



الفصل الخامس
نطاق تطبيق أحكام النصارى البحري

نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري

أن مفهوم التصادم البحري بالمعنى الذي سبق تحديده، والذي يتفق وأغلبى التشريعات، وكذا الاتفاقية الدولية لسنة ١٩١٠ الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري هو مفهوم ينطبق على كل تصادم توفرت فيه الشروط السابقة، إلا أن اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ وأغلبية التشريعات البحرية تستثني صراحة بعض التصادمات البحرية التي تتوفر فيها الشروط السابقة، وتجعلها خارجة عن نطاق تطبيق أحكام تطبيق أحكام التصادم البحري.

ومن ذلك ما يحدث من تصادم مع سفينة تزاوّل الملاحة البحرية العامة، كالسفن الحربية أو السفن التي تخصصها الدولة لخدمة حكومية غير تجارية - (كاليخوت الحكومية وسفن المستشفيات وسفن التموين وسفن الاطفاء وسفن التعليم) وهذا النوع من الملاحة يخرج من نطاق القانون البحري، ولا تنطبق عليه أحكامه^(١)، وان كان هذا الحكم منتقداً من الوجهة العملية^(٢) كما سنرى.

وأما لأن هذا التصادم وقع بين اطراف سبق لها وأن حددت أحكاماً تنطبق في حالة وقوع حادثة التصادم، ذلك أن المسؤولية عن التصادم مسئولية تقصيرية، ووجود العلاقة التعاقدية بين المنشأتين

(١) الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه القانون البحري مؤسسة الثقافة الجامعية طبعة ١٩٨٠ ص ١٣ - ١٤ ، يقصد بالملاحة العامة تلك التي تقوم بها سفن الدولة سواء أكانت حربية أو مخصصة لخدمة عامة، الأستاذ الدكتور سمير الشرقاوي القانون البحري ص ٢٣ المرجع السابق.

(٢) الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض القانون البحري الجزء الأول ١٩٥٨ ، المرجع السابق ص ٥٢٠

يستوجب الرجوع الي العقد في تحديد مسؤوليتهما ، ولا مجال لقيام المسؤولية التقصيرية فيما تمتد اليه المسؤولية التعاقدية^(١) ، وسنحاول أن نتعرض لهذه الحالات بشئ من التفصيل ، وذلك في مبحثين ، الأول سنخصصه للتصادم البحري الذي يحدث بين منشآت أحداها سفينة حربية أو سفينة مخصصة لخدمة عامة ، علي أن نخصص المبحث الثاني للتصادم البحري الذي يقع بين منشآت عائمة مرتبطة بعلاقة تعاقدية.

التصادم الواقع مع السفن الحربية أو القائمة بالخدمة العامة

ثار خلاف حول مدي خضوع السفن المملوكة للدولة ، وخاصة منها تلك المتعلقة بالحرب والخدمة العموية لأحكام التصادم البحري ، بالرغم من أنها تشكل سفناً بحرية بصفة لا نقاش فيه ، وقد ارتأت بعض الدول ان ترجع عدم خضوع هذه السفن لأحكام القانون البحري ، كإنجلترا ، إلي أن سفن الدولة تتمتع بحصانة خاصة ، وبالتالي لا يجوز مقاضاة دولة أجنبية أمام القضاء الوطني^(٢).

وفي نفس الاتجاه الي حد ما ، ذهبت فرنسا الي القول بأن سفن الدولة فعلاً تتمتع بحصانة تمنع توقيع الحجز عليها وبالتالي مقاضاة الدولة مالكة السفينة أمام القضاء الوطني وذلك في غير الحالات التي تستعمل فيها الدولة السفينة كمجهاز خاص ، حيث يتعين في هذه الحالة

(١) الاستاذ الدكتور علي حسن يونس القانون البحري (السفينة) طبع بالقاهرة، مطبعة الحمامي سنة ١٩٦١ الناشر دار الثقافة والفكر العربي ص ٣٣٣ - ٣٣٤ علي جمال الدين عوض المرجع السابق ص ٥٢٠

(٢) شورلي وجايلز Chorly & Giles : Shipping law London 1959 مشار اليه في الاستاذ الدكتور محمد سمير الشرتاوي ، القانون البحري ، النهضة العربية ١٩٧٨ ص ٧٧ - هامش (١)

الأخيرة مقاضاة الدولة المستغلة للسفينة أمام المحاكم العادية، ولا يجوز مقاضاتها امام المحاكم التجارية، لأن الدولة لا تكتسب صفة التاجر^(١)، ويثور السؤال حول مفهوم السفينة الحربية.

فبناءً على المادة الثامنة الفقرة الثالثة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة ١٩٥٨ تعرف السفينة الحربية بأنها "السفينة المملوكة للقوات البحرية لدولة ما والتي تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية من ذات جنسيتها، وتكون تحت قيادة ضابط مفوض من حكومته واسمه مدرج في سجل البحرية، ويكون عليها رجال من البحارة الخاضعين للنظام الحربي"^(٢).

ويستخلص من هذا النص ان المعيار المميز للسفينة وما اذا كانت تعد سفينة حربية هو كونها تحمل علامات خاصة، ويكون قائدها مدرجاً اسمه في قائمة ضباط الاسطول الحربي وان يخضع طاقم السفينة

(١) راجع Lecler – P-47.et Chauveau (P) traite de droit maritime Paris 1958.No.301

وراجع أيضاً :

الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه القانون البحري المرجع السابق ص ١٣٠ ،
والاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض، المرجع السابق ص ٤٠ ، ٤١ ،

(٢) راجع الاستاذ الدكتور ابراهيم محمد العناني النظام القانوني للسفينة كأداة للملاحة البحرية مقال في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية يناير ١٩٧٥ ، العدد الأول – السنة السابعة عشر مطبعة جامعة عين شمس ص ٣٠٨ ، وقد سبق أن عرف معهد القانون الدولي السفينة الحربية في قرار، الصادر بلاهاي في أغسطس ١٨٩٨ بقوله "تعتبر كسفن حربية كل السفن الموضوعة تحت امر ضابط من البحرية العاملة للدولة ويعمل علي ظهرها أطقم من البحرية العسكرية ومخولة سلطة رفع علم وشعار البحرية العسكرية".

لقاعدة النظام العسكري^(١) وأما السفن المخصصة لخدمة عامة والغير الحربية فهي التي تملكها الدولة قصد استغلالها واستخدامها للقيام بخدمات عامة حكومية غير تجارية^(٢).

فقد علق بعض الفقه علي أنه عدم انطباق أحكام التصادم البحري علي السفن المملوكة يجد تفسيره في التاريخ، حيث كانت سفن الحرب منذ قرون عدة رمزاً لسيادة الأمير في البحر، فالتاريخ البحري للقرنين ١٧ ، ١٨ حافل بأمثلة تبدي اهتمام الدول بخصوص سفن الملاحة البحرية، إذ كان المملوك ورؤساء الجمهوريات لا يقدمون علي زيارات رسمية في الخارج إلا علي ظهر سفن الحرب التي كانت تعد وحدها الجديرة بنقلهم في ظروف تجعلهم يملون بلدانهم أحسن تمثيل، وذلك الي بداية القرن العشرين.

وقد زال هذا الدور الرمزي الذي كانت تقوم به سفن الحرب، غير ان حصانة سفن الحرب وسفن الدولة مازالت تتكرر في كل معاهدة^(٣).

ونظراً لأهمية الموضوع فقد سارعت عدة دول الي الاجتماع لعقد معاهدة تضع حداً لهذه المشكلة، وفعلاً تم عقد معاهدة بروكسل ١٠ ابريل ١٩٢٦ الخاصة بحصانة السفن المعدلة ببروتوكول موقع في

(١) راجع لوكلير المرجع السابق ص ٥٠ وما بعدها - الاستاذ الدكتور محمد حافظ غانم محاضرات في النظام القانوني للبحار، القاهرة - ١٩٦٠ - ص ١٦٠ وما بعدها.

(٢) مثلها مثل السفن الخصة لنقل البريد وسفن الارصاد والسفن المخصصة للبحث العلمي، وكذا سفن الجمارك.

(٣) لوكلير المرجع السابق ص ٤٧

بروكسيل بتاريخ ٢٤ ماي ١٩٣٤ وقد تمت مصادقة فرنسا علي هذه المعاهدة في ٢٨ ديسمبر ١٩٥٥ ، كما صادقت عليها مصر وأدخلتها في دور التنفيذ ابتداءً من ٧ اغسطس ١٩٦٠^(١).

وقد حددت معاهدة بروكسيل لسنة ١٩٢٦ المتعلقة بحصانة سفن الدولة، السفن التي ستمتع فعلاً بهذه المزية، ومن ثم ميزت بين السفن العامة المملوكة للدولة.

السفن التجارية :

مما جاء في أحكام هذه المعاهدة صراحة أن السفن التجارية المملوكة للدولة تبقي خاضعة لأحكام القانون البحري شأنها شأن السفن المملوكة للأفراد، (المادة الأولى)^(٢) ومن ثم يجوز توقيع الحجز عليها، كما تخضع لاختصاص القضاء الوطني في مختلف الدول، وقد

(١) راجع لوكلير Rodier النظرية العامة للقانون البحري (الحوادث البحري) ١٩٧٢، المرجع السابق فقرة ٩٣ ، وقد أشار روديير Rodier الي أن البلدان الاشتراكية لم تصادق علي هذه المعاهدة نظراً إلي أن الفصل الثالث من هذه المعاهدة الفقرة الأولى، قد ألمح الي سفن الاساطيل التجارية وأساطيل الصيد الاشتراكية المؤممة وهذه البلدان لم تكن مرتاحة لهذه الاشارة، راجع ايضاً الهامش (٢) و (٣) بنفس المرجع السابق الاشارة.

(٢) تقضي المادة الأولى من معاهدة بروكسيل ١٩٢٦ المتعلقة بحصانة سفن الدولة "السفن البحرية التي تملكها الحكومات أو التي تستغلها، والشحنات المملوكة لها وما تنقله السفن الحكومية من شحنات وركاب، وكذلك الدولة التي تملك هذه السفن او تستغلها تخضع فيما يخص بالمطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن، ونقل هذه الشحنات لنفس قواعد المسؤولية ونفس الالتزامات التي تسري علي السفن والشحنات والامتعة المملوكة للأشخاص.." (المادة الأولى من نص معاهدة بروكسيل المتعلقة بحصانة سفن الدولة).

نصت المادة الثانية من نفس المعاهدة علي انه "تسري علي هذه (السفن التجارية المملوكة للدولة) المسئوليات والالتزامات فيما يتعلق باختصاص المحاكم والدعاوي والمرافعات نفس القواعد المقررة للبواخر التجارية الخاصة والشحنات المخصصة لأصحابها".

السفن العامة المملوكة للدولة :

تقضي المعاهدة بتمتع السفن الحربية واليخوت الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات والسفن المساعدة، وسفن التموين وغير ذلك من السفن التي تملكها احدي الدول والي تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة حكومية وغير تجارية بالحصانة (المادة الأولى الفقرة الأولى)^(١) ويترتب علي ذلك عدم جواز توقيع الحجز التحفظي أو التنفيذي عليها، إلا أن المعاهدة اجازت في حالات معينة لذوي المصلحة أن يرفعوا دعاويهم^(٢) أمام المحاكم المختصة في الدول صاحبة السفينة أو التي تستغلها وهذه الحالات هي :

(١) ويذهب البعض الي القول بأن أساس هذه الحصانة ترجع الي ان السفن الحربية تباشر عملاً من أعمال الدفاع الوطني، كما تمثل السفينة الحربية الدولة وسيادتها وسلطتها والمساس بها يعتبر مساساً وانتهاكاً لهذه العناصر المختلفة، ومن جهة أخرى وباعتبار السفينة الحربية اداة من أدوات الدفاع الوطني، فإنها تكون محوطة بالسرية التي تعتبر خاصية جوهرية من خصائص الدفاع في الدولة، وبالتالي فإن اتخاذ اي اجراء في مواجهتها من جانب دولة العلم أو اخضاعها لاختصاصها يعتبر كشفاً لهذا السر، وهو الأمر الذي لا تقبله أية دولة راجع الاستاذ الدكتور ابراهيم العناني المقابل السابق في مجلة القانون والاقتصاد عين شمس ص ٣٠٩ وما بعدها.

(٢) راجع رودبير المرجع السابق فقرة ٩٣

- ١- في القضايا الناجمة عن التصادم البحري أو غيرها من حوادث الملاحة.
- ٢- في القضايا الناجمة عن أعمال المساعدة والانقاذ عن الخسائر البحرية العامة.
- ٣- في القضايا الخاصة بطلب التعويض أو بالتوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة.

ومن خلال ما سبق فإن السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة تبقي متمتعاً بالحصانة خارج الاستثناء الوارد في نص (المادة الثالثة الفقرة الثانية) وإذا حدث مثلاً أن وقع تصادم بين سفينة مغربية تزاوّل الملاحة التجارية وسفينة حربية فرنسية فإن الدعوي القضائية المترتبة عن هذا التصادم ترفع أمام المحاكم المختصة التابعة للدولة الفرنسية، وفقاً لنص (المادة الثالثة فقرة ٢) من المعاهدة.

قواعد التصادم والسفن المملوكة للدولة :

جاء في نص المادة ١١ من اتفاقية بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري لسنة ١٩١٠ أنه "لا تنطبق هذه المعاهدة على سفن الحرب وسفن الدولة المخصصة لمصلحة عمومية فقط" ونص الاتفاقية صريح بأن أحكامها لا تنطبق على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة، إذ يخضع التصادم الذي يقع بينها وبين غيرها من السفن المملوكة للأفراد للقواعد العامة في المسؤولية الواردة في القانون المدني^(١). أما إذا كانت السفينة المملوكة للدولة غير

(١) انظر الاستاذ الدكتور هشام علي صادق - التعليق على احكام محكمة لنقض في مسائل القانون البحري ١٩٨٥ ص ٩٨ وما بعدها. انظر لوكير المرجع السابق

مخصصة لخدمة عامة وانما تستخدم لاغراض تجارية فيتعين أن تخضع لأحكام الاتفاقية^(١).

ويذهب الفقه الحديث الي أن أساس ورود الحكم بالمادة ١١ من معاهدة ١٩١٠ هو أن السفن الحربية والسفن الحكومية المخصصة لمنفعة عامة تتمتع وفقاً للعرف الدولي بالحضانة القضائية أمام محاكم الدول الأجنبية وبصفة خاصة الحصانة في مواجهة اجراءات التنفيذ.

أما قانون التجارة البحرية المغربي فلم يورد نصاً خاصاً يستثني فيه السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عمومية من الخضوع لأحكام التصادم الوارد في المجموعة البحرية مما يمكن القول بانطباق أحكام التصادم علي السفن المملوكة للدولة ، وما يدعم وجهة النظر هذه القرار الصادر عن المجلس الأعلى والذي يقضي بأنه يتعين أن يفهم ضمناً بأن حادث التصادم الذي يقع بين سفينة تابعة لمصلحة الأشغال العمومية وسفينة خاصة تخضع لمقتضيات الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري فمن قانون التجارة البحرية^(٢).

لم يكن المشرع الفرنسي في المادة ٤٠٧ من القانون التجاري قد نص علي استثناء السفن المملوكة للدولة من تطبيق أحكام التصادم مما يبرر تطبيق أحكام التصادم البحري من لدن مجلس الدولة الفرنسي

(١) انظر الاستاذ الدكتور هشام علي صادق - التعليق علي أحكام محكمة النقض في مسائل القانون البحري ١٩٨٥ ص ٩٨ وما بعدها، انظر لوكيير المرجع السابق ص ٤٧.

(٢) قرار بالمجلس الأعلى الغرغمة الادارية - ١٨ فيراير ١٩٦٢ - Juris classeur marocaine 31 mars 1919.2 cahier (14) 6-1976

علي التصادم الذي كان يحدث بخطأ سفينة حربية^(١) أو سفينة مخصصة لخدمة عامة^(٢).

وبمقتضى نص المادة الثامنة من القانون الجديد ١٩٦٧/٧/٧ أصبحت السفن التي تملكها الدولة أو المرصدة لخدمة عمومية خاضعة لأحكام التصادم الواردة في القانون الجديد باستثناء ما يتعلق بقاعدة التقادم المنصوص عليها في المادة السابعة، في تبرير هذا الخضوع يري الفقه أن هذه السفن هي الأخرى تتعرض لنفس الأخطار التي تتعرض لها السفن الخاصة^(٣)، ولم يتعرض القانون الفرنسي للسفن الحربية في المادة الثامنة الحربية في المادة الثامنة مما يدعم وجهة نظر بعض الفقه الذي يذهب وبحق الي اعتبار نص المادة الثامنة تشمل ضمناً السفن الحربية مما يسمح بتطبيق أحكامها علي السفن الحربية^(٤).

ومن بين التشريعات التي نصت علي خضوع السفن الحربية لأحكام التصادم البحري صراحة القانون التونسي حيث قضت المادة الثانية من قانون ٢٤ ابريل ١٩٦٢ علي أن السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة تخضع لأحكام التصادم البحري^(٥)، وأيضاً نص

(١) مجلس الدولة الفرنسي ٣٠ يناير ١٩١٧ المجلة الدولية ٤٦٥/٣٠ وراجع أيضاً :
George ripert. Précis dalloz No.486

(٢) مجلس الدولة الفرنسي ١٠ ديسمبر ١٩٢٤ ملحق دور ٤/٣

(٣) روديير ص ٢٨ الفقرة ١٦

(٤) الاستاذ الدكتور هشام علي صادق المرجع السابق ص ١٢١.

Rene rodier droit maritime dalloz 1969.no. 435

(٥) الفقرة الثانية من المادة الثانية من قانون ٢٤ ابريل ١٩٦٢ تنص علي "السفن الحربية والسفن الخاصة للخدمة العمومية لا تخضع لقواعد القانون الا في الحالات المتعلقة

المشعر الأردني، في المادة ٢٤٤ من قانون التجارة البحرية علي انطباق احكام التصادم البحري صراحة علي السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة رسمية^(١). وعلي خلاف ذلك لم يرد في المجموعة البحرية المصرية أي نص يستثني السفن المملوكة للدولة علي غرار ما هو عليه الأمر في التشريع البحري المغربي مما يجعل أمر تطبيق أحكام التصادم البحري علي السفن المملوكة للدولة محل خلاف بين الفقه والقضاء خاصة في مصر إذ يذهب جانب من الفقه الي أن السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة غير خاضعة لأحكام التصادم البحري وبالتالي للمجموعة البحرية، وانما تخضع للقواعد العامة في المسؤولية المدنية^(٢).

وفي نفس الاتجاه أكدت محكمة النقض المصرية في أحد أحكامها بعد أن تعرضت لتعريف السفينة التي تخضع لأحكام القانون البحري انطلاقاً من قانون ٩٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن سلامة السفن وذكرت بأن طبيعة السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة

بالتصادم والمساعدة والانقاذ "وقد تعرض المشعر التونسي لأحكام =التصادم في الفصول ٢٣٧ حتي ٢٤٣ في الكتاب الخامس تحت عنوان - الأخطار البحرية- (١) تقضي المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية الأردني علي أنه "تطبق أحكام هذا الباب علي السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية" ، وتناول موضوع التصادم في الباب السابع تحت عنوان - الاخطار البحرية - ويأخذ بنفس الاتجاه التشريع الالمانى المواد من ٧٣٤ الي ٧٣٩ وكذلك التشريع البولوني واليوغسلافي. (٢) الاستاذ الدكتور علي البارودي المرجع السابق ص٢٧٢ والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه أصول القانون البحري المرجع السابق ص٧٩٦ فقرة ٨٢٩ الاستاذ الدكتور سمير الشرقاوي القانون البحري الليبي الطبعة الأولى ١٩٧٠ المكتب المصري الحديث ص٥٢٤

تعارض أحكامها مع الأحكام الواردة بقانون التجارة البحرية، وأضافت بأن المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية قد أكدت ذلك في المادة ١١ واستطردت قائلة لما كان حادث التصادم المرفوع عنه دعوي التعويض قد وقع بين سفينة حربية مصرية وسفينة تجارية لبنانية في المياه الإقليمية لجمهورية مصر العربية فإن هذا التصادم لا يخضع لأحكام قانون التجارة البحرية وإنما يخضع للقواعد العامة في المسؤولية المنصوص عليها في القانون المدني^(١).

وعلي خلاف ذلك ذهب جانب من الفقه المصري^(٢)، وبحق الي أن استثناء السفن المملوكة للدولة من مجال تطبيق أحكام معاهدة ١٩١٠ وغيرها من المعاهدات التي قررت هذا الاستثناء^(٣)، يتضمن خطأً غير مبرر بين التنظيم الموضوعي لمسئولية ملاك السفن عن حوادث تصادمها من ناحية وبين اجراءات التنفيذ التي يمكن أن تتعرض لها هذه السفن بعض القضاء بمسئوليتها من ناحية أخرى، فلو كانت حصانة السفن الحربية أو سفن الدولة المخصصة كلية لخدمة عامة في مواجهة اجراءات التنفيذ تقتضي عدم التعرض للتنظيم الموضوعي لمدة مسئولية هذه السفن لأدي الاستطراد المنطقي لهذا الرأي الي عدم جدوي خضوع السفن

(١) محكمة النقض المصرية ١٤/١/١٩٨٠ الطعن ١٠٣٤ سنة ٤٨، تعليق هام علي هذا الحكم في مؤلف الأستاذ الدكتور هشام علي صادق المرجع السابق ص ٨٧ ومابعداها.

(٢) الاستاذ الدكتور هشام علي صادق في تعليق له المشار اليه ص ١٠٠/٩٩ وهامش ٢٥ من ص ٤٧ للوكيل المرجع السابق.

(٣) انظر أيضاً نفس المؤلف والمرجع ص ١٠٧ وانظر أيضاً هذا الاتجاه لدي لوكيل في رسالته.

- L'abordage en droit maritime et en droit fluvial 1955.p.48 et 47

المذكورة لأي تنظيم قانوني آخر في هذا الصدد سواء كان تنظيمًا دوليًا أو وطنيًا وهو ما لم يقل به أحد ذلك أن الرأي السالف الذكر يؤدي في المجال الدولي الي عدم خضوع السفن الحربية مثلاً للقواعد الدولية لمنع التصادم الواردة بمعاهدات لندن، في حين أن هذه المعاهدات الدولية تطبق علي كافة السفن التي تجوب البحار ومنها السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة^(١)، وأيضاً فإننا نجد المعاهدات الدولية الحديثة كمعاهدة بروكسيل المبرمة في ٢٥ مايو ١٩٦٢ والخاصة بمسغلي السفن الذرية، وأيضاً البروتوكول ٢٧ مايو ١٩٦٧ في شأن توحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ قد نصت صراحة علي انطباق احكامها علي السفن الحربية والسفن المخصصة للخدمة العامة، ونفس الاتجاه سلكته معاهدة بروكسيل ١٩٥٧ في شأن تحديد مسئولية ملاك السفن حين أغفلت النص علي استثناء السفن المملوكة للدولة وخاصة منها الحربية من نطاق تطبيق احكامها.

وبالاضافة الي ما تقدم فإن السفن الحربية المتمتعة بالحصانة القضائية امام محاكم الدول الأجنبية ليس هناك ما يمنع من مقاضاتها امام محاكم الدولة التي تتبعها السفينة الحربية بل يتعين علي هذه الأخيرة ان تتنازل عن حصانتها فيما لو رفعت الدعوي أمام قضاء دولة أخرى، ومن جهة أخرى فإن عدم جواز اتخاذ اجراءات التنفيذ في مواجهة السفن الحربية كغيرها من الأموال العامة لا يعني عدم اخضاعها في مجال الروابط الوطنية لتنظيم قانوني تتحدد علي أساسه مثلاً مدي مسئولية الدولة عن حوادث التصادم التي تكون هذه السفن المملوكة للدولة طرفاً فيها، وما دام أن الأمر كذلك فلم يعد من المقبول أن

(١) لوكلير المرجع السابق ص ٤٦ وما بعدها.

تستثني السفن الحربية من الخضوع لأحكام القانون البحري استناداً الي تمتعها بالحصانة القضائية أو عدم امكانية اتخاذ اجراءات التنفيذ في مواجهتها^(١).

ونفس الاتجاه سبق وأن أكده القضاء المصري في حكم له جاء علي لسان محكمة الاستئناف بالاسكندرية ، بأنه "في حالة التصادم بين سفينة حربية وأخرى تجارية تطبق قواعد القانون البحري، لأن هذا القانون وان صدر باسم قانون التجارة البحري إلا أنه يحتوي علي احكام لا تتصل بالتجارة كالتصادم البحري والرمي في البحر ويتبين من نصوصه أنه يحكم جميع الارتباطات القانونية التي يكون البحر محلها أو تكون التجارة البحرية موضوعها ويكفي لتطبيقه قيام احدي الحالتين فبمجرد حدوث العمل في البحر يجعل القانون البحري واجب التطبيق ولو لم يكن العمل متعلقاً بالتجارة والمساعدة والانقاذ والتصادم والرمي في البحر وكذلك اذا كان موضوع الارتباط القانوني تجارة بحرية فإنه يخضع لحكم هذا القانون ولو لم يتم حدوثه في البحر كسفن السفن وتفرغها^(٢).

أن هذا الاتجاه القضائي والفقهى الحديث لجدير بكل تأييد ، والذي يري عدم استثناء السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة من الخضوع لأحكام القانون البحري بصفة عامة ولأحكام التصادم البحري خاصة ، فالحوادث البحرية وخاصة منها التصادم مثلما يقع بين

(١) راجع الأستاذ الدكتور هشام علي صادق مرجعه السابق ص ١٠٠ - ١٠١

(٢) محكمة الاستئناف بالاسكندرية (الدائرة المدنية) ١٩٥٨/٥/٥ الاستئناف رقم ٥١

س ١٣ قانون تجاري المجموعة الرسمية لأحكام المحاكم السنة السابعة والخمسون

العددان السابع والثامن ص ٢٧٦ ، ٢٧٧

سفن الخواص قد يقع بين سفن الأفراد، والسفن المملوكة للدولة، ومن ثم فيجب اخضاعها لنفس القواعد المتعلقة بالتصادم، فالدولة يتعين أن تكون سبابة الي الخضوع للقانون اثناء ممارستها للملاحة البحرية، فالبحر هو مجال استعمال الجميع، ويتعين بالتالي ان يكون القانون الذي ينظم الملاحة البحرية ينطبق علي الجميع دون استثناء، وذلك حتي يطمئن المشتغلين بالملاحة البحرية علي أنهم سوف يخضعون لقانون واحد، ولذلك فقد أصدرت عدة دولة تشريع بحري حديث لا يستثني السفن المملوكة للدولة من انطباق الأحكام المتعلقة بالتصادم عليها وذلك أما صراحة^(١) أو ضمناً^(٢)، كما نص المشروع الجديد للقانون البحري المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة ٣٤٥ (المتعلقة بالتقادم)، تسري أحكام هذا الفصل علي السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لمرفق عام ولأغراض غير تجارية.

التصادم بين منشآت مرتبطة بعلاقة تعاقدية سابقة

قد يحدث أحياناً أن يقع تصادم بحري بين سفن أو بين سفينة ومركب أو مراكب للملاحة الداخلية سبق لها وأن ارتبطت بعلاقات تعاقدية، حيث يتولي العقد مهمة تنظيم الأحكام التي يتعين تطبيقها حالة حدوث التصادم، وذلك مثل التصادم الذي قد يحدث بين القاطرة

(١) القانون البحري التونسي الفصل ٢٣٧ وما بعدها، أنظر أيضاً التشريع البحري الأرنبي ٢٤٤ وما بعدها، وانظر أيضاً التشريع البحري الألماني المادة ٢٣٤ وما بعدها، وكذا التشريع البحري البولوني واليوغسلافي.

(٢) التشريع البحري الفرنسي المادة الثامنة من قانون ١٩٦٧/٧/٧ وكذلك المادة ٣٣٧ من مشروع القانون البحري المصري.

والمقطورة أو بين سفينة تستخدم أخرى كالسفينة المرشدة وسفينة الارشاد، وفي مثل هذه الحالات قد يثار السؤال مما اذا كانت المسؤولية التي قد تترتب اثناء القيام بعملية القطر والارشاد تدخل في نطاق احكام التصادم البحري، أما ينظمها العقد الذي سبق وأن اتفق عليه المتعاقدان مع العلم أن المسؤولية عن التصادم مسئولية تقصيرية، ووجود العلاقة التعاقدية بين المنشأتين يعني الرجوع الي العقد لتحديد مسئوليتهما^(١).

وتقتضي دراسة التصادم الواقع بين منشأتين مرتبطتين بعلاقة تعاقدية، تقسيم هذا المبحث الي فرعين، أحدهما يخصص للتصادم الواقع بين القاطرة والسفينة المقطورة علي أن يخصص الفرع الثاني للتصادم الذي قد يحدث أثناء تنفيذ عقد الارشاد.

التصادم الذي يقع بين القاطرة والمقطورة

إذا حدث تصادم بين منشأتين عائمتين احدهما سفينة وكانتا مرتبطتين بعقد سابق فإنه يتعين ابتداء استبعاد احكام التصادم البحري من الانطباق، وأعمال الأحكام الواردة في العقد الذي يربط بينهما ويحدد التزاماتهما^(٢)، آخذاً بمبدأ العقد شريعة المتعاقدين.

ومن بين السفن التي قد تتواجد في حالة التزام عقدي اثناء الملاحة البحرية عملية القطر التي تتم عادة باتفاق بين السفينة القاطرة

(١) استاذنا الدكتور علي حسن يونس القانون البحري (السفينة) طبعة ١٩٦١ ص ٣٣٤،
والاستاذ الدكتور سمير الشراوي القانون البحري الليبي ١٩٧٠ المرجع السابق
ص ٥٢٤

(٢) علي جمال الدين عوض القانون البحري الجزء الأول، طبعة ١٩٥٨ ص ٢٥٠ فقرة
٦٩٣ مصطفى كمال طه أصول القانون البحري، طبعة ١٩٥٢، مشار اليه سابقاً.

والمقطورة، ويطلق عادة علي هذا الاتفاق عقد القطر، ويسميه المشرع المغربي عقد الجر (الفصل ٢٩١) من قانون التجارة البحرية المغربي.

التزام القاطرة :- وبموجب هذا العقد يلتزم مجهز القطر بجر أو دفع سفينة أو عائمة في البحر (داخل أو خارج الموانئ) من مكان لآخر أو لمدة معينة بواسطة سفينة أو عائمة أخرى لقاء أجر معلوم^(١).

وبناءً علي هذا التعريف يلتزم مجهز القطر بتقديم قاطرة صالحة لتنفيذ موضوع العقد وتكون مجهزة بالمعدات اللائمة والضرورية، وبطاقم كفاء تتناسب والمهمة المنوطة بها^(٢)، ويلتزم بتنفيذ عمليات القطر تنفيذاً سليماً، وخاصة عندما تتولي القاطرة ادارة عمليات القطر والاشراف عليها واعتباراً لهذه الالتزامات فإنه من البديهي أن تبقى القاطرة مسئولة عن الخلل في معدات القاطرة التي قدمتها وعن أخطاء أفراد طاقمها، اذاي المقطورة أو ازاء الغير.

التزام المقطورة : يلزم مجهز السفينة المقطورة أن يضع رهن اشارة القاطرة، الآداة التي يتعين قطرها في المكان والوقت المتفق عليه، وأن تكون السفينة قابلة للملاحة مالم ينصب العقد علي قطر عائمة غير قادرة علي الملاحة وأن تؤدي الثمن المحدد في العقد.

ومن الملاحظ أن هناك عقوداً نموذجية تضعها شركات القطر تهدف شروطها الجوهرية الي تحميل المقطورة، المسئولية عن جميع

(١) راجع استاذنا الدكتور رغمت فخري ابادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن مطبعة شركة دالفكو - القاهرة، ص ٣٩ ومابعدها.

(٢) لوكلير المرجع السابق ص ١١٩

الاحطار وكافة الحوادث بما فيها التصادم مع الغير^(١)، وفي بعض الحالات تضاف اليها شروط خاصة تنتج عن تبادل الرسائل ويشكل كل من أطراف العقد النموذجي والرسائل المتبادلة، عقداً ينظم التزامات الاطراف وخاصة :

- ١- من يتوليا دارة عملية القطر.
- ٢- من يتحمل الخسائر اللاحقة بالمقطورة أو القاطرة.
- ٣- من يتحمل مسؤولية المصادمات ازاء الغير.

ومن خلال هذا العرض السريع لمفهوم القطر البحري يتضح لنا أن أحكام التصادم البحري لا تنطبق في حالة حصول تصادم بين سفينتين مرتبطتين بعقد القطر، وانما ينطبق ماورد في العقد الذي يربط بينهما وينظم علاقتهما^(٢).

فقد ورد في الفصل ٢٩١ من قانون التجارة البحرية المغربي أنه "متي كانت السفينة المجرورة تملك وسائل خاصة للتحرير والدفح فإن ربانها يكون مسؤولاً نحو الغير عن خطأ ربان السفينة الجارة مالم يثبت أن هذا الأخير لم يكن في خدمته ومع ذلك فهو يحتفظ في مثل هذه الحالة بحق الرجوع علي ربان السفينة الجارة".

(١) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس العقود البحرية البند ٢٤١

(٢) انظر

Rene rodier traite affretements transports-tom 3No.1149 et . sui راجع المادة ٢٦ وما يليه الي المادة ٢٩ من قانون رقم ٨ الصادر في ٣ مارس ١٩٦٩ حول التجهيز في القانون الفرنسي اذ يشير الفصلان ٢٦ ، ٢٨ الي الأضرار الناتجة عن اصطدامات بين قاطرة وسفينة مقطورة روديير نفس المرجع السابق فقرة Ripert precid dalloz No.486. : أنظر أيضاً : ١١٥١ ، ١١٥٠

ومن خلال هذا النص يتضح أن المشرع المغربي اعتبر السفينة المقطورة مسئولة عن جميع الاضرار اللاحقة بالغير طالما أنها تملك وسائل الدفع والتحرك، إلا إذا ثبت الخطأ الشخصي لمجهز القطر، ففي هذه الحالة الاخيرة يحتفظ مجهزة المقطورة بحق الرجوع علي ريان السفينة الجارة وترتيبها علي ذلك يبقي مجهزة القطر مسئولا عن الاضرار الناجمة عن اصطدام القاطرة بالمقطورة متي كان ذلك راجعا الي توقف وعجزها عن المناورة لاخلاله بالتزامه بتقديم قاطرة غير صالحة للقطر^(١).

وفي فرنسا لا يحكم قانون ١٩٦٧/٧/٧ الحالة التي يوجد فيها عقد يربط مجهزة السفينتين كعقد القطر وذلك نتيجة لمبدأ عدم الجمع بين المسئوليتين التقصيرية والعقدية لذلك فإن التصادم الذي يقع بين القاطرة والسفينة المقطورة^(٢) منذ بداية عملية القطر تخرج عن نطاق تطبيق قانون ١٩٦٧ ويحكمه العقد الذي اتفق عليه الاطراف أما التصادم الذي يحدث قبل بداية عملية القطر أو بعد انتهائها فإنه يبقي محكوماً بقانون ١٩٦٧^(٣).

وفي نفس الاتجاه يراه الفقه والقضاء في مصر بعدم سريان قواعد التصادم البحري علي التصادم الذي يقع بين سفينة القطر والمقطورة نظراً لارتباط السفينتين بعقد سابق هو عقد القطر الذي يحدد التزامات

(١) محكمة باريس التجارية ١٨ يونيو ١٩٦٩ D.M.P ١٩٧٠ ص ٢٩٩ ، مشار اليه لدي الاستاذ الدكتور رفعت ابادير القطر البحري في القانون المصري والمقران، دروس لطلبة الدكتوراه ص ١٢٣ هامش (١).

(٢) محكمة Saint Nazaire التجارية ٧ مايو ١٩٥٢ D.M.F ١٩٥٣ ، ص ٣٥٩ روديير (حوادث البحر) المرجع السابق ص ٢٩ ، ققرة ١٨

(٣) انظر : Rodier precid dalloz droit maritime 1974.No.437

كل منهما ، فإذا حدث الارتطام أثناء تنفيذ العقد المبرم بينهما فإن شروط العقد هي التي يتعين أن تحكم المسؤولية الناتجة عن الارتطام^(١).

وقد جاء في احكام معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ المادة العاشرة منها بأن ما تتضمنه من أحكام لا تسري علي الالتزامات الناشئة عن عقد نقل أو أية عقود أخرى^(٢)، وهذا ما أكده أيضاً الفقه الفرنسي حيث لاحظ أنه من الصعب تطبيق قواعد التصادم البحري علي التصادم الذي يحصل بين القاطرة والسفينة المقطورة لأن السفينتين ترتبطان تعاقدياً كما يكونان تحت قيادة واحدة^(٣)، وهو ما تأيد من جانب القضاء، ففي قرار لمحكمة النقض المصرية جاء فيه "لما كان مؤدي هذه النصوص ان معاهدة بروكسيل المشار اليها قد تضمنت التعويض المستحق في حالتها خطأ احدي السفينتين أو الخطأ المشترك بما مؤداه أيضاً تنظيم المسؤولية عن الخطأ التقصيري، ولما كان ذلك فإن أحكام هذه المعاهدة لا تسري علي التصادم الذي يحصل بين سفينة الارشاد والسفينة التي استخدمتها أو بين سفينة القطر والسفينة المقطورة،

(١) انظر الاستاذ الدكتور علي حسن يونس مرجعه السابق الفقرة ٥٨٣ ، الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه الوجيز في القانون البحري ١٩٧١ بند ٤٦٩ ، الاستاذ علي جمال الدين عوض القانون البحري المرجع السابق ٦٩٣.

(٢) راجع الاستاذ الدكتور أحمد حسني، النقل الدولي البحري للبضائع والحوادث البحرية، المرجع السابق ص ١٥٦ وكذلك انظر رودبير المرجع السابق فقرة ٩٢ ص ١٠٠ ويأخذ بنفس الاتجاه الفقه البلجيكي.

(٣) راجع ريبير المرجع السابق الطبعة الرابعة جزء ٣ سنة ١٩٥٣ فقرة ٢٠٥٤ ، ٢٠٧٢

نظراً لارتباط السفينتين بعقد سابق هو عقد الارشاد أو عقد القطر الذي يحدد التزامات كل منهما^(١).

وخلاصة القول ان كل من الفقه والقضاء مستقران أحكام التصادم البحري سواء الوارده في التشريع أو نصوص المعاهدة أساسها الخطأ التقصيري وبالتالي فإن أحكام التصادم لا تنطبق حيثما يوجد عقد يربط المنشأتين المتصادمتين، وان العقد هو وحده ينظم العلاقة التي تربط الطرفين^(٢)، ومن ثم اذا كان مجهز القطر قد وضع شرطاً يقضي بتحمل المقطورة لكافة المسؤوليات المترتبة عن عملية القطر، تكون آنذاك المقطورة وحدها المسؤولة عن الأضرار التي قد تترتب في حالة حدوث التصادم^(٣)، وبناءً على ذلك قضت المحكمة التجارية بمرساي "ان مسؤولية التصادم الواقع في ميناء بين القاطرة والمنشأة المقطورة تقع على

(١) الطعن رقم ٣٢٢ سنة ٤٠ ق جلسة ١٢/١/١٩٧٦، قضاء النقض البحري لأحمد حسني ١٩٨٠، ص ٦٨ وما بعدها.

وانظر أيضاً المحكمة التجارية باريس ١٨ يونيو ١٩٦٩ D.M.F- ١٩٧٠ المشار اليه سابقاً ٢٩٩ - محكمة الاستئناف باكس ٢٨ يوليو ١٩٥٢ D.M.F ١٩٥٢ - ٦٥٩ المشار اليهما

(٢) المحكمة التجارية بباريس ١٨ يونيو ١٩٦٩ D.M.F ١٩٧٠ - ٢٩٩ المشار اليه. محكمة الاستئناف برازيل ١٢ يونيو ١٩٦٤، راجع أيضاً الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه أصول القانون البحري ١٩٥٢ فقرة ٦٧١ .

(٣) قضت المحكمة التجارية بلوفاير بأن للران وحده بتعاون مع القائد السلطة لاعطاء الأوامر الضرورية للقاطرة قصد رسو سفينته في الميناء، حيث يتعين عليه أن يحترس حتي لا تقترب سفينته من الرصيف بسرعة، ويجب عليه أن يعطي الأمر للقاطرة التي تدفع السفينة الي جهتها اليسري لتكف عن هذا الدفع، المحكمة التجارية بلوفاير ١٦ يناير ١٩٦٧، ص ١٦٢١

عائق السفينة المقطورة التي هي في الواقع المؤجرة للقاطرة، وذلك ما لم يكن هناك خطأ صادر عن هذه الأخيرة، والذي يجب اثباته ولا يكفي تصوره فقط^(١).

وفي نفس السياق قضى بأنه لا يجوز للسفينة المقطورة أن تدخل شركة القطر في دعوي الضمان بصفة صحيحة لأنه بمقتضى الفصل ٢٦ من قانون ٣ يناير ١٩٦٩ فإن عمليات القطر في الميناء تتجز تحت مسؤولية ربان السفينة المقطورة، إلا في الحالة التي تثبت فيه هذه الأخيرة أن التصادم ناتج عن خطأ القاطرة وحدها، وذلك بغض النظر عن وجود اتفاق صريح ومكتوب^(٢).

وعلى خلاف ما هو سائد في فقه وقضاء كل من فرنسا ومصر من أن المسؤولية عقدية في العلاقة ما بين القاطرة والمقطورة كما لاحظنا، فإن القضاء الأمريكي مستقر على اعتبار هذه المسؤولية التقصيرية وليست عقدية ومن رأيه عدم التمييز بين التزام القاطرة بعدم احداث ضرر بالمقطورة وبين التزام أية سفينة بتجنب الاصطدام بالسفن الأخرى، وتطبق في الحالتين القواعد الخاصة بالتصادم البحري، دون التفات الي وجود أو عدم وجود عقد بين السفن المتصادمة^(٣).

(١) المحكمة التجارية بمرساي ٥٢ مايو ١٩٥١ - ١٩٥٢ ص ١٩٧ هذا بالرغم من أن القضاء استبعد هذا الشرط كلما ثبت لديه أن القاطرة هي التي كانت تتولي ادارة العمليات والاشراف عليها لحظة وقوع الحادث، ومن ثم اعطاء الوصف الحقيقي للعقد، الاستاذ الدكتور رفعت أبادير ص ١٢٩ المرجع السابق.

(٢) المحكمة التجارية بسانت نازير ٢ نوفمبر ١٩٧٧ بحري فرنسي ١٩٧٩ ص ٢٢٧

(١) انظر أيضاً الدكتور رفعت ابادير المرجع السابق ص ٧٢٤ والمراجع المشار اليها في الهامش (٢) و (٣)

وتعد المسؤولية المترتبة نتيجة الأضرار اللاحقة بالغير قبل أو بعد تنفيذ عملية القطر التي تتسبب فيه القاطرة أو المقطورة مسؤولية تقصيرية، كما اذا وقع تصادم قبل بداية تنفيذ عملية القطر البحري أو بعد نهاية تنفيذها.

إلا أن الخلاف قد ثار حول تحديد العمليات التي يبدأ بها تنفيذ عقد القطر البحري وتلك التي ينتهي إليها، حيث يعد هذا التحديد، ذا أهمية بالغة، وخاصة أن المسؤولية العقدية التي تنظم عقد القطر لا تحكم الا العمليات التي تعد تنفيذاً لعقد القطر البحري.

وفي هذا الصدد ظهرت عدة اجتهادات قضائية فرنسية إلا أنها لم تحظ بأية قناعة من لدن المعنيين بالأمر (مجهز القطر - ومجهز المقطورة)^(١)، إلى أن جاءت محكمة النقض الفرنسية فحسنت الموضوع بقولها "ان عمليات القطر تشمل العمليات الضرورية التي تسبق مباشرة عمليات الجرد ذاتها، وذلك متي كان لحركات المقطورة، ونظراً لقرب المنشأتين احدهما من الأخرى أثر مباشر في القاطرة، واذا تضمن عقد القطر شرطاً تتعهد المقطورة بمقتضاه تغطية وضمن كافة الأضرار التي تتسبب فيها القاطرات أو تصاب بها، تعين أعمال هذا الضمان متي كان التصادم الذي ترتبت عليه الأضرار بالقاطرة، وقد وقع اثناء ربط حبال القطر، أي اثناء عملية تربيته ارتباطاً وثيقاً بعمليات القطر، وتعد جزء لا يتجزأ منها"^(٢)

(٢) استئناف داواي ٢٤ يونيو ١٩٣٣ ، ٩٣٦ ، ١١ Dor Sup المحكمة التجارية

بمرساي ٧ يونيو ١٩٣٥ - ٤٤٧ ، ١٣ Dor Sup

(١) نقضي فرنسي ٤ ابريل ١٩٣٩ ، ١٦٧ ، ١٧ Dor Sup

وانطلاقاً من هذا القرار أصبحت عقود القطر النموذجية الفرنسية تتضمن تحديد وقت بداية عمليات القطر هي الأخرى^(١)، بحيث يعد من العمليات التنفيذية لعقد القطر البحري عمليات القاء الأمراس من القاطرة الي المقطورة، أو العكس ومحاولات تلقفها وتثبيتها بغية ربط المنشأتين ببعضهما تمكيناً للقاطرة من سحب المقطورة، وأيضاً ما توم به القاطرة من مناورات حول المقطورة لاتخاذ الوضع الأمثل لها بالنسبة للمقطورة^(٢).

وقياساً علي نفس الاتجاه الذي رددته أحكام القضاء ينتهي تنفيذ^(٣) عقد القطر البحري بانتهاء العمليات الضرورية التي تتبع مباشرة عملية القطر ذاتها، وذلك متي ابتعدت القاطرة بالقدر الذي لا يكون معه لحركاتها أي تأثير مباشر علي المقطورة وتطبيقاً لذلك قضت محكمة الاستئناف برين بمسئولية المقطورة من حادث التصادم تطبيقاً للمادة ٢٦ من قانون ٣ يناير ١٩٦٩ بالرغم من وقوعه بعد قرار ربان المقطورة، بحل الربط الذي يربطها بالقاطرة والقائمة في البحر وذلك

(٢) انظر لوكيير المرجع السابق ص ١٢٥

(٣) استاذنا الدكتور رفعت أبادير القطر البحري ص ١٢٨ ، وكذلك أيضاً لوكيير ص ١٢٦ قضت المحكمة التجارية بمرساي أنه ينبغي اعتبار عمليات القطر قائمة بمجرد ما يسك طاقم القاطرة: حبل الربط المقدم من طرف المقطورة وقبل بدء الجر الذي يأتي باثبات اداة القطر، المحكمة التجارية بمرساي ٢٥ ماي ١٩٥١ D.M.F ١٩٥٢ ص ١٩٧ ، راجع رأي لوكيير في هذا الحكم ص ١٢٧ المرجع السابق.

(٤) نقض فرنسي أول مارس ١٩٥٥ D.M.F ١٩٥٥-٤٠٢ ، وأيضاً ٢٩ أكتوبر ١٩٦٣ D.M.F ١٩٦٤ - ١٤٥ ، راجع أيضاً روديير المرجع السابق رقم ١١٥٠.

نظراً لأن العمليات التي أبرم العقد لتنفيذها لم تكن قد انتهت بعد
.....^(١)

ويسلك القضاء الانجليزي في هذا الصدد اتجاهاً متشدداً^(٢)، مما
استدعي قيام مجهزي القطر بوضع عقود ضمنوها شروطاً تقضي بأن
بداية عقد القطر يرجع الي وقع سابق علي لحظة الاتصال المادي ونظراً
للخلاف الذي دار حول كيفية تفسير هذه الشروط، وتطبيقاً لذلك
قضي بتأييد وجهة نظر مجهزي السفينة المقطورة بتعويضهم عن الأضرار
التي أصاب سفينتهم بخطأ القاطرة الذي ترتب عنه الاصطدام بالمقطورة
اثناء تفريغ شحنتها، حيث لم تكن قد بدأت عملية القطر ولم يكن
أحد من المتواجدين علي ظهر المنشأتين مستعداً لتلقي واعطاء أية أوامر
تتعلق بالتقاط الأمراس^(٣).

(١) استئناف رين ٤ نوفمبر ١٩٧٤ D.M.F ١٩٧٥ - ٤٠٠

(٢) راجع الاستاذ الدكتور رفعت أبابير القطر البحري ص ١٣١

(٣) انظر هذه القضية لدي الاستاذ الدكتور رفعت أبابير المرجع السابق ١٣١ ، ١٣٢
تسمي بقضية The ranienbourg وفي قضية أخرى تتلخص وقائعها في أنه اثناء
اقترب القاطرة من المقطورة أخطأ ران القاطرة في المناورة مما أدى الي الاصطدام
بالمقطورة، وقد قضت المحكمة برفض دعوي التعويض المرغوة من مجهزي
المقطورة علي مجهز القطر استناداً الي ما تضمنه العقد من شروط تقضي بتولي
المقطورة ادارة العمليات والاشراف عليها وتبعية ران وطاقم المقاطرة للمقطورة ونظراً
لوقوع الحادث اثناء تنفيذ العقد طبقاً لما جاء به من =سريان بنوده اثناء تأهب
القاطرة لخدمة المقطورة أو شروعها في أية عملية بقصد ربط المقطورة اليها ...
باعتيار ان القاطرة كانت قد شرعت في مناورة الغرض منها الارتباط بالمقطورة، وهذه
القضية مشار اليها لدي الأستاذ الدكتور رفعت أبابير المرجع السابق ص ١٣٢ ،
١٣٣ .

التصادم الذي يقع بين سفينة الارشاد والسفينة المرشدة.

قد يحدث ان يقع تصادم بحري بين سفينة الارشاد والسفينة المرشدة ، ومن ثم يتعين أن نبحث عن الأحكام التي سيخضع لها هذا التصادم هل الأحكام الواردة في المجموعة البحرية والمتعلقة بالتصادم ، أم تطبق الشروط الواردة في عقد الارشاد.

فعقد الارشاد يعد من العقود الملزمة للجانبين^(١) ، ومحل هذا العقد هو أن يقدم المرشد المعونة الفنية بتوجيه ربان السفينة المرشدة اثناء دخولها الي منطقة الارشاد ، أو خروجها منها مقابل أن يدفع هذا الأخير الرسوم المقررة في القانون^(٢).

و عملية الإرشاد لها ايجابيات متعددة فهي تسهل علي السفينة الدخول أو الخروج من الميناء وذلك بواسطة مرشد له خبرة فنية ، كما أن له دراية بما قد يتواجد في الميناء من عوائق ، وهذا كله من شأنه أن يساهم في اقتصاد الوقت من جهة وتنظيم الملاحة داخل الموانئ وخاصة

(١) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس العقود البحرية، المرجع السابق ص ٢٧٩ فقرة ٢٢٦ ، وراجع أيضاً القطر البحري في القانون المصري المقارن الدكتور رفعت أبادير ص ٢٠ ، رغم وجود المرشد علي ظهر السفينة يعتبر الران مسؤولاً عن قيادة السفينة وادارتها له أن يرفض تنفيذ ما يشير به اذا وجد في تنفيذه خطراً تتعرض له السفينة، فالمرشد اذن يعتبر تابعاً للمجهز اثناء وجوده علي ظهر السفينة ويعمل تحت اشراف الران وزمائه أسوة بباقي رجال الطاقم، راجع الأستاذ الدكتور عبد الرحمن سليم شروط الاعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن ١٩٥٦ المرجع السابق ص ٤٢ .

(٢) راجع الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه القانون البحري ١٩٨٠ ، ص ١٩٦ ، فقرة

تلك الموانئ التي تستقبل سفناً متعددة ومختلفة الأشكال والاحجام ولذلك يتحقق الهدف وهو تلافي أية حادثة قد تنجم عنها خسارة في الأرواح والسفن والمنشآت.

وقد ثار الشك حول مسؤولية المالك عن أخطاء المرشد اذا كان الإرشاد اجبارياً، اذ ينعدم اختيار المالك ويلزم بمقتضى القانون بأخذ المرشد الذي يتقدم لسفينته، ولكن الاجماع قد انعقد فقها^(١) وقضاء^(٢) علي مسؤولية المجهز عن خطأ المرشد، حتي ولو كان الارشاد اجباريا، وهو الاتجاه الذي أصبح سائداً في معظم التشريعات، ففي التشريع البحري المغربي وفي نطاق تحديد المسؤولية عن الأضرار التي قد تترتب اثناء تنفيذ عقد الارشاد يقضي الفصل الرابع من ظهير ٢٠ فبراير ١٩٣٧ والمتعلق بالارشاد في ميناء الدار البيضاء بما يلي: "انه ما عدا في حالة التقصير الجسيم من طرف العون المرشد يتحمل صاحب المركب الخسائر التي تحصل لمركب المرشد اثناء اعمال الارشاد واثاء ركوب العون ونزوله" وهو ما أكده الفصل ٢٩٦ من قانون التجارة البحرية المغربي حيث يقضي "أن المسؤولية المقررة في الفصول السابقة تبقى قائمة في حالة ما إذا وقع التصادم بسبب خطأ المرشد حتي ولو كان وجوده الزامياً". ومن خلال هذه النصوص يعد المرشد مسئولاً عما يرتكبه من

(١) ليون كان وزينو جزء ٥ رقم ١٩٠ وزيبير المرجع السابق نبذة

(٢) استئناف مختلط ٢٢ ابريل سنة ١٨٩١ ب ٣/٣٢١٣، ٦ مايو ١٨٩٧ المجلة الدولية ١٣، ٧٧، ٥ فبراير ١٩١٣ ب ٢٥/١٦٢/٩ ديسمبر ١٩٣٧ ب ٥/٤٣ نفص فرنسي ١٨٨٤-١٠٥ مشار اليه في الدكتور عبد الرحمن سليم، المرجع السابق ص ٤٢، ٢٣ يونيو ١٨٩١٦، سيرري - ٩٨-١-٢٠٩ وتعليق ليون كان امستردام ٢٤ ديسمبر ١٨٨٥ .

أخطاء جسيمة أثناء قيامه بتنفيذ عقد الارشاد امام المجهز صاحب السفينة المرشدة وأمام الغير مسئولية تقصيرية عن أخطائه، وفي غير حالات الخطأ الجسmin يتحمل المجهز المقدم لسفينته خدمة الارشاد كامل المسئولية حتي عن أخطاء المرشد اليسيرة^(١)، ويسود نفس الاتجاه في التشريع المصري اذ تقرر المادة السادسة من القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ مسئولية السفينة المرشدة فيما عدا حالة الخطأ الجسيم من المرشد عن كل هلاك أو ضرر يصيب سفينة الارشاد أثناء عمليات الارشاد أو المناورات الخاصة بركوب المرشد في السفينة أو نزوله منها.

وقد اتجه التشريع الفرنسي الجديد هو الآخر نفس الاتجاه حيث أن المادة ١/١٩ من القانون الفرنسي رقم ٨ لسنة ١٩٦٩ الصادر في ١٣/١/١٩٦٩ تقضي بمسئولية مجهز السفينة التي قدم لها خدمة الارشاد ماعدا حالة الخطأ الجسيم للمرشد^(٢).

وعلي غرار ذلك نصت المادة الخامسة من معاهدة بروكسيل ١٩١٠ الخاصة بتوحيد قواعد التصادم البحري هي الأخرى علي بقاء

(١) محكمة الاستئناف ببواتييه Poitiers ١٩ ديسمبر ١٩٧٣ D.M.F ١٩٧٣ ص ٧٢٥

(٢) المادة ٣/١٦ من القانون رقم ٦٩-٨ الصادر في ١٣/١/١٩٦٩ ، Dalloz code de commerce 73-74

وعلي خلاف ذلك التشريع الالمانى اذ يؤكد عدم مسئولية مالك السفينة عن أخطاء المرشد اذا كان الارشاد اجباريا، وتعد هذه القائمة من النظام العام، راجع هشام علي صادق تنازل القوانين في المسئولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري ص ٩٨ ، هامش ٢ وراجع أيضاً ريبير، الجزء الثالث فقرة رقم ٢٠٨٦ .

المجهز مسئولاً "في حالة ما اذا حصل التصادم بخطأ المرشد حتي ولو كان الارشاد اجبارياً".

ومن خلال هذا النص الصريح تكون أحكام المعاهدة قد وضعت حدا لكل خلاف قد ينشأ عما اذا كانت احكام التصادم ستطبق حالة وقوع تصادم بين سفينة الارشاد والسفينة المرشدة^(١).

والاجتهاد القضائي يسير في نفس الاتجاه من حيث اعتبار السفينة المقدم لها خدمة الارشاد مسئولة عن التصادم الذي يقع نتيجة خطأ الريان^(٢).

وتطبيقاً لذلك ذهبت احدي المحاكم الي ان الحادثة محل النزاع أثار الاخطاء المرتكبة من طرف ريان الباخرة (Schiafino frère)

(١) راجع

Auguste reynald nerner traite de droit maritime general librerie droz Geneve 1964.

معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ ، تقضي بعدم سريان المادة الخامسة إلا إذا اتفقت الدول المتعاقدة علي تحديد مسئولية ملاك السفينة بمعنى ان تكون منضمة الي معاهدة بروكسيل لسنة ١٩٢٤ أو لسنة ١٩٥٧ الخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن.

(٢) راجع الاستاذ الدكتور أحمد عبد الهادي القانون البحري، الجزء الأول ١٩٤٦ مطبعة دار نشر الثقافة بالاسكندرية ص٢٢٧، وراجع أيضاً أحكام القضاء والمراجع التي أشار اليها في هامش (٤).

الجاهل تماماً لتنظيمات ميناء وهران حيث انزل المرشد في الميناء بدلاً من أن ينتظر الخروج منه تماماً، لذلك يعد مسئولاً نتيجة خطئه^(١).

فباستثناء الحالة التي ينشأ فيها التصادم البحري من خطأ جسيم من المرشد يظل المالك أو المجهز للسفينة المرشدة مسئولاً عن جميع الأضرار التي قد تنتج أثناء تنفيذ عملية الإرشاد سواء تلك التي تصيب المرشد أو الغير باعتبار أن المرشد يعد تابعاً للمالك شأنه شأن باقي التابعين البحريين، وهو ما أكدته أغلبية التشريعات البحرية وأحكام المعاهدة السابق الإشارة اليهما^(٢).

ويخضع التصادم الذي قد يقع بين سفينة الإرشاد والسفينة المرشدة قبل أو بعد تنفيذ عملية الإرشاد لأحكام التصادم البحري وتبدأ عملية الإرشاد بمجرد ما يبدأ المرشد في مناورة تهدف الي الإرشاد وتطبيقاً لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بأن السفين تعد مسئولة عن العواريات اللاحقة بمركب الإرشاد بمجرد ما يقوم المرشد بمناورة قصد الإرشاد^(٣).

(١) المحكمة التجارية بوهران ٩ نوفمبر ١٩٣١ ، ٨٠ دوراً ١٠ ، وفي نفس الاتجاه لم يحتفظ بالمرشد أثناء عبور أحد الانهار قرار تحكيمي ١٢ فبراير ١٩٣٥ - ١٧٦ دور ١٣ عن لوكلير ص ٨٨ هامش (٤) محكمة الاستئناف دواي ١٣ فبراير ١٩٣٧ دور ١٢ - ١٨٤

(٢) محكمة الاستئناف المختلطة بالاسكندرية، دور ٤٣ عن لوكلير ٨٧ هامش ٥٣ - المحكمة التجارية بأونفيرس ٢٠ ابريل ١٩٥٣ D.M.F ١٩٥٣ - ٥٢٩ .
انظر أيضاً ريبير دالوز رقم ٤٨٦

(٣) محكمة النقض الفرنسية ٦ يناير ١٩٣٧ دور ١٥ ، ٧٧ ، انظر قرار دواي ٣ ديسمبر ١٩٣١ ، دور ١٨ - ١٨٠ انظر لوكلير المرجع السابق ص ٨٩ هامش ٥٧

وقياساً علي ذلك تنتهي عملية الارشاد ، بقيام المرشد مناورات
قصد مغادرة المكان الذي تم رسو السفينة المرشدة اليه مما يعني انتهاء
عملية الارشاد..

نطاق تطبيق أحكام معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠

ان احكام معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ الخاصة بتوحيد قواعد
التصادم، اضافة الي عدم انطباق احكامها علي كل من السفن
الحربية وسفن الدولة المخصصة لمصلحة عمومية طبقاً لنص المادة(١١) ،
وكذا السفن المرتبطة بعقد المادة (١٠) ، وتحميل المئوية لمجهز السفينة
المرشدة في المادة (٥) ، كما سبق وأن رأينا ذلك^(٢).

فإنه لا تنطبق علي الدول غير الموقعة أو غير المنضمة اليها ، وذلك
طبقاً لنص المادة ١٢ فالمعاهدة الدولية نصت صراحة علي أن أحكامها
يتعين لكي تسري علي حالة من حالات التصادم الواردة فيها أن تكون
جميع السفن المتصادمة تابعة للجهات المتعاقدة ، بمعنى ان ترفع كل منها
علي دولة معاهدة^(٣) ، وتطبيقاً لذلك قضي أن معاهدة بروكسيل لا تنطبق
علي كل تصادم دولي بالضرورة اذا لم يصادق البلد المالك لاحدي
السفن عليها ، ويجب الحكم بالتالي في القضية بمقتضي القانون
الفرنسي حيث تكون أحكامه مماثله لقانون السفينة الأجنبية عند

(١) راجع ماسبق ص

(٢) راجع الاستاذ الدكتور أحمد حسني المرجع السابق ص ١٥٥ ، وأيضاً لوكليز ص ٤٨ ،
وأيضاً الاستاذ الدكتور هشام علي صادق ص ٨١ والاستاذ الدكتور علي البارودي
ص ٢٧٥ والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ص ٥٢

(٣) لوكليز المرجع السابق ص ١٨ وما بعدها وراجع أيضاً نص المادة ١٢ من الاتفاقية
في نفس المرجع السابق ص ٢٤

انعدام تنازع القوانين^(١)، وفي حالة تحقق هذا الشرط تعين تطبيق الاحكام الموحدة التي تتضمنها المعاهدة علي أصحاب الشأن.

وذهب رأي الي القول بأنه لا يكفي لتطبيق أحكام المعاهدة أن تكون السفن المتصادمة تابعة لدول متعاهدة علي النحو الذي بيناه، بل يجب اضافة الي ذلك، أن يكون كافة المعنيين بالأمر ينتمون الي الدول المتعاهدة^(٢)، إلا أن هذا الرأي الأخير قد جانبه الصواب، ذلك أن عبارة المعاهدة واضحة وتشير الي عكس ذلك فالمادة ١٢ تقضي بأن تكون جميع السفن المختصة تابعة لبلاد الجهات العليا المتعاقدة ومن ثم لا تشترط المعاهدة أن يكون المالك أو المجهز أو المسافر أو الشاحن أو غيرهم متمتعاً بجنسية احدي الدول الاطراف حتي يخضع الحادث لأحكام المعاهدة، بل يكفي كما سبق وأنا قلنا أن تكون السفن المتصادمة تابعة لدول متعاهدة^(٣).

إلا أن نص المادة ١٢ من المعاهدة أضاف في الفقرة الثانية
إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدول غير متعاقدة، يمكن تعليق تطبيق هذه الأحكام بالنسبة لكل دولة علي شرط التبادل".

ويستنتج من هذه الفقرة أنه ، إذا حدث تصادم بين سفن تابعة لدول غير متعاهدة، ورفع النزاع أمام محاكم احدي الدول المتعاهدة، فإن لهذه المحاكم أن ترفض تطبيق أحكام التصادم الواردة في المعاهدة

(١) راجع المحكمة التجارية بكامبير ١٨ ابريل ١٩٦٩ D.M.F ١٩٧٠ ص ٢٩٤

(٢) راجع ريبير المرجع السابق الجزء الثالث الفقرة ٢٠٦٤ وقد تم التراجع علي هذا الموقف في الطباعات التالية.

(٣) رودبير النظرية العامة للقانون البحري فقرة رقم ٩٢٩ ، ص ١٠٠

علي شرط التبادل إذا كان ذوو الشأن (الدائن المضور والمدين المسئول) يتمتعون بجنسية دولة غير متعاهدة إلا إذا كانت دولة هؤلاء (المدعي والمدعي عليه) تعتق حلاً مماثلاً لصالح مواطني الدولة المتعاهدة التي رفع النزاع أمام محاكمها^(١)، وفي الفقرة الثالثة من المادة ١٢ نصت المعاهدة علي أنه "عندما يكون جميع أصحاب الشأن تابعين لنفس الدولة التي ترفع الدعوي أمام محكمتها، فإن القانون الوطني هو الذي يطبق وليست المعاهدة.

فقد قررت المعاهدة اذن عدم انطباق أحكامها، حيث يكون الأطراف في التصادم ينتمون الي نفس الدولة، كوقوع تصادم مثلاً بين سفن مصرية، ففي هذه الحالة يتعين أن يخضع هذا التصادم لأحكام التصادم في المجموعة البحرية المصرية بدلاً من أحكام المعاهدة.

(١) رودبير نفس المرجع فقرة ٩٢ - الاستاذ الدكتور هشام علي صادق المرجع السابق ص ٨٢ وما بعدها، ومما يلاحظ علي هذه الفقرة (الفقرة الثانية من المادة ١٢) السالفة الذكر أن أي دولة من الدول الموقعة علي المعاهدة لم تستعمل ما ورد فيه، المرجع السابق، رودبير رقم ٩٢