

الفصل التاسع
الدعوي امدنية الناجمة
عن التصادم البحري

obeikandi.com

الدعوى المدنية الناجمة عن التصادم البحري

نود قبل أن نتعرض لموضوع دعوى المسؤولية المدنية أثر التصادم أن نشير إلى أن اطرف الدعوى المدنية هم بطبيعة الحال المدعي في دعوى المسؤولية الناتجة عن التصادم، وهو الشخص الذي أصابه الضرر المطالب بتعويضه، فغير المضرور ليس له الحق في التعويض^(١).

فالمضرور وحده أو نائبه أو خلفه يثبه له هذا الحق ويثبت الحق لكل مضرور، حينما يحصل أن يكون الضرر الناتج عن التصادم قد أصاب عدة أشخاص فلكل من هؤلاء حق مستقل عن الآخر بالمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحقه^(٢) عن طريق رفع دعاوي منفردة، المجهز الشاحن، المسافر، أفراد الطاقم، الريان كل واحد من هؤلاء وكل من لحقه الضرر يقوم برفع الدعوى لحسابه^(٣).

ويجوز للريان باعتباره ممثلاً للمجهز أن يدخل في الدعوى لحساب المجهز من جهة كما قد يقوم مقام الشاحنين والمسافرين في حالة الاستعجال من جهة ثانية^(٤).

(١) راجع الأستاذ الدكتور عبد الرزاق السنهوري الوسيط ص ٩١٦ وانظر أيضاً روديير الفقرة ٧٣.

(٢) راجع الأستاذ الدكتور الكزيري المرجع السابق ص ٤٢١ وإذا كان المضرور ناقص الأهلية أو فاقدها فيتعين أن تقام الدعوى من قبل نائبه الشرعي أي من قبل الوصي أو الوي أو المقدم حسب الأحوال.

(3) Rennes 17 dec 1907 rev int droit mar XX III/795. Bruxelles 6/11/1907. Rev XX III 881.

(٤) راجع نص الفصل ٨ من القانون الفرنسي رقم ٨ الصادر في يناير ١٩٦٩ والمتعلق بالتجهيز، ويقضي القانون البلجيكي أيضاً الصادر في ١٢ أغسطس = ١٩٩١ في

ويقوم الريان في كثير من الأحيان برفع الدعوي كوكيل عن
المجهز وللغير أن يقاضيه بهذا الوصف، وهو ما أكده القضاء في مصر
بأن للريان أن يمثل المجهز في التقاضي فيما يخص السفينة وتسييرها،
كما تعد الاعلانات الموجهة الي الريان أو منه في هذا الخصوص
اعلانات صحيحة^(١).

وفي حالة وفاة المضرور ينتقل حفه في المطالبة بالتعويض الي ورثته
طبقاً للقواعد العامة.

والمدعي عليه في دعوي التصادم هو مجهز السفينة الصادمة غالباً
والمسئول في ذات الوقت مدنياً عن أخطاء الريان، ويجوز أن يمثله الريان
امام القضاء^(٢) وفقاً للقواعد العامة وباعتباره وكيلاً عنه^(٣)، وقد استقر

الفصل ٢٤٥ أن للريان الحق مع رفع الدعوي في مقام جميع المعنيين بالأمراض
الحمولة. راجع أيضاً ريبير فقرة ٢٠٩٩ وأنظر أيضاً دانجون Danjon المرجع
السابق فقرة ١٣٥٦، راجع أيضاً الدكتور علي البارودي مبادئ القانون البحري فقرة
٢٣٦، وراجع أيضاً الأستاذ.

Boudahrain droit maritime marocain p.164

(١) المنصورة التجارية المختلطة ٢٤ يونيه ١٩٢٤ جازيت المحاكم المختلطة عدد ١٦
ص ٢٤٩ مشار اليه في الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض المرجع السابق
ص ٧٢ هامش ١

(٢) راجع ريبير الفقر ٢٠٩٩.

(٣) راجع الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض القانون البحري دار النهضة العربية
١٩٧٢ ص ٧٤

القضاء علي أن الريان يمثل المجهز قضاء في كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة بإسمه، ودون حاجة الي ذكر اسم المجهز^(١).

وعلي خلاف ذلك ذهب القضاء الي أنه حيث يتعلق الأمر بالمسئولية عن التصادم حين يكون المجهزون حاضرون في المناقشة يتعين أن يخرج الريان من الدعوي كطرف^(٢)، وفي جميع الحالات فإن المدعي عليه هو الشخص المسئول عن الضرر اللاحق بالمضور نتيجة التصادم^(٣)، وإذا حدث ان توفي المدعي عليه فإن الالتزام بالتعويض عن الضرر ينتقل الي تركته^(٤) ويمكن أن ترفع دعوي المسئولية الشخصية ضد ضابط الحراسة المسئول عن مناورة خاطئة أو ضد القائد الذي كان يقود بتوجيه السفينة وقت وقوع الاصطدام.

وبعد تحديدنا لأطراف الدعوي الناتجة عن التصادم، فإن أول سؤال يتبادر الي الذهن هو أمام أية محكمة يجب اقامة هذه الدعوي المدنية، ومن ثم من المحكمة المختصة بالنظر في هذه الدعوي فالبحر تجوبه سفن متعددة ومختلفة الجنسيات، مما يستدعي البحث عن المحكمة المختصة، والقانون الواجب التطبيق، وبالتالي مدة التقادم التي

(١) راجع الأستاذ الدكتور أحمد حسني النقل الدولي البحري للبضائع والحوادث البحري

المرجع السابق ص ١٩٨

(٢) محكمة الاستئناف بروان ٢٣ فبراير ١٩٦٨ D.M.F ١٩٦٩ ص ٨٥

(٣) والمسئول عن الأضرار التي تترتب نتيجة التصادم هو المالك للسفينة أو المجهز للسفينة ويمكن فقط أن يتابع الريان عن المسئولية الشخصية فيما يتجاوز مسئولية المجهز القانونية، انظر لوكليمر المرجع السابق ص ١٧٦ الهامش ٣٢.

(٤) راجع نص المادة ١٠٥ من ق.ل.ع. المغربي حيث يقضي بأنه "في الجرم وشبهه الجرم تكون التركة ملزمة بنفس التزامات المورثه.

تضع لها دعوي التصادم ولذلك يتعين تقسم هذا الفصل الي ثلاثة مباحث ، أحدهما نتاول فيه الاختصاص المدني في مادة التصادم البحري ، والثاني نتاول فيه القانون الواجب التطبيق علي دعوي التصادم والثالث نخصه لتقادم دعوي التصادم البحري.

الاختصاص المدني في مادة التصادم البحري

عادة ما يلجأ المضرور من التصادم البحري الي المحاكم للمطالبة بتعويضه عن الاضرار اللاحقة به ، إلا أن هذا لا يعني اللجوء الي أية محكمة كيف ما كانت ، بل ينبغي أن تكون هذه المحكمة مختصة طبقاً لقواعد الاختصاص المدني في مادة التصادم البحري ، ونظراً لاختلاف تنظيم التشريعات لقواعد الاختصاص ، مما يترتب عنه الكثير من الصعوبات قامت اللجنة الدولية البحرية ببروكسيل بمجهود لتوحيد قواعد الاختصاص ، المدني في مادة التصادم وانتهت الي توقيع معاهدة بروكسيل في ١٠ ماي ١٩٥٢ ، والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مادة التصادم البحري^(١) وسنعالج هذا الموضوع من خلال تقسيمه الي فرعين ، أحدهما نخصه لقواعد الاختصاص المدني وفقاً لبعض التشريعات ، والثاني للاختصاص المدني وفقاً لمعاهدة بروكسيل ١٠ ماي ١٩٥٢ .

(١) وقد وافق مجلس الحكومة المغربية علي هذه الاتفاقية بتاريخ ٤ سبتمبر ١٩٨٥ ، كما اصبحت نافذة في مصر ابتداءً من ٢٤ فبراير ١٩٥٦ طبقاً لقرار وزير الخارجية المنشور في الوقائع المصرية عدد ٦٢ ، في ٨ نوفمبر ١٩٥٥ ص ٦ .

قواعد الاختصاص المدني وفقاً لبعض التشريعات

موضوع الاختصاص المدني في مادة التصادم البحري يتطلب البحث عن المحكمة التي تتمتع بسلطة الفصل في النزاع ذلك أن المشرع لم ينشئ جهة قضائية واحدة تعرض عليها جميع النزاعات، بل أنشأ جهات مختلفة وذلك أخذاً بعين الاعتبار أما مكان المحكمة التي تختص وفقاً لتقسيم دوائر المحاكم بالفصل في النزاع، وأما موضوع الدعوي التي تتحدد بنا، عليه نوع المحكمة التي ستختص بالقضية.

وسنتناول هذا الفرع في مطلبين أحدهما للاختصاص المحلي والآخر للاختصاص النوعي.

الاختصاص المحلي

يهدف الاختصاص المحلي الي توزيع العمل بين المحاكم علي أساس جغرافي أو مكاني وذلك بمعنى أن تختص كل محكمة بقضايا منطقة معينة تسمى بدائرة المحكمة^(١)، ولتحقيق هذا التوزيع يعتمد المشرع علي قواعد أساسية من بينها اقامة المدعي دعواه أمام محكمة المدعي عليه، أو محل اقامته، وذلك بناءً علي القاعدة التقليدية التي تقر أن المدعي يسعي وراء المدعي عليه^(٢)، وهذه القاعدة هي الواجبة

(١) راجع أستاذنا الدكتور عبد الباسط جميعي مبادئ المرافعات في قانون المرافعات الجديد، دار الفكر العربي ١٩٨٠ ص ٦٦ وما بعدها.

(٢) راجع نص الفصل ٥٩ من قانون المسطرة المدنية الفرنسية وكذا نص المادة ٤٩ من قانون المرافعات المصري الفصل ٢٧ من قانون المسطرة المدني المغربي.

Cass 9 Mars 1863 D63. I. 176. – Cass 3 Aout 1892 R ev int Droit maritime VII.16.

أنظر أيضاً ريبير فقرة ٢١١٠

التطبيق، حيث لا يتضمن القانون البحري قواعد الاختصاص الخاصة بتعيين المحكمة التي تبت في الدعاوي البحرية، وفي مادة التصادم يترتب علي تطبيق هذه القاعدة العامة في رأي بعض الفقه عدة عيوب منها اقامة المدعي لدعواه أمام محكمة موطن المدعي عليه، أن تكون هذه المحكمة في الغالب بعيدة عن مكان وقوع حادث التصادم بل وقد تكون جاهلة تماماً للمسائل البحرية وأمورها^(١).

وقد يترتب عن بعد مكان الحادث عدم امكانية وقوف القضاء أو الخبراء علي معاينة ذلك المكان، كل هذا وغيره من السلبيات التي قد تترتب عن الأخذ بقاعدة محكمة موطن المدعي عليه دفع بالاجتهاد القضائي الي محاولات هامة لتوسيع قواعد الاختصاص القضائي في مادة التصادم منها اختصاص المحكمة القريبة لمكان وقوع التصادم^(٢)، المحكمة التي وقع في دائرتها الاحتجاج^(٣)، محكمة مكان اللجوء^(٤) أو مكان وصول السفينة المصدومة^(٥).

(١) راجع ريبير رقم ٢١١٠

(2) Rouen 24 NOV 1840 D 41-2-110SS 41-2-80-AIX 7 Juin 864 REC. Haure. 1871-2-95 Marseille 22 Juin 1868 J.I.162. AIX 7 Juin 1869 ibid 1870 .I. 262-Marseille 15 Juillet 1870.870.I.242

مشار اليه في ريبير فقرة ٢١١٠ هامش ١ ص ٦٣

(3) Rouen 28 Juillet – 875-D-77-2-. 237- Le Havre 30 Oct 1877-1-290

مشار اليه في ريبير هامش ٢ ص ٦٣

(٤) انظر هامش ٣ ص ٦٣ ريبير، وانظر كذلك روديير المرجع السابق فقرة ٧٧ وكذلك

دانجون المرجع السابق ص ٦٣ ، ٦٤ فقرة ١٣٦١

(٥) راجع ريبير فقرة ٢١١٠ هامش ٤ من ص ٦٣ أو محكمة وصول السفينة الصادمة.

إلا أن هذه المحاولات القضائية لم تجد ما يبررها من الناحية القانونية، لذلك كان من الضروري الدفع بعجلة التشريع الي اصدار قواعد خاصة للاختصاص في مادة التصادم العيوب التي تترتب عن تطبيق القواعد العامة في اختصاص وكذا وضع حد للاجتهادات القضائية التي قد تمس صالح المعنيين بالأمر^(١)، وفعلاً صدر قانون يتم المادة ٤٠٧ من القانون التجاري الفرنسي بتاريخ ١٤ نوفمبر ١٨٩٧ أضاف بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص القضائي في دعوي التصادم البحري ولا خلاف بينها وبين ما ورد في القانون رقم ٦٥ - يناير ١٩٦٧ الذي أصبح بموجبه للمدعي الحق في اقامة دعواه أمام احدي المحاكم التالية^(٢) :

- ١- المحكمة التي تقع في دائرة موطن المدعي عليه.
- ٢- المحكمة التي يقع في دائرتها الميناء الفرنسي الذي لجأت اليه احدي السفن المتصادمة.
- ٣- المحكمة التي تدخل في دائرة اختصاصها المياه الاقليمية الفرنسية التي وقع فيها التصادم.
- ٤- محكمة الميناء الذي تم فيه حجز احدي السفينتين المتصادمة.

(١) انظر أيضاً ريبير رقم ٢١١٠ مشار اليهما

- Rouen 24 Nov 1840 (S/41.2.80.)
- Caen 1 Oct 1848 (S.49.2.37.D.49.2.8.), AIX 23 Mai 1868 (S.69.2.215.D.69.2.86.)
- Rennes 28 Juillet 1875 (D 77, 2.237 Rouen 17 Dec 1878 (S,79,2, 237) Rouen 17 dec 1878 (S, 79,2.III.D.79.2.248).
- Rouen 4 Mai 1880 (D,81,2,121) – Trib comm du havre 6 Mars 1894 (R,I,D,R,N,X,1895,P,241)

- عن دانجون المرجع السابق هامش ١ من ص ٦٤ فقرة ١٣٦١

(٢) راجع رودبير المرجع السابق الفقرة ٧٧.

أولاً : المحكمة التي تقع في دائرة موطن المدعي عليه :

يعد هذا الاختصاص محض تطبيق للقواعد العامة، فللمدعي الحق في اقامة دعواه ابتداءً أمام محكمة موطن المدعي عليه، وفي حالة انعدام المواطن، فإنه ينبغي أن يعود الاختصاص الي محكمة محل اقامة المدعي عليه.

وحيث يتعدد المدعي عليهم يسوغ للمدعي أن يقيم دعوي ضدهم في موطن أو محل اقامة أحدهم^(١)، أما إذا كان المدعي عليه شركة أقيمت الدعوي ضدها أمام المحكمة الكائنة في مركزها الرئيسي^(٢)، وحيث يكون لهذه الشركة فروع فإنه يجوز رفع الدعوي الي المحكمة التي يقع في دائرتها فرع هذه الشركة، متي كان يرتبط الفعل المنشئ للالتزام مباشرة بعمليات الفرع^(٣)، إلا أنه وفقاً للتشريع البحري الفرنسي لا فائدة لقول باختصاص المحكمة التي يقع في دائرتها فرع فيما يخص بعمليات الفرع، لأن ميناء اللجوء صرح بمقتضي المرسوم رقم ٦٥ في ١٩ يناير ١٩٦٨، وكذا الميناء الفرنسي الذي يقع فيه التصادم^(٤).

(١) راجع ريبير فقرة ٢١١١

(2) Trib comm du caen 21 Mars 1956 D.M.F. 1956.363

(٣) راجع نص المادة ٥ الفقرة ٢ من القانون الفرنسي رقم ٦٧٩ في ١٩ يونيو ١٩٦٩ المتعلق بالتجهيز، وأيضاً أنظر

- Civ cass 22 Juin 1920 S.1922.1.272

- Civ cass 10 Mars 1927 Qaz pal 1927.1143.autrain XII 632-1896.

(٤) ويرى رودبير في هذا المجال أنه لا يجوز رفع الدعوي إلا حيث يتعلق الأمر بعمليات هذا الفرع، ذلك أن القانون الفرنسي صرح باختصاص محكمة ميناء = اللجوء بمقتضي المرسوم رقم ٦٥ في ١٩ يناير ١٩٦٨، وكذا اختصاص محكمة

ثانياً : محكمة ميناء اللجوء :-

يرجع تاريخ هذا الاختصاص في فرنسا الي سنة ١٩٦٧^(١)، ويعني ميناء اللجوء المكان الذي يتوفر علي التجهيزات اللازمة لاستقبال السفن، والذي عادة ما تلجأ اليه احدي السفن بعد وقوع التصادم مباشرة^(٢)، وبطبيعة الحال ينبغي أن يكون اقرب المواني الي المكان الذي وقع فيه التصادم، وهو ما تمت الاشارة اليه في الاشغال التوجيهية لقانون ١٤ نوفمبر ١٨٩٧^(٣)، إلا أن بعض الفقه الفرنسي لاحظ بأن هذا لا يمنع من منح الاختصاص الي محكمة ميناء توقف السفينة، حتي ولو لم يكن هذا التوقف اجباري لأن الربان يجب أن يودع تقريره في هذا الميناء، ويضيف أنه إذا أخذنا بالزامية لجوء السفينتين المتصادمتين، فإن الاختصاص سيعود إلي أول سفينة تصل الي هذا الميناء قبل الأخرى، وذلك يعني أن الاختصاص يعود الي مدي سرعة سير السفينة بدلاً من قرب مكان وقوع الحادث^(٤).

وفي نفس السياق اتجه رأي الي القول بأن مفهوم اللجوء الي أحد المواني الفرنسية يتعين أن يكون اضطرارياً، أما اذا تابعت السفينة سيرها بعد وقوع التصادم، كأن شيئاً لم يحدث، وذلك حتي تصل فعلاً الي ميناء الوصول، حيث تكون انتهت رحلتها، فلا يعد هذا الميناء

الميناء الذي يقع فيه الاصطدام، وبالتالي فلا مجال لتطبيق نظرية المحطات الرئيسية، رودبير المرجع السابق رقم ٧٧.

(١) راجع رودبير المرجع السابق فقرة ٧٨

(2) Rouen 25 Janvier 1969 D.M.F 1969-304

(٣) راجع ريبير رقم ٢١١١

(٤) راجع ريبير فقرة ٢/٢١١٠

الأخير بميناء اللجوء^(١) ، وفي جميع الحالات يتعين حتى يمنح الحق لمن لجأ الي احدي الموانئ الفرنسية، برفع دعوي التصادم أمام محكمة الميناء أن يكون ميناء اللجوء، هو أقرب الموانئ الي المكان الي وقع في التصادم، ومن ثم إذا كان هذا الميناء القريب لمكان الحادث هو نفس ميناء الوصول الي احدي السفن، فإنه يحدد اختصاص محكمة هذا الميناء^(٢).

ثالثاً : محكمة مكان الاصطدام :

وهي المحكمة التي يدخل ي دائرة اختصاصها المياه الإقليمية الفرنسية، التي وقع فيها التصادم^(٣)، إذ يحق للمدعي في هذا التصادم وقع فعلاً في حدود المياه الخاصة للمحاكم الفرنسية، سواء أكان الحادث وقع في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية، إذ يقضي الفصل ٥٩ الفقرة الأخيرة من قانون المرافعات (المسطرة) المدنية الفرنسية بالسماح بإقامة دعاوي المسؤولية التقصيرية أمام المحكمة التي وقع في دائرتها الفعل الضار^(٤).

ان اختصاص محكمة مكان وقوع حادث التصادم تمليه الظروف الواقعية اضافة الي أنه يسمح لضحية التصادم بالحصول علي حقه في

(١) راجع رودبير الفقرة ٧٨، وأيضاً

- Trib comm Boulogne sur Mer 10 December 1925 dor sup 14.425.

(2)Trib comm fe'camps 3, Fevrie 1908 autrain XXIV – 625 ripert No. 2110.

(٣) وذلك حيث يقع التصادم في حدود المياه الخاضعة للمحاكم الفرنسية.

(٤) راجع ريبير المرجع السابق ص ٦٤ فقرة ٢١١١ هامش ٣

الميناء القريب لوقوع التصادم فهو يسهل عملية التحقيق في الحادث، وعملية المعاينة حيث تكون السفن المتصادمة قريبة من المحكمة التي تنظر القضية وعلي العكس من ذلك هناك بعض السليبات، حيث لا تكون دائماً محكمة ميناء الاصطدام محكمة مختصة في القضايا البحرية، وبالتالي قد يكون القضاة المحال عليهم النزاع جاهلين للقانون البحري، كما أن تعيين المحكمة المختصة يكون صعباً، ذلك أن البحر الاقليمي غير مقسم إلي دوائر، حتي نتعزف عن المحكمة التي تنتمي إليها هذه الدائرة أو تلك^(١).

رابعاً : محكمة الميناء الذي حجزت فيه احدي السفينتين المتصادمتين :-

وهذا الاختصاص حديث العهد في فرنسا، فهو يرجع الي سنة ١٩٦٨، وبمقتضاه يمنح الحق برفع دعوي التصادم أمام المحكمة التي أحال عليها المتضرر اجراءات الحجز، وعادة ما تكون هي المحكمة القريبة لمكان الحادث، أو علي الأقل هي محكمة ميناء اللجوء أو الوصول، حيث يحاول المدعي أن يطالب بإجراء الحجز علي السفينة التي اصطدمت بسفينته في المكان الذي تصل أو تلجأ اليه.

وإذا تحقق الحجز تمتع المدعي بحق رفع الدعوي أمام محكمة ميناء الحجز، وهو ما يتفق ومكا جاء في الفقرة الثانية من المادة الأولى

(١)راجع ريبير المرجع السابق فقرة ٢١١١

في معاهدة بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض قواعد الاختصاص المدني في مادة التصادم البحري^(١).

وفي التشريع البحري المغربي وبناءً على الفصل ٢٩٩ من قانون التجارة البحرية المغربي، فإنه في حالة التصادم يجوز للمدعي أن يرفع دعواه حسب اختياره أما أمام محكمة مواطن المدعي عليه، أما أمام محكمة ميناء قيد السفينة، وبطبيعة الحال فإن المشرع لم يخرج من القواعد العامة في هذا النص، ومن ثم يعود الاختصاص الي محكمة محل اقامة المدعي عليه أو موطنه المختار اذا لم يكن للمدعي عليه موطن وإذا تعدد المدعي عليهم، رفع المدعي دعواه امام احدي محاكم موطن أحدهم واذا تعلق الأمر بملكية شركة لسفينة، رفعت الدعوي أمام مركزها الرئيسي^(٢).

ومن حق المدعي أن يرفع دعواه امام محكمة ميناء تسجيل سفينة المدعي عليه.

ويلاحظ أنه قد يكون ميناء قيد السفينة هو موطن المدعي عليه في نفس الوقت، مما يستعدي تدخل المشرع لوضع قواعد خاصة للاختصاص في مادة التصادم كنظيره الفرنسي، حتي يتمتع المدعي فعلاً بالاختيار بين أكثر من جهة قضائية ..

(١) راجع الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية بروكسيل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مادة التصادم البحري.

(٢) راجع النصوص المتعلقة بالاختصاص المحلي (العدد من ٢٧ الي ٣٠) من قانون المسطرة المدنية المغربي.

ووفقاً للفقرة الثانية من الفصل ٢٩٩ فإن محكمة أول ميناء مغربي تصل الي احدي السفينتين المتصادمتين بعد وقوع التصادم تكون مختصة لإجراء جميع التدابير المؤقتة أو المستعجلة كإجراء خبرة أو الاستماع الي الشهود بطلب من أسرع الطرفين مبادرة، ويرجع الاختصاص للقيام بهذه الاجراءات في حالة وقوع التصادم داخل المياه الاقليمية لمحكمة الدائرة التي وقع فيها التصادم^(١).

ويلاحظ أن اختصاص محكمة ميناء وصول احدي السفينتين المتصادمتين لاجراء التدابير المؤقتة والمستعجلة لا يمنع من منح الحق للمدعي في دفع دعواه ان شاء أمام هذه المحكمة متي كان من التدابير التي أقامها أمام هذه المحكمة، طلب اجراء الحجز علي السفينة المصدومة وهو ما أخذ به المشرع الفرنسي، كما رأينا وما يتفق ونصوص معاهدة بروكسيل الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني في مادة التصادم البحري^(٢)، وأيضاً فإنه لا يكفي فقط منح القيام بالاجراءات المؤقتة أو المستعجلة فقط، حيث يقع التصادم داخل المياه الاقليمية لمحكمة الادارة التي وقع فيها التصادم، بل ينبغي أن تكون مختصة أيضاً بالنظر في موضوع دعوي التصادم، إذ يقضي الفصل ٢٨ من قانون المرافعات (المسطرة) المدنية الفقرة الخامسة علي أن دعاوي التعويض تقام

(١) يقضي الفصل ٢٩٩ من قانون التجارة البحرية المغربية بأنه "في حالة التصادم يجوز للمدعي أن يقدم الدعوي حسب اختياره أما الي محكمة المدعي عليه أو الي محكمة ميناء قيد السفينة".

(٢) انظر المادة الثالثة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني في مادة التصادم في ١٠ مايو ١٩٥٢ انظر أيضاً الفصل (٥٤) من القانون الهولندي.

أمام محكمة المحل الذي وقع فيه الفعل المتسبب في الضرر^(١)، وهو ما تأخذ به أغلبية التشريعات، وما تقضي به المادة الأولى من المعاهدة الخاصة للاختصاص المدني لقواعد التصادم البحري^(٢). ولا مانع أيضاً من اقامة الدعوي أمام محكمة مكان وقوع التصادم حتي ولو كانت السفينتين المتصادمتين أجنبيتين، ذلك أن المحكمة المغربية هي التي يسري نفوذها علي مكان وقوع التصادم الي ترتب أثر خرق القواعد التنظيمية لمنع التصادم الذي تسري علي المياه الاقليمية المغربية، ومن ثم يكون من حقها النظر في النزاع اذا طلب منها ذلك^(٣).

وفي التشريع البحري المصري لم يرد نص خاص في الاختصاص القضائي في مادة التصادم البحري مما يعني الرجوع الي القواعد العامة (قانون المرافعات)^(٤)، وينعقد الاختصاص بنظر دعوي التصادم للمحكمة التي يقع بدائرتها موطن المدعي عليه طبقاً للمادة (٤٩) من قانون المرافعات) وحيث ينعدم موطن للمدعي عليه يكون الاختصاص لمحكمة محل اقامته، ويرى بعض الفقه أن المدعي عليه غالباً ما يكون

(١) يقضي الفصل ٢٨ من قانون المسطرة المدنية المغربي الفقرة الخامسة بالاختصاص "في دعاوي التعويض أمام محكمة المحل الذي وقع فيه الفعل المسبب للضرر أو أمام محكمة موطن المدعي عليه بختيار المدعي".

(٢) راجع الفقرة الثانية من المادة الأولى من نصوص المعاهدة الخاصة بتوحيد قواعد التصادم البحري ١٠ مايو ١٩٥٢، وانظر أيضاً رودبير المرجع السابق الفقرة ٧٨.

(٣) انظر

Ripert No. 2110 -2-CF-Trib comm fe'camp 3 Fevrie 1908 autrain XX IV

(٤) راجع نص المادة (٤٩) مرافعات) وراجع الأستاذ الدكتور عبد الباسط جميعي مبادئ المرافعات من قانون المرافعات الجديد ١٩٨٠ ص ٦٧

محترفاً، فيعتبر المكان الذي يباشر فيه حرفته موطناً بالنسبة لإدارة الأعمال المتعلقة بهذه التجارة^(١)، وحيث يكون المدعي عليه شركة، فإن للمدعي وفقاً للقواعد العامة أن يرفع دعوي التصادم الي المحكمة التي يقع في دائرتها مركز ادارة الشركة (المادة ٥٢ مرافعات)^(٢) واذا تعدد المدعي عليهم واختلف مواطنهم فإنه يجوز رفع الدعوي أمام المحكمة التي يقع فيها موطن أي واحد منهم (راجع نص المادة ٤٦ مرافعات).

ويذهب بعض الفقه المصري الي القول وبحق أن قصر الاختصاص علي محكمة المدعي عليه لا يخلو من عيوب، لا سيما إذا كانت هذه المحكمة بعيدة عن محل التصادم، مما يجعل أمر القيام بالمعاينة مثلاً أو الكشف عن ظروف الحادث من لدن الخبراء أو المختصين أمراً متعذراً أو صعباً في حالات أخرى^(٣).

وفي حالة وقوع التصادم في المياه الاقليمية أو الداخلية المصرية، فإن الاختصاص يعود لا محالة الي المحاكم المصرية، وذلك بصرف النظر عن جنسية المنشأتين المتصادمتين^(٤)، وهو ما يتفق ونص المادة ٢١

(١) راجع الاستاذ الدكتور علي البارودي مبادئ القانون البحري ص ٢٧٨، راجع نص المادة ٤١ مدني مصري مشار اليهما لدي الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض ٤٧٤٨ فقرة ٨٢٠ المرجع السابق.

(٢) راجع المادة (٥٢ مرافعات) وراجع نص المادة ٥٣ الفقرة الثانية من قانون المرافعات المصري.

(٣) راجع الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه أصول القانون البحري ١٩٥٢ ص ٨١٤، الفقرة ٨٥١.

(١) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس أصول القانون البحري (الاستغلال البحري) ص ١٤٧.

من القانون المدني المصري، والتي تقضي باخضاع الالتزامات غير التعاقدية للقانون السائد في محل وقوع الفعل المنشئ للالتزام^(١)، وحيث يقع التصادم في أعالي البحار ويعني احدي السفن المصرية، مما يقضي برفع الدعوي ضد مجهز السفينة المصرية فإن المحاكم المصرية تختص بالنظر في الدعوي.

وتختص المحاكم المصرية حيث تلجأ احدي السفن المتصادمة الي ميناء مصري بالاجراءات الوقتية والتحفظية^(٢)، ولا نري مانعاً في التصدي التصدي للنظر في الدعوي اذا طلب المدعي ذلك بارادته وخاصة حيث يكون قد تم الحجز عليها في احدي الموانئ المصرية، وحيث يقع التصادم في أعالي البحار أو في المياه الاقليمية لدولة أجنبية، فلا تختص المحاكم المصرية بالنظر في الدعاوي المرفوعة علي أجنبي إلا إذا حصل اتفاق بين الطرفين^(٣).

راجع نص المادة الثالثة الفقرة الثانية من قانون المرافعات، وأيضاً انظر استئناف مختلط ٢٩ مارس ١٩٢٢ ب ٣٤ - ٢٤٢ ، ١٠ ابريل ١٩٠٢ ب ١٤ - ٢٤٢ ، ٢٩ مايو ١٩٠١ ب ١٣ - ٣٣٤ - مارس ١٨٩٧ ب ٩ - ١٧٣ مشار اليهما في الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ص ٨١٢ هامش رقم ٢.

(٢) انظر الاستاذ الدكتور هشام علي صادق تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التصديرية المترتبة عن التصادم البحري والحوادث التي تقع علي ظهر السفن الاسكندرية ١٩٧٢ ص ١٨٠.

(٣) راجع الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ص ٨١٢ فقرة ٨٤٦ انظر المنصورة التجارية المختلطة ٤ ابريل ١٩١٨ جازيت ٨ - ٢٦٩ ، وانظر ايضاً اكس Aix ١١ يونيو ١٩٤٦ - D.M.F. - ١٩٥٠ - ١٩٥ .

(١) راجع الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه اصول القانون البحري ص ٨١٢ فقرة ٨٤٩

وخلصة القول أنه اذا كان القانون البحري الفرنسي قد اهتم بوضع قواعد الاختصاص القضائي في مادة التصادم البحري سواء بمقتضى قانون ١٤ نوفمبر ١٨٩٧، الذي حل اليوم محله قانون رقم ٦٥ - ١٩ يناير ١٩٦٧ والذي اضاق قاعدة اختصاص محكمة ميناء الحجز المستوحاة من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩٥٢، والمتعلقة بقواعد الاختصاص المدني في مادة التصادم، فإن الحال ليس كذلك في كثير من التشريعات البحرية، فبعض التشريعات تكتفي بإحالة الموضوع علي القواعد العامة^(١)، بينما تمنح بعض التشريعات الاختصاص الي محكمة ميناء اللجوء، وكذا المحكمة التي وقع في دائرتها التصادم^(٢)، بالاضافة الي محكمة موطن المدعي عليه ومحكمة ميناء التسجيل.

الاختصاص النوعي

فبعد ثبوت الاختصاص القضائي لأحدي المحاكم محلياً حسب قواعد الاختصاص يثور سؤال حول نوع المحكمة التي ستتولي النظر في دعوي التصادم، وبمعني أدق يتعين البحث عن الاختصاص النوعي أهي المحاكم المدنية أو التجارية الادارية وأمام غياب نص خاص سواء في التشريع الفرنسي او المغربي أو المصري، يتعين الرجوع الي القواعد العامة او الاختصاص النوعي، وذلك حسب الانظمة القضائية الجاري بها العمل.

(٢) كما هو الحال في مصر.

(٣) الفصل ٢٩٥ القانون التونسي، الفصل ٦٧٥ القانون البرتغالي، الفصل ٥٤٣ من قانون هولندا، بالاضافة الي ذلك يضيف القانون الهولندي وحده الي ذلك المحكمة التي تم الحجز في دائرتها (الفصل ٥٤٣).

ففي مصر يعود الاختصاص للنظر في دعاوي التصادم الي
الدائرة التجارية باعتبار أن مجهز السفينة هو الحادث الذي يتسبب
فيه في اضرار اثناء مزاولته لعمله التجاري^(١).

وتختص الدائرة التجارية أيضاً بالدعاوي التي يرفعها البضائع
المتهاكة أو التالفة ضد السفينة التي لم ، ... تتولي شحن تلك البضائع
عندما تكون هذه السفينة تجارية.

وعلي خلاف ذلك لا تختص الدائرة التجارية في الحالة يكون
المدعي غير تاجر، كأن يكون قد أصيب بجروح ... وفاة اثر هذا
التصادم، أو كان مالكاً لسفينة صيد أو نزهة يحق للمدعي
الاختيار بين رفع الدعوي أمام المحكمة المدنية أو التجارية^(٢)، متي كان
المدعي عليه تاجراً حيث يكون هو الآخر غير تاجر فإن الاختصاص يعود
آنذاك دون شك إلي المحكمة المدنية^(٣).

وفي فرنسا يتم توزيع الاختصاص بين المحاكم المدنية والتجارية
فيما يخص دعوي التصادم البحري لاصلاح الضرر^(٤)، حيث تختص

(١) الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه المرجع السابق فقرة ٨٥٠، الاستاذ الدكتور احمد

حسني النقل الدولي البحري للبضائع والحوادث البحري ص ١٩٨

(٢) راجع الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه الوجيز في القانون البحري ص ٣٢٨

(٣) راجع الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه نفس المرجع فقره ٨٥٠ ، وأيضاً راجع

الوجيز في القانون البحري ص ٣٧٨ لنفس المؤلف.

(١) في بريطانيا تتولي المحكمة العليا للقضاء في البت في دعاوي التصادم، وفي اسبانيا

تطرح علي المحاكم البحرية قضية البت في المسؤولية، بينما تتولي المحاكم المدنية

البت في التعويض، راجع ريبيرر فقرة ٢١٠٧ مشار إليها .

Trib supre'me de Madrid 13 decembre 1890 clunet 1892, 275

المحكمة التجارية بدعاوي التصادم التي تقع بين مجهزي السفن التجارية والدعاوي المقامة من طرف ملاك البضائع الضائعة أو الفاسدة علي مجهزي السفينة التي لم تشحن عليها هذه البضائع اذا كانت هذه السفينة تجارية.

وترفع الدعاوي الناشئة عن التصادم بين سفن الصيد أو بينها وبين غيرها التجارية الي المحاكم التجارية وبصفة عامة يقبل اختصاص المحاكم التجارية بالنسبة للجنح وشبه الجنح المرتكبة من طرف التجار وأعاونهم أثناء ممارستهم للتجارة^(١).

ويخرج عن اختصاص المحاكم التجارية في فرنسا :

التصادمات التي تسببت فيها سفن النزهة^٢ والتي يعود الاختصاص بها الي المحاكم المدنية.

دعاوي اصلاح الاضرار الجسدية أو تعويض الاضرار اللاحقة بالمتضررين نتيجة ضياع امتعتهم أو فسادها ، والتي يتعين أن تقام أمام المحكمة المدنية اذا كانوا غير للمطالبة بالتعويض^(٣). إلا أن هذا لا

(٢) راجع

Ripet droit comm.2 ed.1951 no.294, Lyon caent etrenault in 779 at 80 vl no. 1035 des jardins v.no.1116.

(3) Lyon caent et Renault vl no. 1038 et ripert 3 no. 2108 = cof caen 25 Fev 1963 D.M.F 1963 , 348 not jambu merlin 2/12/1965 . D.M.F. 1966 – 139 not rodier.

(١) في فرنسا وبموجب المرسوم رقم ١٢٨٤ الصادر في ٢٢ ديسمبر ١٩٥٨ تختص المحكمة الابتدائية بالنظر في دعوي اصلاح بخصوص الاتلاف والحوار اللاحق بالبضائع والامتعة نهائياً الي قيمة ٥٢٠٠ف، وقابلاً للإستئناف اذا ارتفعت القيمة عن ذلك (راجع الفصل ٦ من نفس القانون) وتختص المحاكم الابتدائية في الدعوي

يمنع من رفع دعواهم أمام المحكمة التجارية ان شاؤا ، إذا كان المجهز تاجراً وفي المغرب وطبقاً للظهير المتعلق بالتنظيم القضائي للمحاكم^(١) ، فإنه يعود الاختصاص الي المحاكم الابتدائية بالنظر في جميع الدعاوي سواء أكانت مدنية أو تجارية أو إدارية ، وذلك علي خلاف ما هو الأمر عليه في التشريعين المصري والفرنسي ، حيث تتواجد محاكم تختص بالنظر في القضايا التجارية ، واخري في القضايا المدنية الي جانب المحاكم الادارية ، حيث تكون الدولة طرفاً في الدعوي ، مما يكون معه دراسة نوع المحكمة التي يعود اليها البت في الدعوي الناتجة عن المسؤولية المدنية المترتبة عن التصادم البحري ، أمراً لا فائدة منه في النظام القضائي المغربي^(٢) ، أن المحكمة الابتدائية هي المختصة بالنظر في قضايا في المرحلة الأولى وذلك ابتدائياً وانتهائياً الي ٣٠٠٠ درهم وابتدائياً فقط مع حفظ حق الاستئناف في الطلبات التي تتجاوز هذا المبلغ.^(٣)

الهادفة الي اصلاح الضرر الناشئة عن التصادم الي حدود قيمة ٥٢٠٠ف، وقابلة للاستئناف اذا لم يتجاوز الطلب ٥٠٠٠ف، تختص المحاكم الكبرى اذا تجاوز الطلب ٥٠٠٠ف، وفي نفس الدعاوي السابقة ذكرها - راجع Rodier فقرى ٧٥

(٢) راجع ظهير بمثابة قانون رقم ٣٣٨-٧٤-١ الصادر بتاريخ ١٥ يوليو ١٩٧٤ والمنشور بالجريدة الرسمية ٣٢٢٠ بتاريخ ١٧ ليوليو ١٩٧٤ ص ٢٠٢٧.

(٣) يقضي الفصل ١٨ من قانون المسطرة المدنية المغربي علي أنه تختص المحاكم الابتدائية مع مراعاة الاختصاصات الخاصة المخولة الي حكام الجماعات = والمقاطعات بالنظر في جميع القضايا المدنية وقضايا الأحوال الشخصية والميراث والتجارية والإدارية والاجتماعية ابتدائياً وانتهائياً وابتدائياً مع حفظ حق الاستئناف.

(١) راجع الفصل ١٩ من قانون المسطرة المدنية.

الاختصاص المدني وفقاً لمعاهدة ١٠ مايو ١٩٥٢

نظراً للمشاكل التي تترتب عن تحديد الاختصاص القضائي حالة وقوع التصادم البحري بين سفن تحمل أعلام دول مختلفة سارعت الدول الي ابرام معادة بروكسيل بتاريخ ١٠ مايو والمتعلقة بتوحيد الاختصاص المدني في الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري^(١).

وتسري أحكام هذه الاتفاقية^(٢) علي جميع ذوي الشأن عندما تكون السفن التي تشملها الدعوي تابعة جميعها للدول المتعاقدة، وهذا يعني أن الشاحنين والمسافرين والمجهزين وكل من تضرر من التصادم يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، هذا ويتعين ان يكون احد اطراف التصادم أجنبياً، اما اذا كان الاطراف في التصادم من نفس الدولة، فلا تطبق أحكام المعاهدة وانما ينطبق القانون الوطني^(٣).

(٢) الاستاذ الدكتور علي حسن يونس أصول القانون البحري (الاستغلال البحري) ص١٤٨ الفقرة ١٤٥ انضم الي هذه المعاهدة أزيد من ٣٠ دولة، ولم تصادق عليها الولايات المتحدة الأمريكية، والاتحاد السوفيتي، والكثير من دول اوروبا وافريقيا واسيا، انظر رودبير الفقرة ٩٧، وأيضاً راجع ريبير المرجع السابق ص ٦٦ فقرة ٢١١٢ ، الاستاذ الدكتور مصطفى كامل طه الوجيز في القانون البحري ص٣٢٧.

(٣) راجع نص المادة الثامنة من الاتفاقية، الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ١٢١٨، الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه القانون البحري طبعة ١٩٨٠ ص ٣٧٧.

(١) راجع ظهير بمثابة قانون رقم ٣٣٨-٧٤-١ الصادر بتاريخ ١٥ يوليو ١٩٧٤ والمنشور بالجريدة الرسمية ٣٢٢٠ بتاريخ ١٧ يوليو ١٩٧٤ ص ٢٠٢٧.

وطبقاً للفقرة الأولى من نص المادة الثامنة فإنه ينبغي علي كل دولة موقعة علي الاتفاقية ان لا تطبق احكام هذه الاتفاقية علي ذوي الشأن الذين ينتمون لدول غير موقعة إلا علي شرط المعاملة بالمثل، كما لا تسري احكام هذه الاتفاقية علي الدعاوي الناشئة عن عقد النقل أو أي عقد آخر.

وإنما تختص فقط بما يتعلق بدعاوي المسؤولية التقصيرية الناشئة عن التصادم البحري^(١)، وبالدعاوي التي ترمي الي تعويض الاضرار التي احدثتها سفينة لأخري، أو احدثتها السفينة بأشياء أو أشخاص فوق ظهرها، وكان ذلك ناشئاً اثر قيام سفينة بحركة أو اغفالها القيام بحركة أو لعدم مراعاتها اللوائح^(٢)..

المحاكم المختصة وفقاً لأحكام المعاهدة : بناء علي المادة الأولى الفقرة الأولى من المعاهدة الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني للمدعي أن يقيم دعواه وذلك حسب اختياره أمام إحدي المحاكم التالية^(٣) :

١- أمام محكمة محل اقامة المدعي عليه المعتاد، أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها احد مراكز استغلاله، ويعود الاختصاص أيضاً الي المحكمة التي يتولي في دائرتها الاستغلال البحري ويمارس

(٢) راجع المادة ٦ من نفس الاتفاقية

(٣) وتعني بذلك المعاهدة القواعد الدولية لمنع التصادم، وكذا القواعد التنظيمية المحلية،

راجع نص المادة الرابعة من المعاهدة.

(١) راجع ريبير الفقرة ٥/٢١١٢

فيها نشاطه^(١)، وحيث يكون المدعي عليه شركة ، فإمام المحكمة التي يقع فيها مركز ادارة الشركة.

٢- أمام محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز علي السفينة المدعي عليها أو علي سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعي عليه ، في حالة ما إذا كان الحجز مأذوناً به أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه ، والذي قدم فيه المدعي كفالة أو أي ضمان آخر^(٢).

٣- محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ أو المرافئ أو في المياة الداخلية (الفقرة الثالثة من المادة الأولى من المعاهدة)، وهي قاعدة مسلم بها في معظم التشريعات^(٣).

وسعيّاً وراء تحديد اختيار المدعي نهائياً لإحدي المحاكم فقط، ورد في الفقرة الأخيرة من نص المادة الأولى، أن المدعي لا يجوز له اقامة دعوي جديدة تستند علي نفس الوقائع ضد المدعي عليه، أمام محكمة أخرى دون أن يتخلي عن الدعوي الأولى.

(٢) راجع رودبيرر الفقرة ٩٨ ، الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض فقرة ٨٢٠، راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس أصول القانون البحري ص ١٤٩ ، الاستاذ الدكتور علي الباروي ، المرجع السابق ص ٢٧٨.

(٣) راجع نص المادة الثالثة من معاهدة بروكسيل الخاصة بالحجز التحفظي، راجع رودبيرر الفقرة ٩٩ .

(١) تقضي الفقرة الثالثة من المادة الأولى من المعاهدة الخاصة بالاختصاص المدني في مادة التصادم "تقام الدعوي أمام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم، اذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ والمرافئ أو في المياة الداخلية".

ولا تتعارض نصوص المعاهدة مع ما قد يتفق عليها الأطراف اثناء التصادم من استبعاد نصوص المعاهدة والاتفاق بعرض القضية عن محكمة معينة أو عرضها علي تحكيم^١.

ويجوز للمدعي عليه رفع الدعوي أمام نفس المحكمة التي سبق ان رفع أمامها المدعي الدعوي الأصلية ، وذلك فيما قد يترتب عن نفس التصادم من دعاوي فرعية (الفقرة الأولى من المادة الثالثة).

القانون الواجب التطبيق علي دعوي التصادم

بعد حدوث التصادم ورفع المعني بالأمر الدعوي قصد المطالبة بتعويض الأضرار اللاحقة به ، وتحديد المحكمة المختصة للنظر في الدعوي ، قد تثار مسألة القانون الواجب التطبيق ، مما يستعدي البحث ابتداءً عن المكان الذي وقع فيه التصادم ، وما إذا كان في المياه الخاضعة لسيادة دولة ما (أي وقع في المياه الاقليمية) أم ان التصادم وقع في أعالي البحار أي في مكان لا يخضع لأية سيادة ، مما يثير قضية البحث عن المعايير الواجب الأخذ بها حتي يتسني الوصول إلي القاعدة التي يتعين اعمالها ، وخاصة اذا كان التصادم يتعلق بسفن حاملة لأعلام مختلفة.

هذا وينبغي أن نقسم هذا المبحث الي فرعين ، الأول سنتناول فيه التصادم الواقع في المياه الاقليمية ، ونتعرض في الفرع الثاني للتصادم الواقع في أعالي البحار.

(٢) راجع الاستاذ الدكتور جمال الدين عوض المرجع السابق ص ٤٧٢ الهامش ٢ وأيضاً انظر نص المادة الثالثة من المعاهدة.

القانون الواجب التطبيق علي التصادم الواقع في المياه الاقليمية

طبقاً للقواعد العامة في تنازع القوانين، فإن التصادم الذي يقع في المياه الداخلية أو الاقليمية يخضع لقانون الدولة التي وقع التصادم في مياهها الاقليمية الداخلية بما فيه بطبيعة الحال ما يقع في الموانئ والمرافئ التابعة للدولة وهو الاتجاه الذي ساد لدي الفقه والقضاء في تطبيق القانون المحلي^(١) في شأن كافة المسائل المتعلقة بالمسئولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري الواقع في المياه الاقليمية أو الداخلية، وهذا يعني ان القانون المحلي هو الذي يتولي تحديد مرتكب الخطأ ومدى مسؤوليته، وكذا تقدير التعويض الواجب تحمله ازاء المضرور، وأخيراً تحديد مسؤولية مجهزة أو مالك السفينة^(٢)، وينطبق (هذا القانون) سواء تعلق الأمر بتصادم وقع بين السفن ترفع علم الدولة صاحبة الأقليم الذي حدث فيه التصادم^(٣)، أو كانت احدي السفن تنتمي الي الدولة، صاحبة الاقليم وكانت السفينة الاخرى أجنبية، أو كانت كلاهما أجنبية^(٤)، وتطبيقاً لذلك قضت محكمة النقض

-
- (١) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس أصول القانون البحري ص ١٦٤. وأيضاً
- Lyon caent et renaul. 6/1055.
- راجع الأستاذ الدكتور هشام علي صادق المرجع السابق ص ١٢١ فقرة ٣٦ انظر
أيضاً رودبير المرجع السابق فقرة ١٠٧.
(٢) وتحديد المسئولية لمالك السفينة يختلف من تشريع الي آخر انظر ذلك في الفصل
الأخير ص ٦٤٠
(٣) ويصبح في هذه الحالة القانون المحلي هو قانون العلم المشترك في نفس الوقت.
(٤) راجع Batzke les obligation de lictuelles en droit in. prive

الفرنسية بتطبيق القانون الفرنسي علي دعوي التصادم الواقع في المياه الفرنسية بين سفينتين انجليزيتين^(١).

بينما يذهب اتجاه آخر الي تطبيق قانون العلم المشترك علي التصادم البحري الواقع في المياه الاقليمية لدولة أجنبية بين السفينتين الحاملتين لهذا العلم المشترك.

ويضيف جانب من هذا الاتجاه الي القول بأنه يتعين أثناء الأخذ بقانون العلم المشترك لكلا السفينتين المتصادمتين في المياه الاجنبية أعمال قواعد القانون المحلي المتعلقة بتنظيم شرطة الملاحة والخاصة بقواعد منع التصادم، وذلك حتي يتسني معرفة القاعدة التي تم خرقها وبالتالي المخالفة التي تم ارتكابها، والتي قد لا تعد مخالفة في نظر القواعد الدولية لمنع التصادم^(٢).

ولعل هذا الاتجاه الاخير يحاول الجمع بين قواعد القانون المحلي لاثبات ارتكاب الخطأ بناءً علي خرق القواعد التي قد تكون سائدة في

المنشور في مجموعة محاضرات لاهاي ١٩٦٥ جـ ٢- مجلد ١١٥ ، ص ١٣٢ ، حيث يسير الي أن المحكمة العليا الألمانية طبقت القانون الألماني علي دعوي التصادم الواقع في المياه الاقليمية الاملائية بين سفينتين انجليزيتين.

(٤) نقض فرنسي ١٥ فبراير ١٩٠٥ Dalloz ١٩٠٨ ج ١ - ص ١٣٧ مع تعليق G.R كما طبق القضاء الهولندي القانون الالمانى علي تصادم وقع في المياه الالمانية بين سفن ترفع العلم الهولندي، وطبق القانون الأرجنتيني علي التصادم الواقع بين سفن هولندية في المياه الأرجنتينية راجع Beitzke المرجع السابق ص ١٣٢.

(١) راجع حكم المحكمة الفيدرالية الألمانية الصادر في ٢ نوفمبر ١٩٦١ والمنشور في Rev Critique ١٩٦١ ص ٧٢٨ ، المشار اليه في الاستاذ الدكتور هشام علي

صادق مراجع أيضاً رودبير فقرة ١٠٨ هامش (٢) ٦٨٣

تلك المياه الت وقع فيها التصادم بتطبيق قانون علم السفينتين فيما يتعلق بقواعد المسؤولية الاضرار اللاحقة بالمضرور وتحديد مسؤولية مرتكب الخطأ وفقاً للقانون السائد في مكان وقوع التصادم.

فبالإضافة الي الخلط بين القوانين المطبقة علي واحدة، قد لا تكون السفينتان حاملتان لنفس العلم وهو الفرض النادر، إذ عادة ما يكون التصادم الواقع في المياه الإقليمية الاجنبية بين سفن مختلفة الجنسيات، واذا..... وان اتحد علمهما، ، فإن المبدأ يقضي بتطبيق القانون المحلي ، لما فيه من عدالة للمتصادمين وكذا احتراماً لسيادة الدولة صاحبة القانون علي مياهها الاقليمية.

ويذهب الاتجاه الثالث الي تطبيق قانون القاضي تكون السفينتان حاملتان لعلم مشترك ذلك انه عندما تنتمي السفينة الداخلة في دعوي التصادم الي جنسية القاضي المعروضة عليه القضية، فإن الظروف تقتضي تطبيق قانون هذا القاضي^(١).

ويجمع أغلبية الفقه والقضاء^(٢) علي رفض هذا الاتجاه الأخير، مؤكداً تطبيق قانون محل وقوع التصادم، وهو ما يتفق وما تقتضي به

(١) راجع رودبير الفقرة ١٠٧ وربيبير الجزء الثالث فقرة ٢٠٧٤، وقد تم تطبيق قانون القاضي علي دعوي المسؤولية المترتبة علي التصادم الواقع في مياه أجنبية بين سفينتين ترفع كل منهما علم دولة أجنبية مختلفة دون الرجوع الي قواعد القانون المحلي في شأن تنظيم المرور ومنع التصادم، حكم المحكمة العليا الانجليزية الصادر ١٩٦٤، Beitzke محاضرات لاهاي ص ١٣٣ - ١٣٤ مشار اليه في الاستاذ الدكتور هشام علي صادق ص ١٢٩.

(2) Cass belgique 23 NOV 19 pasicrisie 1963. 374.Not.W.G.et 27 Nov 1964 J-P-AI-1965.193 J/P/A 196

بعض التشريعات من عدم انطباق قانونها علي التصادم الواقع في المياه الاقليمية الأجنبية، حيث تقضي المادة ٢١ من القانون المدني المصري علي انه يسري علي الالتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام^(١)، فحادث التصادم البحري يعد من الافعال المنشئة للالتزامات غير التعاقدية ذلك أن المسؤولية في التصادم مسئولية تقصيرية، مما يعني سريان نص المادة ٢١ من القانون المدني المصري علي دعوي التصادم سواء حدث التصادم في المياه الاقليمية المصرية أو الاجنبية، وسواء حصل بين سفن مختلفي الجنسية أو متحدي الجنسية^(٢).

وتضيف الفقرة الثانية شرطاً لتطبيق القاضي المصري قانون الدولة التي وقع الفعل الضار باقليمها ان يكون هذا الفعل غير مشروع

أنظر الاستاذ الدكتور علي حسن يونس ص ٦٤٩ هامش رقم ٢، والاستاذ الدكتور هشام علي صادق ص ١٢١ الهامش (١).

(٣) الفقرة الأولى من المادة ٢١ من القانون المدني المصري، وذلك يعني تطبيق القانون المصري علي ما يحدث في مياهها من حوادث التصادم سواء بين سفن حاملة لاعلام مختلفة أو متحدة، وتطبيق قانون الدولة التي وقع التصادم في مياهها الاقليمية سواء بين السفن الحاملة لاعلام مختلفة أو متحدة حالة عرض القضية علي القضاء المصري، انظر الاستاذ الدكتور علي حسن يونس ص ٦٥٠، هشام علي صادق ص ١٢١.

(١) انظر الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ٦٤٩، وانظر الاستاذ الدكتور هشام علي صادق المرجع السابق ص ١٢١

من وجهة نظر القانون المصري^(١)، وهو ما يؤكد أيضاً الاجتهاد القاضي الفرنسي^(٢).

وأمام غياب نص قانوني في التشريع المغربي، فإنه ليس هناك ما يمنع من تطبيق قانون الدولة التي وقع فيها الحادث، إذا حدث أن وقع تصادم في المياه الإقليمية المغربية سواء بين سفينتين أجنبيتين تحملان علماً مشتركاً أو مختلفاً، فإنه يتعين تطبيق القانون المغربي، وإذا حدث وأن وقع بين سفن مغربية وفي مياه إقليمية أجنبية فيتعين تطبيق القانون المحلي والذي حدث فيه التصادم وهو ما ينسجم ومبدأ سيادة الدولة علي مياهها الإقليمية، واحترام سيادة البلد الذي وقع التصادم في مياهه الإقليمية بتطبيق قانون هذا البلد الأخير إذا ما عرضت القضية لي القضاء المغربي.

ويتعين أن يحدد القانون المحلي الواجب التطبيق مسؤولية مالك السفينة المتصادمة عن أخطاء الربان وبالرغم من أن المبادئ العامة للمسؤولية في حالة التصادم في الواقع متشابهة تقريباً في جميع البلدان البحرية، لذلك فإن الحكم الذي تصدره هذه المحكمة أو تلك لا يشتمل علي أية مخاطر خاصة من الناحية القانونية^(٣).

(٢) انظر الفقرة الثانية من المادة ٢١ من القانون المدني المصري.

(٣) انظر هامش ٥ من الصفحة ١١٤ روديير وكذلك نقض فرنسي ١٦ مايو ١٨٨ - ٣٠٥ -

(١) راجع روديير الفقرة ١٠٩، وكذلك لوكليز ص ١/٧٨ وتطبيقاً لذلك تم نقض قرار محكمة الاستئناف برين بتاريخ ١٣ مارس ١٩٦١ الذي قضي بإيقاف البت في تقسيم الضرر المادي والمعنوي لبعض ضحايا التصادم وذوي حقوقهم. D.M.F. ١٩٦١ مع تعليق لوكليز وجاء في هذا النقض أنه يتعين علي القاضي الفرنسي تطبيق

القانون الواجب التطبيق علي التصادم الواقع أعالي البحار

يثور الخلاف حول القانون الواجب التطبيق بالنسبة للتصادم الذي يقع في أعالي البحار ، حيث ينتفي القانون المحلي الواجب التطبيق اثناء وقوع نزاع نتيجة حدوث التصادم وخاصة اذا تعلق الأمر بسفن حاملة لأعلام دول مختلفة ويكون الحل سهلاً ، حيث تكون السفن المتصادمة تحمل نفس العلم ، بانطباق قانون العلم المشترك ، وهو ما تم الأخذ به في أغلبية الدول^(١) ، وما يمكن أن نستخلصه أيضاً من نص المادة ١٢ الفقرة الثانية من معاهدة ١٩١٠ الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري ، لعدم تمييزها بين المياة الإقليمية ومياه أعالي البحار ، إذا كان المعنيون بالأمر من نفس جنسية الدولة المتعاهدة من استبعاد نص أحكام المعاهدة وتطبيق أحكام القانون الوطني وهو قانون العلم المشترك^(٢) .

في غير حالة العلم المشترك للسفينتين ، اتجه جانب من فقه القانون الدولي الخاص الي اثاره سؤال حول امكانية اعتبار الاعراف الخاصة

القانون الذي يضمن للبحار الفرنسي الاصلاح الكامل للضرر اللاحق به ، وهو تحديد مسؤولية المجهز طبقاً للقانون البحري الفرنسي راجع تعليق ورد في قرار محكمة الاستئناف برين ، ١٢ مارس ١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٣ ص ٨٠ .

(2) Paris 16 Juill 882 clunet 1883-145 Dec.

Jardins traite de droit commercial maritime V.N. 1121, Lyone can et Renault-vi-no.1050 Ripert No.2076, P. Bouret, les conflits de lois au matiere d'oplications extro contractuelles, pre consourarn, 1961 p.104. cour D'appel 22 Julin 1906 autan XX II - 549 =

= وأنظر القانون البرتغالي (الفصل ٦٧٤ الفقرة الثانية) القانون الإيطالي (الفصل ١٢) القانون البولوني (الفصل ١٠) .

(١) راجع نص المادة ١٢ الفقرة الثانية من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ الخاصة بتوحيد قواعد التصادم ، وانظر رودبير الفقرة ١٠٨

بتنظيم مرور السفن ومنع التصادم في أعالي البحار (والتي استقرت منذ القديم وأصبحت مقننة بمقتضى معاهدة لندن ١٩٧٢)^(١)

قواعد قانونية يتم تطبيقها باعتبارها القانون المحلي والذي عادة ما يرجع القاضي إليها لتقدير مدي خطأ ريان السفينة الصادمة وهو ما يستوجب معه التعويض فيما لو ترتبت عليه اضرار لسفينة أخرى، وفقاً لقاعدة ان كل خطأ يسبب ضرراً للغير يستوجب التعويض، ومن ثم يكون القانون الواجب التطبيق باعتباره القانون المحلي، وانتهي هذا الرأي الي أن اعمال هذه القواعد غير كاف وخاصة ان النزاعات المترتبة عن التصادم تثير مسألة التعويض وتقدير هذا التعويض، وكذا تحديد مدي مسؤولية المالك أو المجهز عن التصادم وخاصة حينما يكون التصادم قد وقع نتيجة خطأ مشترك، أو فيما لو تعذر نسبة التصادم الي سبب معين، مما يستوجب في هذا الفرض الأخير البحث عن قانون معين ليحكم المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري^(٢).

(٢) ان اغلبية هذه القواعد الدولية لمنع التصادم تسري في المياه الاقليمية والداخلية لمختلف الدول وخاصة تلك التي اعتنقت هذه القواعد في تشريعاتها الداخلية، راجع

روديير فقرة ٣١ باريس يونيو ١٩٦٨ D.M.F ١٩٦٩ ص ١٠٣

(١) راجع الاستاذ الدكتور هشام علي صادق المرجع السابق ص ١٣٣ وما بعدها، مشار اليه أيضاً jambu merlin rep de droit int tom.I.Dalloz 1968.No.19.20 هذا ونود أن نشير الي أن القواعد الدولية لمنع التصادم كما لاحظنا أثناء بحثنا للتصادم الخطئي هي التي يرجع اليها القضاء لمعرفة القواعد التي تم خرقها فعلاً وبالتالي نسبة الخطأ الي مرتكب هذه المخالفة، ومن ثم اذا كانت هذه القواعد الدولية لمنع التصادم تلعب دوراً هاماً اثناء وقوع التصادم في اعالي البحار للرجوع اليها قصد معرفة الخطأ المرتكب، فإن الاعتماد عليها في تحديد المسؤولية وتقرير التعويض أو الضرر يبقي امراً خارجاً عن نطاق تنظيم هذه

وأمام تعذر الاخذ بالقاعدة الأصلية والتي تملئها المبادئ العامة في تنازع القوانين والقاضية بتطبيق قانون محل وقوع الفعل المنشئ للالتزام ظهرت اتجاهات مختلفة يجمعها هدف واحد ، وهو البحث عن قاعدة اسناد احتياطية للكشف عن القانون الواجب التطبيق^(١) .

باستثناء تطبيق قانون العلم المشترك حالة اتحاد علم السفينتين المتصادمتين ، وهو ما يكاد يجمع عليه كافة الفقه يطبقه القضاء^(٢) ، فإن خلافات قد ثارت حول القانون الواجب التطبيق حالة اختلاف علم السفينتين المتصادمتين ، فمن قائل بوجوب تطبيق قانون علم السفينة التي ارتكبت الخطأ علي التصادم البحري الواقع في أعالي البحار ويستند أصحاب هذا الرأي في اتجاههم هذا بالاضافة الي تشبيههم للسفينة التي ارتكبت الخطأ بمحل وقوع الضرر ، أن تطبيق قانون علم السفينة التي ارتكبت الخطأ في هذه الفرضية يمنح لمالك السفينة فرصة العلم مقدماً بحدود مسؤوليته ، وحتى لا يتحمل الالتزامات المفروضة في قانون آخر لا يعلم عنه شيئاً^(٣) .

القواعد، مما يعني معه أن القواعد الدولية لمنع التصادم لا يمكن أن تشكل قواعد قانونية يمكن الرجوع اليها عند وقوع التصادم في أعالي البحار باعتبارها تشكل ما يمكن تسميته بالقانون المحلي .

(٢) راجع الاستاذ الدكتور هشام علي صادق ص ١٤٢ وما بعدها وأنظر أيضاً روديير المرجع السابق فقرة ١٠٥ ، انظر الاستاذ الدكتور علي حسن يونس ص٦٥٨ .

(٣) راجع العميد ريبير المرجع السابق فقرة ٢٠٧٦ وروديير المرجع السابق فقرة ١٠٨ .

(١) راجع أحكام القضاء الالمانى التي اعتنقت هذا الحل الواردة في ريبير هامش ٥ لصفحة ٢٠

- Lyon caen et Renault VI No. 1050 . Trib emp Allemand 6 Juill 1910 S 1913-4.14.Clunet 1912 P.247-Comp trip emp Allemand 16 Fec 1910 Rev int droit mari XX VI 371 reforment trib sup

إلا أن هذا الاتجاه لا يستند الي أي أساس واقعي ذلك أن الخطأ لم يرتكب علي ظهر السفينة ، وإنما وقع في الحقيقة بواسطة السفينة ، ونتيجة وقوع خطأ من لدن القائمين بتسيير السفينة وادارتها وهم الريان في غالبية الأحيان أو القائد ما لم يكن أحد افراد الطاقم أو المجهز^(١) كما قيل أيضاً في الرد علي الاتجاه السابق أن قواعد المسؤولية في نطاق القانون التجاري والبحري بصفة خاصة ترمي أساساً الي حماية الدائن المضرور.

بينما يري جانب آخر من تطبيق قانون علم السفينة التي لحقها الضرر في شأن المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري الواقع في أعالي البحار ، وذلك علي أساس تشبيه السفينة التي لحقها الضرر بالمكان الذي وقع فيه الضرر اضافة الي أن قواعد المسؤولية في نطاق القانون التجاري ، والبحري بصفة خاصة ترمي أساساً إلي حماية الدائن المضرور^(٢).

وإذا كان هذا الاتجاه الذي يري فيه جانب من الفقه بعض المزايا التي قد يتمتع بها المتضررين نتيجة التصادم ، ومن ثم يمنح لهم حق

hanseatique 21 Avril 1909 rev XXV 101. Cass 17 Avril 1903
autran XIX 478.

- مشار اليه في ريبير ص ٢٠ هامش ٥

(٢) راجع ريبير ص ٢٠ ، الاستاذ الدكتور هشام علي صادق ص ١٥٨ ، وانظر كذلك استاذنا الدكتور علي حسن يونس ص ٦١٧ هامش ٤ حيث يشير الي احكام قضائية فرنسية في هذا الصدد.

(١) أورد هذا الاتجاه ريبير فقرة ٢٠٧٧ ، راجع أيضاً رودبير الفقرة ١٠٨ .

انطباق قانونهم^(١) ، إلا أنه قد لا يكون دائماً قانون علم السفينة التي لحقها الضرر مفيداً لهذا المضرور من قانون السفينة المخطئة.

وقد وجهت انتقادات قوية لهذين الاتجاهين السابقين ومضمون بعض الانتقادات انه يتعين ابتداءً تحديد السفينة التي ارتكبت الخطأ ، وذلك حتى يتسنى لنا معرفة السفينة التي لحق بها الضرر، وتلك التي ارتكبت الخطأ حتى نأخذ بأحد الاتجاهين السابقين^(٢).

ومن جهة أخرى فلو أننا اخذنا بقانون القاضي أو بالقوانين الدولية التصادم كي نصل الي مركتب الخطأ والمشرور، اتضح لنا بعد ذلك أن التصادم ناتجاً عن خطأ مشترك أو نتيجة ، ، ، لقوة قاهرة أو تعذر تحديد السبب في التصادم، مما يؤدي الي الأخير الي صعوبة الأخذ بأي من الاتجاهين المتقدمين، أو تطبيق قانون علم السفينة التي ارتكبت الخطأ أو السفينة التي لحقها الضرر، حيث يكون ذلك غير ممكن عملاً^(٣).

وامام الصعوبات التي واجهها الفقه، وكذا القضاء للتوصل الي حلول عادلة ومناسبة فيما يتعلق بتحديد القانون الواجب التطبيق علي التصادم البحري الواقع في أعالي البحار بين سفينتين تنتمي كل واحدة منهما الي دولة مختلفة.

(٢) راجع Desjardins op cit V.N.1121 et rodier No. 108

(٣) راجع Jambu Merlin المرجع السابق فقرة ٢١ وهو ما أخذ به القضاء الفرنسي في بعض الأحكام، راجع نقض ٦ مارس ١٩٦٦ D.M.F ١٩٦٦ ص ٥٧٧ مشار

اليهما في الاستاذ الدكتور هشام علي صادق ١٥٣ والهوامش ٢

(١) الأستاذ الدكتور هشام علي صادق ١٥٩ هامش ٢ ، ٣.

اتجه أغلبيه الفقه^(١) والقضاء^(٢) الي تفضيل اعمال قانون القاضي Le Lex forb عند تخلف العلم المشترك وذلك نظراً لما تقتضيه هذه الحالة من تطبيق هذا القانون من جهة وانعدام حل بديل يرضي جميع أطراف النزاع في حالة التصادم في اعالي البحار، مما يستعدي الدفع بعجلة توحيد قواعد القانون البحري بوضع تشريع دولي موحد يحكم كافة المسائل المسئولية المترتبة علي التصادم البحري وبالأخص ذلك الذي يقع في أعالي البحار، وهو ما فتى ينادي به الفقه^(٣).

تقادم دعوي التصادم

بعد حدوث التصادم كانت بعض التشريعات^(٤) تشترط لقبول دعوي التصادم تقديم طلب الاحتجاج في ظرف ٢٤ ساعة من وقوع التصادم واقامة الدعوي خلال شهر من وقوع الحادث.

(٢) راجع ريبير الفقرة ٢٠٧٦ وأيضاً رودبير الفقرة ١٠٨ هامش (١) من الصفحة ١١٧ ، الاستاذ الدكتور علي حسن يونس فقرة رقم ٧٢٠.

(٣) انظر رودبير ص ١١٧ هامش (٢)

Comm 9 Mars 1966 D.M.F 1961.408.Rennes 13 Mars 1961.D.M.F.1961 361, Trib retyerdem 12 Juill 1962 D.M.F . 1963, 503 . G.Kogel L'abordage en haute mer en droit int prive rev crit dr int priv 1968, 393

(١) الأستاذ الدكتور علي حسن يونس أصول القانون البحري ص ١٤٦ راجع ريبير فقرة ٢٠٧٧ ص ٢١

(٢) كان التشريع البلجيكي يأخذ بنظام الاحتجاج المباشر (قانون ١٨٧٩ الفصان ٢٣٣,٢٣٢ وتم تغيير ذلك بمقتضى قانون ١٢ اغسطس ١٩١١ الفصل ٢٥٢ وكذلك اليونان (الفصان ٤٣٥ ، ٤٣٦ من القانون التجاري) واغلبية دول امريكا اللاتينية والبرتغال ٦٧٣ من القانون التجاري راجع الاستاذ الدكتور أحمد حسني النقل الدولي البحري للبضائع والحوادث البحرية ص ١٩٩

وهذا هو شأن التشريع الفرنسي القديم (الفصلان ٤٣٥ ، ٤٣٦) الذي نقل عن حكم وارد في الأمر الصادر ١٦٨١ وكان يشكل هذا الإجراء عائقاً أمام الضرور للمطالبة بحقه في التعويض وقد ذهب الاتجاه القضائي للتخفيف شيئاً ما من هذا الاجراء الي القضاء بأن اجل ٢٤ ساعة لا يسري إلا ابتداءً من اليوم الذي يستطيع فيه الريان اقامة الدعوي ومن ثم لا تسري المدة إلا كان لا يستطيع تقديم الاحتجاج نتيجة لظروف قاهرة، أو بسبب بعد المسافة أو خلال أيام الاعياد^(١).

وقد تم تغيير هذا الاجل القصير وهو شهر بمقتضي قانون ٢٤ مارس ١٨٩١ الي غير الفصل ٤٣٦ وقرر عدم قبول جميع دعاوي التعويض بسبب الاضرار الناجمة عن التصادم اذا لم تكن مرفوعة في ظرف سنة واحدة ابتداءً من يوم وقوع التصادم^(٢)، هذا بالاضافة الي الغائة لضرورة تقديم طلب الاحتجاج لقبول دعوي التصادم البحري خلال ٢٤ ساعة.

وأخيراً فقد تم تغيير الفصل ٤٣٦ بمقتضي قانون ١٥ يوليو ١٩١٥ واصبحت جميع دعاوي التعويض عن الأضرار اللاحقة بالممتلكات والأشخاص من جراء الافعال المنصوص عليها في الفصل ٤٠٧ تتقدم بعد مضي سنتين ابتداءً من يوم وقوع الحادث^(٣).

وقد تأثر التشريع البحري المصري بالقانون الفرنسي القديم، فطبقاً للمادتين ٢٧٤ - ٢٧٥ من قانون التجارة البحرية المصرية يتعين

(٣) راجع ريبير الفقرة ٢١١٨ وكذلك رودبير فقرة ٨٢

(١) انظر ريبير فقرة ٢١٢١

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

ص ١٤٥ فقرة ١٤١ .

تحرير احتجاج في ظرف ٤٨ ساعة من وقوع التصادم، وبلي هذا الاجراء مباشرة رفع الدعوي القضائية وذلك في ظرف واحد وثلاثين يوماً تبتدئ من يوم تقديم الاحتجاج الي المسئول عن التصادم، وفي حالة عدم القيام بهذا الاجراء تصبح دعوي التصادم غير مقبولة^(٣).

وبالرغم من عدول التشريعات عن اشتراط تقديم الاحتجاج في ظرف مدة معينة بقي التشريع المصري متشبثاً به، مما يقتضي من المشرع المصري اعادة النظر في احكام دعوي التصادم خاصة الغاء اجراء الاحتجاج قبل رفع الدعوي وتحديد مدة للتقدم تتفق وما جاء في احكام معاهدة بروكسيل.

ولعل ظهور نظام التقادم في التشريع الفرنسي وأغلبية التشريعات التي كانت تأخذ بنظام تقديم طلب الاحتجاج خلال مدة وجيزة كان تبنياً لما جاء في نص معاهدة بروكسيل ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري.

وبمقتضى المادة السادسة فإنه "لا يشترط لدعوي المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناتجة عن المصادمات البحرية عمل بروتستوا أو عمل أي اجراء خاص آخر" وبعد تأكيد المعاهدة عدم اشتراطها لأي

(٣) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس اصول القانون البحري (الاستغلال البحري) ص ١٤٤ فقرة ١٤٠، والاستاذ الدكتور علي البارودي المرجع السابق ٢٧٨، والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه القانون البحري طبعه ١٩٨٠ ص ٣٧٩، راجع الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض القانون البحري دار النهضة العربية ١٩٧٢ ص ٤٧٠، ولا تبتدئ مدة سريان ٤٨ ساعة إلا من وقت وصول الرسان الي احد الموانئ وحيث يمكنه رفع الدعوي.

اجراء كيف ما كان ، خولت لضحية التصادم الحق في رفع الدعوي للمطالبة بالتعويض عن الاضرار اللاحقة به مدة سنتين من تاريخ الحادث^(١).

وعلي غرار ما جاء في نص المادة السادسة من المعاهدة ينص الفصل ٢٩٧ من ق.ت.ب.م أن دعوي المطالبة بالتعويض عن الاضرار الناتجة عن التصادم البحري لا تتوقف اقامة بروتستوا ولا علي القيام بأي اجراء شكلي خاص.

كما حدد الفصل ٢٩٨ من نفس القانون تقادماً لسقوط دعوي التصادم، وذلك بمرور سنتين من وقوع التصادم، وهو ما يتفق ومضمون ما جاء في احكام المعاهدة، واغلبية التشريعات^(٢) وانطلاقاً من النصوص السابقة الفصل ٢٩٨ من القانون التجاري البحري المغربي الذي يوافق كل من نص المادة ٧ الفقرة الأولى من القانون الفرنسي ١٩٦٧/٧/٧ ونص المادة السابعة فقرة اولي من معاهدة بروكسيل ١٩١٠ تتقادم جميع

(١) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس اصول القانون البحري (الاستغلال البحري) ص ١٤٥ فقرة ١٤١ ، راجع نص المادة السابقة الفقرة الأولى من أحكام المعاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ .

(١) راجع ١٤/الليبي، ١/٢٩٣ تونس ٢٤٤٠ لبناني وقد أخذت بهذا الاتجاه أيضاً ألمانيا والدول الاسكندنافية والولايات المتحدة والبرازيل وفي انجلترا يقضي العرف بأن يقدم الريان الاحتجاج في غضون ٢٤ ساعة من وصوله الي اول ميناء إلا من حيث اثبات وقوع التصادم، راجع أيضاً ريبير فقرة ٢١١٩، وانظر أيضاً الفصل ٤٧٩ الفقرة الأولى من مشروع القانون البحري المغربي المادة ١/٣٤٥ من المشروع المصري الجديد.

الدعاوي المرفوعة لطلب تعويض الضرر الناجم عن التصادم البحري بما فيها :

١- يطبق التقادم علي جميع حوادث التصادم بما فيها ما يترتب عن ضياع السفينة كاملة سواء عن طريق الفقد أو الغرق^(١) ، وكذا الاضرار المادية اللاحقة بالسفينة أو بأجزائها أو البضائع والحمولة التي تتواجد علي ظهرها وكذا الأضرار الجسدية التي تصيب الاشخاص^(٢).

٢- حوادث التصادم التي تتعرض لها انواع السفن سواء كانت تجارية أو صيد أو نزهة^(٣) باستثناء سفن الدولة الحربية منها والمخصصة للخدمة عامة^(٤).

٣- يطبق هذا التقادم أيضاً علي جميع الأشخاص المعنيين بالأمر في حادث التصادم من ربينة ومختلف أفراد الطاقم وملاك السفن والمجهزين والشاحنين^(٥) والمؤمنين والمرشد وموكليه ففي حكم للمحكمة الابتدائية بالدار البيضاء " أن مسئولية المرشد وموكليه

(٢) اثير نقاش حول مدة التقادم حين تهلك السفينة نتيجة الغرق، حيث كان التقادم لا يتعدى شهر، اما حين اصبحت مدته سنتين لم يثر أي نقاش.

(3) Cass 21 Avril 1874.S.75.1.124, Cass 18 Aout 1878.S.79.1.5
(١) راجع ريبيرر فقرة ٢١٢٢ ، وانظر أيضاً الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه القانون البحري طبعة ١٩٨٠ - ص ٣٧٩ ، الاستاذ الدكتور علي حسن يونس نفس المرجع ص ١٤٤.

(٢) نقض ٢٢ اغسطس ١٨٦٤ D ١٠٣-١-٦٤ ١٨٦٤ مشار اليه في ريبيرر فقرة ٢١٢٢ وعلي خلاف ذلك تخضع السفن الحربية والقائمة بخدمة عامة في التشريع الفرنسي لنص المادة الثامنة.

(٣) راجع مشار اليه في ريبيرر فقرة ٢١٢٢
- AIX 4/8/1875.S.1876.1.56.C.X.18.8.1878.prec.

يلحقها التقادم بعد مرور سنتين طبقاً للفصل ٢٩٨ من قانون التجارة البحرية المغربي، كما تخضع الدعاوي التي قد ترفعها مؤسسات عجزة البحرية وكذا كافة الاشخاص المتضررين من حادث التصادم "وتطبيقاً لذلك قضي بأنه يطبق تقادم السنتين علي كل دعوي هادفة الي التعويض من جراء اضرار تسببت فيها التصادمات المشار اليها في المادة ٤٠٧ من القانون التجاري الفرنسي، وبالتالي فإن هذا التقادم العام الذي يطبق علي كل دعوي التعويض من جراء الضرر المادي والجسدي والذي يجد مصدره في التصادم، وذلك دون تمييز بين الدعاوي المقامة من طرف الضحايا أو خلفهم، أو التي تقام من طرف معطوبي البحرية، أو من الموكلون عن حقوق (الضحايا) وسوء اقام معطوبي البحرية دعواهم مباشرة أم لا^(١).

ويخضع الطلب الفرعي هو الآخر الي تقادم السنتين علي غرار الدعوي الرئيسية^(٢)، حتي ولو كان موضوع الطلب وسببه يختلف عن

(1) Cherbouge 19 Juill et 1957 D.M.F. 1958 45- comm 14 oct 1963 D.M.F. 1963. 271

وتطبيقاً لذلك قضي بأنه يطبق تقادم السنتين علي كل دعوي هادفة الي التعويض من جراء اضرار تسببت فيها التصادمات المشار اليها في المادة ٤٠٧ من القانون التجاري الفرنسي وبالتالي فإن هذا التقادم العام المدني يطبق علي كل دعوي التعويض من جراء الضرر المادي والجسدي الذي يجد مصدره في التصادم، وذلك دون تمييز بين الدعاوي المقامة من طرف الضحايا أو خلفهم، أو التي تقام من طرف معطوبي البحرية أو من الموكلون عن حقوق (الضحايا) وسواء أقام معطوبي البحرية دعواهم مباشرة أم لا (محكمة الاستئناف برين ٧ مارس ١٩٧٢ D.M.F. / ١٩٧٣ ص ٢٩ وأيضاً أنظر. Montpolier 12 Mai 1965 D.M.F 1965.665.

(١) انظر رودبير الفقرة ٨٢ الهامش ٦ من ص

الطلب الرئيسي، كما إذا كان التصادم ناتجاً عن خطأ مشترك، ورفع أحد المتضررين دعوي رئيسية، وبعد مرور سنتين، من يوم وقوع التصادم قام الطرف الثاني بتقديم طلب فرعي يطالب فيه بأحد مطالبه، فإن دعواه تكون قد تقادمت بمرور السنتين ففي حكم لمحكمة الاستئناف برين جاء فيه بأنه "يجب ان يعرض الطلب الفرعي أمام المحكمة المختصة الي جانب الدعوي الرئيسية قبل انقضاء اجل السنتين المقررة طبقاً للفصل ٤٣٦ من القانون التجاري الذي تتقادم به كلا الدعويين"^(١)، وهو ما أكدته محكمة النقض الفرنسية بقولها "بالرغم من ارتباط الدعويين الرئيسية والرفعية فإن دعوي طلب التعويضات علي اثر التصادم مختلفة لكون السبب وموضوع كلا الدعويين مختلف، مما يعني تقادم الدعوي الفرعية طبقاً للفصل ٤٣٦ الذي أصبح اليوم الفصل ٧ من قانون ١٩٦٧/٧/٧ الفرنسي بعد مضي سنتين من يوم وقوع التصادم"^(٢).

ومدة التقادم التي تخضع لها دعوي التصادم لا تعد من قبيل النظام العام، واخذاً بالقواعد العامة فإن المحكمة لا تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها^(٣)، وانما ينبغي ان يكون ذلك المدني الفرنسي^(٤)، هذا ويؤكد بعض الفقه قطع الاجل في حالة القوة القاهرة^(٥)، حيث تكون اقامة

Comm 27 Janvie 1971 D.M.F. 1971.275

(١) محكمة الاستئناف برين ٤ يونيو ١٩٦٩ D.M.F ١٩٧٠ ص ٢٦٦

(٢) محكمة النقض الفرنسية (الغرفة التجارية) ٢٧ يناير ١٩٧١ D.M.F ١٩٧١

ص ٢٧٥، انظر أيضاً تعليق السيد Lureau ٢٧ يناير ١٩٧١ D.M.F ١٩٧١

ص ٢٣٥

(٣) راجع الفصل ٣٧٢ ق.ل.ع.م الفقرة الثالثة، وانظر المادة

(٤) محكمة الاستئناف اكس AIX ١٤ سبتمبر ١٩٨٤ D.M.F ١٩٨٥ ص ٦٠١

(٥) راجع ريبير الفقرة ٢١٢٤

الدعوي مستحيلة^(١) ، وهو ما كان يؤيده القضاء الفرنسي حتي قبل تعديل قانون ١٩١٥.

كما يعد عدم امكان حجز السفينة المدعي عليها سبباً لانقطاع التقادم وفقاً لما جاء في الفقرة الثالثة من نص المادة السابعة من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠^(٢) وهو ما رددته أغلبية التشريعات وجاء في مشروع القانون البحري المصري والمغربي^(٣) وقد استهدفت المعاهدة منه حماية مصلحة الدائن، حتي يتسني له الوقت الضروري للقيام باجراءات الحجز.

ويجري الأجل ابتداءً من يوم وقوع التصادم لما تلجأ السفينة مباشرة الي الميناء حيث يتم حجزها، واذا لم يتولي الدائن القيام بإجراءات الحجز، وثبت أن السفينة المعنية بالأمر قد بقيت في الميناء مدة كافية، فإن بدء سريان مدة التقادم تبتدئ من يوم تواجد السفينة في الميناء، وعادة ما يثبت ذلك بسجل السفينة الذي يشير الي جميع حركات السفينة^(٤).

(٦) راجع رودبير فقرة ٨٣ الهامش ٧ من ص

- Civ 4 Mars 1861 D 1861.1.113.S.1861..1.425.CiV 29 Mars 1882 D.1882.1.403.S.1882.1.346

(١) راجع نص المادة السابعة الفقرة الثالثة راجع الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض المرجع السابق ص ٤٧١

(٢) انظر المادة ٣٤٥ الفقرة الثالثة من مشروع تعديل القانون البحري المصري وأيضاً انظر الفصل ٤٧٥ الفقرة الثالثة من مشروع القانون البحري المغربي، ويسلك نفس الاتجاه القانون البلجيكي الصادر في ١٢ اغسطس ١٩٨٨ والقانون الالمانى ٧ يناير

١٩١٣ والقانون الايطالي ١٤ يوليو ١٩٢٥

(٣) انظر العميد ريبير الفقرة ٢١٢١ المرجع السابق.

تقادم دعوي الرجوع : في حالة التصادم الناتج عن الخطأ المشترك وحيث تترتب أضراراً جسدية عن ذلك التصادم، تفوق حصتها، وذلك عملاً بمبدأ التضامن تجاه الغير في الأضرار الجسدية، فإن دعوي الرجوع للمطالبة بالفرق علي السفينة أو السفن الأخرى المسؤولة عن التصادم تتقادم بمرور سنة من يوم الدفع وهو ما تقضي به المادة الرابعة الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل ١٩١٠ التي توافق ماجاء في التشريعين الفرنسي والمغربي^(١).

وإذا كان يسري التقادم بالنسبة لدعوي التعويض من التقادم من يوم وقوع الحادث فإن تقادم دعوي الرجوع تبتدئ من يوم الدفع وتخضع مدة التقادم الأخيرة لنفس القواعد السابقة سواء فيما يتعلق بالقطع أو الانقطاع.

وتتقادم الدعوي المدنية لما يشكل الخطأ جنحة : إذا كانت دعوي التعويض عن التقادم المدنية ، تتقادم بمدة سنتين من يوم وقوع الحادث، فإن دعوي اصلاح الأضرار التي تسبب فيها تصادم اثر خطأ شكل جنحة نتج عنه حالة وفاة أو جروح يجب أن تخضع الي تقادم ثلاث سنوات، وتطبيقاً لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية ان الدعوي العمومية المرفوعة ضد الريان المرتكب لجريمة القتل أو الجروح بسبب عدم احترامه لقواعد منع التصادم تتقادم بمضي ثلاث سنوات^(٢) ،

(١) راجع نص المادة الرابعة من المعاهدة الفقرة الثالثة وكذا نص المادة الرابعة الفقرة الثانية من قانون ١٩٦٧/٧/٧ فرنسي، وكذا المادة ٢٩٨ الفقرة الثانية من القانون التجاري البحري المغربي.

(٢) نقض ١٣ مارس ١٩٠٠ D.M.F ١٩٠٣ - ١ - ٨٩

وبالتالي فإن دعوي التعويض لا تسقط بسقوط الدعوي الجنائية^(١) ،
وتطبيقاً لذلك اعتبرت محكمة الاستئناف بالقاهرة رفع الدعوي الجنائية
سبباً لوقف دعوي التعويض عن التصادم فقالت "أن ميعاد السنتين الذي
تسقط به دعوي المسؤولية عن التصادم هو ميعاد تقادم يخضع لاسباب
الوقع والانقطاع المقررة في قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوي، لما
كان ذلك وكانت المادة ٢٨٢ مدني تنص علي أنه لا يسري التقادم
كلما وجد مانع يتعذر معه علي الدائن أن يطالب بحقه، وكانت
الدعوي الجنائية قد أقيمت ضد ربان السفينة الايطالية وهي وان كانت
خاصة باصابة بحارة سفينة الصيد التي صدمتها السفينة الاولي الا انها
هي التي تحدد مسؤولية السفينة الايطالية في الحادث، وكان المستأنف
عليه صاحب سفينة الصيد قد انتظر حتي حكم نهائياً في الدعوي
الجنائية، ومن ثم يكون هناك سبب لوقف سريان التقادم في دعوي
التعويض عن هذه المصادمة"^(٢).

(٣) راجع الاستاذ الدكتور احمد حسني النقل الدولي البحري للبضائع والحوادث البحرية
ص ١٩٩ ، وانظر أيضاً نص المادة (١٧٢ / ٢ مدني مصر).

(١) محكمة استئناف القاهرة ٣١ مارس ١٩٦٣ - المجموعة الرسمية لاحكام المحاكم
السنة ٦١ ، ص ٨٠٣.