-٤١٥

روان ١١ مارس ١٩٥٤ D.M.F ١٩٥٤ - ٦٦١ ، ٤/٧/١٩٥٩ ، ٣٤٨-١٩٦٠.

الأستاذ الدكتور أحمد حسني هامش (١١٧) ص ١٩٤

راجع رودبير المرجع السابق فقرة ٥٤

التعويض الناتج عن توقف السفينة أو الزوقف المصدوم بعد وقوع الحادثة معرفة نتائج استغلال السفينة قبل وقوع الاصطدام بقليل^(١).

أو يستند الي الأرباح المتوسطة التي تحققها السفن المماثلة لها خلال مدة توقفها ويتعين عندئذ مقارنة هذين الحسابين معاً أو الاعتداد بأحدهما فقط^(٢)

ويتعين الأخذ بعين الاعتبار نوع السفينة وبالتالي قيمتها، والمصاريف التي تترتب عليها اثناء توقفها فالسفينة التي تقوم بالصيد نسيت كالسفينة التي تنتقل عبر القارات لنقل البضائع والافراد، وتطبيقاً لذلك قضي بأنه يجب أن يحدد مبلغ التعويض اليومي المستحق من جراء توقف السفينة المصدومة قصد الاصلاح الاخذ بعين الاعتبار قيمة العائمة، ومصاريف استغلالها، وكذا النقص في الارباح اللاحقة بها^(٣)، ولا نكون في حاجة الي القيام بالحسابات السابقة اذا ثبت أن مجهز السفينة اللاحقة بالعوار قد استأجر سفينة أخرى بمبلغ محدد

(١) محكمة الاستئناف برين ٢١ مارس ١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٣ ص ٨٤ وتقضي بتعيين خبير يتولي البحث عن النتائج الحقيقية لاستغلال السفينة خلال الاربع رحلات السابقة وأربع رحلات بعد توقفها والتي استمرت مدة ٢٧ يوم

(2) Comm nats 24 Juin 1829 autrain XXO.26.

(٣) محكمة الاستئناف بروان ٢٦ اكتوبر ١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٣ ص ٩٠ وجاء في قرار لأحد الاحكام ان نقص الارباح الناتج اثر توقف السفينة خلال ٥ أيام و١٩ ساعة و٤٠ دقيقة قدر ب ٤٢٥٨٨٧١ ف ، وأن هذا المبلغ تم تقدير، من لدن الخبير الذي اعتمد علي نتائج مشغل السفينة خلال شهر قبل وشهر بعد، محكمة الاستئناف برين ٥ فبراير ١٩٦٨ ، ١٩٧١ ص ٨٢

لتحل محل سفينته اثناء فترة الاصلاح، ومن ثم تنفيذ العقود التي كان قد سبق أن عقدها قبل حدوث التصادم^(١).

وتسري الأحكام السابقة من حيث حساب التعويض علي سفن الصيد، فيؤخذ في الاعتبار الضرر الفعلي، ويهتدي في تحديده بكافة النتائج المالية لمشروعات الصيد الأخرى المماثلة اثناء فترة التوقف^(٢).

ففي حكم لمحكمة رين جاء فيه أنه لا داعي للاضافة الي مبلغ التعويضات الممنوحة لزورق الصيد المصدوم تعويضاً عن التوقف، لأن هذا التوقف كان ضرورياً للقيام باصلاحات ضرورية^(٣).

وعلي خلاف ذلك جاء في حكم لمحكمة الاستئناف برين انه كي يتم حساب مبلغ التعويضات لاصلاح الضرر اللاحق بمجهز السفينة المتوقفة علي اثر تصادم، ينبغي ابراز الضرر الناشئ عن توقف العائمة، وينبغي أن تضاف الي المبلغ اصلاح تدهور معدات الصيد خلال فترة التوقف، وصعوبة وجود طاقم كفاء، والاخذ بعين الاعتبار الجو الصافي والملائم للصيد اثناء التوقف لمدة ٧٦ يوماً^(٤).

(١) السين Seine ١٩٥٤/١/١ D.M.F ١٩٥٥ - ٦٨٦ .

(٢) مشار اليه ١٥ Octobre 1968 D.M.F 1969-Rodier No.54-Poitiers .

(٣) المحكمة التجارية برين ٣ ديسمبر ١٩٦٣ D.M.F ١٩٦٥ ، ص٤٤ ، وفي نفس السياق قضي بأنه يجب أن لا يحسب التعويض الناتج عن التوقف خلال مدة الاصلاح الذي كان ضرورياً علي اثر العواريات غير الناتجة عن التصادم (محكمة الاستئناف برون ٢٣ يناير ١٩٧٩ D.M.F ١٩٧٩ ص٤٠٩)

(٤) محكمة الاستئناف برين ٥ نوفمبر ١٩٦٣ D.M.F ١٩٦٥ ، ص ٢٠ مشار اليه.

أما بالنسبة لسفن النزهة فإن توقفها لا يسبب أي ضرر مادي لمجهزها ومن ثم يتعين رفض منح أي تعويض في هذه الحالة ، فقد قضى أن توقف يخت لمدة ١٥ يوماً ليس ضرراً جديداً ، إذ الأمر يتعلق فقط بمركب نزهة^(١) ، هذا بالرغم من حرمان المجهز من متعة مؤقتة ونظراً لأن الضرر هنا غير مادي فإنه يصعب بالتالي تقدير الضرر اللاحق به وبالتالي تعويضه عن ذلك^(٢).

وبخصوص المنشآت الحربية قضى أن الدولة لها الحق في التعويض^(٣) وكذلك السفن المخصصة لخدمة عامة ، حيث لا يمكن تعويضها عن التوقف الا اذا ثبت أنها قد استأجرت سفينة للقيام بأعمال ضرورية ، فإنه يتعين أن يمنح لها مقابل الأجرة التي دفعتها للسفينة التي قامت بتلك الاعمال نتيجة توقف سفينة الدولة.

وقد أثرت مدي امكانية المطالبة بالتعويض عن النقص في الارباح أثر التوقف الناتج عن الحجز التحفظي ، والذي عادة ما يقيمه الدائنون لضمان دين التصادم.

وحتى يكون لمالك السفينة الحق في المطالبة بتعويضه عن النقص في الارباح اثر التوقف الناتج عن الحجز التحفظي يجب أن يكون الحجز قد أقيم علي سفينته دونما أن تكون فعلاً قد تسبب في وقوع التصادم ، ومن ثم فهي بريئة من كل خطأ نتج عنه التصادم ، أما اذا كان الدائن

(١) الرباط ٢٢ فبراير ١٩٤٩ D.M.F ١٩٥٠ - ٤٠٥ Bayonne ٣٠ يناير ١٩٥٣

D.M.F ١٩٥٣ ، ٢٨٤

(٢) روديير الفقرة: ٥٤ Rodier

(٣) المجلس الأعلى للعدالة ٢٧ يوليو ١٩٢٥ - ٦٦ Dor XiI-

الذي أقام الحجز التحفظي علي السفينة الصادمة يتمتع بحق ثابت في الدين، فإنه لا مجال لمطالبة مالك السفينة بالتعويض عن التوقف اثر الحجز التحفظي وتطبيقاً لذلك قضي بأنه فيما يخص تقدير الاضرار لا يجوز التمسك بالنقص في الارباح الناتج عن التوقف بفعل الحجز التحفظي، لأن هذا الحجز ليس تعسفياً مادام أن القائمين به يستندون الي حق ثابت في الدين^(١).

ثالثاً : أجرة النقل :

وإذا كان توقف السفينة يشكل خسارة للمضرور، فإن فقده لأجرة النقل الضائعة نتيجة قطع رحلة السفينة المترتبة علي التصادم، تعد هي الأخرى العنصر الهام في الكسب الضائع منه.

وعادة ما يترتب علي قطع رحلة السفينة فسخ عقد النقل وارجاع اجرة النقل الي الساحن او المسافر، وهو ضرر يستحق المجهز المضرور تعويضاً عنه..

فعندما يطالب مجهز السفينة اللاحقة بالعوار التعويض عن أجرة النقل المترتبة عن العقد السابق ابرامه، فيجب أن لا يعوض الا عن أجرة

(١) محكمة الاستئناف بروان (الغرفة الثانية) ٧ مايو ١٩٧٨ ، ١٩٧٩ D.M.F - ٢١١ وفي نفس السياق قضي بأنه يجب أن لا يحسب التعويض الناتج عن الحجز التحفظي ضمن تقدير الاضرار اللاحقة بالسفينة، نظراً لكون الحاجز لديه أسباب صحيحة تجعله دائماً، محكمة الاستئناف بروان ٢٣ يناير ١٩٧٩ D.M.F ١٩٧٩ ص ٤٠٩ .

النقل الصافية، إذ أن أجرة النقل الاجمالية يدخل في حسابها المصاريف التي لم تتقف بعد^(١).

رابعاً : مصاريف المساعدة وغيرها : حين يحدث التصادم يجب علي السفينتين أن تتبادل المساعدة بالشروط المقررة في الفصل ٨ من معاهدة بروكسيل، وقد يحدث غالباً أن تصاب احدي السفينتين بأضرار تستلزم الماعدة، ومن ثم يتعين علي السفينة التي لم تلحق بها اضرار جسيمة ان تقدم لها المساعدة اذا توفرت الشروط القانونية للمساعدة، فإن السفينة المساعدة يحق لها أن تتقاضى مكافأة قانونية، وقد يحدث ان تلحق الاضرار بكلا السفينتين، مما يقتضي ان تقدم المساعدة لكليهما، فمن المعلوم ان مكافأة المساعدة تدخل في نطاق الاضرار وتحملها السفينة التي ارتكبت الخطأ وذلك علي الشكل التالي :

١- إذا كانت السفينة التي قدمت المساعدة هي المسؤولة عن التصادم، فإنه لا تحصل علي مكافأة المساعدة وانما سوف لا يحسب عليها مكافأة المساعدة عند تقدير التعويض، إلا أنه ينبغي تحديد مبلغ المكافأة حتي يتسني اضافته الي الاصلاحات المترتبة عن التصادم.

(١) راجع الاستاذ الدكتور علي ثروة علي عبد الرحيم الخسارات البحرية المشتركة طبعة ١٩٧٨ ص ٢٥١ ، فالتصادم قد يؤدي الي ضياع حق المجهز في الحصول علي الأجرة أو جزء منها وكذلك يقدر الضرر بحسب الاجرة التي تصبح عليه أو قيمة الفرق بين الأجرة المتفق عليها والاجرة التي استحققتها فعلاً، ويخصم منها النفقات التي يوفرها نتيجة عدم اتمام الرحلة بسبب التصادم.

٢- أما اذا قدمت المساعدة من لدن سفينة غير مسئولة أو من الغير فإن هذه الأخيرة يكون لها الحق في المكافأة ويتحملها الصادم إذا كانت المساعدة قدمت نتيجة هذا التصادم وبالإضافة الي ذلك يتحمل الصادم مصاريف دخول السفينة وخروجها من ميناء الرسو العارض الذي كان نتيجة حدوث التصادم وكذلك يتعين ان يتحمل مصاريف اعادة السحن للبضائع التي اقتضي الامر تفريرها قصد اجراء الاصلاح، ومصاريف اعادة تصنيف السفينة اذا كان التصادم قد افقدها درجتها^(١)، وأيضاً مصاريف ايداع التقرير البحري^(٢) كما يتعين دفع مصاريف وتكاليف الخبرة القضائية، وعلي العكس من ذلك لا تدفع المصاريف الغير ناتجة مباشرة عن التصادم، كمصاريف الارشاد التي اعتاد المجهز علي دفعها، وكذا عمولة وكيل العواريات الغير الناتجة عن التصادم^(٣).

الاضرار اللاحقة بالبضائع والاشخاص

لا تشير معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ ولا التشريعات البحرية الي الاساس الذي يتعين أن يعتمد عليه لتقدير التعويضات في حالة التصادم البحري الذي تنجم عنه اضرار تصيب البضائع والاشخاص كأن يصير جزء من هذه البضائع غير صالحة، أو يقع الاتلاف لجميع البضائع، أو يصاب الاشخاص بجروح جسيمة أو بوفيات.

(١) الجزائر ١٩٠٥/١٢/٦ ، المجلة الدولية ٢١-٤٣٥ ، راجع أيضاً رودبير فقر ٤٥ .

(٢) المحكمة التجارية بانفوس

(٣) محكمة الاستئناف بروان ٢٦ اكتوبر ١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٣ ص ٩٠ مشار اليه.

ولذلك يتعين حتي يتم تقدير التعويض الرجوع الي القواعد العامة في القانون المدني وهذا ما استقر عليه القضاء والفقهاء في مصر وفرنسا^(١).

وعليه يرجع في تقدير قيمة البضائع الي قيمة مثيلاتها في ميناء التفريغ، أو بناء علي فاتورة الشراء بالاضافة الي الارباح التي كانت ستتحقق لو تم وصولها الي الميناء دون تلف نتيجة التصادم، أو بمقدار الثمن الذي ينتج من بيعها في ميناء الوصول بالسوق الحرة التي تخضع لقواعد العرض والطلب، وهذه الطريقة في تقدير التعويض تتفق مع القواعد العامة التي استقر عليها قضاء النقض في مصر^(٢).

أما بخصوص الاضرار اللاحقة بالاشخاص الركاب البحارة، وغيرهم ممن تضرر نتيجة التصادم باصابات جسيمة أو وفاة فهي أيضاً تقدير وفقاً للقواعد العامة والتي تقضي بأن كل عمل غير مشروع وهو في حالتنا الخطأ في التعويض، استناداً الي القواعد العامة الواردة في القانون المدني^(٣).

وبمقتضى المادة ٩٨ من ق.ل.ع.م يتعين أن يكون التعويض عن الضرر كاملاً، حيث يشمل الخسارة التي لحقت المضرور من مصاريف نقل المصاب وكذا المصاريف الطبية والجراحية وأثمنة الأدوية، وكل ما

(١) راجع الأستاذ الدكتور أحمد حسني المرجع السابق ص ٨٩

(٢) راجع نقض ١٩٧٠/١٢/٨ السنة ٢١ ص ١٢٠٨ ، ١٢/٦/١٩٦٩ السنة ٢٠ ص ٩٣٩

(٣) راجع نصوص القانون المدني الفرنسي (١١٤٩ - ١١٥٠ - ١١٥١) وراجع نص الفصل من التشريع المدني المغربي (٩٨ - ٩٩ - ١٠٠) ونصوص القانون المدني المصري (المادة ١٧٠ - ١٢١ - ١٢٢).

دفع مقابل الاستشفاء^(١)، وعادة ما تسترجع النفقات المشار إليها بعد اثبات اسعارها ان كانت مسعرة، والا فتطبق الاثمان المعمول بها عادة.

وحيث يترتب عن التصادم عجز مؤقت عن العمل لأحد المصابين بحادث التصادم فيشمل التعويض الأجرة، والكسب المهني الناتج عن العجز... وكل الاضرار اللاحقة بسلامته البدنية، وتغيير المهنة، حيث قضي ان التعويض يشمل ما أصاب المضرور من ضرر نتيجة نقله الي عمل أقل شأنًا من عمله الأول.

ويشمل التعويض الاضرار اللاحقة بذوي المصاب من جراء وفاته اثر التصادم البحري ويتعين القضاء لهم بتعويض سواء لمن تجب عليه نفقتهم كزوجه، وكل شخص كان ينفق عليه تعويضاً لهم عما فقدوا من موارد عيشهم وما اصابهم من الم من جراء وفاة المصاب.

ويتعين ان يكون التعويض عن ذلك كاملاً^(٢)، وبالرغم من أن التعويض الناتج عن وفاة انسان كالأب أو الابن أو الزوج مثلاً لا يمكن التعويض عنه كاملاً أبداً بسبب طبيعته^(٣)، لذلك نجد القضاء يتأثر بشعوره نحو المضرور، فحيث يكون الخطأ يسيراً يحكم بتعويض معتدل يغلب عليه تمكين المضرور من الحصول علي شئ من العزاء فيما يحصل عليه من تعويض معقول أما حيث يكون الخطأ عمداً أو جسيماً،

(١) محكمة النقض جنائي ١٥١٠/١٩٤٥، طعن رقم ١٣٤٨ سنة ١٥، مجموعة القواعد المدنية لربع قرن، الملحق رقم ٩٤ ص ١٣٠٠.

(٢) راجع نص المادة ٩٨ من ق.ل.ع وأيضاً ٢٢١ - ٢٢٢ مدني مصري

(٣) راجع سافاتييه، الضرر والانسان، دالوز ١٩٥٥ ص ١٠ وكذلك المسؤولية المدنية لنفس المؤلف طبعاً ثانية ج ٢، فقر: ٥٢٥.

فإن القضاء يقضي في تقديره للتعويض عن الضرر بعدة اضعاف، مما لا يجد تفسيره إلا في التأثير بمدي جسامه الخطأ^(١).

ويتعين الأخذ بعين الاعتبار اثناء تقدير التعويض حالة المضرور الجسمية والصحية وكذا حالته العائلية، فمن يعول زوجة وأطفالاً يكون ضرره أشد من ضرر الاعزب الذي لا يعول الا نفسه.

ويذهب القضاء أحياناً الي التشدد في التعويض ويستند في بعض الحالات عن المسلك الشخص للمسئول ومدي ما صدر عنه من انحراف أو عمد أو روعنه صاحبت وقوع الفعل الضار وكانت مقرونة بتوقع الضرر وتعمده نتيجة عدم اتخاذه للاحتياطات أو الاهمال، وهذا التشدد في الواقع يعد مسألة موضوعية يستقل بها قاضي الموضوع دون رقابة من محكمة النقض^(٢). إلا أنه حيث لا يتيسر له وقت الحكم للقضاء

(١) راجع تقدير التعويض عن الخط والضرر، الاستاذ الدكتور محمد ابراهيم دسوقي، مؤسسة الثقافة الجامعية الاسكندرية ص٤٧٧، وانظر أيضاً نقض مدني في ٢٨ يونية ١٩٦٩ والذي أيد محكمة الاستئناف بالاسكندرية في قضائها للمدعي بتعويض عن الضرر الأدبي قجرع ٩٠٠٠ جنيه لوفاة مورثهم غرقاً في البحر في مضيق العجمي وعدم وجود وسائل اسعاف كافية علي الشاطئ في جانب محافظة الاسكندرية، مجموعة أحكام النقض المدني السنة ١٩٩٠ ق ٢٢٠ ص ١٤٤٨.

(٢) نقض مدني ٣٠ ابريل ١٩٦٤، وكان من بين أسباب الطعن أن الحكم المطعون فيه قضي للطاعنين بالتعويض عن الضرر الادبي الناتج عن قتل مورثهم ولم يراعي في تقدير، جسامه الخطأ باعتبار، من الظروف الملابس المنصوص عليها في المادة ١٧٠ مدني وزنت محكمة النقض دون أن تعارض هذا المبدأ ان هذا النعي غير مقبول أمامها لأن مراعاة الظروف الملابس في تقدير التعويض أمر يدخل في سلطة قاضي الموضوع ولا معقب عليه في ذلك (مجموعة أحكام النقض المدني السنة ١٩٩٠ ص ٦٣١).

بتقدير التعويض تعييناً نهائياً، فله أن يحتفظ للمضروب بالحق في إعادة النظر في التقدير^(١).

ويعود للقضاء السلطة التقديرية المطلقة في تعيين مبلغ التعويض الواجب منحة للمضروب وذلك ما تأكد في الأحكام لصادرة سواء من لدن محكمة النقض المصرية والتي قضت فيها بأن "المحكمة تقضي بما تراه مناسباً وفقاً لما تبنيه من مختلف عناصر الدعوي ومتي استقرت علي مبلغ معين فلا تقبل مناقشتها فيه امام محكمة النقض"^(٢).

وقد ورد أيضاً في قضاء للمجلس الاعلي "ان قضاة الموضوع يقدرون في حدود الطلب وبحرية مبلغ التعويضات الواجب منحها لاصلاح الاضرار والخسائر التي تسبب فيها حادث سير دون ان يكونوا ملزمين بتبرير حكمهم فيما يخص هذه النقطة بمقتضي حيثيات خاصة أو تبين أسس التقدير"^(٣).

(١) راجع نص المادة ٢٢١ - ٢٢٢ مدني مصري.

(٢) محكمة النقض جنائي ١٩٤٣/٣/١ طعن رقم ٦٤٩ سنة ١٣ مجموعة القواعد المدنية لربع قرن ملحق رقم ٩٢ ص ١٣٠٠ ، وانظر أيضاً محكمة النقض ١٩٣٦/١/٢٦ طعن رقم ٥٧ سنة ٦ مجموعة القواعد المدنية لربع قرن رقم ٢٠ ص ٢٦١ ، محكمة النقض ١٩٥٨/١١/٦ طعن ٢١٥ سنة ٣٤ مجموعة الاحكام مدني السنة ٩ ص ٦٧٧ ، محكمة النقض ١٩٦٧/٢/١٦ طعن ٣٧٥ سنة ٣٢ مجموعة لاحكام مدني السنة ١٨ قاعدة ٥٧ ص ٣٧٣ .

(٣) المجلس الاعلي الحكم المدني عدد ١٦٩ ، ١٢ ابريل ١٩٦٩ مجلة قضاء المجلس الاعلي العدد العاشر اكتوبر ١٩٦٩ ، وفي احدي القرارات جاء فيه لمحكمة الاساس سلطة تقديرية مطلقة لتعيين مبلغ التعويض المحكوم به للمتضرر وليس =عليها ان

وينشأ الحق في التعويض من وقت وقوع الضرر، فإذا صدر خطأ من الربان وترتب عنه التصادم الذي أدى الي أضرار لم تظهر إلا بعد مرور زمن معين، فإن هذا الوقت الاخيرة هي التي يتعين الاعتداد بها اثناء تحديد وقت نشوء الحق في التعويض.

الفوائد : بعد وقوع التصادم وتحديد المسؤولية يحصل المضرور عن التعويض الناتج عن هلاك السفينة أو مقابل الاصلاحات أو تعويض الاضرار الجسدية أو البضائع التالفة أثر الخسارة المترتبة عن التصادم الا أنه يحدث أن تكون هناك مدة طويلة تفصل بين يوم هلاك السفينة أو وقوع الخسارة الي يوم حصول المضرور عن المقابل، واثناء هذه المدة يثار سؤال حول الفائدة التي يتعين أن يحصل عليها المتضرر.

يذهب جانب من الفقه القول بأنه في هذه المدة يتعين ان يحصل الدائن علي فائدة ليست الفائدة المحددة بالسعر القانوني عن المبالغ المستحقة، بل نوعاً من الفائدة الجزافية، والتي تمثل الربح المتوسط الناتج عن رأس المال الذي هو في حالتنا السفينة المهالكة^(١).

بينما يري جانب آخر ان الفوائد التي قد تترتب عن المبالغ المستحقة اثر التعويض عن التصادم هي مسألة عامة ولا تستوجب حلاً خاصاً للاجتهاد القضائي الذي يقرر بأن ديناً تقصيرية لا يحقق فوائد الا من يوم صدور الحكم القضائي المحدد لمبلغ التعويض^(٢).

تعدد المبلغ بأسباب خاصة، المجلس الأعلى قرار رقم ١٢٢٤ تاريخ ١٥ نوفمبر ١٩٦٢ مجلة القضاء والقانون العدد ٥٤ ص ١٧٨ .

(١) راجع لوكلير المرجع السابق ص ٢٠٣

(٢) راجع رويدير فقرة ٥٦ .

وتطبيقاً لذلك قضي أن التعويضات التي تم تصفيتها بعد التصادم لا تترتب عنها فائدة ما بالسعر القانوني، إلا ابتداء من يوم التصفية أي من يوم القرار النهائي لتحديد التعويض^(١) ، في نفس السياق قضي بأداء مبلغ ٦٤٦٨ ف كتعويض عن التوقف مع خصم مبلغ ١٣٤٢٨ ف والتصريح بأن هذا المبلغ تترتب عنه فائدة قانونية ابتداءً من تاريخ الحكم المستأنف^(٢).

وفي نفس السياق جري قضاء محكمة النقض المصرية علي ... مفاد نص المادة ٢٢٦ من القانون المدني تقضي بأنه لا تسري الفوائد من تاريخ المطالبة القضائية إلا عن المبالغ التي تكون معلومة المقدار وقت رفع الدعوي^(٣).

ومفهوم حكم محكمة النقض لا يختلف علي ما ذهب اليه القضاء الفرنسي، وذلك حيث يكون مبلغ التعويض غير محدد وقت رفع

(١) راجع 1963.84D.M.F 21 Mai 1962 - Rennes

(٢) محكمة الاستئناف برين ٥ نوفمبر ١٩٦٣ D.M.F ١٩٦٥ ص ٢٠ انظر خلاف

ذلك المحكمة التجارية بالسين 24 Sein يونيو ١٩٦٠ D.M.F ١٩٦٢ ص ٣٧

(٣) راجع نقص مدني مصري ١٩٧٤/٢/٥ السنة ٢٥ ص ٢٨٥ ، ١٩٧٢/١٢/١٩

السنة ٢٣ ع ٣ ص ١٤٢٥ - ١٩٧٠/١/٦ السنة ٢١ ص ١٨ ، وعلي خلاف ذلك

ذهب المحكمة التجارية بانفراس ان فوائد تعويضات التصادم تستحق ابتداء من يوم

الحادث، أبدت محكمة الاستئناف بروكسيل ذلك إلا أنه تم الطعن في ذلك القرار

وقضت محكمة النقض البلجيكية برفض الطعن باعتبار أن الضرر الناشئ عن

التصادم يوجد منذ يوم وقوع الحادثة بالذات، وبالتالي فإن قاض الموضوع علي

صواب لما حدد نقطة انطلاق فوائد التعويضات في هذا اليوم ١٩ يوليو ١٩٣٧

محكمة النقض البلجيكية

الدعوي، فإنه لا تسري الفوائد، وذلك يعني أنها تبتدئ في السريان متي أصبح مبلغ التعويض محددًا بحكم قضائي.

وقد جاء في قرار محكمة النقض انه لا يعاب علي المحكمة اذا قررت التعويض عن الخسارة اللاحقة والكسب الضائع، وضدرت الفوائد المستحقة وادمجت المبلغين دون تفصيل وقضت بهما جملة^(١).

تاريخ بدء تقدير الضرر : ان أهمية تاريخ بدء تقدير الضرر بالغة الأهمية ذلك أن قيمة الاثمان تتغير بسرعة مما قد يؤدي الي انخفاض عملة الدولة التي تنتمي اليها السفينة وبالتالي تحمل الدائن خسارة جسيمة، اذا حددت قيمة السفينة في الوقت الذي وقع فيه التصادم^(٢)، كما أن الضرر الذي قد يصيب المضرور قد يتغير من يوم وقوعه عن يوم صدور الحكم، والرأي الراجح هو الذي يقول بتقدير الضرر من يوم صدور الحكم، ذلك أن النتائج التي تترتب عن العمل الضار قد تشتد أو تخف تبعاً للظروف، ومن ثم فلا يمكن تحديدها إلا عن طريق اللجوء الي القضاء، وإذا حدث وأن طرأ تغيير في الضرر فإن مقداره الحقيقي، يتعين اجراء تحديده علي حسب الحالة التي يتواجد عليها المضرور يوم صدور الحكم وذلك علي خلاف الرأي القائل بأن الضرر يتعين أن يقدر بحسب يوم حدوث التصادم^(٣)، فلو فرضنا أنه تترتب أثر تصادم خطئي اصابة احد افراد الطاقم مثلاً بكسر في رجله وأثناء مطالبته بالتعويض عن الضرر اللاحق به (الكسر في رجله) يكون الضرر الي حدما خطير

(١) راجع نقض ٢٤/١٠/١٩٥٧/١٠٠٠٠ - ص ٧٣٣

(٢) راجع لوكلير المرجع السابق ص ١٩٩

(٣) راجع ريبير الجزء الثالث فقرة ٢١٣٢

إلا أنه الي ان يصدر الحكم قد يصبح هذا الكسر عاهة مستديمة وعلي عكس ذلك قد يصير الضرر أخف من يوم وقوعه الي يوم صدور الحكم، ولذلك فإن القاضي والحالة هذه سيقدر الضرر مراعيأ ما أصبح عليه الضرر يوم صدور الحكم وتطبيقاً لذلك ذهبت محكمة النقض الفرنسية الي أنه "إذا كان حق المضرور في الحصول علي التعويض عن ضرر يوجد منذ وقوع التصادم، إلا أن تقدير هذا الضرر يجب أن يحصل وفقاً لما تكون عليه حالة المضرور وقت صدور الحكم، وأنه إلي أنه يصدر الحكم يكون محل الحق غير محدد، ومن ثم فإن القاضي في تحديده لمقدار التعويض يجب أن يعتد بجميع الحوادث التي تكون قد حدثت الي اليوم الذي يصدر فيه الحكم^(١).

وأيضاً إذا كانت مثلاً السفينة الهالكة تقدر قيمتها ب ١٠ آلاف درهم يوم التصادم بخطأ وأصبحت تساوي وقت اصدار الحكم النهائي السفينة المماثلة للهالكة ١٥ ألف درهم في السوق، فإن علم القضاء الأخذ بالمقدار الذي أصبحت تساويه يوم صدور الحكم وهو ١٥٠٠٠ درهم^(٢).

وإذا قام الطالب بالتعويض اثناء نظر المحكمة في الدعوي باستبدال الشئ الضائع أو قام باصلاح الشئ الفاسم مما كلفه مبلغاً معيناً، فآنذاك يكون له الحق في هذا المبلغ الذي كلفه فقط، وليس يوم وقوع الحادث ولا يوم صدور الحكم^(٣).

(١) نقض فرنسي قرار ١٥ يوليو ١٩٤٣ دالوز التحليلي ١٩٤٤ ص ٣ .

(٢) راجع روديير المرجع السابق ٥٧ .

(٣) راجع روديير المرجع السابق ص ٥٧

تحديد مسؤولية المالك عن اضرار التصادم

الأصل في مسؤولية مالك السفينة، أنها لا تختلف الأساس الذي تقوم عليها المسؤولية المدنية طبقاً للقواعد العامة الواردة في القانون المدني سواء تعلق الأمر بالعقود التي يبرمها طبقاً لقواعد المسؤولية العقدية أو عن أخطائه الشخصية طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية، ويسأل مالك السفينة أيضاً، عن الأخطاء التي تصدر عن الربان وأفراد الطاقم وذلك علي أساس أنه مسئول مسؤولية المتبوع عن الأخطاء التي يرتكبها تابعيه حالة تأدية وظائفهم، أو بسببها، وهو ما تضمنته معظم التشريعات^(١).

فالأصل أن أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه^(٢) إذ يقضي الفصل ١٢٤١ من قانون الالتزامات والعقود المغربي بأن "أموال المدين ضمان عام لدائنيه، ويوزع ثمنها عليهم بنسبة دين كل واحد منهم" غير أن القانون البحري يخرج عن القواعد العامة في هذا الشأن ويجعل مسؤولية مالك السفينة محدود فيما يتعلق بمسئوليته عن أخطاء التابعين البحريين، ذلك بمعنى أنه اذا صدر أي خطأ من الربان أو أي فرد من أفراد الطاقم أدي الي وقوع تصادم، فإن المالك يعد مسئولاً باعتباره متبوعاً من جميع الأضرار اللاحقة بالغير من جراء اخطاء التابعين، مسؤولية محدودة.

(١) راجع نص الفصل ١٢٤ - ١٢٥ من قانون التجارة البحرية المغربي، ونص المادة

٣٠ من قانون البحري المصري والمادة ٢١٦ من القانون التجاري الفرنسي.

(٢) انظر الاستاذ الدكتور علي حسن يونس اصول القانون البحري (الاستغلال البحري)

فقرة: ٢٢١ ص ٢٤٤، انظر المادة ٢٣٤ مدني مصري والفصل ١٢٤١ مدني

مغربي.

وينصب مبدأ تحديد مسؤوليه مالك السفينة عن تعويض الاضرار التي يرتبها التصادم الناشئ عن خطأ الريان أو البحارة أو الأشخاص الذين يوجدون في خدمة السفينة ويخرج عن نطاق تحديد المسؤولية تعويض الاضرار التي يتسبب فيها التصادم الناتج عن خطأ المالك نفسه، كأن يترك السفينة تبحر وهي صالحة لملاحة^(١)، أو غير مزودة بطاقم كفاء لتسييرها^(٢).

وتطبيقاً لذلك قضي بأن مالك السفينة يعد مخطئاً بمعني الفصل ٤٠٧ من القانون التجاري وبالتالي لا يمكن له التملص من مسؤوليته نتيجة اصطدام سفينته بمركب شراعي اثر انقطاع مقبض دفتها السيئة، نظراً لعدم صيانتها حتي لا يتسبب في اضرار للغير^(٣).

(١) نقض فرنسي ١١ أغسطس ١٨٧٠، D ١٨٧٢ - ١ - ٥٤ - ١٥ مايو ١٨٩٢ المجلة الدولية - ٨ - ٥ - روان ١ يونيه المجلة الدولية - ٥ - ٢١٥ ، وانظر
- Audouin : de la responsabilite de l'armatur pour inavigabilite au depart, dor 7.

عن الأستاذ الدكتور علي حسن يونس (الاستغلال البحري) المرجع السابق ص ٢٨٨ هامش (١)

(2) Rouen 22 Juill 1950 D.M.F 1951-pau 15
Mars 1951 D.M.F 1951.287.Pau 28 Mai 1953 D.M.F 1953.564
وقد يكون المالك مشتركاً في الخطأ المنسوب الي الزبان والاشتراك في الاخطاء التصديرية يبرز التضامن في المسؤولية عن التعويض، مما يؤدي الي أن يصبح المالك مسئولاً مسؤولية مطلقة في جميع امواله، راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ٢٨٩ هامش (١)

(٣) المحكمة الكبرى بباريس ١٧ يناير ١٩٦٨ D.M.F ١٩٦٨ ص ٥٤٤ ، وأيضاً كما اذا لم يكن المجهز قد زود سفينته بوسائل الاضاءة اللازمة وتركها تبحر ليلاً، ثم وقع التصادم بسبب عدم كفاية وسائل الاضاءة في السفينة، راجع استئناف بورنو في ٣ مارس ١٩٢٤ ملحق دور ١٣٠ .

وكذلك يخرج عن نطاق تطبيق مبدأ تحديد المسؤولية، حيث يكون المالك في نفس الوقت هو الربان، لأن مسؤوليته حينئذ تكون شخصية، وعلى ذلك يسأل مسؤولية مطلقة تشمل كل امواله البحرية والبرية^(١).

وتتفق التشريعات البحرية على الأخذ بمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار اللاحقة بالغير، والتي يتسبب فيها التابعين البحريين، إلا أنها تختلف من حيث تطبيق هذا المبدأ بحسب تأثرها باحدي النظريات التي ظهرت في صدد تطبيق هذا المبدأ

تحديد مسؤولية مالك السفينة عن التصادم بترك السفينة :

يتخلص مالك السفينة من تحمل تعويض الاضرار المترتبة عن التصادم الذي وقع نتيجة خطأ من جانب الربان أو أحد افراد الطاقم بترك السفينة والاجرة، اذ تقضي المادة ٣٠ من قانون التجارة البحرية المصري بأن "كل مالك سفينة مسئول مدنياً عن أعمال بمعنى انه ملزم بدفع الخسارة الناشئة عن أي عمل من أعمال القيود وبوفاء ما التزم به القيود فيما يخص بالسفينة وتفسيرها".

وبناءً على المادة ٣٠ فإن من بين، الالتزامات التي يجوز من ألقاها تحديد المسؤولية عن طريق ترك الفينة والاجرة تلك الناشئة عن أخطاء الربان والتابعين البحريين التقصيرية أياً كان نوع الخطأ، وسواء كانت

(١) اذ تقضي المادة ٣٠ بحرية مصرية انه لا يجوز الترك ممن يكون في آن واحد قيود انا للسفينة ومالكها لها، أو شريكاً في ملكيتها، ذلك أن تحديد المسؤولية مقررة للمالك عن أخطاء التابعين البحريين دون أخطائه الشخصية.

هذه الاضرار لحقت الأموال أو الأشخاص^(١)، ومن ثم اذا ترتب عن هذه الاخطاء وقوع التصادم فإن من حق مالك السفينة المخطئة أن يحدد مسئوليته بترك السفينة والاجرة، وحق الترك يتعين ان يتمسك به المالك صراحة ولا يشترط فيه شكل معين، حيث يكون بالاتفاق مع الدائنين أو بخطاب مسجل او أمام القضاء اثناء قيام الدعوي ويجوز التمسك به في أي حالة تكون عليهم دعوي التصادم وللمالك المصلحة في انتظار الحكم النهائي حتي يعرف مدي مسئوليته علي وجه التحديد، فلا يتمسك بالترك إلا إذا كانت مسئوليته تزيد علي قيمة السفينة والاجرة.

ويخول استعمال الحق في الترك طبقاً لنص المادة ٣٠ من القانون البحري المصري لمالك السفينة الذي يقوم بتجهيزها واستغلالها وهو الوضع الذي تصوره النص اثناء صدوره وهو الرأي الذي كان راجحاً في ظل التقنين البحري الفرنسي (المادة ٢١٦)، ونتيجة تطور التجارة البحرية، فقد ظهر المستأجر الذي اثار مدي امكانية تمسكه بمبدأ تحديد المسئولية عن تابعيه البحريين اثناء تأدية وظيفتهم.

الرأي الراجح يتجه الي القول بأحقية المجهز غير المالك في تمسكه بتحديد مسئوليته عن الاخطاء التي تقع من تابعيه البحريين، وذلك عن طريق ترك مبلغ يعادل قيمة السفينة والاجرة، طالما أنه لا يستطيع ترك السفينة لأنها ليست ملكه^(٢).

(١) اصف الي ذلك انه يجوز الترك في حالة التزامات الرمان القانونية كرسوم الارشاد

والمساهمة في الخسارات العمومية والمكافأة المستحقة

(٢) راجع الاستاذة الدكتور سميحة القليوبي موجز القانون البحري، طبع بالقاهرة سنة

١٩٦٩ الناشر مكتبة القاهرة الحديثة رقم ١١٦ ص ١٢٧ ، الاستاذ الدكتور =

وينصب الترك علي السفينة والأجرة، ويقصد بالسفينة معناها القانوني، ومن ثم لا ينصب علي المراكب الداخلية وكذا العائمات التي لا تمارس الملاحة علي وجه التخصيص ويطبق حق الترك أيا كانت طبيعة النشاط الذي خصصت السفينة من أجله^(١)، ولذلك اذا اصطدمت سفينة نزهة بسفينة أخرى نتيجة خطئها فإنه يحق لمالك يخت النزهة استعمال حق الترك لتحديد مسؤوليته عن الاضرار الناجمة اثر التصادم البحري.

كما استقر الرأي علي استفادة الدولة بحق الترك تحديداً لمسئوليتها بالنسبة للسفن التي تستعملها في التجارة البحرية وعلي العكس لا يطبق مبدأ الترك بالنسبة للسفن الحربية وسفن الخدمة العامة، وعلي خلاف ذلك يذهب بعض الفقه^(٢)، الي أنه اذا تصادمت سفينة حربية مع سفينة تجارية وكان الخطأ من جانب السفينة الحربية الصادمة والتي تسببت في اضرار للسفينة التجارية المصدومة، فإن من حق الدولة التي تتبعها السفينة الحربية ان تتمسك بمبدأ تحديد مسؤولية ملاك السفن علي ان يكون تحديد هذه المسؤولية بأداء قيمة السفينة لا بتركها لاستحالة تطبيق مبدأ الترك في شأن السفن الحربية.

=مصطفى كمال طه ص ١٢١ الاستاذ الدكتور علي البارودي المرجع السابق

ص ١٠١

(١) الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ٢٠٢، الاستاذة الدكتورة

سميحة القليوبي ص ١٢٤

(٢) الاستاذ الدكتور هشام علي صادق التعليق علي احكام محكمة النقض في مسائل

القانون البحري، الدار الجامعية للطبع والنشر والتوزيع ١٩٨٥ ص ١٠٩ وما بعدها.

ويتم الترك في الرأي الراجع للسفينة بالحالة التي تكون عليها في نهاية الرحلة التي نشأت خلالها مسئولية المالك وذلك يعني بحالتها وقت انتهاء الرحلة التي وقع اثناؤها التصادم، ولو أصبحت حطاماً أو في قاع البحر مادام أنها كانت سفينة عند وقوع الحادث المنشئ للدين أو الحق في التعويض^(١).

وينصب الترك أيضاً علي أجرة النقل المستحقة عن الرحلة التي تنشأ بسببها حق الدائن، ويعني الأجرة الاجمالية دون خصم المصروفات أو نفقات الرسالة البحرية ولا يكون مالك السفينة أو تجهزها مسئولاً إلا في حدود ثروته البحرية ويترتب علي ذلك براءة ذمة المدين في مواجهة كافة الدائنين الذين نشأت حقوقهم خلال الرحلة البحرية التي وقع الترك بخصوصها، بمعنى أنه اذا لم تكفي السفينة والاجرة للوفاء بحقوق المتضررين من التصادم البحري، فلا يختلف عن ذلك اي التزام علي كاهل المالك للسفينة او المجهز.

وتطبيقاً لذلك قضي بأنه يتحرر المجهز ازاء جميع دائنيه، بتركه اياهم سفينته بمقتضى الفصل ٢١٦ من القانون التجاري الفرنسي بحيث

(١) راجع الاستاذ الدكتور جمال الدين عوض المرجع السابق ص ٢٥٠ وحول ترك مبلغ التأمين للدائنين فقد ذهب الرأي الراجع إلي أن مبلغ التأمين لا يمثل السفينة وانما الاقساط التي يدفعها المالك من ثروته البحرية ولذلك لا ينصب عليها الترك كما لا تشمل الاعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة لشركات الملاحة والمستغلين تشجيعاً لاسطولهما التجاري.

انظر ليون وزينو رقم ٢٤١ ، انظر أيضاً ريبير الجزء الثاني رقم ١٣٠١، والاستاذ الدكتور رفعت ابادير المرجع السابق ص ١٥٩، والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه المرجع السابق ص ١٣١ .

لا يجوز لذوي حقوق ضحايا التصادم ولا لمالك المنشأة المصدومة ان يطالبوا المتخلي بأي تعويض نتيجة استعمالة حق التخلي المطلق^(١).

ويترتب علي الترك عادة قيام الدائنين باتباع اجراءات الحجز علي السفينة، ومن ثم بيعها واقتضاء حقوقهم من ثمنها، واذا بقي شئ من ثمن السفينة بعد استيفاء الدائنين لحقوقهم رد هذا الباقي الي المالك.

التحديد الجزافي لمشولية المالك عن التصادم

حاولت معاهدة بروكسيل لعام ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك السفينة، وذلك عن طريق اعطاء الحق لمالك السفينة في الخيار بين ان يدفع ما يوازي قيمة السفينة بحسب حالتها في نهاية الرحلة مضافاً إليها ١٠ في المائة من قيمة السفينة عند بداية الرحلة عوضاً عن اجرة النقل، وبين أن يدفع مبلغاً جزافياً يقدر علي اساس حمولة السفينة^(٢).

الا أن المعاهدة أخفقت في تحديد تحقيق التوحيد وبذلت جهود أخرى لاعادة النظر في امر هذه المعاهدة، ادت الي ابرام معاهدة جديدة حلت محل الأولى وهي معاهدة بروكسيل ١٠ اكتوبر ١٩٥٧، والمتعلقة

-
- (١) المحكمة الكبرى Des pobles dolonne ٢٠ يوليو ١٩٦٠، ١٩٦٣ D.M.F، ص ٢٢٤، وانظر أيضاً De Juglard تحديد مسؤولية مالك السفينة حسب الفصل ٢١٦ من القانون التجاري الفرنسي D.M.F ١٩٦٢-٣١٩، انظر الأستاذ الدكتور عبد الحميد عشوش الجز، الأول المرجع السابق ص ٢٦٢
- (٢) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس أصول القانون البحري (الاستغلال البحري) ص ٢٧٩ فقرة ٢٥٨ وما بعدها الاستاذ الدكتور علي البارودي مبادئ القانون البحري المرجع السابق ص ٨٦ الاستاذ الدكتور احمد عبد الهادي القانون البحري ١٩٤٦ ص ٢٤١ وما بعدها، الاستاذ الدكتور ابادير المرجع السابق ص ١٦٥ .

بتوحيد بعض القواعد الخاصة لتحديد مسؤولية مالك السفينة^(١)، والتي استقت معظم أحكامه من النظام الانجليزي^(٢) الذي يعرف بنظام المسؤولية الشخصية المحددة القيمة، وبموجبه تتحدد مسؤولية مالك السفينة بمبلغ معين من المال، يقرر علي أساس الحمولة الصافية للسفينة^(٣)، فإذا نتج عن الحادث اضرار مادية فقط، حدد المبلغ بـ ١٠٠٠ عن كل طن من الحمولة الصافية.

واستحسنت معظم التشريعات هذا الاتجاه في تحديد مسؤولية مالك السفينة، إذ تخلي المشرع الفرنسي عن المادة ٢١٦ كم القانون التجاري التي كانت تحد مسؤولية المالك عن طريق نظام الترك بموجب القانون ٧٦-٥ لسنة ١٩٧٦ (المادة ٦١)^(٤) وادخل المبالغ المحددة في المعاهدة كما فعل نظيره الانجليزي نفس الشئ سنة ١٩٥٨ ويأخذ المشرع المغربي هو الأخير بنظام التحديد الجزائي لمسؤولية مالك السفينة ويمنح الاختيار للمالك فيما يتعلق بتحديد مسؤوليته عن الالتزامات التي تنشأ عن الافعال والتصرفات والاطعاء التي تصدر عن الربان والملاحين وكذا

(١) راجع الاستاذ الدكتور علي البارودي المرجع السابق ص ٨٦، والاستاذ الدكتور رفعت ابادير ص ١٦٥، الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه الوجيز في القانون البحري ص ١٢٨.

(٢) يتم تحديد مسؤولية المالك في القانون الانجليزي بمبلغ جزفي يحدد علي أساس نوع الضرر وحمولة السفينة، وقد كان هذا المبلغ الي ما قبل صدور اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩٥٧ يقدر بـ ٨ جنيهات استرلينية عن كل طن في حمولة السفينة بالنسبة للأضرار المادية و ١٥ جنيهاً عن كل طن من حمولة السفينة بالنسبة للأضرار البدنية التي تصيب الاشخاص.

(٣) انظر المادة الثالثة من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩٥٧.

(٤) راجع المواد من ٥٨ وما بعدها من قانون ٦٧-٥-١٩٦٧

المرشد ، وعن كل شخص يوجد في خدمة السفينة ، بين قيمة السفينة وتوابعها^(١) أو مبلغ اقصي قدره ١٣٨ درهماً عن كل طن حتمي للسفينة ، وتطبيقاً لذلك ذهبت محكمة الاستئناف بالدار البيضاء الي اعمال نص الفصل ١٢٤ ، وذلك لتحديد مسؤولية مالك السفينة نظراً لعدم وجود ما يثبت أن الخطأ الذي ادي الي حادث التصادم صادر من مالك الباخرة ابوكس ، مما يعني معه اعمال مبدأ تحديد مسؤولية المالك بمبلغ ١٣٨ درهماً عن كل طن من حمولة الباخرة الصادمة^(٢) وحيث يتعلق الأمر باضرار بدنية ناشئة عن تصرفات أو اخطاء الربان أو الملاحين أو المرشد أو أي شخص آخر يوجد في خدمة السفينة ، فإن مالكاها يكون مسئولاً في حدود مبلغ ١٢٠٠٠ ف مقابل كل طن حتمي من حمولة السفينة علاوة علي الحد الأقصى الوارد في الفصل ١٢٤^(٣).

-
- (١) الفصل ١٢٥ من قانون التجارة البحرية المغربي يقضي بأن "الملحقات المشار اليها في الفصل ١٢٤ تتضمن ما يلي : أولاً : اجرة نقل ما يوجد علي ظهر السفينة من بضائع ومسافرين في وقت تعيين المسؤولية بعد اسقاط الثلث من قيمة تلك الأجرة، ثانياً : المبالغ المكتسبة منذ السفر من آخر ميناء علي وجه التعويض عن اضرار أو علي وجه المكافأة عن اسعاف أو انقاذ، وذلك بدون أي اسقاط من هذه المبالغ، إلا أن الملحقات المذكورة لا تشمل التعويضات المدفوعة أو المستحقة بمقتضي عقود التأمين ولا المساعدات والمكافآت أو غير ذلك من الاعانات الوطنية.
- (٢) انظر محكمة الاستئناف بالدار البيضاء ١٣ أبريل ١٩٨٢ قرار ٥٦٧ ، منشور في مجلة القضاء والقانون يناير ١٩٨٤ لسنة ٢٣ العدد ١٣٢ ص ١٦٣
- (٣) الفصل ١٢٦ (ظهير ٢٦ ابريل ١٩٤٨) في حالة حدوث وفاة أو اضرار بدنية ناشئة عن تصرفات أو أخطاء الربان أو الملاحين أو المرشد أو أي شخص آخر يوجد =في خدمة السفينة فإن مالكاها يكون مسئولاً تجاه المتضررين أو من أنجزت اليهم حقوقهم في حدود مبلغ ١٢٠٠٠ فرنكاً مقابل كل طن حتمي من حمولة السفينة علاوة علي الحد الأقصى المنصوص عليه في الفصل ١٢٤ أعلاه

وعلي العكس مما ورد في المادة ٣٠ من قانون التجارة المصري من قصر الاستفادة بتحديد المسؤولية علي المالك فقط، فإنه في ظل معاهدة ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ والقانون الفرنسي رقم ٦٧ - ٥ ، ١٩٦٧ ، ونص (الفصل ١٢٨ - ١٢٩) من قانون التجارة البحري المغربي.

يستفيد من تحديد المسؤولية كل مجهز للسفينة سواء أكان مالكاً أو مستأجراً لها عن تعويض الأضرار المادية والبدينية التي تنشأ عن التصادم الحاصل بخطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو غيرهم ممن يوجد في خدمة السفينة^(١).

ومن الالتزامات التي يجوز تحديد المسؤولية منها في ظل معاهدة بروكسيل ١٩٥٧ ، المادة الاولى هي :

١- الالتزامات الناشئة عن وفاة أو اصابة أي شخص يوجد علي ظهر السفينة بقصد نقله أو عن ضياع أو تلف يوجد علي ظهر السفينة ، بمعنى أنه اذا ترتب عن التصادم البحري الناتج أثر خطأ وفاة واصابة أي شخص يوجد علي ظهر السفينة بقصد نقله أو ضياع أو تلف المال الموجود علي ظهر السفينة المصدومة، فإنه يجوز للمالك أن يحدد مسؤوليته في مبلغ محدد عن كل طن من حمولة السفينة الصافية.

٢- الالتزامات الناشئة عن وفاة أو اصابة أي شخص متي كان الضرر ناشئاً عن فعل أو اهمال أو خطأ أي شخص علي ظهر السفينة يكون المالك مسؤولاً عنه بشرط أن يكون الفعل أو الاهمال أو

(١) أضافت المادة السادسة من المعاهدة الي المستفيدين من تجديد المسؤولية من الربان، رجال الطاقم وغيرهم من تابعي المجهز (مالكاً كان أو مجهزاً)

الخطأ في هذه الحالة الاخيرة متعلقاً بملاحة السفينة أو ادارتها أو شحن البضائع أو تفريرها، أو بصعود المسافرين أو نقلهم أو نزولهم^(١).

ويشمل تحديد المسؤولية سائر الالتزامات المترتبة عن افعال الريان والملاحين واي شخص يعمل لمصلحة السفينة في مواجهة المسافرين والشاحنين، وكل شخص تضرر من أخطاء هؤلاء التابعين سواء يتعلق الأمر بأضرار مادية أو بدنية وتطبيقاً لذلك صرح بأن الأحكام الصادرة ضد مالك السفينة يتم تنفيذها في اطار مقتضيات القانون ٣ يناير ١٩٦٧ ومرسوم ١٧ اكتوبر ١٩٦٧ والمتعلق بتحديد المسؤولية^(٢).

امتياز الدين الناتج عن التصادم البحري :

لو يورد المشرع المغربي ضمن الفصل ٧٧ من قانون التجارة البحرية المغربي المشتمل علي مجموعة من الديون الممتازة الدين الناشئ عن التصادم البحري.

وعلي خلاف ذلك استمدت معظم التشريعات البحرية أحكام معاهدة بروكسيل الدولية لسنة ١٩٢٦ والمتعلقة بحقوق الامتياز

(١) كما يجوز تحديد المسؤولية طبقاً لنص المعاهدة عن كل التزام يفرضه القانون، ويكون متعلقاً برفع حكام السفن الغارثة أو الجانحة المهجورة، وكذا التزام ناشئ عن الاضرار التي تلحقها السفينة بمتشأة الموانئ والاحواض وطرق الملاحة ويتم تحديد المسؤولية في الحالات السابقة وحتى ولو كانت المسؤولية ناشئة عن حراسة السفينة (المادة الأولى البند ٣).

(٢) المحكمة التجارية بباريس ١٩٧٩ D.M.F ١٩٧٩ ص ٦٧٨

البحرية^(١)، ومن بين الديون التي تشملها المعاهدة الدين الناتج اثر التصادم البحري وذلك في المرتبة الرابعة^(٢).

وهو ما تضمنته أحكام القانون المصري رقم ٥ لسنة ١٩٥١ الخاصة بحقوق الامتياز والرهون البحري المستوحاة من نصوص المعاهدة.

وفي فرنسا تتمتع التعويضات الناجمة عن التصادم البحري بامتياز من الدرجة الأولى وفقاً لنص المادة ٣١ الفقرة ٥ من القانون ٦٧ - ٥ - ١٩٦٧^(٣) حيث يكون لمالك السفينة الذي تقرر له حق التعويض نتيجة ما يلحقه من أضرار بسبب التصادم الناشئ عن خطأ سفينة أخرى، حق امتياز علي هذه السفينة الاخيرة ونشير إلي أن أساس التعويض هنا هو

(١) وقد تضمن القانون الايطالي الصادر سنة ١٩٤١ أحكام هذه المعاهدة وكذلك بلجيكا بمقتضى قانون ٢٨ نوفمبر سنة ١٩٣٦، وقد حاولت المعاهدة التوفيق بين التشريعات الانجلوسكوتية واللاتينية والجرمانية، كما استوحى حقوق الامتياز القانون الصادر ١٩٤٩ الفرنسي من المعاهدة

(٢) وقد تم تعديل أحكام معاهدة ١٩٢٦ بمعاهدة جديدة، وهي معاهدة بروكسيل في ٢٧ مايو سنة ١٩٦٧ وقد تأثرت هذه الأخيرة بالقانون الانجلوسكوتي، وتمت مصادقة ٢٢ دولة عنها.

(٣) اذ تقضي الفقرة الخامسة من المادة ٣١ من قانون ٦٧-٥-١٩٦٧

- Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causes aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages.

الفعل الضار، والذي درج القضاء الانجليزي علي وضعه في مرتبة سابقة للامتيازات المتعلقة بحقوق ناشئة عن العقد^(١).

ونظراً لأهمية الدين الناتج عن التصادم، يتعين علي المشرع المغربي أن يملأ الفراغ الحاصل في الفصل ٧٧ من قانون التجارة الذي أورد فيه عدد ديون ومنح لها مراتب مثل الدين الناتج عن انقاذ السفينة^(٢) ومساعدتها، وكان الاجدر أن يضع مع هذه الديون في نفس المرتبة علي الأقل أو قبلها الدين الناشئ عن التصادم البحري، ويعتبره ديناً ممتازاً ويعمل علي المساهمة في تدعيم التوحيد الدولي لقواعد القانون البحري بمصادقته علي المعاهدة المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية المنعقدة في ٢٧ ماي ١٩٦٧.

وقد أحسن مشروع القانون البحري المغربي بمنح الدرجة الاولي من حيث امتياز الدين الناشئ عن تعويض الاضرار المترتبة عن التصادم البحري^(٣)

(١) كأجور الران والبجارت وغيرهما المتعاقدين مع المجهز علي مبلغ الأجر، ويقال في تبرير ذلك أن من تعاقد مع السفينة ارتبط بإرادته الحرة بها وكان يوسع أن يحتاط لنفسه ويشترط ضماناً اتفاقياً بتقرير رهن لصالحه علي السفينة، وقيل أيضاً بالنسبة لأجور الران والبجارت ان التصادم البحري عادة ما يرجع في جانب كبير منه الي خطأ الاشخاص البحريين فلا يتعين أن تحتل حقوقهم مرتبة متقدمة علي التعويضات المستحقة عن التصادم وطوارئ الملاحة الاخرى.

(٢) وتأتي الديون الناتجة عن الانقاذ والمساعدة في المرتبة الرابعة وقد أوردتها الفصل ٧٧ الفقرة الرابعة.

(٣) راجع نص الفصل ٦٤ الفقرة الخامسة من مشروع القانون البحري المغربي.