



الفصل الثالث
خطر النصادم ومراحل تطور أحكامه

خطر التصادم ومراحل تطور أحكامه

تتطوي الملاحة البحرية علي الكثير من المخاطر البحرية ، حيث تتعرض السفن البحرية لحوادث تنجم عنها اضرار قد تؤدي بالسفينة وحمولتها ، ويعد التصادم البحري الي جانب الخسارات البحرية المشتركة ، والانقاذ والجنوح ، والغرق والحريق وغيرها من أهم الحوادث البحرية وأخطرها علي الاطلاق ، منذ القدم^(١).

son et ولقد صرح Valin قائلاً (Les abordages en route sont fort pares ceux en rad lesontyun peu moins, mais au port ils sont assez communs par la quantite de navires qul abordent au quai au qui le quittent) (2)

فقدماً كانت السفن يتم بناؤها بالأخشاب ، وقوتها المحركة المجاديف^(٢) ، مما يجعل الرياح وقوة الامواج تتحكم لهذه الأسباب أثرها

(١) انظر الاستاذ الدكتور علي حسن يونس اصول القانون البحري ، مطبعة الحمامي ١٩٦٩ - دار الفكر العربي ص ١٣٠ فقرة ١٢٠

(٢) الفينيقيين يصنعون السفن بالخشب الأرتب الذي كان أعالي جبال لبنان ، بينما كان يصنع المصريون القدماء والرومان والصينيون والعرب السفن من ... لذلك كانت لا تقوي لمواجهة الأخطار البحرية ، الاستاذ الدكتور محمد أمين ملش عقد النقل النهري العربي والمقارن ١٩٦١ هامش رقم ١ ص ٨١ ، الاستاذ الدكتور محمود عبد اللطيف عبد الجواد في منشور في ادارة قضايا الحكومة السنة الأولى العدد ١٩٥٧ الطبعة الثانية شركة مكتبة ومطبعة مصطفى وأولاده ص ١٤ ، ٢٣ وانظر أيضاً

Lecler l'abordage en droit maritime et en dis fluvial these
Paris 1955 page 3 :

استاذنا الدكتور علي حسن يونس اصول القانون البحري (الاستغلال البحري) طبعة ١٩٦١ فقرة ١٢٠ ص ١٣٠ ، وانظر روديير المرجع السابق الفقرة ٨ ص ١٧

فيما ذكره Valin من أن السير في أعالي البحار كانت نادرة وفي نظراً لكثرة السفن المبحرة وتلك الداخلة قصد للرياح وقوة مدة المياه تأثير مباشر علي هذه وبالرغم من ذلك فإن التصادمات الواقعة في لا تشكل خطورة كبيرة، لأن سرعة السفن كانت مما يجعل قوة الاصطدام غير خطيرة، ولا تترتب بسيطة ، وإذا حدث وأن غرقت احدي السفن المتصادمة فإن عمق المياه تكون قليلة مما يسمح بتعويمها بسهولة ولا تحدث الوفيات الا استثناء^(١).

وفيما يتعلق بالمشاكل القانونية التي تترتب كانت بسيطة نسبياً ، إذ الامر لا يعدو ان يتعلق بتقدير وجود الخطأ أو القوة القاهرة، وبالتالي تقدير الخسارة حسب الأعراف الجاري بها العمل في الميناء الذي وقع فيه التصادم.

إلا أن هذا الشكل الذي دام عليه التصادم عدة قرون تغير اثر التقدم التقني خلال القرن ١٩ ، فبعد اكتشاف القوة المحركة، سواء عن طريق البخار والكهرباء والطاقة الذرية قفزت صناعة السفن لتظهر علي شكل حديث مبني بالفولاذ والحديد ومجهزة بالآلات تقنية متطورة، مما أدي الي الاعتقاد بأن الحوادث البحرية ستكون منخفضة، وأنه سوف لا يترتب عنها أضرار بليغة ، إلا أن الحقيقة كانت عكس ذلك^٢.

(١) راجع لوكيير المرجع السابق ص ٩ وانظر روديير Rodier النظرية العامة للقانون البحري فقرة ٢ .

(٢) انظر Lhistoire du droit d'abordage a ete etudie dans une these de doctorat de/M/rolin Bruxelles 189.P.78

فالسفن الحديثة تعتمد أثناء ملاحظتها علي استعمال محركات ذات قوة فائقة، وآلات دقيقة، مما يجعلها عرضة للأخطار، فيما اذا وقع أي اخلال أو عطب فني في احدي الآلات كما انها أصبحت تسير في الليل كما تسير في النهار سواء أكان الطقس جيداً أو سيئاً، كما أصبح الاستغلال التجاري يتطلب في عصرنا تنقلات سريعة من قبل عائمات ضخمة، والتردد في بعض الموانئ للتوزيد بالوقود أحياناً، أو افرغ حمولة أو شحن بضائع أحياناً أخرى. وعادة ما يؤدي التقاؤها في نفس الخط والممرات وهي محملة بآلاف الأطنان من البضائع والأشخاص، الي وقوع حوادث وخاصة التصادم البحري مما قد يرتب أضراراً متفاوتة الخطورة، إذ تدل الاحصائيات علي انه بالنسبة لمجموع الاسطول العالمي يبلغ عدد الاصطدامات ١٥٠٠ اصطدام في العام تقريباً^(١).

نفس سنة ١٩٦٨ تعرضت السفن الفرنسية وحدها لأربع وعشرين تصادماً بما معدله تصادمين في كل شهر^(٢).

ومن المعلوم فإن الوفيات وهلاك السفينة المصدومة وتوقف السفينتين قصد الاصلاح لعدة أسابيع أو أشهر أمر ليس نادراً^(٣)، مما

(١) انظر لوكليز رسالته التصادم في القانون البحري والنهري ١٩٥٥ ص ٣

(٢) انظر روديير Rodier المرجع السابق ص١٨ فقرة ٨ ، وكذلك Julien lecler lass stance aux navire et le souvetage des epaves Paris 1954, F 3 et 4

(٣) وبالرغم من تطور الأجهزة الوقائية للملاحة والتي قللت من الاصطدامات، إلا أن الافراط في السرعة وشحن حمولات تفوق قدرة السفينة، أضف الي ذلك الالهامل الناتج عن الحراسة الغير الكافية، وغير، من الأسباب تساهم بطريقة أو أخرى في وقوع التصادم، فطبقاً لاحصائيات هيئة لويدز، فقد غرقت ٢٢٨ سفينة سنة ١٩٥٢ =

استدعي وضع نظام لاصلاح الأضرار الناجمة عن خطر التصادم، من لدن المشرعين في جميع الأزمنة الي عصرنا الحاضر.

وبما أن طبيعة التجارة البحرية والملاحة عموماً دولية أساساً، فإن التطور الطبيعي لقواعد القانون البحري بصفة عام وقواعد التصادم خصوصاً تتجه نحو توحيد الحلول القانونية المترتبة عن التصادم البحري، كما أن التشريعات البحرية عرفت تطوراً هاماً في تنظيم أحكام التصادم البحري، وذلك حسب المراحل التي مرت بها ظهور هذه الأحكام أو القواعد.

المراحل التي ظهرت من خلالها أحكام التصادم البحري : أولاً : العصر القديم والوسيط :

في القرون الوسطى ساد القانون الروماني في البحر الأبيض المتوسط، وكانت مساهمته سلبية في وضع قواعد تحكم حادثة التصادم البحري، مما دفع بـ Ulpen الي احوالة موضوع التصادم علي قانون Aquila⁽¹⁾ الذي أخضع التصادم للقواعد العامة، وذلك علي خلاف ما كان الأمر عليه في المحيط الأطلسي وبحار الشمال، حيث وجدت مجموعات من النصوص تضم عادات وأعراف، كان المتعاملون في الملاحة البحرية يعتمدون عليها في الفصل في نزاعاتهم البحرية وكانت تحمل أسماء معينة، منها بالأخص مجموعة أطلق عليها اسم

=اختفت من بينها عشرة سفن دون أن تترك أي أثر، وفي سنة ١٩٣١ غرقت السفينة سان فيليب وغرق أثنى ١٤٢ شخص.

سجلات اوليرون Les roles dolerones ومجموعة أخرى سميت
قنصل البحر Consulat de mer، وأخرى سميت قوانين وسبي
. Wisby

ونود قبل ان نتعرض لهذه المجموعات أن نشير الي ما ذكره بعض
الفقه بأن ثمة أحكاماً ثانوية تعود الي العصر القديم تم العثور عليها
لدي Dijeste تتناول الدعاوي القضائية المرفوعة من لدن ضحية
التصادم، وتختلف هذه الأحكام بحسب ما اذا كان هناك
خطأ أم لا ؟ وذلك في الكتاب العاشر الباب الثاني ص ٢٩^(١)
.Ad. Legem aquillianam

سجلات أوليرون : ترجع هذه السجلات الي القرن الثاني عشر،
وهي مستمدة من القضاء البحري في الموانئ الفرنسي المطلة علي المحيط
الأطلسي، غير أن اثرها امتد الي سائر البلدان الواقعة علي ساحل
المحيط، وبحر الشمال وكذا سواحل بحر البلطيق^(٢).

(١) والذي يقول

Si navis tua impacta in meam scapham damnum mihidedit,
quaestum est quaestum est quae action mihi competeret? Et
culpa eorum factum fit, lege aquilia cum nautis agendum... "
Et plus loin : 2" Item labeo scribit si cum vi ventorum navis
impulsis in funes anchorarum alterius, et nautae funes
praecidissent, si nullo alio modo nisi praecisis funibus "

ويذكر لوكلير أن هذا النص قد ميز بين حالتي التصادم القهري والتصادم الناتج عن
خطأ محاولاً تطبيق القواعد العامة التي تنظم المسؤولية البرية في قواعد القانون
البحري وكان الأجدر البحث عن حلول جديدة قد نجدها في فكرة الخطر ص ١١

(١) روديير القانون البحري الطبعة السابعة باريس ١٩٧٢ ص ١٠ وما بعدها، رغم
غموض، يقول الاستاذ الدكتور ثروت علي عبد الرحيم مصدر هذه القواعد فإن ثمة

تناولت سجلات أوليرون مجموعة من المبادئ القانونية ذات الأهمية البالغة في القانون البحري عامة والتصادم البحري بصفة خاصة، حيث جاء فيها أنه "إذا كانت هناك سفينة راسية في ميناء فصدمتها أخري قادمة من خارج الميناء بفعل المد والجزر بحيث الحقت بها أضراراً، وكانت كلتا السفينتين تحمل أوعية بها خمر قد أصابها اعوجاج وثقب فإن جميع الأضرار الحاصلة تقع علي عاتق كليهما مناصفة وعلي حمولتهما شريطة أن يؤدي مالك السفينة الصادمة وطاقمها اليمين علي الانجيل المقدس، بأن الحادثة وقعت دون خطأ منهم، وبغير ارادتهم، وصدر هذا القرار لاجتناب محاولة الوقوف بسفينة عتيقة من لدن طاقمها أمام عائمة أحسن منها، متمنياً أن تلحق هذه الأخيرة بسفينته أضراراً

أدلة يستخلص منها أنها عبارة عن مجموعة أحكام يحتمل أنها صدرت من المحاكم في بوردو، وتتعلق بتجارة النبيذ التي كانت جزيرة Olerons مركزاً لها ويقال أن ريتشارد الأول ملك إنجلترا قام بمراجعتها خلال إقامته بهذه الجزيرة في طريق عودته الي الأرض المقدسة، وأقرها باعتبارها قوانين بحرية تحت اسم Ley olyroun وظلت هذه القواعد مصدراً هاماً للقانون البحري في الجزء الأكبر من أوروبا، وقد نقلت حرفياً الي كتاب البحرية الانجليزية المعروف باسم Black book of admiralty وناشد البرلمان الانجليزي هنري الرابع أن يطلب من القضاة البحريين أن يستندوا في احكامهم الي قواعد أوليرون، والقوانين البحرية القديمة والقانون الانجليزي Common law كما نقلت قواعد أوليرون الي القوانين القديمة في الفيلاندرن وكتالونيا وجنوا وهولندا، لاوندوزورودولف رقم ٦ مشار اليه لدي الاستاذ الدكتور ثروت علي عبد الرحيم الخسارات البحرية المشتركة ط ٢ - ١٩٧٨ - ص ١٤ هامش رقم ٢.

تترتب عنها تعويضات يستفيد منها ، وبالعكس فإن الخوف من تحمل نصف التعويضات يحفز طاقم السفينة علي ابعاد عائمته من الطريق"^(١).

يستنتج من هذا النص الوارد في سجلات أوليرون أنها تضمنت فقط الحالات التي كانت سائدة بكثرة في ذلك العهد أن حوادث التصادم كانت تحصل عادة في الموانئ، حيث تتعدم من جهة التجهيزات الخاصة بربط السفن وكذا الحراسة، كما أن قوة الرياح وكذا حركات أو عنف الأمواج المؤثر في السفن الشراعية اثناء دخولها الي الموانئ أو خروجها كان يساعد علي حدوث عدة تصادمات أعطيت لها حلاً بسيطاً جد بسيطة متمثلة في التقسيم بالنصف كوسيلة لاصلاح الضرر، علي أن يؤدي الصادم اليمين علي الانجيل والاتحمل الاضرار كاملة، ولذلك فإن تحمل المسؤولية أمر وارد، حتي ولو ترتب التصادم من غير ارادة الصادم.

قوانين وسبي: ولقواعد أوليرون أثر كبير في المجموعات التي تبعتها فيما بعد مثل قوانين وسبي Recent wispy وكذا أحكام دامن Jugements de damn^(٢) فقد تعرضت قوانين ويسبي Wisby لنفس الحالة الواردة في سجلات أوليرون، وانتهت الي نفس الحل السابق وذلك كما يلي :-

"يتفق أن يضع المرء سفينة عتيقة في طريق سفينة أحسن منها لالزامها علي تعويض الضرر الذي قد تلحقه بها، ولكن بمجرد ما يعلم

(1) Paradessus.1.354 : et rodier traite general de droit maritime : 1972 n. 9 et le cler page 12

(٢) راجع روديير القانون البحري ص ١٠ المرجع السابق.

ان التعويض موزع بين كلتا العائمتين مناصفة يعمل علي ابعاد عائمته من الطريق^(١).

مجموعة قواعد قنصلية البحر Consulat de la Mer

ترجع هذه المجموعة الي القرن الرابع عشر، وهي مستمدة من قضاء محكمة برشلونة التي كانت تختص بالتقدير لدي البحارة في كافة الموانئ المطلة علي البحر الأبيض المتوسط^(٢)، وقد تضمن قانون هامبورج هذه المجموعة في قانونه البحري، ومن بين ما يقضي به أنه في حالة غرق سفينة من جراء التصادم، لاتؤدي السفينة الصادمة الا نصف الاضرار لما ثبت أنها لم ترتكب أي خطأ بعد أداء الصدام اليمين^(٣).

ويلاحظ أن هذه المجموعات قد أوردت كلها قاعدة المناصفة في تعويض الأضرار والتي تزكي بأداء اليمين، وتخويف أصحاب السفن من تعريض سفنهم في الطريق أو بجانب السفن الأخرى كي لا يتحملوا نصف هذا التعويض، وذكرت هذه القاعدة أيضاً في الأمر الصادر عن Charles quint بهولنדה في ١٩ يوليوز ١٥٥١ بكيفية مختلفة نسبياً، فحيث تصدم سفينة واقفة فكت حبالها أو انكسرت مرساتها بسفينة أخرى واقفة، فإن السفينة الصادمة هي الملزمة بتعويض نصف الضرر

(١) روديير المرجع السابق فقرة ٩ ص ٢١

(٢) راجع استاذنا الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ٢٠، والاستاذ الدكتور

علي البارودي المرجع السابق ص ٩

روديير المرجع السابق ص ١٠

(3) Pradessus -111-361 : Rodier page 10

اللاحق بالسفينة الأخرى، أما الضرر اللاحق بالصادمة فتحمل فيه كامل مسئوليتها⁽¹⁾.

وفي القانون التأسيسي لريجا Riga الصادر في أواخر القرن الثالث عشر⁽²⁾ ورد فيه بأنه "إذا تصادمت سفينتان فيما بينهما، في عرض البحر، اثناء ظلمة الليل وكانت احدهما مزودة بمصباح مضئ والآخري تفتقر اليه، فهذه الاخيرة لا تستحق أي تعويض خلافاً للآخري.

ويضيف أنه اذا تصادمت سفينة بأخري أو صادمتها، عن غير عمد، سواء خلال الليل أو النهار، وجب علي ربان السفينة المصابة أن يدلي ببيان مفصل لهذه الأضرار ويحدد قيمتها، وأن يؤدي اليمين، بأن الحادثة الواقعة خارجة عن ارادته، وبعد استعراض هذه المجموعات التي ساهمت في ابراز بعض القواعد التي كانت تحكم التصادم البحري، والمتضمنة مجملها قاعدة المناصفة التي قال عنها العميد ريبيرا يفترض أن قاعدة المناصفة الواردة في هذه المجموعات، كانت تعبيراً عن التعاون الجماعي، الذي كان سائداً في القرون الوسطي، إذ أن ربابنة السفن متفقون علي ان أخطار الملاحة في البحر أمر لا مناص منه⁽³⁾.

(1) Pradessus – TV – N.61 et.S. Rodier N : 9P,20

(2) Statut de Riga publie par oelrichs pardesus 3. 420 rodier No.9

(3) Ripert droit naritime tome 111,1953 No. 2019

ونلاحظ رودبير يقول أيضاً ودون أن يتناقض مع الافتراض الذي أوده العميد ريبير أن هذه القاعدة المبهمة التي لقيت من طرف كليراك Cleirac بحكم ريفي اذ سبقت الإشارة إليها في (السفر Exode) والتي ليست تشريعاً شمالي :

" On se demand alors sic r n est pas un regie commode pour les choses rassemblees appurtenant a des maîtres diffirents ou les risques collisions sont plus grands alors que la prevue des causes="

ثانياً : الأمر الملكي الصادر ١٦٨١ :

صدر في عهد الملك لويس الرابع عشر الأمر الملكي سنة ١٦٨١^(١) ،
والذي يعد أول تقنين تجاري بحري فرنسي.

وقد خصص الأمر (١٦٨١) لحادثة التصادم البحري فصلين
قصيرين (١٠ - ١١) في الكتاب الثالث من الباب السابع في العواريات ،
حيث يتناول الفصل العاشر نظرية التصادم بلا خطأ كقاعدة أساسية ،
بينما يتطرق الفصل الحادي عشر للتصادم بخطأ ، كاستثناء ، وذلك
علي عكس ما هو الأمر عليه في التشريعات الحديثة ، ولعل السبب في
ذلك يرجع في جانب منه الي مدي تأثير الأمر الملكي لسنة ١٦٨١
بالنصوص الواردة في المجموعات السابق ذكرها ، بل وتعد بحق مصدراً
أساسياً لها ، وذلك باستثناء اختفاء شرط أداء اليمين ، والذي كان أحد
الوسائل التي تؤدي الي تبرير عدم تحميل المسؤولية الكاملة للتصادم.

وقد اهتم اميريجيون Enirigion بتحليل وشرح ماورد في الأمر
الملكي ١٦٨١ ، وأبدي وجهة نظره حول هذا الأمر ، وفيما يخص موضوع
التصادم البحري فقد انتهى الي احداث تمييز مهم ، اذ أصبحت حالات
التصادم تشمل التصادم بالبحري فقد انتهى الي احداث تمييز مهم ، إذ

=est difficile la regie serait alor nec plus precisement entre navires
voyageant de conserve, mais ce n'estou' une hupothese de ma pait":
Exode Xxi 35 – Rodier N. 9 page 21 :

(١) وقد أخذت من هذا الأمر معظم التشريعات البحرية، التي صدرت بعد ذلك العهد،
خاصة تلك التي تعتق النظام اللاتيني كما انه قد تعرض له الفقه الفرنسي بالشرح

وخاصة Clairag – Valin - Emirigion

أصبحت حالات التصادم تشمل التصادم القهري، والتصادم المشتبه في سببه، بالإضافة الي التصادم الناتج عن الخطأ^(١).

وكان لهذا الاجتهاد الفقهي أثره الكبير علي قانون التجارة البحرية الفرنسي لسنة ١٨٠٧ علي النحو التالي :

- ١- التصادم القهري A bordage fortuity أي الذي يرجع الي القوة القاهرة وهو لا يعطي حقاً في أي تعويض.
- ٢- التصادم الخطئي A bordage fautif اذا حصل التصادم بخطأ أحد الريانين يؤدي تكاليف الضرر من تسبب فيه.
- ٣- التصادم المشتبه في سببه A bordage douteux اذا كان هناك شك حول أسباب التصادم، وتعذر أثبات سببه ، يتم اصلاح الضرر بمصاريف مشتركة وبحصص متساوية من لدن السفن التي تسببت في فيه أو تضررت منه^(٢).

ويترتب علي ذلك التقسيم الناتج الآتية :

- أ- لا يتحمل المسئول عن التصادم وفقاً لهذا القانون اصلاح الأضرار اللاحقة بالاشخاص والحمولات بل تقتصر المسئولية عن تحمل العواريات اللاحقة بالسفينة فقط، وهي قاعدة تقليدية سادت أثر القرنين ١٧ - ١٨^(٣).

(١) Emirigion مؤلفه في التأمين والعقود، الباب الرابع عشر ٤٠٨ عن لوكلير ص ١٣

(٢) راجع نص المادة ٤٠٧ من القانون التجاري الفرنسي لسنة ١٨٠٧ .

(٣) Valin الفصل العاشر، انظر رودبير المرجع السابق فقرة ٨

ب- أن الحكم الذي أورده التقنين التجاري البحري الفرنسي لسنة ١٨٠٧) فيما يخص توزيع الأضرار، في حالة التصادم المشتبه في سببه. سبق وأن قرره الأمر الصادر عام ١٦٨١ لمعالجة موضوع التصادم القهري.

ج- أصبح في ظل التقنين التجاري الفرنسي لعام ١٨٠٧ وفي غير الحالة التي يكون فيها التصادم ناتجاً عن الخطأ، من الصعب تحديد ما اذا كان التصادم يعد قهرياً او مشتبهاً في سببه، وخاصة ان هذا التحديد ذو أهمية بالغة، نظراً لأن التقنين التجاري لعام ١٨٠٧ يتوفر علي نظامين مختلفين لاصلاح الضرر^(١).

وخلال القرن التاسع عشر بدأ قانون التصادم يتخذ الوجه الذي نعرفه اليوم، فقد بادر المشرع الفرنسي الي اصدار قانون ١٤ ديسمبر ١٨٩٧ ليسد به النقص الذي كان يسود مادة الاختصاص في موضوع التصادم البحري وذلك باضافته للفصل ٤٣٦ نظام يتعلق بالاختصاص المكاني Ratione loci في فقرة تنص علي أنه "في حالة التصادم يجوز للمدعي حسب اختياره ان يقيم الدعوي أمام محكمة موطن المدعي عليه، أو امام المحكمة التي يقع في دائرتها الميناء الفرنسي الذي لجأت اليه في المرحلة الأولى، احدي السفن المتصادمة.

ويعتبر أهم تعديل حدث لأحكام المادة ٤٠٧ من قانون التجارة الفرنسية لسنة ١٤٠٧ المتعلقة بتنظيم أحكام التصادم البحري هو

(١) في القانون البحري اعتبرت دائماً في بعض أحداث البحر مشتبه فيها، والا كيف تفسر مختلف بوليصه التأمين علي الجسم بدون الدفاع عن المؤمنين ضد حيل رجال البحر قال Clerac رجال البحر يميلون الي الشر والهمجية علي وجه معتاد، Clerac تقارير البحر ١٦٤٧ ص ٥٤

التعديل الذي تم بمقتضى قانون ١٥ يوليوز ١٩١٥ اذ جعل من النص القصير المتضمن لثلاث فقرات نصاً يشمل سبع فقرات لا يعمل بها إلا نادراً في التشريع الفرنسي^(١).

وقد أصبحت المادة ٤٠٧ وبموجب هذا التعديل الأخير تشتمل على كثير من الاحكام التي كان قانون التجارة لسنة ١٨٠٧ قد أغفلها، حيث تقضي الفقرة الثالثة من المادة ٤٠٧ على تضامن السفن المتصادمة في حالة الاضرار البدنية والوفاة الحاصلة بسبب التصادم، بينما أضافت الفقرة الرابعة حكم التصادم بخطأ مشترك ونظمت الفقرة الخامسة مسؤولية مالك السفينة على التصادم الواقع بخطأ المرشد وتعرضت الفقرة السادسة للأضرار التي تلحقها احدي السفن بسفينة أخرى أو بالأشخاص أو الأموال الموجودة على ظهرها ولو لم يحصل ارتطام.

وقد عرف التشريع البحري الفرنسي تعديلاً حديثاً خلال سنوات ١٩٦٦ - ١٩٦٩ الا أن هذا التعديل لم يلحق جوهر القاعدة التي تضمنتها المادة ٤٠٧ من قانون ١٥ يوليوز ١٩١٥ حيث اعتبر التجديد الذي جاء به قانون ٥٤٥ - ٧ يوليوز ١٩٦٩ والمرسوم رقم ٦٥ - ١٩ يناير ١٩٦٨ والمتعلق بأحداث البحر ضئيلاً.

فباستثناء ما يتعلق بانطباق أحكام التصادم على بعض السفن التي كان الشك يحوم حولها وما جاء به الفصل الأول من مرسوم رقم

(١) ويرجع السبب في الابقاء على المادة ٤٠٧ الي أن البرلمان كان لا يريد أن يمس بتدرج القانون بدعوي من الحكومة واقتصر على احتواء ما اشتملت عليه معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ في مادة واحدة هي المادة ٤٠٧ من القانون التجاري الفرنسي راجع رودبير المرجع السابق فقرة ٠١٠

٦٥- ١٩ يناير ١٩٦٨ والمتعلق بالاختصاص^(١)، فإن قانون ٧ يوليو ١٩٦٧ يعد طبق الأصل لقانون ١٥ يوليو ١٩١٥ ولعل السبب في ذلك يعود الي محاولة المشرع الفرنسي الابقاء علي مبدأ التوحيد الدولي لقواعد القانون البحري عامة وقواعد التصادم البحري خاصة.

ثالثاً : التشريع التجاري البحري المصري :

صدر التشريع التجاري البحري المصري في ١٣ نوفمبر ١٨٨٣ الموافق ١٣ محرم ١٣٠١هـ ولم يتناوله أي تعديل دون سائر القوانين التي عدلت مرات واستبدل القديم منها بالجديد (المجموعة المدنية قواعد المرافعات، وقواعد الاجراءات والعقوبات ..)^(٢).

وقد استقي التشريع البحري المصري أحكامه من القانون التجاري الفرنسي لسنة ١٨٠٧، وعالج موضوع التصادم في المادة ٢٤٢، التي تعرضت لتعويض الأضرار اللاحقة بالسفن المتصادمة، أما الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأشخاص الموجودين علي ظهر السفينة فيتم تعويضها حسب القواعد العامة ونصت المادة ٢٧٤ علي وجوب تحرير بروتستو عند رفع الدعوي، وحددت المادة ٢٧٥ المدة التي يتعين رفع الدعوي خلالها.

وفضلاً عن كون هذه المواد غير كافية لتنظيم أحكام التصادم البحري، فإن مقتضياتها لا تتلاءم مع التطور الذي عرفته الملاحة

(١) راجع Redier المرجع السابق ص ٢٢ فقرة ١٠

(٢) الاستاذ الدكتور محمود عبد اللطيف عبد الجواد، ما قال في مجلة ادارة قضايا الحكومة السنة الأولى العدد الأول يناير مارس ١٩٥٧ الطبعة الثانية ص ١٤، حيث تناول موضوع التصادم بصفة عامة في هذا المقال.

البحرية، وما واكب ذلك من تطور علي مستوي التشريعات والاتفاقيات الدولية البحرية، وقد ظهرت عدة محاولات في هذا المجال، عملت علي استدراك النقص الذي يعانیه التشريع البحري المصري، اذ شكلت وزارة المواصلات سنة ١٩٢٢ لجنة خاصة لمراجعة بعض الاتفاقيات الدولية البحرية وامكانية انضمام مصر اليها^(١).

كما شكلت لجنة أخري بمحكمة الاستئناف المختلطة لتعديل قانون التجارة البحرية المختلطة حتي يساير التشريعات الحديثة^(٢).

أضف الي ذلك أنه صدرت عدة قوانين تعمل علي معالجة بعض القضايا البحرية منها قانون رقم ٢١ لسنة ١٩٤٠ الخاص بسلامة السفن، وقد حل محله قانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠، كما صدر القانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٦٢ والقانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بالمحافظة علي الأمن والنظام والتأديب في السفن والقانون رقم ٨٩ لسنة ١٩٦١ المتعلق بالكوارث البحرية والحطام البحري^(٣).

الا ان هذه القوانين السابقة الاشارة وغيرها التي تعالج بعض جزئيات موضوع التصادم خاصة، غير كافية لسد النقص الذي تعرفه

(١) الاستاذ الدكتور علي حسن يونس القانون البحري بند ٢٧ ص ٢٢ وما بعدها الاستاذ الدكتور محمد سمير الشرتاوي القانون البحري ١٩٦٧ ص ١٣ بند ١٣، القانون البحري الليبي ص ١٩ .

والاستاذ الدكتور محمد كامل مئش ١٩٥١ ص ١٣ بند ١٤

(٢) الاستاذ الدكتور علي محمد علي عبد الرحيم رسالته السلطات الاستثنائية لربان السفينة دراسة مقارنة ١٩٨٠ ص ٩

(٣) راجع مؤلف المحامي محمد علوان، موسوعة تشريعات النقل البحري، الطبعة الأولى عالم الكتب القاهرة ١٩٧٩ .

مادة القانون البحري بصفة عامة، وخاصة اذا اخذنا بالاعتبار الاهمية البالغة للدور الذي تلعبه مصر من الناحية التشريعية في البلاد العربية خاصة، والدول المعاصرة عامة، مما دعي فعلاً الي اعداد مشروع القانون البحري الجديد المتكامل والمسائر للتشريعات البحرية الحديثة^(١)، والمطابق لاحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد القانون البحري، ومنها أحكام التصادم البحري.

رابعاً التشريع البحري المغربي :

يرجع ظهور القانون البحري المغربي الي ظهير ٧ مارس ١٩١٦ الذي صدر بموجبه القانون المنظم للمرافق البحرية التجارية و صدر بعده ظهير ٢٣ مارس ١٩١٦ ، والذي اهتم بتنظيم الحطام البحري، ثم اعقبه صدور ظهير ٧ مارس ١٩١٧ ، بشأن البحرية التجارية ، إلا أنه الغي بصدور ظهير ٣١ مارس ١٩١٩ ، والذي يشمل أهم مواضع القانون البحري، وذلك في ثلاثة نصوص هي :

- ١- قانون التجارة البحرية.
- ٢- القانون الجنائي والتأديبي للملاحة التجارية.
- ٣- قانون الصيد البحري.

وقد عالج المشرع موضوع التصادم البحري ضمن الباب الأول من القسم الثالث تحت عنوان (في الأخطار البحرية) وخصص له الفصول من ٢٩٢ الي ٢٩٩ ، وفيما يتعلق بمضمون هذه الفصول، فإنها تتفق

(١) مشروع القانون البحري المصري، مطبوع علي الآلة الكاتبة وزرة العدل

ومقتضيات اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ وكذلك مع القانون الفرنسي
١٥ يوليو ١٩١٥ المعدل بقانون ٥٤٥ - ١٩٦٧/٧/٧^(١)

أما فيما يتعلق بالقانون التأديبي والجنائي للملاحة التجارية فإنه
أضحى لا يساير التشريعات الحديثة، بحيث لا يتناول إلا بعض المخالفات
والجنح، والتي لا تتفق وما يتطلبه تطبيق القواعد الخاصة بالملاحة من
وجود نصوص قانونية تقضي بعقوبات وغرامات تنطبق علي كل مخالف
لهذه القواعد او مرتكب لفعل تترتب عليه جنحة أو جناية.

وحتى يصبح القانون البحري المغربي هو الآخر مسائراً للتشريعات
الحديثة ومتفقاً مع احكام المعاهدة الدولية، يتعين اصدار قانون بحري
مغربي يضعه المشرع المغربي، ولا يكون ترجمة للتشريع البحري
الفرنسي، كما هو الحال في التشريع البحري الحالي، ويتعين أن يشمل
كافة القضايا البحرية، وبالشكل الذي يعمل علي توحيد القانون
البحري، وأعني مسائره للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون البحري،
ولأجل تحقيق هذه الغاية فقد تم فعلاً اعداد مشروع جديد للقانون
البحري من لدن وزارة الملاحة التجارية يتناول موضوع التصادم البحري
بشكل مرض في الباب الأول من الجزء الثامن تحت عنوان احداث

(١) راجع لوكليير المرجع السابق ص ٢٦ ، ٢٧ ، حيث يشير الي أنه تقرر تطبيق قانون
١٥ يوليو ١٩١٥ علي المستعمرات بالمرسوم الصادر في ١٥ يوليو ١٩١٦
وبخصوص المغرب بعيد

البحر، وخصص له الفصول من ٤٧٠ الي ٤٨٢ ، وبعد أن تم اعداد
المشروع إلا أنه لم يعرض بعد علي مجلس النواب ولم تتم المصادقة عليه^(١).

خامساً : في المعاهدات الدولية

تنبهت الدول البحرية خاصة الي الأهمية البالغة في توحيد
تشريعاتها المتشابهة في مواضع القانون البحري عامة ، وأحكام التصادم
خاصة ، وكذلك الأهمية البالغة التي يكتسيها وضع قواعد دولية للسير
في البحر تهدف الي منع وقوع التصادمات.

١- توحيد أحكام التصادم البحري :

ان البحر كما هو معلوم تتواجد وتجوب فيه سفن من جنسيات
دول مختلفة وحدوث التصادم أمر طبيعي لا مفر منه بين هذه السفن ،
وهي الحالة الاكثر وقوعاً ، مما يستوجب البحث عن القانون الذي يتعين
تطبيقه قصد تحديد مسئولية مرتكب الخطأ المترتب عنه التصادم ،
ونظراً إلي أن كل سفينة تحمل جنسية معينة تتحدد بالعلم الذي ترفعه ،

(١) مشروع القانون البحري المغربي - مطبوع علي الآلة الكاتبة، وزارة الصيد البحري
والملاحة التجارية.

(٢) راجع في جنسية السفينة كل من الفصل ١ من قانون الجنسية المغربية ١٩٥٨
وكذلك الأستاذ الدكتور علي البارودي مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف
بالأسكندرية ١٩٧٥ ص ٥٣ ، والدكتور محمود سمير الشرفاوي مطبعة جامعة
القاهرة دار النهضة العربية ١٩٧٨ ص ٦٠

مما دفع بعض الفقه الي القول بالأخذ بقانون جنسية السفينة ، أي بقانون العلم لحل قضايا التنازع التي قد تنشأ اثناء الاستغلال البحري^(١).

وبالمقابل ظهر اتجاه يري أن الأخذ بقانون العلم هو محل خلاف^(٢) ، ذلك أن مجهز السفينة اثناء التصادم ، قد يجد نفسه مسئولاً طبق قانون أجنبي لا يعلم عنه شيئاً مما يستدعي ، وخاصة في حالة وجود خلاف في كيفية تحديد المسؤولية عن التصادم بين تشريع دولته وتشريع دولة المدعي ، البحث عن القانون الواجب التطبيق مع ما قد يترتب علي هذا كله من قيام ظاهرة التنازع بين هذه التشريعات في شأن هذه المسألة الهامة التي تمس اطمئنان المتعاملين في ميدان الملاحة البحرية^(٣) ، وهي ملاحه ذات طابع دولي في أغلب الأحيان ، ولذلك اتجه التفكير من جديد ، وفي هذه المرة الي البحث عن طريقة أخرى لحل هذه المشكلة ، وكان توحيد قواعد القانون البحري هو الحل الأمثل.

وقد اعتمدت احدي الطرق علي وضع قواعد اتفاقية موحدة للأخذ بها في العقود البحري ، وتتلخص هذه الطريقة في محاولة وضع قواعد أو شروط اتفاقية تحل محل النصوص الوطنية في الحالات التي يجوز فيها الاتفاق علي عكسها ، أي حينما تكون النصوص القانونية

(١) راجع مصطفى كمال طه في مقاله المنشور بالمجلة للقانون الدولي المجلد الثامن ١٩٥٢ تحت عنوان التوحيد الدولي للقانون البحري "معاهدات بروكسيل الجديد المبرمة في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ ص ٦٧

(٢) انظر ريبير القانون البحري الجزء الأول الطبعة الرابعة ١٩٥٠ فقرة ٤٩ .

(٣) راجع الاستاذ الدكتور هشام علي صادق تنازع القوانين في مسائل المسؤولية المترتبة علي التصادم البحري والحوادث الواقعة علي ظهر السفن ، منشأة المعارف الاسكندرية

مفسرة أو مكملة لارادة المتعاقدين وتصبح هذه الشروط الاتفاقية مع الزمن شروطاً مألوفة في العقود البحرية، أو بمثابة عادات دولية، وقد أخذت بهذه الطريقة جمعية القانون الدولي في عدة مؤتمرات^(١).

إلا أن هذه الطريقة لم تحقق الهدف المنشود، وذلك نظراً لما يشترط فيها من تراض الأطراف علي هذه القواعد الاتفاقية للأخذ بها، وهو ما قد يتعارض مع مصالح بعض ذوي الشأن، مما يؤدي الي رفض هذه القواعد كما حدث بالنسبة الي قواعد لاهاي التي لاقت معارضة عنيفة من جانب المجهزين، أضف الي ذلك أن القاعدة الدولية قد تصطدم بنصوص داخلية أمره فيتعطل تطبيقها.

وقد كان من اللازم البحث عن طريقة أخرى تتفادي عيب الطريقة السابقة، وذلك بعقد معاهدة دولية واجبة التطبيق في حالة التنازع القوانين، وهذا هو المسلك الذي اتخذته مؤتمرات بوركسيل

(١) لقد اخذت بهذه الطريقة جمعية القانون الدولي

International law association في مؤتمرها الذين عقدوا في يورك سنة ١٨٦٤ وانفريس سنة ١٨٧٧ قواعد يورك وانفريس في الخسارات العمومية Avaries communes وقد حلت هذه القواعد في معظم الدول محل التشريع الداخلي وقد كانت محل تعديل في مؤتمر ستوكهلم سنة ١٩٢٤، وفي مؤتمر امستردام ١٩٥٠ كما أسفر المؤتمر الذي عقدته جمعية القانون الدولي بلاهاي سنة ١٩٢١ عن وضع قواعد لاهاي في سندات الشحن، ومؤتمر فيينا سنة ١٩٢٤ عن وضع قواعد للصرف وعن مؤتمر بفاسوفيا ١٩٢٨ قواعد (بيع سيف CIF) وعن مؤتمر كوينهاجن ١٩٥٠ قواعد التحكيم التجاري الدولي، راجع الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه مقاله في المجلة المصرية للقانون الدولي حول التوحيد الدولي للقانون البحري، المرجع السابق

الدبلوماسي الذي كان ثمره جهود بذلت علي مدي أكثر من سبعين سنة، نتجت عنها ١٨ معاهدة^(١).

وأصبحت معظم قواعد القانون البحري موحدة بصفة عامة، وأحكام التصادم البحري بصفة خاصة، أثر صدور معاهدة بروكسيل في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠، ذلك التاريخ الذي يعد وبحق ذو أهمية بالغة بالنسبة لتوحيد القانون البحري.

وتعد معاهدة بروكسيل لتوحيد أحكام التصادم مع المعاهدة المتعلقة بالمساعدة من بين أهم المعاهدات التي احتلت المرتبة الأولى في

(١) وقد عقدت عدة معاهدات علي هذا الشكل منها معاهدة بروكسيل المبرمة في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ والخاصة بتوحيد قواعد التصادم البحري والتي ستكون محلاً لدراستنا في هذه الرسالة ومعاهدة بروكسيل المبرمة في نفس التاريخ والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانتقاذ البحري والبروتوكول المعدل لها في ٢٧ مايو ١٩٦٧، وكذلك معاهدات بروكسيل المبرمة في ١٠ مايو ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة الأخرى وبشأن قواعد الاختصاص المدني في مادة التصادم ومعاهدة أخرى بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي علي السفن ومعاهدة بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض قواعد تحديد المسؤولية لمالك السفينة والمنعقدة في ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ وحلت محلها معاهدة بروكسيل الموقعة في ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ ومعاهدة بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض قواعد الامتيازات والرمون البحرية والمنعقدة في ١٠ ابريل ١٩٢٦ والبروتوكول المفسر لها والموقع في ٢٤ مايو ١٩٣٤ وغيرهما من المعاهدات التي وقعت في بروكسيل والمتعلقة بالقانون البحري.

توحيد قواعد القانون البحري^(١)، وتحقيق انضمام أكبر عدد من دول العالم إليها^(٢).

وقد أدخلت معظم الدول أحكام هذه الاتفاقية في تشريعاتها الوطنية، ففي فرنسا مثلاً صادق البرلمان علي هذه الاتفاقية بقانون ٢ ماي ١٩١٢ وصدر مرسوم بذلك في ١٢ مارس ١٩١٣^(٣).

ووافقت مصر علي هذه المعاهدة بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١، وصدر المرسوم الخاص باصدارها في ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ علي أن يعمل بها ابتداءً من أول يناير سنة ١٩٤٤^(٤).

وفي المغرب فإنه اذا أخذنا بالاتجاه الذي يري ان الانضمام الي المعاهدات التي وقعت من طرف الدول المستعمرة تلزم المستعمرات حتي بعد استقلالها دون الحاجة الي تأكيد طلب الانضمام من جديد^(٥)، فإن المغرب يعد منضماً الي المعاهدة، أما اذا اعتبرنا هذا الاتجاه غير صحيح، وهو ما نود تأكيده، فإن المغرب لم ينضم الي المعاهدة ول يصادق عليها بالرغم من أنه أخذ بأهم أحكامها في قانون التجارة البحرية المغربي^(٦).

(١) روديير المرجع السابق فقرة ١١

(٢) لم يصادق علي هذه المعاهدة في البداية الا بأغلبية ٢٤ دولة فقط، إلا أنه بعد ذلك انضم اليها عدد كثير من دول العالم حيث يفوق ٥٨ دولة أصبحت ملتزمة بها في وقتنا الحاضر.

(٣) روديير المرجع السابق فقرة ١١

(٤) الوقائع المصرية في ٧ فبراير سنة ١٩٤٤ العدد ١٤

(٥) روديير المرجع السابق فقرة ١١

(٦) راجع ظهير ٣١ مارس ١٩١٩

وتتضمن اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ علي ١٧ مادة، ومادة إضافية، وقد تعرضت لمفهوم التصادم البحري وحالاته، وأحكام المسؤولية الناشئة عن كل حالة وحددت نطاق سريان أحكامها وكان علي المعاهدة أن تضع حلاً لكافة الاشكاليات التي تثيرها حوادث التصادم البحري، وأن لا تدع أية جزئية إلا ووضعت لها أحكام مثلما فعلت بوضع أحكام لكل حالات التصادم.

وقد انتقد ريبير هذه المعاهدة بشدة لما فيها من فجوات، وهي عدم توحيدها لوقف التقادم وقطعه، واقتصارها علي احالتها علي قانون المحكمة المعروضة عليها الدعاوي (الفصل ٧ من المعاهدة)، كما أنها تحيل علي التشريعات الوطنية مهمة تحديد مسؤولية ملاك السفن بخصوص حقوق الأشخاص المتواجدين علي متن السفينة اثناء الاصطدام^(١)، وباستثناء بعض الجزئيات الهامة التي لم تتعرض لها المعاهدة كعدم توحيدها لقواعد تحديد مسؤولية المجهزين، ووضع أسباب احتساب التعويضات التي تمنح للمتضررين من التصادم، وكذا قواعد اختصاص المحاكم التي ستحال عليها دعوي التصادم وسريان أحكامها علي السفن بصفة عامة دون استثناء، فإن معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ تعد معلمة قيمة احتفلت بالذكرى ٧٧ لميلادها دون أن يطرأ عليها أي تغيير.

وقد كانت الحاجة ماسة الي استكمال معاهدة ١٩١٠ في نقطة هامة، ألا وهي مسألة الاختصاص المدني والجنائي، رغم أنهما لم تحظيا

(١) ريبير الجزء الثالث، الفقرة ٢٠٦٢، وكذلك انظر رودبير حيث اشار الي هذا الانتقال

الذي أورده ريبير علي المعاهدة، رقم ١١

الابعد قليل من التوقيعات وبعده أقل من المصادقات، فقد صارتا نافذتي المفعول ووقعتهما فرنسا وبريطانيا وحدهما دون الدول الأخرى العظمى، إذ تلتزم احدي عشر دولة بالمعاهدة المتعلقة بالاختصاص المدني، و١٥ دولة بالمعاهدة في الاختصاص الجنائي^(١).

وتضم اتفاقية بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم البحري ١٢ مادة تبين السلطات القضائية المختصة بمحاكمة جميع أفراد الطاقم بسبب الجرائم قد تنشأ عن التصادم، والسلطات التي يرجع اليها تنفيذ العقوبات الجنائية والتأديبية، والجهة التي تقوم بسحب الرخص والشهادات الممنوحة وحددت نطاق تطبيقها وكيفية انضمام الدول اليها^(٢).

وقد تمت المصادقة علي هاتين المعاهدتين من لدن فرنسا بمقتضى مرسوم رقم ٩٨٧ في ٢٨ يونيو ١٩٥٥ فيما يتعلق بالاختصاص الجنائي، وبموجب مرسوم رقم ١٩ في ١٤ يناير ١٩٥٨ في الاختصاص المدني^(٣).

وتمت موافقة مصر علي هاتين المعاهدتين بموجب قانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٥٥ وتم العمل بها اعتباراً من ١٩٥٦/٢/٢٤

وفيما يتعلق بالمغرب فقد تمت موافقة مجلس الحكومة علي هاتين الاتفاقيتين بتاريخ توحيد قواعد الوقاية من التصادم البحري :

(1) Ripert les conventions de bruxelles du 10 Mai 1952 sur unification du droit maritime D.M.F. 1952.P.343

(٢) راجع مقال الاستاذ الدكتور كمال طه السابق الاشارة ص ٧٢ وما بعدها انظر لوكليير المرجع السابق ص ١٧

(٣) انظر مجلة القانون البحري الفرنسي D.M.F سنة ١٩٥١ ص ٥٨٤

لقد ظهرت القواعد المتعلقة بتنظيم السير في البحر منذ ظهور أداة السير فوق البحر، ففي مدخل كل ميناء أثيرت مشكلة وصول سفينة للرسو في الميناء ومغادرة الاخرى له، إذ كانت في البداية مجرد قواعد محلية مستوحاة من بعض الاعراف والعادات التي يجري العمل بها في الموانئ^(١)، وقد اهتم اميرجيون Emirigion بهذه الأعراف والتقاليد ووضع لها جدول، وكذا للاجتهادات القضائية الصادرة في هذا الميدان.

ومن الأعراف التي كانت سائدة في حوض البحر الأبيض المتوسط، أنه كان لا يسمح للسفن بالابحار خلال رداءه أحوال الطقس، حيث شكل هذا العرف احدي قواعد الملاحة البحرية التي يتعين احترامها، فقد أشار Digeste الي أن كل سفينة تخالف مقتضى قاعدة الابحار خلال رداءه أحوال الطقس الا وتتحمل عواقب تهورها، ولا داعي هنا للتمسك بالحادث القهري، ومن خلال ذلك أصبح عرف عدم الابحار من نوفمبر الي مارس قاعدة قانونية يترتب علي مخالفتها تحمل المسؤولية.

وقد تطورت هذه القاعدة بمقتضى قانون فيينا ١٥٦٩ بحيث أصبحت لا تسمح بعدم الابحار من ١٥ نوفمبر الي ٢٠ يناير^(٢).

اقتضى حماية السفن من الأضرار الناتجة عن التصادم أثر عدم تحكمها في السير والمناورة، وبالتالي فقدان توازنها نتيجة تحميل السفينة من البضائع ما يفوق طاقتها صدور قانون البندقية في ١٨ يونيو

(١) راجع روديير المرجع السابق فقرة ٣

(٢) روديير المرجع السابق فقرة ٣، والاسناذ الدكتور أحمد حسني المرجع السابق ص ١٤٣، لوكليير المرجع السابق ص ١٥ وما بعدها.

١٥٩٨ الذي يقضي بمنع وضع البضائع في مقدمة أو مؤخرة السفينة، وقد ادرج هذا الحكم في قانون Anconne ١٣٩٧.

وخلال القرن التاسع عشر بدأ قانون منع لتصادم يفرض نفسه نظراً لكثرة وقوع الحوادث، واقتضاء ظهور قواعد تنظيم الملاحة البحرية، وبالتالي الوقاية من الاصطدامات فقد بادرت فرنسا الي اصدار نصوص مختلفة ومتوالية تقضي بالزام السفن حمل أنوار، وابداء علامات مصطلح عليها، وذلك في شكل مراسيم منها^(١): المراسيم الواردة في ٢٨ مايو ١٨٥٨ و ٢٥ أكتوبر ١٨٥٢ و ٢٦ مايو ١٨٨٩ و ٢٨ أكتوبر ١٨٧٤ و ٤ نوفمبر ١٨٩٧ .

وفي الميدان الدولي وقعت كل من فرنسا وانجلترا أول اتفاق يهدف الي توحيد قواعد منع التصادم سنة ١٨٤٨ ، والذي يقضي بالزام السفن الحاملة لعلمي هذين البلدين علي توفر بعض الأنوار، وتم اتفاق آخر سنة ١٨٧٩ والذي صدر لتنفيذه في فرنسا مرسوم في فاتح سبتمبر ١٨٨٤^(٢).

وفي نفس السياق انعقد سنة ١٨٨٩ مؤتمر بواشنطن ترتب عليه وضع نظام كامل يتضمن وضع قواعد السير وأحكام متعلقة بالأنوار وعلامات الضباب، وأخري تشير الي حالات الخطر، وقد صدر في

(١) راجع رويبير المرجع السابق فقرة ٤ ولوكليز ص ١٥

(٢) انظر لوكليز المرجع السابق ص ١٥

صدر في ١٠ مارس ١٨٩١ ، القانون الجنائي والتأديبي للملاحة التجارية البحرية الفرنسي، وتضمن المخالفات التي تؤدي الي خرق القواعد المتعلقة بالأنوار والتي يتعين استعمالها ليلاً والعلامات الواجب ابدالها وقت الضباب وكل اخلال بقواعد منع التصادم.

فرنسا مرسوم ٢١ فبراير سنة ١٨٩٧ لتنفيذ هذا النظام الذي بقي العمل به جارياً رغم بعض التغييرات^(١).

وتعد المعاهدة الرابعة الموقعة سنة ١٩٦٠ بلندن بإيعاز من المنظمة البحرية الاستشارية (O.M.C.I) والتي بدأ سريان مفعولها من فاتح سبتمبر ١٩٦٥ علي الدول المنظمة لها والبالغ عددها أكثر من ٤٠ دولة والتي تشكل ٨٠ في المائة من الأسطول العالمي، وقد تقرر أن تبقى هذه المعاهدة سارية المفعول الي ١٩ يوليو ١٩٧٧^(٢).

وفعللاً تم مراجعة التنظيم الدولي أثمر دعوة المنظمة الاستشارية للدول البحرية الي عقد مؤتمر بلندن في الفترة ما بين ٤ و ٢٠ أكتوبر من سنة ١٩٧٢ لأجل تعديل القواعد الدولية لمنع وقوع التصادم في البحر، وأسفر المؤتمر عن ايجاد نص جديد لهذه القواعد^(٣).

وأخيراً تم النصاب القانوني اللازم لبدء سريانها بانضمام المانيا الاتحادية بتاريخ ١٤ يوليو ١٩٧٦، وبذلك أصبحت هذه القواعد نافذة المفعول منذ ١٥ يوليو ١٩٧٧.

(١) وقد حدثت عدة تغييرات وخاصة تلك التي تمت في ٩ نوفمبر ١٩٠٥ و ٣١ مارس ١٩٢٩.

(٢) راجع الاستاذ الدكتور احمد حسني المرجع السابق ص ١٤٤، مصطفى محمد عبد العزيز القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر سنة ١٩٧٧ الاسكندرية ص ١١

(٣) راجع القواعد الجديدة لمنع التصادم مقال لأحمد فؤاد سعد (رئان) بعنوان أضواء علي القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحار عام ١٩٧٢ مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحري عدد يناير ١٩٧٦ ص ١٤ وما بعدها.

وقد تم ايداع وثائق انخراط المغرب في هذه الاتفاقية بتاريخ ٢٧
ابريل ١٩٧٧ ، وصدر ظهير نشر الاتفاقية بتاريخ ٢٨ مارس ١٩٧٩ ، وتم
نشره بالجريدة الرسمية عدد ٣٥٦٤ بتاريخ ١٨ فبراير ١٩٨١^(١)

أهمية الموضوع وتقسيمه :

معالجة موضوع التصادم البحري في ظل بعض التشريعات البحرية
وأحكام معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ ومع الاشارة أحياناً إلى مشروع
القانون البحري المغربي والمصري يثير عدة صعوبات، فالمسئولية المنظمة
لأحكام التصادم البحري مسئولية تقصيرية أساسها الخطأ، مما يعني
استبعاد قواعد المسئولية العقدية في هذا المجال، وانطباق أحكام
التصادم علي كل حادث تصادم كانت فيه السفينة بالمعني القانوني
طرفاً حتي ولو لم يحصل فعلاً ارتطام مادي، مما يثير صعوبة تحديد
الوصف الذي يتعين أن تكون عليه السفينة، واشترط أو عدم اشتراط
الارتطام المادي بين العائمتين، ومدي انطباق احكام التصادم علي
السفن المملوكة للدولة، والسفن المرتبطة بعلاقة تعاقدية، وخضوع سفن
الدولة الغير المتعاهدة لأحكام معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠.

ثم ان المسئولية المترتبة عن التصادم البحري تختلف بحسب السبب
الذي يؤدي فعلاً الي وقوع التصادم البحري، فقد لا تقوم المسئولية، ومن
ثم يتحمل كل طرف الأضرار اللاحقة به، اذا تعلق الأمر بتصادم ناتج

(١) لقد تم نشر ظهير انضمام المغرب الي الاتفاقية في الجريدة الرسمية الصادرة باللغة
العربية، اما نص الاتفاقية فقد نشر في الجريدة الرسمية بنفس العدد وهو ٣٥٦٤
الصادر باللغة الفرنسية.

عن قوة القاهرة أو حادث فجائي كسبب غير متوقع، ولا يمكن مقاومته، أو بتصادم راجع الي سبب مشتبه في سببه.

وعلي خلاف ذلك تثار المسئولية، متي كان التصادم راجعاً الي خطأ سواء من لدن أحد الريانين أو كلاهما، والبحث عن صور هذا الخطأ، ثم أخيراً اثبات هذا الخطأ بوسائل الاثبات المعتمدة في القانون البحري، واستبعاد القرائن.

ولعل دراسة كل ذلك في (القسم الأول) يؤدي الي الاحاطة بالموضوع سواء من حيث تحديد مفهوم التصادم البحري، أو معالجة احكام مسئولية التصادم بجميع حالاتها، وحتى تكون الفكرة كاملة عن الموضوع ينبغي البحث عن الجهة التي ستفصل في القضية وتتولي تقدير التعويض وكذا الاضرار الناجمة عن التصادم البحري، وأخيراً تحديد المسئولية المترتبة عنه.

ويقتضي ذلك قبل رفع الدعوي القيام بإجراءات منها التحقيق الاداري ومنح الاذن بالحجز علي السفينة واجراء الخبرة فبعد وقوع التصادم عادة ما يتم التحقيق الاداري من لدن الجهة المختصة مع مرتكب التصادم وذلك حتي يتم التوصل الي معرفة ما اذا كان المتهم قد ارتكب مخالفة يعاقب عليها من الناحية الجنائية والتأديبية، مما يستدعي عرض الدعوي علي الجهات المختصة للنظر فيها قصد اصدار العقوبات المنصوص عليها في القانون وحيث يتعلق الأمر باضرار مادية تعرض الدعوي علي المحاكم المدنية أو التجارية حسب القانون المنظم للجهات المختصة قصد الفصل في موضوع التعويض، مما قد يثير موضوع

القانون الواجب اعماله للفصل في النزاع وخاصة حيث يتعلق الأمر،
بالتصادم الواقع في أعالي البحار وبين سفن مختلفة الجنسيات.

ويستدعي بحث موضوع تعويض الأضرار الناجمة عن التصادم
احتساب مبلغ التعويض وتقدير الأضرار، والذي يعد من أهم المواضيع
التي كان علي التشريعات وأحكام المعاهدة التصدي له بوضع قواعد
خاصة بذلك، فالأضرار الناتجة عن التصادم لا تصيب السفينة المصدومة
فقط بل قد تتعداها الي السفينة الصادمة والي الحمولات القابلة للفساد
من ماء البحر، والتي عادة ما تكون قيمتها أكثر بكثير من قيمة
السفينة نفسها ولا تقل الخسارة الناتجة أثر الوفيات والجروح عن ذلك
وما تتركه من آثار خطيرة.

وأخيراً فإن مبالغ التعويض المرتفعة قد تثقل كاهل المسؤولين عن
التصادم، مما يؤدي الي اعمال مبدأ المسؤولية