

الفصل السادس
الحكام والمسؤولية
عن النضادم البحري

أحكام المسؤولية عن التصادم البحري

بعد وقوع التصادم سواء بين السفن أو بين احداها ومركب أو عدة مراكب للملاحة الداخلية أو مع عائمات غير ثابتة في مكان واحد، يثور السؤال حول قواعد المسؤولية التي يتعين أعمال أحكامها.

فالمسؤولية المترتبة عن التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية بطبيعة الحال، والتي تختلف باختلاف السبب الذي يؤدي الي وقوع حادث التصادم البحري، حيث تتفق كل من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ الخاصة بتوحيد قواعد التصادم البحري، وأحكام التصادم الواردة في التشريعات البحرية بالتمييز بين أربعة أنواع من التصادمات.

فوفقاً لنص الفصل (٢٩٣ - ٢٩٤ - ٢٩٥) من قانون التجارة البحرية المغربي الذي يوافق المادة (٢ - ٣ - ٤) والمادة (٢ - ٣ - ٤) من القانون الفرنسي رقم ٦٧ - ٥٤٥ - ٧ يوليو ١٩٦٧ يتعين رد المسؤولية عن التصادم البحري الي أسباب اربعة :

- ١- القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.
- ٢- الشك حول اسباب التصادم
- ٣- خطأ احد الربانين.
- ٤- الخطأ المشترك من كلا الربانين.

وسنقسم هذا الباب الي فصلين نخصص الأول للتصادم الناشئ بسبب القوة القاهرة، أو الحادث الفجائي، وحيث يكون هناك شك حول أسباب التصادم، وذلك نظراً إلي أن معظم التشريعات تمنح حكماً واحداً للتصادم الراجع الي تلك الأسباب.

ونتعرض لكل من التصادم الراجع الي الخطأ أحد الريانين أو كلاهما في الفصل الثاني وذلك لأن سبب هذا التصادم واحد وهو الخطأ.

التصادم القهري والمشتبه في سببه

تقضي المادة الثالثة من نص معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ بأنه "إذا كان التصادم فجائياً أو ناجماً عن حالة القوة القاهرة، أو إذا كان هناك شك في أسباب التصادم يتحمل الأضرار من لحقته"^(١).

ويستفاد من هذه المادة التي توافق كل من الفصل ٢٩٣ من قانون التجارة البحري المغربي ونص المادة الثانية من القانون الفرنسي ٧ يوليو ١٩٦٧^(٢)، أن التصادم الذي يرجع الي حادث فجائي أو قوة القاهرة - أو يكون هناك شك حول سبب وقوعه يتحمل الخسائر الناجمة عنه من لحقته هذه التصادمات.

وبالرغم من تسوية التشريعات وكذا نص الاتفاقية في الحكم بين التصادم القهري أو الفجائي، والتصادم المشتبه في سببه، فإن معطيات كل واحد منهما مختلفة مما يستعدي فعلاً تقسيم هذا الفصل

(١) راجع نص الاتفاقية لدي لوكير في رسالته التصادم في القانون البحري والقانون النهري ١٩٥٥ - ص ١٩ وما بعدها.

(٢) يقضي الفصل ٢٩٣ من قانون التجارة البحرية المغربي بأنه اذا كان التصادم فجائياً أو عائداً لقوة القاهرة أو وجد..... بشأن أسباب تحمل الأضرار الأشخاص الذين لحقتهم".

تقضي المادة الثانية من قانون ٦٧ - ٥٤٥ - ٧ يوليو ١٩٦٧ بأنه "إذا كان التصادم فجائياً أو ناتجاً عن حالة القوة القاهرة، أو اذا كان هناك شك في أسباب الحادثة فإن الأضرار يتحملها من تضرر منها".

الي مبحثين احدهما سنخصصه للتصادم القهري أو الفجائي والثاني للتصادم المشتبه في سببه.

التصادم القهري أو الفجائي

L'Abordage majeure au fortuity

التصادم القهري^(١) أو الفجائي هو الذي يترتب نتيجة القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، ومفهوم القوة القاهرة، والحادث الفجائي، لا يختلف هنا عنه في القواعد العامة، اذ يشمل كافة الحوادث الغير المتوقعة والمستحيلة الدفع، ويذهب بعض الفقه الي التمييز بين القوة

(١) يذهب بعض الفقه الي التفريق بين القوة القاهرة Force majeure وبين الحادث الفجائي cas fortuity بقوله أن كلا من القوة القاهرة والحادث الفجائي بالرغم من أن كلاهما لايد للانسان فيه، اذ يستحيل في كلاهما الدفع والتوقع، الا أنهما يختلفان من حيث ان القوة القاهرة تستعمل خاصة للتعبير عن الاحداث الخارجية (عاصفة، مد ، المياه، زلزل ... الخ) بينما كلمة الحادث الفجائي تعبر عن حادث ذي صبغة داخلية (انقطاع قطعة من الآلة، توقف المقود ...) راجع حيث أورد هذا الخلاف.

- Julien lecler l'abordage endroit maritime et en droit fluvial 1955 P.105

ويشار الي خلاف ذلك ويرى أن النتيجة القانونية للحالتين متشابهة، ولذا فمن المستحسن وبحق يقول لوكير ان نعبر عن ذلك بقولنا القوة القاهرة فقط ص ١٠٥ وما بعدها نفس المرجع السابق، راجع أيضاً هذا الخلاف لدي الاستاذ الدكتور السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجزء الأول ١٩٦٤ - دار النهضة العربية ص ٩٩٥ - ٩٩٦ راجع أيضاً جوسران الحقوق المدنية الفرنسية نبذة ٤٥١ ص ٢٤١ - ٢٤٢ - الجزء الثاني مشار اليه في دمامون الكزبري نظرية الالتزامات والعقود المغربي، مصادر الالتزامات مطبعة النجاح الدار البيضاء ص ٤١٥ وما بعدها، انظر أيضاً المرجع السابق لرؤيدير النظرية العامة في القانون البحري رقم

القاهرة والحادث الفجائي^(١) بالرغم من أن هذا التمييز لا يستند علي أي أساس صحيح، ولذلك يري جمهور الفقه والقضاء عدم التفريق بينهما^(٢).

وتتفق التشريعات المدنية بالتسوية في الحكم بعد ترتيب أية مسئولية بين القوة القاهرة والحادث الفجائي^(٣).

(١) راجع الدكتور كمال محمد ابو سرع في مقاله رعاية الناقل البحري باعفائه من المسئولية. مجلة ادارة قضايا الحكومة العدد الرابع السنة الخامسة والعشرون ١٩٨١ ص ٤٣ راجع أيضاً

- Rodier précis dalloz droit maritime 1974.P.439.
- Ripert précis dalloz no. 488

(٢) يذكر ريبير أن المسئولية عن التصادم القهري في القانون القديم كانت تقضي بتقسيم التعويضات عن الاضرار الناجمة عن الاصطدام بالمناصفة بين السفينتين، ويقول ان هذه القاعدة لم تكن موجودة في القانون الروماني القديم ولن يشار اليها في قنصلية البحر وانما هي من أصل شمالي وتوجد ضمن سجلات أوليزون، وقد سماها كليراك بالقضاء البدائي راجع رقم ٢٠٧٩ طبعة ١٩٥٣ الجزء الثالث، انظر لنفس المؤلف

Ripert droit maritime tome III Paris 1953 No.2079

أنظر أيضاً مقاله تاريخ القواعد القانونية في مادة التصادم - مجلة القانون الدولي والتشريع ١٩٠٩ المجلد ٣١ ص ٤٣٢

(٣) نص المادة ٩٥ من قانون الالتزامات والعقود المغربي يقضي بأنه "لا محل للمسئولية المدنية في حالة الدفاع الشرعي أو اذا كان الضرر قد نتج عن حدث فجائي أو قوة قاهرة؛ لم يسبقها أو يصطحبها فعل يؤخذ به المدعي عليه"

تنص المادة ١٦٥ من القانون المدني المصري بأنه "إذا ثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لايد له فيه كحدث فجائي أو قوة قاهرة أو خطأ من =المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر مالم يوجد نص أو اتفاق علي غير ذلك".

وفي مجال تنظيم مسئولية التصادم القهري نجد أن التشريعات البحرية هي الأخرى لا تفرق بين التصادم القهري أو التصادم الفجائي من حيث عدم ترتيب أية مسئولية اذ يقضي الفصل ٢٩٣ من قانون التجارة البحرية المغربي علي أنه "إذا كان التصادم فجائياً أو عائداً لقوة القاهرة ... تحمل الأضرار الاشخاص الذين لحقتهم" ، وهو الاتجاه الذي سبق للتشريع الفرنسي البحري أن أكدده في قانون ١٥ يوليو ١٩٦٧ والتي عن المادة ٤٠٧ انه "إذا كان التصادم فجائياً أو ناتجاً عن حالة القوة القاهرة... فإن الأضرار يتحملها من تضرر منها"^(١)، وهو ما أكدته أيضاً المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية المصري من أن الضرر الذي ينشأ عن القوة القاهرة يكون علي السفينة المصابة ، بدون مطالبة الأخرى^(٢).

أن معاهدة بروكسيل اعطت للتصادم القهري والفجائي نفس الحكم وهو عدم ترتيب المسئولية عنهما مما يعني أنه لا يوجد أي فرق بين كون التصادم البحري قد نتج عن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي^(٣). وهو ما يبرر استعمال الاجتهاد القضائي الفرنسي العبارتين

(١) قانون ٥٤٥ ، ٧ يوليو ١٩٦٧ حل محل المادة ٤٠٧ من قانون ١٥ يوليو ١٩١٥ والتي كانت تحكم قواعد التصادم البحري في فرنسا والتي لا تختلف عن أحكام التصادم الواردة في اتفاقية بروكسيل المنعقدة في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ والخاصة بتوحيد قواعد التصادم البحري، انظر النص بالفرنسية.

(٢) انظر نص الفقرة الأولى من المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية المصري والتي تقضي بأه "إذا تصادمت سفينتان وكان التصادم بسبب قهري فالضرر الذي ينشأ عنه يكون علي السفينة المصابة منهما بدون مطالبة الأخرى.

(٣) تقضي المادة الثانية من اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري علي أنه "إذا كان التصادم فجائياً أو ناجماً عن حالة القوة القاهرة أو إذا كان هناك شك في أسباب التصادم يتحمل الأضرار من لحقته يبقى هذا الحكم

(الحادث الفجائي أو القوة القاهرة) بوصفهما مترادفين، ويشير الي الحالات الفجائية أو القوة القاهرة دون تمييز، وفي نفس السياق ذهب بعض الفقه انه ليس لهذا التمييز فائدة من ناحية المسؤولية ازاء الغير^(١).

ومن خلال ما سبق من عدم التفريق بين القوة القاهرة والحادث الفجائي من حيث الحكم وهو أمر لا يثير أية صعوبة نظراً لاتفاقه مع القواعد العامة ونصوص التشريعات البحرية، وأحكام المعاهدة^(٢).

فالتصادم القهري أو الفجائي اذن ينشأ نتيجة حادث يستحيل توقعه أو دفعه، بمعنى أنه كي تنتفي المسؤولية ن التصادم ينبغي ان يتوفر شرطان وهما :-

١- استحالة التوقع.

٢- استحالة الدفع.

في مادة التصادم البحري يخرج عن نطاق القوة القاهرة لا يمكن توقعها اذا تترتب عن واقع خارج عن نشاط السفينة وغالباً ما يكون قوة

قابلاً للتطبيق في الحالة التي تكون فيها السفن أو احداها راسية وقت الحادثة" راجع أيضاً محمود سمير الشرقاوي الخطر في التأمين البحري، رسالة الدكتوراه نوقشت ١٩٦٦ بالقاهرة.

(٢) راجع ريبير الفقرة ٢٠٨٠ المرجع السابق، وكذلك مرجعه القانون البحري ، الطبعة الرابعة، الجزء الثالث ١٩٥٣ فقرة ٢٠٨٠، وانظر أيضاً 105 page. Le chere

(٣) راجع

- Daniel danjon traite dedroit maritime 2 edition tome 4 1928 No.1342.
- Auguste raynald werner traite general de droit maritime gene've 1964.P.402

طبيعية لذلك لا يعد تصادماً قهرياً ما يحصل بسبب رياح عادية تتطلق في أوقات ثابتة^(١)، نظراً إلي أنه كان متوقعاً. وعلى العكس لا يكون الحادث ممكن التوقع بمجرد انه سبق وقوعه فيما مضى في مكان معين، طالما لا يقوم سبب خاص لتوقع حدوثه في المستقبل^(٢). كما ان اعلان مصلحة الارصاد الجوية عن قيام عاصفة أو هبوب رياح قوية يضي على الحاث انه كان متوقعاً وبالتالي لا يعد تصادماً قهرياً^(٣). ومسألة التوقع هذه لا تكون راجعة الي تقدير المجهز أو الريان بل ترجع الي معيار موضوعي هو مدي توقع الشخص العادي لمثل هذه الظروف المحيطة به، أي أن المعيار هو ما كان في الوسع توقعه فلو فرض أن هناك مثلاً حصاراً بحرياً كان متوقعاً من جانب مجهزة السفينة أو كان

(١) راجع الاستاذ ريبير المرجع السابق فقرة ٢٠٨٠ ، انظر مصطفى كمال طه اصول

القانون البحري الطبعة الأولى ١٩٥٢ ، مطبعة نشر دار الثقافة ٧٩٨ - محكمة

أونيفرس ١٠ ابريل ١٩١٢ المجلة الدولية ٢٨ - ٤١٣

- Bordeaux, 15 Juin, 1896 413 - 28 (motifs) rev, int, droit maritime XII, 273 - Marseille, 24 Mai, 1932 dro, sup, 10-315 et-aix 13 Nov. 1934, dor,sup-13-56.

(٢) مامون الكزيري المرجع السابق ص٤١٦ وما بعدها، راجع أيضاً محمد أبو سريح

رعاية الناقل البحري لاعفائه من المسؤولية مجلة ادارة قضايا الحكومة العدد الثالث

السنة ٢٥ ، ١٩٨١ ، ص٤٠

(٣) استئناف مختلط مصري ٢٤ نوفمبر ١٩٢٠ المجلة الدولية ٣٣ ، ١٦٧ مشار اليه

في مصطفى كمال طه المرجع السابق ص٧٩٨، هامش رقم ٤ ، راجع أيضاً العميد

ريبير المرجع السابق ص٢٤ .

- Rouen.25 Mai, 1898, rev,int,droit maritime XIV - 458 - alger 6 dec 1905 rev, XXI , 435 - dunkur que, 27 junive, 1913 rev.XX IX, 62 anverse, 30 supt 1912 rev XXVIII, 879.

في الوسع توقعه وعلي الرغم من ذلك تم المرور من هذه المنطقة المحاصرة فإن التصادم الناجم عن ذلك يكون سببه الخطأ وليس القوة القاهرة^(١).

ويعد التصادم أيضاً قهرياً إذا كان يستحيل دفعه وتجنبه والتغلب عليه من الشخص الذي يفترض أن لديه خبرة في الملاحة البحرية ويجب أن يبذل كل ما في وسعه حتى يبعد عن السفينة خطر التصادم وذلك باستعماله لكافة الوسائل التي يتطلبها الوضع وأن لا يرتكب أي خطأ يزيد من فرص حدوث التصادم^(٢)، وحتى يعد التصادم قهرياً نتيجة استحالة دفع خطر التصادم يشترط أن تتوفر درجة الخبرة التي توجد عادة في الأشخاص الذين يزاولون هذه الحرفة^(٣). وفي هذا المجال يري العميد ريبير انه في الحالة التي يمكن فيها توقع أو دفع السبب المؤدي للتصادم، فلا تكون أمما قوة قاهرة أو حادث فجائي، وانما تكون أمما خطأ^(٤). وفي نفس السياق يشير روديير الي أنه كي يعد التصادم قهرياً يجب أن يثبت المدعي عليه انه لم يرتكب أي خطأ، بل اتخذ جميع الاحتياطات التي تقتضيها الظروف^(٥). وهكذا يعم عدم تواجد الحراسة علي ظهر السفينة في بعض الأحيان لاتخاذ الاحتياطات اللازمة

(١) راجع محمد ابو سرح مقاله في مجله ادارة قضايا الحكومة المرجع السابق ص ١٠

فقرة ١٤

(٢) راجع ريبير المرجع السابق ص ٢٣ ، ٢٤

(٣) روديير النظرية العامة للقانون البحري المرجع السابق، ص ٣٢

(٤) ريبير المرجع السابق ص ٢٣ فقرة ٢٠٧٩ ويقول بأن هذا لا يختلف عن القواعد

العامة حيث يعد التصادم فجائياً حين لا يقوم الدليل علي الخطأ، ويتفق هذا وقاعدة "هلاك الشيء علي مالكه".

(٥) روديير النظرية العامة للقانون البحري المرجع السابق ص ٢٢.

خطأ ومن ثم لا يعفي مرتكبه من تحمل المسؤولية^(١) وتشكل كل من العاصفة والاعصار القوية وهيجان البحر والضباب الكثيف والظلام الحال، كل علي حدة الي جانب ما قد يطرأ علي المنشأة العامة من أعطاب واخلال مفاجئ في الآلات، حالات قد يستفيد منها في بعض الأحيان مدعي القوة القاهرة باعفائه من المسؤولية وتحمل الاضرار اللاحقة به فقط^(٢). وسنحاول أن نتطرق الي كل الحالات التي حاول في كثير من الأحيان مدعي القوة القاهرة أن يؤسس عليها ادعاؤه بحالة القوة القاهرة، وذلك من خلال استعراض بعض الاحكام القضائية التي تعرضت لهذه الحالات.

اولاً : العاصفة القوية والاعصار المفاجئ : يلاحظ أن اغلبية حوادث التصادم القهري تنشأ خاصة في الموانئ والارصفة نتيجة انحراف السفن وانفكاك ربطها، او انقطاع الحبال المربوطة بها، وذلك كله تحت تأثير اعصار مفاجئ^(٣)، اذ تمثل العاصفة القوية التي ترقى الي درجة الاعصار طابع العنف ويرجع جانب من وقوع التصادمات في الموانئ الي انعدام التجهيز، والقدرة علي استيعاب قدرأ من السفن، وكذا يلعب

(١) محكمة الاستئناف بروان Rouen (الغرفة الأولى والثانية معاً) ١٠ نوفمبر ١٩٥٩

D.M.F ١٩٦ ص ٤٩١

(٢) راجع لوكليير المرجع السابق ص ١٠٦ ، ريبير المرجع السابق فقرة ٢٠٨٠ ص

وأيضاً راجع

- Auguste raynald wernertaite'de droit maritime general Geneve 1964 P.402

(٣) راجع ريبير المرجع السابق فقرة ٢٠٨٠ أشار الي ١٦٨

- Trib alger 8 Eevrie 1938 dor sup 10-168

حيث قضت محكمة بوزو بأن مجرد اعلان مصلحة الارصاد الجوية عن قرب اعصار قوي ينفي عن الحادث صفة القوة القاهرة.

عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة دوراً في حدوث التصادم كعدم ربط السفن ربطاً جيداً.

فالعاصفة القوية تختلف أيضاً باختلاف قوة الرياح وآثارها علي السفن، فالسفينة المجهزة والضخمة غير التي تكون فارغة وصغيرة ...

وتتطلب المحاكم في أغلب الأحيان أن يكون للعاصفة القوية طابع عدم التوقع وعدم المقاومة^(١). كما تتطلب ان تكون السفينة قد اتخذت جميع الاحتياطات الضرورية قصد مواجهة خطر العاصفة القوية ومن ذلك ما قضت به محكمة النقض الفرنسية من أن الاعصار لا يشكل حالة القوة القاهرة طالما أنها كان بالامكان دفعه باتخاذ احتياطات من لدن مالك السفينة لاجتناب زوبعة الاعصار وبالتالي فإن مسؤولية التصادم، تقع علي عاتق كل من السفينة والزورق^(٢).

(١) حيث قضت محكمة يورنو بأن مجرد اعلان مصلحة الارصاد الجوية عن قرب قيام اعصار قوي ينفي عن الحادث صفة القوة القاهرة، محكمة الاستئناف بوزنو Bordeaux ٨ يونيو ١٩٥٥، ٦٠٦، وأيضاً جاء في احد القرارات اذا حان سوء الأحوال الجوية والعواصف الشديدة التي واجهت السفينة تعتبر من الحوادث الطبيعية التي تقع علي مدي السنة فإن ذلك يعني أن الحادث كان متوقفاً ومن ثم لا تتوفر فيها عناصر القوة القاهرة، محكمة الاستئناف بباريس ٨ ديسمبر ١٩٦٤، ١٩٦٦، ٨٩ وراجع أيضاً

- Exner : lanotion de force majeure laresponsabilite dans le contrat de transport 1892 et jasse rond : les transports edition 2 1926 No.570

أنظر الاستاذ كمال أحمد أبو سريع مقالة في مجلة ادارة قضايا الحكومة العدد الثالث، المرجع السابق، ص ٤٠ .

(2) 1892 et jasse rond : les transports edition 2 1926 No.570=

وقد تعرضت محكمة رين Renne جيداً للطابع الذي يتعين أن يكتسيه الاعصار أو العاصفة القوية حتى تشكل القوة القاهرة بقولها "إذا اعتبرنا أن القوة القاهرة مستبعدة هنا، فإن قاض الدرجة الأولى كان علي خطأ لما قدر أن سبب الاعفاء يكمن في حالة القوة القاهرة، التي تشكلها عاصفة وإذا اعتبرنا في هذا الصدد تقول المحكمة أن العاصفة شكلت قليلاً طابع عدم قابلية التوقيع التي استمرت ساعتين علي الأقل، أي فترة من الزمن لم يغتمها البعض جيداً، أي الفترة الفاصلة بين الوقت الذي تم فيه الاعلان عن العاصفة والوقت الذي تحولت فيه هذه العاصفة الي رياح عنيفة، فإن هذه الفترة الطويلة، مما يسمح معها بامكانية اتخاذ جميع الاحتياطات الناجحة من طرف الحراس الأكفاء لبعض العائمت المتواجدة في نفس الميناء، وفي نفس الساعة والتي لم يصدر عنها أخطاء مثل السفن المعنية بالأمر هنا، ومن ثم لم تتعرض لعواريات من جراء القوة القاهرة"^(١).

وفي نفس السياق قضت المحكمة التجارية بلوهافر بنعدام القوة القاهرة نظراً إلي أن الطاقم الذي صدر منه الخطأ، وهو عدم ربط

=أنظر الاستاذ كمال أحمد أبو سريع مقالة في مجلة ادارة قضايا الحكومة العدد الثالث، المرجع السابق، ص ٤٠

(١) محكمة الاستئناف برين Renne ٢٤ اغسطس ١٩٥١ D.M.F ١٩٥٢ - ص ٢١ : وفي وقضية عرضت علي محكمة الاستئناف بروان Rouen قررت أن الاعصار الذي تسبب في فك روابط المنشأة العامة المروطة في الميناء مما جعلها تصطدم بمنشأة أخرى لا يشكل حالة القوة القاهرة ولا يحزر الران من مسؤوليته، محكمة الاستئناف بروان Rouen ١٠ نوفمبر ١٩٥٩ D.M.F ١٩٦٠ - ص ٤٩١ السابق الاشارة اليه، انظر قرار لمحكمة النقض ١٥ مايو ١٩٥٦ D.M.F ١٩٥ - ص ١٤٢ وكذا قرار الطعن، ٢٤ يوليو ١٩٥١ D.M.F ص ٢١ ، وراجع ايضاً ٤٨٩

السفينة رباطاً كافياً، وأيضاً قلة الحراس وأن العاصفة كانت تهب منذ ستة أيام، وهذه مدة كافية لأفراد الطاقم لاتخاذ الاحتياطات المطلوبة، وقد أيدت هذا الحكم محكمة الاستئناف بروان Rouen ولاحظت بالاضافة الي ما سبق أن "السفينة كانت فارغة مما جعل الرياح تتلاعب بها، ومع ذلك اكتفي المجهز بتعزيز جهتها اليسري بربطها بحبل غير كافي بصورة واضحة، وانه لم يجعل علي ظهر السفينة الا ثلاثة أفراد لا يستطيعون القيام بالمانورات التي يقتضيها الطرف وانه من بين ٤٩ سفينة متواجدة في الميناء، فإن السفينة (Ville d'oron) هي الوحيدة التي انقطع حبالها"، وقد تم الطعن في هذا الحكم أمام محكمة النقض الفرنسية، وقضت برده، وحكمت بأن ما قضت به محكمة الاستئناف بروان Rouen كان معللاً تعليلاً صحيحاً^(١).

وفي هذا السياق نجد عدداً من الأحكام القضائية سواء في فرنسا أو غيرها من الدول تتشدد في قبول العاصفة القوية والاعصار كقوة

(١) محكمة النقض الفرنسية ٢٣ يوليو ١٩٢٥ روان Rouen ١٤ مارس ١٩٣٢ - ٢١٠ دور ١٠ عن لوكلير المرجع السابق ص ١٠٧ وعلي خلاف ذلك قضت محكمة الاستئناف بالاسكندرية في حكم حديث لها في قضية تتعلق بوضع تصادم بين سفينتين كانتا مروطتين في احدي الموانئ جنباً الي جنب ونتيجة ازدياد شدة الرياح وقيام عاصفة هوجاء قطعت حبال الباخرة نجمة الاقصر مما تسبب في انحرافها واصطدامها بالسفينة الحسن، وقد أخذت محكمة الاستئناف بتقرير الخبير، واعتبرت التصادم قهراً لذات الاسباب السابقة الاشارة اليها وذلك بعد استعراضها لنص المادة ٢٤٢ الفقرة الاولى - حكم غير منشور (الدائرة الثالثة بحري) صدر هذا الحكم بتاريخ ١٩٨٢/١١/٩ .

قاهرة، إذا اقترن معها أي خطأ أو اهمال^(١) ناتج عن عدم اتخاذ الاحتياطات قصد مواجهة أخطار البحر فالاعلان من لدن مصلحة الارصاد الجوية عن قيام العاصفة القوية والاعصار أو الزويعة مثلاً، تضي طابع التوقع، علي التصادم الذي قد يحدث بعد هذا الاعلان، إلا أنه اذا تم القيام بالاحتياطات اللازمة لمقاومة العاصفة المعلن عنها والتغلب عليها في نظرنا وبالرغم من ذلك حدث التصادم - تعين اعتباره تصادماً ناشئاً عن القوة القاهرة لاستحالة مقاومته^(٢).

كما أن اقتران خطأ أفراد الطاقم أو أي اهمال مع العاصفة القوية^(٣)، ينفي عن التصادم صفة عدم التوقع واستحالة الدفع والتغلب، كما اذا لم يتم مثلاً افراد الطاقم بربط السفينة ربطاً كافياً.

وعلي خلاف ذلك ذهبت العديد من الأحكام القضائية الي اعتبار التصادم ناتجاً عن القوة القاهرة^(١).

(٢) محكمة الاسئناف 26Montpellier ٢٦ يونيو ١٩٦٧ D.M.F ١٩٦٨ -

ص ٢٠٦

(١) أي اثناء قيام العاصفة والرياح القوية والاعصار فمن المعلوم أن الملاحة البحرية محفوفة بأخطار ومن ثم يتعين أن يكون العاملين والممارسين لها، لهم من الخبرة والشجاعة ما يقاوم مثل هذه الحالات، وذلك ببذل المجهود اللازم والضروري لمحاولة الخروج من الوضع أو المأزق الذي قد تكون عليه السفينة.

(٢) حيث قضت عدة قرارات في هذا الشأن برفض اعتبار التصادم الناجم عن الاعصار أو العاصفة فجائياً، اذا اقترن بأي خطأ عن الزبان علي العموم، راجع العميد ربيير

فقرة ٢٠٧٩

ثانياً : الضباب الكثيف : يترتب عن الضباب الكثيف أيضاً حدوث عدة تصادمات، إلا أن هذه المرة تحدث خارج الموانئ في أغلب الأحيان، وذلك اما في اعالي البحار أو اثناء الاقتراب للدخول للموانئ، فالضباب يشكل هو الآخر في بعض الأحيان سبباً يلجأ اليه المتصادمين للدعاء بأنه السبب في وقوع التصادم^(٢). إلا أن المحاكم في أغلب الحالات لا تستجيب اذا اكتشفت انه كان هناك افراطاً في السرعة أو أن أخطاء قد ارتكبت اثناء القيام أو عدم القيام بالمناورات وبالتالي عدم اتخاذ الاحتياطات الضرورية اثناء الضباب الكثيف^(٣).

(٣) تترتب التصادمات القهرية أو الفجائية احياناً نتيجة اعصار مفاجئ او قوة عاصفة، اذ توجد العديد من قرارات المحاكم التي تقضي بأن هذه الحوادث ناتجة عن تصادم فجائية.

- AIX 20 Mai 1927 dor sup 2.535 not M haller tribue con Marseille 12 Juin 1924 dor sup 2 2.598-trib com saint nazaire 13 Juill 1927 dorsupp 5.413 rib com alger-24 Juin 1931 dor sup= =9/457. Et 8 Fevrie 1932 dor sup 10.168 trib com seine 9 J anv 1933 dor sup 11-118.

(١) راجع تعليق وز: علي حكم لمحكمة الاستئناف بروان ٨ يونيو ١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٢ ص ٧٣٣ حيث جاء فيه ان الضباب كثيراً ما اعتبر سبباً في حدوث التصادم الفجائي، وأيضاً محكمة النقض الفرنسية ١٨ ديسمبر ١٩٠١ دور ٣٠٣-١-١٩٠٣، مارساي ٢٥ مايو ١٩٢٧ - ٢٢٩ - ١٩٢٧

Dor sup.

- Renne 11 Mai 1932 - 35. 1933 dor sup/cherbourg 19 Juill 1937 219-1937 dor sup.

مشار إليها في هذا التعليق

3Bordeaux 15.1896 Rev int droit mart XII. 237. Trib alger 6 dec 1933 dor aupp 12'Dunkirkue 26 dec 1933 dor sup 12.83.riprert.No.2080

ففي قضية عرضت علي المحكمة التجارية بروان Rouen حيث اصطدمت سفينة بقافلة وذلك في سين مارitim Sien Maritime اثناء ضباب، حيث لم تكن الرؤية جيدة، جاء في قضاء هذه المحكمة انه "لا يمكن ان يوصف بالحادث القهري التصادم الواقع بين سفينة وقافلة تسير في الاتجاه المعاكس Seine maritime، بالرغم من انه وقع اثناء الضباب الذي قد يعد سبباً للتملص من المسؤولية عن التصادم، واعتبار التصادم الذي يحصل اثناءه قهرياً"⁽¹⁾، فإن المحكمة لاحظت أن هناك عدة أخطاء من شأنها أن لا تعفي المتصادمين من المسؤولية :

- أ - عدم القيام بمناورة تهدف الي اجتناب التصادم (اتخاذ الاحتياطات الضرورية).
- ب- عدم استعمال الرادار بكيفية جيدة.
- ت- خرف قواعد التنظيم.

ومن خلال هذه الأخطاء التي شكلت مانعاً في عدم اعتبار الضباب سبباً للتملص من المسؤولية عن التصادم، حملت المحكمة المسؤولية بالتقسيم علي المتصادمين⁽²⁾.

(1) Dalloz repertoire de droit commercial 1972 No.17

(2) المحكمة التجارية بروان ١٠ مايو ١٩٦٣ D.M.F ١٩٦٣ ص ٢٧٩ وأيضاً مرسيليا ١٩٢٧/٣/٢٥ ملحق دور ٥ - ٢٢٩ ، وفي قضية عرضت علي محكمة الاستئناف ببواتيه الغرمة الثانية جاء فيه أنه "لا يعد التصادم الواقع ليلاً في يناير عند هبوب رياح معتدلة فجائياً لأن ركام الضباب لا يشكل فعلاً استثنائياً غير قابل للتوقع ولا يمكن أن يكون وجود هذا الضباب حالة فجائية أو حالة قوة قاهرة ما لم تدان السفينتين بأي خطأ وذلك لأي وجه من الوجوه، محكمة الاستئناف ببواتيه ١٥ اكتوبر ١٩٦٨ ، ١٩٦٩ - ١٥٠ وفي نفس السياق انظر.

وعلي خلاف ذلك قضت المحكمة التجارية بـCherbourg في قضية تتلخص وقائعها في أنه اصطدمت السفينة التجارية الفرنسية Fe'lix Henri بالسفينة البلجيكية Matiba اثناء ضباب كثيفاً بصفة خاصة كان مخيماً (الرؤية علي بعد ٥٠ متر) وأن كل سفينة سمعت أبواق الأخرى وبالرغم من ذلك وقع التصادم، وكان السبب الرئيسي في وقوعه هو الضباب وحده^(١).

ويكفي اذن حتي يعد الضباب الكثيف المؤثر في الرؤية سبباً في وقوع التصادم ويوصف الحادث بأنه ناجم عن القوة القاهرة ان لا يكون قد شارك الي جانب الضباب أي عنصر آخر^(٢) كعدم القيام بالمناورت لحظة الضرورة أو العكس أو خرق قواعد منع التصادم التي تتطلب ابداء اشارات معينة حالة الضباب^(٣) ومن ثم يعد عدم احترام هذه القواعد، أو عدم اتخاذ الاحتياطات الضرورية مانعاً لاعتبار الضباب حالة قوة القاهرة حتي ولو كان قد لعب دوراً في وقوع التصادم^(٤).

- Douai 7 Mars 1967 ibid 1968, 77-Rennes 21 Juin 1968,ibid, 1970.226 Dalloz, Repertoire de, droit commercial, 1972, No.17.

(١) عن لوكلير المرجع السابق ص ١١٠.

ومن خلال ذلك الحكم يتضح أن المحكمة بالرغم من أنها قد اعتبرت الضباب هو السبب الوحيد في التصادم مما يعني معه القول بأن التصادم يعد قهراً، إلا أنها قد سجلت خطأ كلا السفينتين.

(٢) وقد تم التصريح في كثير من الأحيان ان التصادم يعد فجائياً نتيجة الضباب، محكمة النقض ١٨ ديسمبر ١٩٠١، ٢٠٣ - ١ - ١٩٠٣،

- Dor sup 1935-35-1932-11 Mai Rouen.Marseille 25 Mars 1927-229-1927-Dor-Sup-cherbourg 19 JJuill 1937-29 1937 dor sup sup

(٣) راجع أيضاً Juge poitiers 15 oct 1968 ibid 1969 not lafage 4Trib comm 25 Mars 1927 t.sp 229

ثالثاً : هياج البحر : يعد التصادم الذي يحدث بسبب هياج البحر الغير المتوقع والذي لا يمكن تفاديه تصادماً قهرياً في بعض الحالات مادام أن كلا من رباني السفينتين قد اتخذ جميع الاحتياطات ساعة قيام حركة الأمواج القوية، وعدم ارتكابه أي اهمال أو خطأ، فلقد قضي في المغرب ان هيجان البحر بسبب رداءه الطقس، لا يشكل القوة القاهرة لأن هيجان البحر مما يمكن التغلب عليه، والحيلولة دون وقوع الأضرار الحاصلة بسببه^(١).

ويذهب القضاء الفرنسي الي خلاف ذلك حيث يعتبر التصادم الذي يحدث بسبب هياج البحر تصادماً قهرياً^(٢).

فقد صرحت محكمة الاستئناف بروان Rouen ان استحالة توقع المرء وقت قيام هيجان أمواج البحر، ومدى تأثيرها الشديد علي السفن الضخمة، وبالتالي عدم امكان مقاومتها من لدن المشتغلين في الميناء يعني ان التصادم ناتج عن قوة القاهرة^(٣).

(١) محكمة الاستئناف بالرباط قرار رقم ٥٥٤٨ بتاريخ ٦ يوليو ١٩٦٣ مجموعة قرارات المحكمة الاستئنافية في المغرب العدد ١٧١ ، ١٧٢ يوليو ديسمبر ١٩٦٣ - ص ٢٥٢ .

(٢) نقض فرنسي ١٨ ديسمبر ٢٩٠٢-٢-٤٥ ومجلس الدولة الفرنسي ١ مايو ١٩٠٣ سييري ١٩٠٥ ، ٣ - ١٤٣ مشار إليها في محمد كامل أمين ملش المرجع السابق ص ٦٦٦ هامش رقم ٢ .

(٣) ومما يلاحظ أنه لا يعد تصادماً بالمعنى الحقيقي حدوث الاصطدام بين التجهيزات الموجودة علي سطح الأرض - محكمة الاستئناف Rouen ١٢ مارس ١٩٤٩ D.M.F ١٩٤٩ - ٥١٠ مع تعليق للأستاذ asmot وفي نفس الاتجاه وقع اصطدام بين ناقلات المياه وزورق. المحكمة التجارية بالجزائر - فاتح يوليو ١٩٥٣ D.M.F

رابعاً : الظلام الحالك : ويشكل الظلام الحالك في بعض الأحيان سبباً لحدوث التصادم، بالرغم من أنه يعد من المسائل الطبيعية وخاصة في بعض الفصول السنوية، حيث يتعين علي السفن مواجهته، لذلك فقد اتجه القضاء علي عدم اعتبار التصادم الناجم عنه قهرياً^(١). بحيث رفضت محكمة الاستئناف ببواتيه Poitiers اعتبار الظلام سبباً للتملص من المسؤولية واعتبار الحادث نتج عن حالة القوة القاهرة، لأن عدم الرؤية في الحوض المائي الذي كان فيه العديد من السفن ناتجاً عن اهمال^(٢).

وكثيراً ما يحدث التصادم أثناء الظلام نتيجة عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة، فالمناطق التي يكثر فيها الظلام تعد معروفة لدي المشتغلين بالملاحة البحرية ومن ثم لا يمكن ان نعتبر التصادم الذي يقع فيها ناتجاً عن القوة القاهرة، لأن الظلام يكون متوقعاً كما انه يمكن تلافيه باستعمال الاشارات والانوار وغيرها الواردة في قواعد منع التصادم.

خامساً : الاخلال المفاجئ في آلات السفينة : وقد يعد ما يطرأ علي المنشأة العائمة من أعطاب، واخلال مفاجئ في الآلات لأسباب خارجة عن

١٩٥٣ - ٢٧٨ أيضاً الجزائر ٨ فبراير ١٩٣٢ - ١٦٨ دور ١٠ مشار اليه في لوكيير، المرجع السابق ص.

(١) راجع ريبير ص ٢٤ هامش رقم (٥) حيث يشير الي أحكام قضائية رفضت اعتبار الظلام العادي ليلاً سبباً لاعتبار التصادم قهرياً، راجع أيضاً Dalloz repertoire de droit commercial 19972 No.17.

(٢) محكمة الاستئناف ببواتيه Poitiers ٢٩ ديسمبر ١٩٧٣ D.M.F ١٩٧٣ ص ٧٢٥

ارادة السفينة حالة تضاف الي الحالات السابقة، والتي قد يستفيد منها مدعي القوة القاهرة باعفائه من المسؤولية، فقد قبلت المحكم الفرنسية ان يكون هذا الاخلال المفاجئ سبباً للاعفاء من المسؤولية وذلك في قضية تتلخص وقائعها في أن تصادماً حدث نتيجة انقطاع مفاجئ في أداة دفة السفينة، وقام المجهز باصلاحه قبل هذا الحادث في مصنع كفاء، وبعد فحصه من طرف خبير، أكد المجهز أن التصادم مفاجئ، وقد أخذت المحكمة حجته بعين الاعتبار^(١).

وعلي خلاف ذلك، في قضية عرضت علي القضاء الالماني حيث اصطدمت قاطرة بسفينة وادعت ان ذلك ناتج عن القوة القاهرة، لأن الميكانيكي لم يسمع، أمر صاحب السفينة الهادفة الي العمل علي التوقف، باعتبار ان الوسائل الميكانيكية لاصدار الأوامر اصابها عوار لم تتردد محكمة الدرجة الأولى في قبول هذه الوسيلة.

إلا أن المحكمة العليا الاتحادية Hansel atigue قضت بالغاء هذا الحكم^(٢).

(١) راجع هذا الحكم بتفصيل مع تعليق لوكثير المرجع السابق ص ٩٥
(٢) المحكمة العليا الاتحادية Hanse'atigue ٢٧ اكتوبر ١٩٢٧ دور ١٥ - ١١٢
مشار اليه في لوكثير المرجع السابق ص ١١١، وفي قضية عرضت علي المحكمة الاستئنافية بلاهاي قبلت فيها الاخلال في المعدات كسبب للاعفاء من المسؤولية وتتخلص وقائع هذه القضية فيما يلي "صادم قارب سفينة علي اثر انحراف الا انه تمسك بأن ذلك ناتج عن القوة القاهرة لأن الاغراق نتج اثر انقطاع فتيل الدفة التي تم اصلاحها قبل وقت قريب اذنت محكمة الاستئناف بتقديم الحجة الدالة علي أن المناورة الخاطئة ناجمة عن حالة الدفة السيئة، وأوضت أنه كي يقضي بخروجه من الدعوة لفائدة القوة القاهرة يجب عليه أن يثبت أن الدفة قد تم اصلاحها من طرف

وما يمكن ملاحظته علي هذه الأحكام السابقة ان قبول الاخذ بالاخلال المفاجئ في المعدات كسبب لاعتبار التصادم قهرياً قد يؤدي الي آثار سلبية منها ، تشجيع المجهز علي عدم القيام بفحص المعدات ومن ثم الاهمال في الاعتناء بالتجهيزات والالات^(١) ، نظراً إلي أنه في حالة وقوع أي اخلال في الوسائل الميكانيكية أثناء الابحار ، ووقوع اصطدام نتيجة هذا الاخلال ، سيتخذ المالك أو المجهز الاخلال ، المفاجئ في المعدات كسبب لاعتبار التصادم قهرياً ، لذلك يتعين وضع حد لهذه الادعاءات عن طريق رفض قبول الاخلال المفاجئ بالمعدات ، كقوة قاهرة ، وانما يجب ارجاعه الي الاهمال في صيانة المعدات ، وذلك حتي لا تتحمل السفينة ، عبء عواريات ، تسببت فيها سفينة أخرى ، ادعت الاخلال المفاجئ في المعدات وهذا قد يؤدي فعلاً الي اجتناب الظلم.

وفي حالات أخرى قد يعود التصادم الي ارتفاع في مياه بعض الموانئ فجأة فيؤثر علي السفن تأثيراً قوياً مما يؤدي الي حدوث التصادم ، ويتعين حتي يعد هذا الارتفاع في المياه قوة قاهرة أن يحدث في ظروف غير متوقعة وغير ممكن مقاومتها^(٢) ، ويعد أمر سلطات الدولة وكذلك الاجراءات الاحتياطية التي قد تتخذها لتفادي المساس بالمصلحة العامة كاطفاء المنائر في الموانئ واصدار الأوامر الي السفن التجارية

مؤسسة جديّة وقد اعترف خبير مختص بأن اصلاحها كان جيداً وان هذا الاصلاح جعل فتيّل الدفة أقوي من ذي قبل ، المحكمة الاستئنافية بلاهاي ١١ نوفمبر ١٩٣٨ دور ٤١ - ٢٢٠ وفي حالة مماثلة تقريباً حكم محكمة بروكسيل برفض القوة القاهرة ٨ مارس ١٩٣٠ دور ٢٣ - ١١١

(1) Chauveau (Paul) sur la bordage don't lacause rest inconnue abordage dauteut et abordage for truit D.M.F 1963 P.8.

(٢) راجع روبيير الفقرة ٢٢ .

بالملاحة دون أنوار أو السير في قوافل حتى لا تتعرض لاعتداء من طرف العدو قوة القاهرة لأن الملاحة نتيجة هذه الاجراءات والظروف قد تصبح أكثر صعوبة فتساعد ، بل وتتسبب في وقوع عدة تصادمات ، قد لا يساهم فيها أي خطأ من لدن أية سفينة لذلك تعد التصادمات الناتجة اثناء الحروب في بعض الأحيان أو بسببها قوة القاهرة لأن الحروب وقائع خارجية وغير متوقعة ولا يمكن مقاومتها^(١) ، وتطبيقاً لذلك جاء في أحد الأحكام أن الملاحة في قافلة وفي الظروف الخاصة التي تتم فيها والتي تزيد من صعوبة الملاحة تعتبر مفروضة علي السفن بأمر من السلطة البحرية^(٢).

وباستقراء التشريعات البحرية نجد أنها لم تتعرض للأسباب التي يعتد بها للدعاء بالقوة القاهرة، وإنما اكتفت بالنص علي وجود التصادم القهري بين حالات التصادم، وتركت للقضاء أمر تحديد أسباب التصادم القهري.

(١) راجع كمال محمد أبو سريع رعاية الناقل البحري باعفائه من المسؤولية، مجلة ادارة قضايا الحكومة العدد الثالث السنة ٢١ - ١٩٨١ ، راجع أيضاً حكم محكمة الاستئناف ببارس الذي يقضي بأن التصادم يعد نتيجة مباشرة ولازمة للظروف الاستثنائية التي تتم فيها الملاحة بسبب الاجراءات التي تفرضها السلطات المحاربة كسير السفن دون أنوار كافية - استئناف في ١٩ يناير ١٩٢١ R.I.D.M الجزء ٣٢ ص ٥٥٢ .

(٢) استئناف باريس ١٩ يناير ١٩٢١ R.I.D.M ج ٣٣ ص ٣٩ مشار اليه لدي الدكتور محمود سمير الشرفاوي مقاله حالة الحرب وأثرها علي التأمين البحري مجلة القانون والاقتصاد، القاهرة يونيو ١٩٦٩ العدد الثاني السنة التاسعة والثلاثون ص ٥١٧ ، راجع في هذا الصدد أيضاً ثروت علي عبد الرحيم رسالته المشار اليها سابقاً ص ٤٩٢

وكما سبق وأن أشرنا فإن القوة القاهرة في مفهوم القانون البحري لا يختلف عن مفهومة في القواعد العامة، لذلك فكل مالا يمكن توقعه أو دفعه مع اتخاذ جميع الاحتياطات الضرورية والتصرف علي أساس المعرفة والخبرة ودون اهمال قد يعد سبباً لاعتبار التصادم قهرياً، وذلك حتي لو حدث التصادم والسفن في حالة وقوف أو رسو في الموانئ، المادة الانية من اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ تقضي بأن احكام التصادم في حالة القوة القاهرة تنطبق حتي لو ولو كانت السفن أو واحدة منها راسية ساعة وقوع التصادم^(١)، وهو ما تأخذ به التشريعات^(٢) التي استقت أحكامها من المعاهدة، وما يبرر خضوع التصادم الذي يقع أثناء الوقوف أو الرسو لأحكام التصادم هو كثرة حوادث التصادم التي تقع أثناء المناورات التي تقوم بها السفن قصد الرسو أو المرور بجانب بعضها البعض وكل هذا يكون نتيجة عدم احترام

(١) نص المادة الثانية من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ تقضي بأنه "إذا حصل تصادم فجائياً أو كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو كان هناك شك في اسباب التصادم فتكون الخسائر علي عاتق من أصابته ويطبق هذا الحم أيضاً في حالة ما اذا كانت السفن أو احداها راسية وقت الحادث".

(٢) أنظر نص المادة الثانية من قانون ١٩٦٧/٧/٧ التي تقضي بأنه إذا كان التصادم فجائياً أو ناتجاً عن حالة القوة القاهرة.... دون أن يكون هناك مجال للتمييز بين الحالة التي تكون فيها السفن، أو احداها، راسية، وقت وقوع التصادم، راجع أيضاً Rodier.Pre'cis Dalloz, No. 439. راجع أيضاً الاستاذ بوظهرين عبد الله القانون البحري المغربي المرجع السابق ص ١٦٣، أنظر نص الفصل ٢٩٣ من قانون التجارة البحرية المغربي الذي يقضي بأنه "إذا كان التصادم فجائياً أو عائداً لقوة قاهرة أو ود شك بشأن اسبابه تحمل الاضرار الاشخاص الذين لحقتهم وتطبق القاعدة المذكورة سابقاً في حالة ما اذا كانت السفن أو واحدة منها راسية ساعة وقوع التصادم.

قواعد المرور وكذا القرارات التنظيمية للملاحة في الموانئ، أو نتيجة الإهمال الواضح في بعض الأحيان كعدم شد وربط السفن جيداً أو السرعة المفرطة أثناء الدخول الي الموانئ أو عدم ابداء الانوار الواجب استعمالها أثناء الوقوف أو الرسو أو غيرها من الأخطاء والتهاون وعدم اتخاذ الاحتياطات، لذلك لا يقنع القضاء بالموقف الذي قد يتخذه المدعي عليه بأن الحادث ناتج عن القوة القاهرة بل يفضل أن يلقي المدعي عليه الاضواء عن ظروف الحادث^(١).

فالمضرور من التصادم القهري يتحمل الضرر الناشئ عن القوة القاهرة ولا يكون له الرجوع علي أحد، ومن ثم فإن السفينة الصادمة ليست مسئولة عن التصادم في حالة حصوله نتيجة احداث خارجة عن نطاق توقعها وتحكمها ومقاومتها وانعدام صدور أي خطأ منها او اهمال او عدم اتخاذ احتياطات تقتضيها ظروف الحالة، وتقدير ما اذا كانت الخسارة الناتجة عن التصادم قد حدثت بسبب القوة القاهرة اعتبر منذ القدم من المسائل الموضوعية التي تخضع لتقدير قاضي الموضوع فقد يري

(١) راجع روديير الفقرة ٢٢ وكذلك انظر الدكتور ثروة علي عبد الرحيم الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري رسالة من جامعة القاهرة الناشر عالم الكتاب ١٩٦ ص ٢٤٤ ومن ثم عن حالة القوة القاهرة، وحتى نسلم بهذا الرأي يتعين أن تتوافر مميزات القوة القاهرة بمعنى - أن لا يمكن توقعه ولا التغلب عليه Ripert.et Boulanger trete de droit civil.tom.111 No.726 ويتعين في هذه الحالة ان لا ترجع السفينة المصدومة علي السفينة الصادمة ، ٧٢٦ حيث يتعين أن ترثع السفينة المصدومة دعواها ضد الغير الذي كان خطؤه هو السبب الأول في وقوع

Brdeaux, 5 Juillet. 1890.rev,int,droit maritime VI, 176.
Bruxelles, 24 dec, jur, dan vers 1968,320. Bruxelles 6 Mars 1930
ibid.1930.88

ان التصادم لم يقع بقوة قاهرة وانما حدث نتيجة خطأ المجهز أو الربان أو أحد افراد طاقم السفينة، ومن ثم لا تعفي من تحمل المسؤولية.

ولقد اعتبر الفقهاء ان اغلب التصادمات التي حدثت وقت ان كانت السفن تسير بالشراع نتجت عن القوة القاهرة، إلا أن هذا المفهوم الذي كان يجد ما يبرره في عهد كانت فيه مناورات السفن خاضعة للرياح وحركة المياه والأمواج، مما كان من الصعب معه التحكم في السفينة واتخاذ مناورات لمحاولة منع التصادم، وذلك خلافاً لما هو الأمر عليه في عصر الآلة وعصر العائمات الضخمة واستخدام الآلات الحديثة، مثل جهاز الرادار وغيره من الوسائل التي لعبت دوراً هاماً في التخفيض من حدة التصادمات وخاصة منها القهرية، حيث أصبح الاعلان عن الأحوال الجوية من لدن مصالح الارصاد الجوية وكذل تكون الملاحين تكويناً تقنياً وحسب التخصصات اضافة الي القواعد الموحدة عن طريق المعاهدات والخاصة بالسير في البحار وتواجد سفن الارشاد في كل الموانئ وعمليات القطر ووسائل الربط وغيرها من التجهيزات التي أصبحت جل الموانئ تتمتع بها كل ذلك ساهم ويساهم الي حد ما في التخفيض نسبياً من حوادث التصادم وخاصة منها القهرية، بالرغم من أن هناك اسباباً أخرى يتعين علي الدول التي تهتم بالملاحة البحرية التصدي لها مثل الاهمال في عدم صيانة معدات السفينة أو التهور والاهمال في عدم وضع حراسة كافية اضاءة الي عدم قدرة بعض الموانئ لاستيعاب السفن التي تتقاطر عليها وخاصة في السنوات الاخيرة حيث ازدهر النقل البحري وكذا المبادلات التجارية التي أصبحت تتم عن طريق البحر باعتباره الوسيلة الناجحة لتحقيق الهدف التجاري للدولة.

Abordage Douteux

التصادم المشتبه في سببه ومن خلال تسميته هو الذي لا يمكن نسبته الي أي سبب معين، فيمقتضي القواعد العامة انه اذا قام شك حول السبب الذي نتج عنه الضرر يتعين علي المضرور أن يرفع هذا الشك ويزيله باقامه الدليل علي خطأ من يقاضيه فاذا عجز عن هذا الاثبات فلا محل للمسئولية^(١)

فاذا كان التصادم القهري يتم نسبته الي القوة القاهرة والتصادم الخطئى (النتاج عن خطأ أحد الربابين أو عن خطأ مشترك) يتم نسبته الي الخطأ، فإن التصادم المشتبه في سببه يعجز القضاء عن معرفة سببه، بالرغم من بذله قصاري جهده حتي يصل الي رأي يقنعه، من خلال استماعه التي تصريحات الأطراف وكذا الشهود المتواجدين علي ظهر كل سفينة، والاطلاع علي تقارير الريان ودفاتير السفن والتقارير المنجزة من لدن الخبراء الذين عادة ما يستعين بهم قصد الوصول الي الحقيقة، إلا أن هذه التصريحات وكذا التقارير المنجزة تكون متناقضة تماماً مع تصريحات وتقارير افراد طاقم السفينة الأخرى^(٢)،

(١) الاستاذ الدكتور علي حسن يونس القانون البحري (السفينة) طبعة ١٩٦١ المرجع

السابق ص ٣٣٧ - الهامش

(٢) البحث في المسئوليات في حالة التصادم صعب لعدم وجود شهود محايدين، ولاشك أن الرائية ملزمون لمسك دفاتير ويجب أن يحرزوا تقريراً حول التصادم لكنهم يختلفون في بياناتهم، كل ريان يجد مساندة طاقمه وقائد سفينته، وأقوالهم متعارضة تماماً لأقوال الطاقم الآخر، وتشكل كل عائمة كتلة كما هو الأمر تقريباً عند=

حيث يصبح الفعل الذي تسبب في التصادم مستحيل الاثبات من لدن
المجهز المتضرر من التصادم.

وأمام صعوبة التوصل الي العيب الذي أدى الي وقوع التصادم
يضطر عادة القضاء التصريح بأن هناك شكاً في أسباب التصادم في
حالة عدم امكانية اثبات مرتكب الخطأ ولا القوة القاهرة^(١)، وان
كان صدور هذا النوع من الاحكام لا نجدها الا نادراً في أحكام
القضاء، وتمثل نسبة ضئيلة بالمقارنة مع حالات التصادم الأخرى^(٢).

وتذهب غالبية التشريعات البحرية وأحكام المعاهدة المتعلقة
بالتصادم الي عدم التمييز في الحكم بين التصادم المشتبه في سببه،
والتصادم الناتج عن قوة قاهرة هو حكم لا يختلف عن القواعد العامة.

وهكذا يقضي الفصل ١/٢٩٣ من قانون التجارة البحرية علي أنه
"اذا كان التصادم فجائياً أو عائداً لقوة قاهرة أو وجد شك بشأن أسبابه
تحمل الأضرار الاشخاص الذين لحقتهم" ويتفق هذا النص مع ما جاء في
المادة الثانية من أحكام معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠

=العائلات التي تتبني قضية أحد أفرادها في نزاع حول الارث، لوكلير المرجع
السابق ص

(١) راجع Ripert droit maritime kautrieme edition – tom III Paris 1953
No. 2081 – Dauai 21 Dec 1885 rev int droit maritime II – 515 –
rouen 2 Juin 1886. ibid II.285. le havre 6 Janv 1931 dor sup
9.126-ripert precid dalloz no. 490 – repertoire de droit com
1972.No.18

(٢) حيث استنتج من دراسة تمت حول هذا الموضوع ان التصادمات القهريّة والمشتبه في
سببها تمثل نسبة ٣,٦ في المائة من مجموع ١٩٩ حالة التصادم.

وقد كان القانون البحري الفرنسي لسنة ١٨٠٧ يميز بين التصادم القهري والمشتبه في سببه، فبينما كانت تتحمل كل سفينة الأضرار التي أصابتها في حالة التصادم القهري فإنه في حالة التصادم المشتبه في سببه تتحمل كل سفينة نصف مجموع الضرر إذا كان التصادم قد حصل بين سفينتين، أو يتم تقسيم مجموع الضرر الي نسب متساوية إذا كان قد حصل بين سفن عدة أو متعددة^(١).

وبمقتضى القانون ١٩١٥ الغيت تلك القاعدة الغير العادلة^(٢) وأصبح حكم التصادم المشتبه في سببه كحكم التصادم القهري وهو ما أكده أيضاً القانون الجديد ١٩٦٧/٧/٧ في المادة الثانية^٣ والتي لا تختلف عن حكم المادة الثانية من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠.

وقد كان القانون البحري الفرنسي لسنة ١٨٠٧ يميز بين التصادم القهري والمشتبه في سببه، فبينما كانت تتحمل كل سفينة الاضرار التي اصابتها في حالة التصادم القهري، فإنه في حالة التصادم المشتبه في سببه تتحمل كل سفينة نصف مجموع الضرر اذا كان التصادم قد

(١) راجع العميد ريبير المرجع السابق ص٢٦ وكذلك انظر روديير المرجع السابق ص٣٨٣ .

- Anvers 2 Mai 1889 Jur. D'anvers 1889-1.310 ripert precid dalloz no.490

(٢) راجع Danjon traite'de droit maritime 2 edition tom 4 1928 no. 1343

(٣) يقضي نص المادة الثانية من القانون ٥٤٥ - ١٩٦٧/٧/٧ بما يلي
- Si l'abordage est fortuitu, s'il est du a un cas de force majeure, ou sil y a doute sur les causes de l'accident, les dommage sont supports par ceut qui les ont eprouves, sans distinjuer, lecas....

حصل بين سفينتين، أو يتم تقسيم مجموع الضرر الي نسب متساوية اذا كان قد حصل بين سفن عدة أو متعددة^(١).

وبمقتضى القانون ١٩١٥ الغيب تلك القاعدة الغير العادلة^(٢) وأصبح حكم التصادم المشتبه في سببه كحكم التصادم القهري وهو ما أكده أيضاً القانون الجديد ١٩٦٧/٧/٧ في المادة الثانية^(٣) والتي لا تختلف عن حكم المادة الثانية من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ .

وعلي خلاف ذلك بقي التشريع البحري المصري محتفظاً بنص المادة ٢٤٢ التي تشمل علي حكم غريب، اذ تقضي الفقرة الثالثة من هذه المادة بأنه "اذا حصل التصادم بتقصير أحد القابودانين أو اشتبه في الاسباب الموجبه له فيجبر الضرر بمصاريف تشترك فيها السفينتان وتقسم عليهما بنسبة كل واحدة منهما" ويستخلص من النص أن المشرع المصري افترض ان التصادم الذي ييقه سببه مجهولاً قد حصل بخطأ الريانين معاً مما دفعه الي التسوية في الحكم بينه وبين التصادم الناشئ عن الخطأ المشترك، وقرر للحالتين حكماً واحداً هو جبر الضرر

(١) راجع ال..... ريبير المرجع السابق ص٢٦ وكذلك انظر روديير المرجع السابق ص٣٨٣.

- Anvers 2 Mai 1889 Jur. D'anvers 1889-1.319 ripert précis daloz no.490

(٢) راجع Danjon traite'de droit maritime 2 edition tom 4 1928 No.1343

(٣) يقضي نص المادة الثانية من القانون ١٩٦٧/٧/٧-٥٤٥ بما يلي
- Si L'abordage est fortuity, s'il Est du a un cas de force majeure, ou sil y doute sur les causes de l'accident, les dommage sont supports par ceut qui les ont eprouves, sans distinjeur, Lecas ...

بمصاريف تشترك فيها السفينتان وتقسم عليهما بنسبة قيمة كل واحدة منهما^(١)

انتقد الفقه المصري بالاجماع هذا الاتجاه باعتباره لا يتفق والقواعد العامة التي تقضي أن يلحق التصادم المشتبه في سببه كما هو الحال في الاتفاقية الدولية لسنة ١٩١٠ بحالة التصادم الناتج عن القوة القاهرة، فيقع عبء الضرر علي من اصابه، هذا بالاضافة الي أن هذا الحكم الذي أخذ به التشريع البحري المصري يؤدي الي عدم تحقيق العدالة، مما يجب معه التعجيل بوضع نصوص أكثر عدالة، علي أن لا تختلف عن أحكام معاهدة بروكسيل وكذا عن القواعد العامة وذلك مساهمة في تحقيق التوحيد الدولي لقواعد القانون البحري

وفي الاجتهاد القضائي غالباً ما يقضي بأن التصادم يعد مشتبهاً في سببه متي وجد أن تصريحات الريان متناقضة وأن الخطأ من الصعب وإن لم يكن من المستحيل اثباته^(٢).

(١) انظر الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ٣٣٧ - ٣٣٨ الفقرة ٨٢٠ وراجع أيضاً الاستاذ الدكتور مصطفى الجمال دروس في القانون البحري طبع بالاسكندرية سنة ١٩٦٨ (الناشر المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر في الاسكندرية) ص ١٨٢ الاستاذ الدكتور محمود سمير الشراوي القانون البحري الليبي طبع بالأسكندرية سنة ١٩٧٠ (الناشر المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر بالاسكندرية) ص ٥٣٣ فقرة ٤٧١ انظر الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض القانون البحري طبع بالقاهرة سنة ١٩٥٨ ، الناشر دال النهضة ص ٥٤٣ .

(٢) انظر استئناف مختلط ٢٢ مايو ١٩٤٦ ب ٥٨ - ١٩٤ ، وقد حكم أن التصادم عد مشتبهاً في سببه إذا كانت أقوال البحارة متعارضة ولا يمكن الترجيح بينها بشهادة الشهود كما أن الوقائع المادية غير قاطعة، انظر استئناف بروكسيل ١١ ديسمبر =

وتطبيقاً لذلك قضي بأنه عندما تكون تصريحات رباني السفينتان المتورطتين في تصادم متعارضاً شكلياً، فإن الظروف الحقيقية للتصادم تكون غير ممكنة الاثبات ولذا يتعين علي السفينة الطالبة اصلاح الضرر اللاحق بها أن تثبت خطأ ربان السفينة الصادمة وفي حالة ما إذا لم يثبت ذلك سيقضي برفض طلبها^(١).

وفي حالات أخري تقضي المحاكم باعتبار التصادم مشتبهاً في سببه اذا كانت آراء الخبراء وتقاريرهم متناقضة، كما أن ادعاء الطرف الآخر بخطأ السفينة المدعي عليها الغير الثابت يجعل القضاء يميل الي الشك، ففي قضية ادعت فيها احدي السفن أنها اندفعت الي الساحل وامتلات بالمياه من جراء تموج تسببت فيه احدي ناقلات البريد، إلا أن هذه الأخيرة احتجت بأن السفينة بدأت تتحرف نحو الساحل قبل أن تصل بالقرب منها، قضت المحكمة انه بالرغم من ان التموج الواقع بسبب مرور ناقلة ضخمة جعل السفينة البخارية تتحرف مما تسبب في جنوحها رغم أن ذلك ممكناً فإنه من الضروري اثبات مسئولية الناقلة

= ١٩٣٥ ١٥٣ دور ٢٤ وكذلك كوين هاجن ٢٥ يناير ١٩٣٣ دور ٣٤ - ٢٣٩ ،
عن جمال الدين عوض، القانون البحري طبعة ١٩٧٢ دار النهضة العربية ص ٤٥٣ ،
هامش (١).

(١) محكمة الاستئناف ببوردو ٢٥ يناير ١٩٧٣ D.M.F ١٩٧٣ ص ٥٥٢ ، حيث جاء فيه أنه عندما تكون الشهادات غير دقيقة ومعطيات التصادم بأنه وقع أثناء الضباب الكثيف غير ثابتة يعد التصادم مشتبهاً في سببه، وانظر أيضاً روديير ص ٣٣ ،
المرجع

- Chauveau (Paul) sur la bordage don't la cause rest inconnue
abordage dauteut et abordage fortuity D.M.F 1963 P.8

بوضوح لادانتها والتي جانب الآراء المتناقضة والصادرة عن الخبراء البحريين لا يسوغ للمحكمة الا ان تقضي ببراءة الناقله لفائدة الشك^(١).

وفي حالات أخرى حيث تكون آراء أفراد الطاقم وكذا المعاينات هي الأخرى متناقضة ولا يمكن تغليب احداها عن الأخرى بأدلة مادية تحسم الوضع، يتعين آنذاك ترك كل طرف يتحمل الأضرار اللاحقة به واعتبار التصادم مشتبهاً في سببه^(٢).

وقد تتعدم في حالات أخرى المعطيات التي تساعد علي الوصول الي الخطأ ومن ثم مرتكبه، لذلك نجد محكمة الاستئناف بروان Rouen قد أصدرت قراراً عن صواب حين ألغت حكم المحكمة التجارية بروان Rouen جاء فيه انه حين ما نكون امام مجرد احتمالات، فلا يسوغ توزيع مسئولية التصادم علي عاتق الأطراف بنسب

(١) المحكمة التجارية لكوين هاجن دور ٣٩ - ٢٤٠ مشار اليه في لوكلير ص ١١٣ المرجع السابق.

(٢) المحكمة التجارية في Fecamp ٦ ديسمبر ١٩٦٧ D.M.F ١٩٦٨ ص ٧٥٣ ، مضمون قرار هذه المحكمة انه في حالة اصطدام بين سفينتين أثناء ممارسة الصيد ينبغي تطبيق الفصل ٤٠٧ من القانون التجاري في التصادم المشتبه في سببه وترك كل طرف يتحمل الأضرار الخاصة به، حين يوجد تناقض تام بين الأطراف دون أن تكون هناك شهادة تفصل بينهما.

راجع أيضاً استئناف بروكسيل ١١ ديسمبر ١٩٣٥ - دور ٢٤ - ١٥٢ مشار اليه في جمال الدين عوض ٤٥٣ وراجع أيضاً لوكلير المرجع السابق ص ١١٣

معينة ، ذلك أن انعدام معطيات أكيدة تتيح استخلاص الخطأ المرتكب من لدن احدي المنشأتين يعني ان التصادم يعد مشتبهاً في سببه^(١) .

ولقد اتجه بعض الفقه الي اعتبار أن التصادم يعد مشتبهاً في سببه اذا كان مؤكداً انه يرجع الي خطأ ، ولكن لا يعرف مرتكب هذا الخطأ ، وهو ما يعرف بحالة عدم التمكن من اثبات الخطأ^(٢) .

وعلي خلاف ذلك ذهب رأي آخر الي القول بأنه يعتبر التصادم مشتبته في سببه اذا لم يكن ممكناً نسبته الي خطأ أو الي حادث قهري ، أي عندما ينصب الشك علي سبب التصادم ذاته ، وانه لا يعتبر كذلك اذا كان أكيداً أنه يرجع الي الخطأ^(٣) .

(١) محكمة الاستئناف بروان (الغرفة الثانية) ٨ يونيو ١٩٦٢ ، ١٩٦٢ D.M.F ، ص٧٣٣ السابق الاشارة اليه .

راجع أيضاً تعليق مهم علي هذا الحكم من طرف .

- Pierre boulay-avocat.
- Rouen I fever 1921 autrain Paris 13 Juillet 1923 dor sup 1923.298 marseille 1 Juin 1927.dor sup 1927.685Saint nazaire 30 Juill 1924 dor sup 1924.741 rennes 8 fevrie 1926 dor sup 1926.212.

(٢) راجع دانجون فقرة ١٣٤٢ حيث يقول ان بعض المؤلفين استناداً الي فقرة جاء بها Emerigion ان التصادم يكون مشتبهاً في سببه ويترتب عنه تقسيم الاضرار بين السفن حين ينتج بالتأكيد عن خطأ واحد، ويستحيل اثبات من من الزران المرتكب للخطأ .

(٣) محكمة النقض في ٣٠ يوليو ١٨٧٥ - ١٨٧٥ - ٤١٧ - ١ - ١٨٧٥ تقرير Masse وأيضاً محكمة النقض في ٥ ابريل ١٨٨٢ - ١٨٨٢ - ٢٧٧ - ١ - ١٨٨٢ مشار اليهما في روديير المرجع السابق ص٣٣ .

- Montpellier II oct 1935.Dor sup 1939.159

وقد ساير القضاء هذا الاتجاه الأخير، حيث أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرار لها بأن التصادم يعد مشتبهاً في سببه عند عدم اثبات الخطأ أو الحالة الفجائية^(١).

وأخيراً فإن التصادم المشتبه في سببه يعد حالة من الحالات التي تعجز وسائل الاثبات عن الوصول الي حقيقته، وفي كثير من الأحيان يرجع السبب الي الظروف التي تحيط بالحادث من جهة وتعارض آراء الأطراف التي يحاول كل جانب منها القاء عبء المسؤولية علي عاتق الآخر، ثم انه حتي ولو استبعدت تصريحات الأطراف في بعض الأحيان وتم تعيين خبراء من لدن القضاء لتقصي الحقائق أو تكليف لجنة للمعاينة، فإنها تعجز هي الأخرى أحياناً علي الاثبات بأدلة حقيقية تقنع القاضي لإصدار حكم مبني علي أدلة يطمئن إليها، ولعل هذه الأسباب هي التي دفعت محرري وواضعي أحكام معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ وكذلك أحكام التشريعات، الي نص بأن هناك شك في أسباب التصادم حالة عدم امكانية اثبات مرتكب الخطأ، ومن ثم يتحمل كل طرف الأضرار اللاحقة.

(١) استئناف مختلط ٢٢ مايو ١٩٤٦ ب ١٥٠ - ١٩٤ مشار اليه لدي الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض المرجع السابق ص ٤٥٣ مشار اليه سابقاً.