

الفصل الحادي عشر
الحكمة المخصصة بنظر دعوي النصارى

obeikandi.com

المحكمة المختصة^(١) بنظر دعوي التصادم

يغلب أن يقع التصادم بين سفن يملكها أفراد مختلفو الجنسية وفي أماكن قد لا تخضع لسيادة أي دولة ، مثل التصادم الواقع في أعالي البحار ، ولذلك كثيراً ما تنشور مشاكل تتعلق بالاختصاص القضائي الدولي بدعاوي المسؤولية عن التصادم ، وإذا ما تلمسنا حلولاً لتلك المشاكل من خلال البحث في معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ ، والخاصة

(١) لقد درج الفقه في دول الـ Civil Law ، مثل مصر وفرنسا ، علي البدء ، بدراسة وبحث تنازع القوانين ، علي أساس أنها تتعلق بنشأة وتكوين العلاقة القانونية وكذلك بأثارها وانقضائها فإذا ثارت منازعة بشأنها فيجري تحديد المحكمة المختصة بنظرها ، ويلاحظ علي هذا الاتجاه سرعاته للناحية الأكاديمية علي الناحية العملية ، وخلافاً لهذا الاتجاه يري الفقه في دول الـ Common Law ضرورة بحث ودراسة قواعد الاختصاص القضائي الدولي أولاً قبل دراسة تنازع القوانين مراعيأ أهميتها من الناحية العملية ، حيث يتعين علي القاضي أن يبحث أولاً في أمر الاختصاص بنظر الدعوى ثم بعد ذلك يبحث عن القانون الواجب التطبيق علي تلك الدعوى ، أنظر / محمد ماجد محمود أحمد ، المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص ، رسالة دكتوراه جامعة ، عين شمس ١٩٩٠ ، ص ٤٤١ ، ٤٤٢

See also, Patricia A. Krebs. Admiralty Jurisdiction over Collision on The High Seas: Forum Non- Convenience and Substantive Law, 9 Mar. Law. J. 1984 p.43,44

نري أن الاتجاه الفقهي السائد في دول الـ Common law هو الأولي منا بالاتباع نظراً لاتفاقية مع المنطق والمعقول ، فلو تصورنا مثلاً وقوع تصادم في أعالي البحار فأبي القواعد تطبق أولاً هل قواعد تنازع القوانين ؟. أم قواعد الاختصاص القضائي الدولي ؟ فإذا اخترنا الأولي فما هي المحكمة التي ستطبق هذه القواعد؟. ومن الذي يضطلع بأمر تكييف الحادثة البحرية وما إذا كانت تعد تصادم أم لا؟. فيجب أولاً تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع ، ثم بعد ذلك تقوم هذه المحكمة بتطبيق قواعد تنازع القوانين للوصول إلي القانون الذي يحكم هذا النوع .

بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بمسائل التصادم البحري ، نجد أن هذه المعاهدة لم تتضمن أي نص يشير إلى تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى التصادم .

وقبل أن نشير إلى كيفية معالجة تقصير معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ في وضع الحلول للمشاكل المثارة بشأن تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى التصادم ، نشير إلى موقف دول الـ Common law ودول الـ Civil law فيما يتعلق بالاختصاص القضائي بدعوى التصادم البحري .

ويمكن القول بصفة ، عامة بأنه يوجد تفاوت عميق من الناحية التاريخية بين دول الـ Common law ، ودول الـ Civil law فيما يتعلق بمعالجة الاختصاص القضائي الدولي بنظر دعوى التصادم ، ففي إنجلترا يثبت للمحاكم الإنجليزية الحق في نظر دعاوى التصادم حتى لو كان التصادم بين سفن أجنبية وبين سفن إنجليزية وكذلك سواء وقع التصادم في المياه الإقليمية الإنجليزية أو في أعالي البحار أو في مياه إقليمية أجنبية ، ولقد بررت المحاكم البحرية الإنجليزية هذا التوسع في الاختصاص القضائي بنظر دعوى التصادم بأن الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري تعد نوعاً من الاشتراك القانون " Communis Juris " بين الدول ولذلك فهي تخضع للقانون البحري العام كما هو مطبق في إنجلترا.^(١)

(1) see, F.Berlingieri , op. cit. p.866 see also, Mintz Izaak, Civil Jurisdiction in Matters of Collision at Sea, 1954 p. 7.

كما أن القانون الإنجليزي يمنح المحاكم الإنجليزية اختصاصاً بنظر دعاوى الإصابات البدنية وحالات الوفاة الناتجة عن التصادم أو غيره من الحوادث البحرية الأخرى ولو لم يكن للمدى عليه محل إقامة معتاد أو مقر عمل في إنجلترا أو بلز ، وذلك لو حدث التصادم في المياه الداخلية أو في موانئ إنجلترا أو وبلز ، أو إذا كانت هناك دعاوى مقامة عن نفس الحادثة أو سمعت أو تم الفصل فيها من قبل المحكمة العليا ، أو إذا خضع المدعى عليه أو وافق على الخضوع لقضاء المحكمة العليا.⁽¹⁾

وفي الولايات المتحدة الأمريكية ، كما هو الحال في إنجلترا ، تمارس المحاكم البحرية اختصاصاً غير مشروط بدعاوى التصادم البحري ما لم تتخلى تلك المحاكم عن نظر هذه الدعاوى إذا رأت أن في ذلك مصلحة للخصوم أو رأت أن العدالة تقتضي ذلك . وتعتبر المحاكم الإنجليزية والأمريكية أن بسط اختصاصها على دعاوى التصادم البحري من شأنه منح مساعدة للمتقاضين الأجانب ، كما يرى قضاء كل من الدولتين أن مبدأ الاشتراك القانوني في دعاوى التصادم يمكن أن يكون أساساً ومبرراً للإختصاص القضائي الشامل لمحاكهما ، كما أنه تم الاستناد إلى هذا المبدأ من قبل المحاكم الأمريكية لتجنب تطبيق مبدأ المحكمة غير الملائمة " Forum Non- Convenience " ولا يحيز القانون الأمريكي إعلان المدعى عليه بالدعوى إذا كان خارج الولايات المتحدة ، ومن ثم لا يستطيع المدعى إقامة الدعوى على

(1)See, F. Berlingieri, op. cit. p. 866 , see also, Samir Mankabady, op. cit. 495

شخص غير مقيم في أمريكا إلا من خلال توقيعه جزئاً تحفظياً علي أمواله الموجودة في أمريكا.^(١)

أما بالنسبة لدول الـ Civil law ، فيما يتعلق بمعالجة الاختصاص القضائي الدولي بدعاوى التصادم ، نجد أن معظم هذه الدول ، علي العكس تماماً من دول الـ Common law ، لا تعرف مبدأ الاختصاص القضائي غير المشروط ، بل تشترط قوانين تلك الدول للاختصاص القضائي لمحاكمها بنظر الدعاوي بين الأجانب أن تكون هناك عوامل اتصال بين الدعوى وبين المحكمة ، ومن أمثلة هذه العوامل أن يكون المدعى عليه مقيماً في الدولة المقامة أمام محاكمها الدعوى ، أو أن يكون مقر المحكمة هو مكان حدوث الفعل المنشئ للألتزام أو محل تكوين العقد ، أو يكون الميناء الذي لجأت إليه السفينة موجوداً في الدولة المقامة الدعوى أمام محاكمها ، ولعل السبب وراء اشتراط عوامل اتصال بين الدعوى وبين المحكمة التي تنظرها يرجع إلي أن قواعد الاختصاص القضائي في دول الـ Civil law تهدف أساساً إلي تجنب التنازع القضائي وتضارب الاحكام بين هذه الدول وليس مساعدة المتقاضين الأجانب ، كما هو الحال في دول الـ Common law ، ويجوز وفقاً لدول الـ Civil law إعلان المدعي عليه بالدعوى ولو كان خارج الدولة التي يريد المدعى مقاضاته أمام محاكمها ، وذلك نظراً لأن هذه الدول لا تعرف الدعاوي العينية. "In Rem Actions."^(٢)

(1) See, Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op cit. p. 10-12. also, 144 U.S. 335-367 (1885)

(2) See, F.

ونتيجة لهذا التفاوت بين دول الـ Common law ودول الـ Civil law في معالجة المشاكل الناجمة عن الاختصاص القضائي الدول بنظر دعاوى التصادم ، بالإضافة إلى صمت المشرع الدولي من خلال معاهدة بروكسل عام ١٩١٠ عن وضع قواعد خاصة بتحديد المحكمة المختصة بنظر دعاوى التصادم ، عمل المجتمع الدولي ، من خلال اللجنة البحرية الدولية ، علي تكملة هذا التقصير بإبرام معاهدي بروكسل ١٩٥٢ والخاصتين بالمحكمة المختصة بدعاوى التصادم البحري ، سواء الاختصاص المدني أو الاختصاص الجنائي ، كما أبرمت في بروكسل وفي نفس العام معاهدة هامة أخرى خاصة بالحجز التحفظي علي السفن البحرية .

وسنعرض في هذا الفصل للمحكمة المختصة مدنياً بنظر دعوى التصادم وذلك طبقاً لمعاهدة بروكسل ١٩٥٢ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإختصاص المدني في مسائل التصادم البحري ، وكذلك طبقاً لمعاهدة بروكسل ١٩٥٢ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي علي السفن البحرية ، وذلك نظراً لإمكانية اختصاص محكمة محل الحجز علي سفينة المدعي عليه أو علي سفينة أخرى مملوكة له بنظر دعوى التصادم ، ثم نعرض لمبدأ المحكمة غير الملائمة ، ذلك المبدأ المطبق في دول الـ Common law والذي يتيح للمحكمة التي ثبت لها الاختصاص بنظر دعوى التصادم التخلي عن هذا الاختصاص إذا كانت مصلحة العدالة والخصوم تقتضي ذلك .

الاختصاص القضائي بنظر دعوى التصادم طبقاً للمعاهدات الدولية

كما ذكرنا ، أنصب الاهتمام الدولي عند صياغة معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ الخاصة بالتصادم البحري علي وضع مجموعة قواعد قانونية موحدة تحكم المسؤولية عن التصادم البحري بهدف التغلب علي مشكلة تنازع القوانين ، والتي تثار نتيجة لاختلاف الدول قبل إبرام هذه المعاهدة في القواعد المتبعة في تقسيم المسؤولية بين السفن في حالة التصادم بخطأ مشترك ، وفي سبيل تحقيق هذا الهدف غضت هذه المعاهدة الطرف عن معالجة مسألة الاختصاص القضائي الدولي بنظر دعوى التصادم ، بالرغم من المشاكل التي تثيرها هذه المسألة .

إلا أنه تم تدارك هذا التقصير من خلال إبرام معاهدتين هامتين في مدينة بروكسل عام ١٩٥٢ ، الأولى تتعلق بالإختصاص المدني في مسائل التصادم البحري ، والثانية تتعلق بالحجز التحفظي علي السفن البحرية .

كما أن اللجنة البحرية الدولية ، والتي ساهمت بجهد كبير في إبرام المعاهدتين السابقتين ، أعدت مشروع معاهدة لسد أوجه النقص والقصور . في معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢ بشأن الاختصاص المدني بدعاوى التصادم . عرف باسم مشروع معاهدة ريودي جانيرو سنة ١٩٧٧ ، ولقد عالج هذا المشروع ثلاث مسائل خاصة بالتصادم هي . توحيد بعض المسائل المتعلقة بالاختصاص المدني بدعاوى التصادم ، والقانون الواجب التطبيق علي هذه الدعاوى ثم تنفيذ الاحكام الصادرة في دعاوى التصادم ، إلا أن هذا المشروع للأسف لم ير النور حتي الآن .

ونعرض في هذا البحث لمعاهدة بروكسل ١٩٥٢ المتعلقة
بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري ، ثم لمعاهدة بروكسل
عام ١٩٥٢ المتعلقة بالحجز التحفظي علي السفن البحرية ، كل موضوع
في مطلب مستقل ، علي أن نتناول في مطلب ثالث تقادم دعوى التصادم
البحري .

معاهدة بروكسل ١٩٥٢ المتعلقة بالإختصاص المدني في مسائل التصادم البحري

يرجع الفضل في إبرام هذه المعاهدة إلي التطورات التي أثارته
قضية Lotus^(١) حيث أدي تأييد محكمة العدل الدولية الدائمة
لاختصاص المحاكم التركية جنائياً بنظر النزاع الذي أثارته تلك

(١) وترجع وقائع هذه القضية إلي أنه ، في ليلة ٢ أو ٣ أغسطس عام ١٩٢٦ ،
أصطدمت باخرة البريد الفرنسية Lotus في أعالي البحار مع سفينة تركية تحمل
فحم وهي السفينة الشرعية Bozkourt ، وأسفر هذا التصادم عن ضحايا كثيرين من
الجانب التركي ، وعند رسو السفينة الفرنسية في أحد الموانئ التركية قامت السلطات
التركية بالقبض علي ربانها وقدمته للمحاكمة أمام المحاكم التركية والتي قضت عليه
بالسجن ، فاجتحت فرنسا علي هذا التصرف فتم الاتفاق علي إحالة النزاع إلي
محكمة العدل الدولية الدائمة ، وقد تنازع هذه المسألة نظريتان ، النظرية الفرنسية
التي تري أنه ليس لدولة ما الحق في أن تحاكم أجنبي عن جريمة وقعت خارج
حدودها ، والنظرية التركية التي تقوم علي فكرة الاختصاص الجنائي الشامل والتي
علي أساسها ويمكن لتكرياً أن تحاكم أجنبياً عل جريمة ارتكبتها خارج حدودها علي
الأقل إذا كان ضحيتها أحد المواطنين الأتراك ، ولقد أيدت محكمة العدل الدولية
الدائمة النظرية التركية وقضت بصحة المحاكمة في تركيا . أنظر د/ أحمد حسني ،
الحوادث البحرية - المرجع السابق ، ص ٨٦ ، ٨٧ ، ريان / مدحت عباس خلوصي
، المرجع السابق ، ص ٢٠٣ ، ٢٠٤ ، = محمد مجدي مرجان ، أثار المعاهدات
بالنسبة للدولة غير الأطراف ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ١٩٨١ ، ص ٣٧٨ .

القضية واحتجاج فرنسا علي هذا الحكم ، إلي إمكانية عقد محاكمتان عن ذات النزاع في مواجهة ربابنة السفن المتصادمة ، لذلك قامت اللجنة البحرية الدولية بالتصدي لهذا الأمر من خلال عقد مؤتمرين متتالين في مدينتي انتويرب عام ١٩٣٠ ، وأوسلو عام ١٩٣٣ ، وبينما يبحث المؤتمرين في أمر المشاكل التي يثيرها الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري قررت اللجنة البحرية الدولية ضرورة عقد معاهدة خاصة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم علي غرار المعاهدة الخاصة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم.^(١)

ولقد أعدت اللجنة البحرية الدولية في دورتها الثانية والعشرون ، المنعقدة في نابولي عام ١٩٥١ ، مشروع معاهدة الاختصاص المدني في مسائل التصادم وعرضت هذا المشروع في العام التالي ، وبالتحديد في المدة من ٢- ١٠ مايو ١٩٥٢ ، علي المؤتمر الدبلوماسي المنعقد في مدينة بروكسل ، وتم إقرار هذه المعاهدة والتي أصبحت نافذة المفعول عام ١٩٥٥.^(٢) إلا أنه لم يتم التصديق علي هذه المعاهدة من جانب عدة دول

(1) See, Mintz. Lzaak, Civil Jurisdiction in Matters of Collision at Sea, 1954 p . 22

(٢) ولقد حاولت هذه المعاهدة القضاء علي المشاكل التي يثيرها الاختصاص القضائي الدولي في مسائل التصادم عن طريق التوفيق بين اتجاه دول الـ Civil law واتجاه دول الـ Common law بشأن الاختصاص الدولي بنظر دعوى التصادم، فوضعت في الاعتبار عند تحديدها للمحكمة المختصة ضرورة توافر عوامل اتصال بين المحكمة وبين الدعوى وفقاً للمبدأ السائد في دول الـ Civil law ،= ولكنها اضافت إلي عوامل الاتصال التي يجب أن تتوافر بين المحكمة والدعوى المكان الذي وقع فيه الحجز علي السفينة أو الذي تم فيه تقديم الكافة أو الضمان لرفع الحجز عنها ، أي أنها وضعت في اعتبارها أيضاً الإجراء المتبع في دول الـ Common law والخاص بالدعوى العينية علي السفينة .

بحرية كبرى ، مثل البرازيل ، اليابان هولندا ، الاتحاد السوفيتي السابق والدول الأسكتنافية^(١) . ولقد اشتركت مصر في مؤتمر بروكسل الدبلوماسي الذي أقر هذه المعاهدة ووقعت عليها ، وتم تنفيذها بموجب القانون رقم ١٣٤ لسنة ١٩٥٥ ، والذي تم نشره بالجريدة الرسمية في ٢٤/٢/١٩٥٦^(٢)

ونعرض في هذا المطلب لنطاق تطبيق هذه المعاهدة وللمحاكم المختصة بدعوى التصادم بموجبها ، ثم نعقد مقارنة بينها وبين مشروع معاهدة ريودي جانيرو بالنسبة لنصوصه المتعلقة بتوحيد الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري ، كل موضوع في فرع مستقل .

نطاق تطبيق معاهدة بروكسل ١٩٥٢

الخاصة بالاختصاص المدني

في مسائل التصادم البحري

تتطبيق هذه المعاهدة علي كل ذوي الشأن سواء كانوا شاحنين أو مجهزين أو ركاب ، وذلك عندما تكون السفن المتصادمة تابعة لدول متعاقدة ، كما يشترط لتطبيق هذه المعاهدة علي النحو السالف أن يكون أحد أطراف العلاقة أجنبياً ، اما إذا كان كل أطراف الدعوى

See, F. Berlingieri, op. cit. p. 868

(1) See, Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op cit. p . 18 see also, Comite Maritime International Year Book(1990-1991) p. 23-63

(٢) أنظر د/ محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص ٧١ ، د/ كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص ٥٠١

تابعين للدولة التي أقيمت الدعوى أمام إحدي محاكمها فيتم تطبيق القانون الوطني لتلك الدولة دون المعاهدة ، وذلك ما نصت عليه هذه المعاهدة في مادتها الثامنة فقرة ٢.

وتفترض هذه القواعد أو هذا الحكم أن القوانين الوطنية للدول المتعاقدة والمتعلقة بقواعد الأختصاص ، ليست مماثلة تماماً لنصوص المعاهدة علي الأقل إذا تعلق الأمر بممارستها الاختصاص القضائي علي مواطنيها.^(١)

ولا يشترط لتطبيق هذه المعاهدة حدوث تصادم بالمعني الفني ، أي حدوث ارتطام مادي بين السفن المتصادمة ، لكنها تنطبق أيضاً علي الدعاوي التي تهدف إلي تعويض الأضرار التي أحدثتها سفينة لأخرى أو لأشياء أو الأشخاص فوق ظهرها إذا كان ذلك ناشئاً عن قيام بمناورة أو حركة أو إغفالها القيام بحركة أو مناورة أو لعدم مراعاتها للوائح (م.٤).^(٢)

أما بالنسبة للسفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة ، فقد ذهب العميد ريبير^(٣) إلي أن المعاهدة لا تنطبق عليها ، إلا أن المادة الخامسة قد جاءت بصيغة متدرجة حيث تنص تلك المادة علي أنه

(1) See, Mintz Lzaak, op cit. p. 22 see also, Healy and Sweeney, Basic Principles.....op cit. p. 376

(2) Art, 4 stats that" this convention shall also apply to an action for damage caused by one ship to anther or to the property or person on board such ships through the carrying, out of or the cmission to carry out a maneuver through non- compliance with regulations even there has been no actual collision " see, Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op cit p. 18

(1)Ripert, Droit Maritime, Vol. 3. Op. cit. n° 2112.

" لا يخل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية بالقواعد القانونية المعمول بها في الدول المتعاقدة فيما يتعلق بتصادم السفن الحربية أو بسفن الدولة المخصصة لخدمتها " أي أنه إذا كانت السفن المملوكة للدولة غير مخصصة للخدمة العامة وإنما تستخدم لأغراض تجارية فهي تخضع لأحكام المعاهدة.^(١)

ونري أن ما ذهب إليه العميد ربيبر ، هو الراجح لأن السماح بمعاملة سفن الدولة بذات معاملة السفن الخاصة أمر خطير ، حيث أنه فضلاً عن تجاهل هذا الاتجاه لحصانة سفن الدولة أمام القضاء الأجنبي ، فإن واضعي معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢ الخاصة بالاختصاص القضائي في مسائل التصادم البحري لو أرادوا هذه النتيجة لتم النص عليها صراحة في المعاهدة .

ويتبين مما تقدم أن معاهدة ١٩٥٢ تشبه إلي حد كبير معاهدة ١٩١٠ فيما يتعلق بنطاق تطبيق كل منهما ، غير أن معاهدة ١٩٥٢ تميزت عن معاهدة ١٩١٠ بفارقين هما :^(٢) أولاً: أن المعاهدة ١٩٥٢ لا تسري علي الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري أو أي عقد آخر ، وبالتالي يكون للشاحنين والركاب أن يتمسكوا بنصوص معاهدة ١٩١٠ بالنسبة لموضوع الدعوى ولا يمكنهم الاستناد في مسألة الاختصاص القضائي إلي معاهدة ١٩٥٢ ، كما في حالات التصادم بين سفينة الإرشاد والسفينة محل الإرشاد أو بين القاطرة والمقطورة ، ثانياً:

(٢) أنظر د/ أحمد حسني ، الحوادث البحرية ، المرجع السابق ، ص ٨٣ ، محمد ماجد محمود ، الرسالة السابقة ، ص ٤٨٩

(3) See, Healy and Sweeney. The Law of Marine Collision. Op . cit. p 18. Ripert, Droit Maitime, Vol.3, op. cit. n°2112, Rodiere, Evenments de mer , op. cit.p10

لا تسري اتفاقية ١٩٥٢ علي الحالات الخاضعة لمعاهدة الملاحة في نهر الراين "Rhine Navigational Convention" ، الموقعة في ١٧ أكتوبر ١٨٦٧ ، أي علي التصادم الواقع في نهر الراين بين السفن ومراكب الملاحة الداخلية .

المحاكم المختصة بنظر دعوى التصادم طبقاً

لمعاهدة بروكسل ١٩٥٢ الخاصة بالاختصاص

المدني في مسائل التصادم البحري

للمدعي طبقاً للمادة الأولى فقرة ١ من معاهدة أن يقيم دعواه الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الثلاث^(١) التالية حسب اختياره :- أولاً: المحكمة التي يقع بدائرتها محل إقامة المدعى عليه المعتاد أو المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز أعماله .

(1) Art.1 (1) Provides, " an action will lie for damage caused by collision between sea- going vessels or between a sea- going vessel and inland navigation craft, (a) where the defendant has his habitual residence or a place of business(b) where the defendant ship or a sister ship has been lawfully arrested or security has been furnished in lieu of arrest (c) in the case of collision occurs " see, Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op cit. p 19 , see also, Aleka Mandaraka, op. cit. p 206,207 , see also, George K. Walker, op cit. p . 217, 218 see also, Mintz Izaak op. cit. p.24,26 =

=د/ أحمد حسني ، الحوادث البحرية ، المرجع السابق ، ص ٨٤ ، ود/ كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص ٢ ، ٥ وأخياط محمد ، الرسالة السابقة ، ص ٣٨٩ ، ومحمد ماجد محمود ، الرسالة السابقة ، ص ٤٩٢ ، ٤٩٣

ويلاحظ علي هذا الخيار ، أنه أكثر بساطة وواقعية من منح الاختصاص لمحكمة مواطن المدعي عليه ، نظراً لأن الذي يهم المدعي محل الإقامة الفعلي والمعتاد للمدعي عليه ، وليس مجرد أن هذا المكان موطنه ، فإذا كان المدعي علي شركة ترفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرتها مركز إدارتها .

ثانياً:- محكمة المكان الذي تم فيه الحجز علي سفينة المدعي عليه أو علي سفينة أخري مملوكة للمدعى عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذوناً به أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو أي ضمان آخر .

وهنا يظهر جلياً تأثير المعاهدة بالاتجاه السائد في دول الـ Common Law حيث يجوز في تلك الدول إقامة دعوى عينية علي السفينة والحجز عليها بمقتضى تلك الدعوى ، وهو أحد الحلول الذي نصت عليه أيضاً معاهدة بروكسل ١٩٥٢ ، الخاصة بالحجز التحفظي علي السفن البحرية ، ويتعارض هذا الحل مع الاتجاه السائد لدي دول الـ Civil Law ، إذ لا توجد رابطة بين مصدر الدين والأموال التي يمكن الحجز عليها بالنسبة للاختصاص الذي يحدد عن طريق الحجز علي مال آخر للمدعي عليه .

ونري أنه ، بالرغم من أن المعاهدة قد عملت علي التوفيق بين الاتجاهات السائدة في دول الـ Common Law ودول الـ Civil Law فيما يتعلق بالاختصاص القضائي بنظر دعوى التصادم ، غير أن الواقع العملي يثبت غلبة الاتجاه السائد لدي دول الـ Common Law ، نظراً لأن الدعاوى العينية التي تقام ضد السفينة ويتم بموجبها الحجز عليها

أكثر شيوعاً ، ويستتبع ذلك أن يكون بناء الاختصاص القضائي بنظر دعوى التصادم علي أساس محل الحجز علي السفينة التي يتعلق بها الديلن أو علي سفينة شقيقة أكثر أستعمالاً من الاختصاص القضائي القائم علي أساس عوامل الاتصال بين الدعوى والمحكمة .

ثالثاً: محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ والمراسي أو في المياه الداخلية

وتكون محكمة محل التصادم مختصة بالنسبة للتصادم الذي يقع في الموانئ والمراسي والمياه الداخلية ، ولكن لا اختصاص لها بالنسبة للتصادم الذي يقع في المياه الإقليمية ، حيث رفض المؤتمر الدبلوماسي بيروكسل الاقتراح الأكثر شمولاً ، والذي كان يعطي الاختصاص لمحكمة محل التصادم عندما يكون التصادم واقعاً في المياه الإقليمية .

ولا يجوز للمدعي أن يرفع دعواه أمام هذه المحاكم الثلاث بل يجب أن يختار واحدة منها فقط ، وذلك لتلاقي تضارب الأحكام في ذات الموضوع ، فطبقاً للفقرة الثالثة من المادة الأولى من المعاهدة " لا يجوز للمدعي دون أن يتنازل عن دعواه مستتدة إلي نفس الوقائع " كما لا تخل الأحكام الواردة في المادة الأولى بأي حال من الأحوال بحق الخصوم في رفع دعوى أمام أي محكمة تم الاتفاق عليها فيما بينهم أو في عرضها علي التحكيم " (م ٢ من المعاهدة)^(١)

(1) Art. 1(3) stats that" A claimant shall not be allowed to bring a further action against the same defendant on the same facts in another jurisdiction, without shall not in any way prejudice the right of the parties to bring an action in respect of a collision before a court they have chosen by agreement or to refer it to arbitration " see Mintz Izaak., op cit. Appendix. p.1

أما بالنسبة للدعاوي المقابلة الناشئة عن ذات التصادم ، فيجوز رفعها أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية ، وفي حالة تعدد المدعين يجوز لكل منهم أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي رفعت أمامها دعوى ناشئة عن ذات التصادم ضد الخصم نفسه.^(١)

ويلاحظ من خلال عرضنا للمحاكم المختصة بنظر دعوى التصادم طبقاً لهذه المعاهدة أن القائلين عليها قد تبنا مع تغييرات طفيفة وجهة نظر المؤتمرين في باريس عام ١٩٣٧ ، لإعداد مشروع المعاهدة ، التي تري وجوب العمل علي التضييق من نطاق المحاكم المتاحة للمدعى لإقامة دعواه ، حيث رأى السيد Leopold Dor ، مقرر مؤتمر باريس ، ضرورة التقليل بقدر الإمكان من عدد المحاكم المختصة بنظر دعوى التصادم ، خلافاً للسيد Lyon Caen والذي قدم اقتراحاً عام ١٨٨٨ للجنة البحرية الدولية بضرورة الإكثار من المحاكم المختصة بنظر دعوى التصادم للتسهيل علي المدعى وتمكينه من ملاحقة المدعي عليه في أماكن عديدة ، ولقد لافت وجهة نظر السيد Leopold Dor تأييداً من جانب الحاضرين في المؤتمر لاسيما المؤمنين البحريون الذين رغبوا في التضييق من نطاق المحاكم المختصة بنظر دعوى التصادم لتجنب إمكانية الحجز علي سفن المدعى عليه في أماكن كثيرة.^(٢)

(2)See, Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op. cit. p. 19

(١) وبالإضافة إلي ثلاث اسس السابق الإشارة إليها ، والتي يكون للمدعى اختيار واحدة منها لرفع دعوى التصادم ، ثم اقتراح سبعة أسس أخرى للاختصاص للقضائي بدعوى التصادم من جانب المندوب الياباني المشارك في مؤتمر باريس عام ١٩٣٧ ، إلا أنها قوبلت جميعاً بالرفض ، كما رفض المؤتمر ايضاً اقتراحاً من جانب مندوب

وبالرغم من الاتجاه المحمود لهذا المعاهدة في التضييق من نطاق المحاكم المختصة بنظر دعوى التصادم ، إلا أنها لم تحقق نجاحاً ملموساً علي المستوي الدولي ، وذلك ما يظهر جلياً من خلال العدد المحدود للدول التي صدقت أو انضمت إليها .

ويرى البروفيسور Berlingieri ، أن أحد أسباب فشل معاهدة ١٩٥٢ في أن تحقق قبولاً دولياً هو خلوها من القواعد التي تمنع تعدد الدعاوى المتعلقة بذات التصادم^(١) ، حيث يستطيع المدعى عليه بدلاً من إقامة دعوى مقابلة ضد المدعى أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية أن يقيم دعوى منفصلة ضد المدعى في مكان آخر ، وعادة ما يلجأ المدعى عليه إلي ذلك عندما يرغب في الحصول علي ضمان لدعواه من خلال الحجز علي سفينة المدعى في مكان إقامة الدعوى نظراً لعدم تواحد هذه السفينة في دائرة المحكمة التي تنظر الدعوى الأصلية ، وحتى في الحالات التي يقدم فيها المدعي ضماناً كافياً لتنفيذ الحكم الذي قد يصدر ضده في الدعوى المقابلة ، قد يري المدعى عليه أن مصلحته تقتضي إقامة دعوى منفصلة في مكان آخر ، كما في حالة

إيطاليا في المؤتمر والذي يتمثل في منح الاختصاص بنظر الدعوة المدنية الناشئة عن التصادم للمحكمة التي تنظر الدعوى الجنائية الناشئة عن هذا التصادم .

See, Mintz Izaak, op. cit. p. 25

(٢) حيث أن المادة الثالثة فقرة ١ من المعاهدة غير ملزمة للمدعي عليه إذ إنها تجيز له أن يرفع دعواه الناشئة عن ذات التصادم ضد المدعى أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية . ويستفاد من تلك أنه يجوز للمدعى عليه أيضاً أن يقيم دعوى منفصلة في مكان آخر .

شك المدعى عليه نزاهة المحكمة التي اختارها المدعى لنظر دعوى التصادم.^(١)

ويري البروفيسور^(٢) Berlinigieri أنه يجب لتجنب المشاكل التي يثيرها تعدد الدعاوي عن ذات التصادم ضرورة توافر أمرين .

أولاً: لا بد أن يمنح المدعى عليه حرية اختيار محكمة أخرى لإقامة دعواه المقامة . ثانياً: الحد من قدرة المدعى عليه في اختيار هذه المحكمة في حالة تقديم المدعى ضماناً كافياً لتنفيذ الحكم الذي قد يصدر ضده من المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية .

كما يرجع فشل معاهدة سنة ١٩٥٢ في تحقيق القبول والانتشار الدولي إلى استبعادها لسفن الدولة في حالة تصادمها مع سفن أخرى من نطاق تطبيقها وخلوها من أية نصوص تتعلق بتحديد القانون الواجب التطبيق علي دعوى التصادم ، وخلوها كذلك من أية نصوص تتعلق بالاعتراف وبتنفيذ الأحكام الأجنبية.^(٣)

ولقد أخذ المشرع المصري.^(٤) من خلال قانون التجارة البحرية الجديد بأحكام معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة

(1) See, F. Berlingieri, op. cit. p868

(2) Ibi, p.868 see also, Healy and Sweeney, Basic Principles....., op. cit. p. 377

(3) See, Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op cit. p. 20 see also The Report of the CMI International Subcommittee on Collision Vol. 3.1977. CMI Documentation. P. 154.

(١) أنظر د/ محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٦١٣ ، د / أحمد حسني ، الحوادث البحرية ، التصادم والأنقاذ ، المرجع السابق ، ١٧٧ ،

بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري ، حيث تنص المادة ٣٠٠
فقرة أولى علي أنه " للمدعي إقامة الدعوى الناشئة عن التصادم أمام
إحدى المحاكم الآتية:-

- (أ) المحكمة التي يقع دائرتها موطن المدعى عليه .
- (ب) المحكمة التي يقع دائرتها أول ميناء مصري لجأت إليه السفن أو
إحدى السفن التي حدث بينها التصادم .
- (ت) المحكمة التي يقع في دائرتها الميناء الذي حجز فيه علي السفن
التي حدث بينها التصادم أو علي إحدى هذه السفن .
- (ث) المحكمة التي يقع في دائرتها مكان حدوث التصادم إذا حدث
التصادم في مياه مصرية .

ويلاحظ أن المشرع المصري قد استمد المبادئ الواردة في المادة
١/٣٠٠ ، السابق ذكرها ، من الأحكام المطبقة دولياً في شأن
الاختصاص القضائي بنظر دعوى التصادم البحري ، كما في معاهدة
بروكسل لسنة ١٩٥٢ ، الخاصة بالإختصاص القضائي في مسائل
التصادم البحري (م/١) ، وكما في معاهدي بروكسل لسنة ١٩٥٢
المتعلقتين بالحجز علي السفن البحرية(م/٧) وبالاختصاص الجنائي في
مسائل التصادم البحري (م/٤) .^(١)

التحكيم في منازعات التصادم البحري:-

كما أنه يجوز للخصوم الاتفاق علي عرض النزاع الناشئ عن
التصادم علي التحكيم وفقاً للمادة الثانية من معاهدة بروكسل لسنة

(١) أنظر د/ حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، طبعة ٢٠٠٨ ، المرجع

السابق، ص ٤٩١ ، ٤٩٢

١٩٥٢ ، التي تنص علي أنه " لا تخل أحكام المادة الأولى بأي حال من الأحوال بحق الخصوم في رفع دعوى أمام أية محكمة يكونون قد اتفقوا عليها فيما بينهم أو في عرضها علي التحكيم ". ولقد أخذ المشرع المصري في المادة ٢/٣٠٠ بحري بذات الحكم والتي تنص علي أنه " يجوز للخصوم الاتفاق علي عرض النزاع الناشئ عن التصادم علي التحكيم علي أن يجري التحكيم حسب اختيار المدعى في دائرة إحدى المحاكم المنصوص عليها في الفقرة السابقة.^(١)

ولقد جاء في المذكرة الإيضاحية للقانون البحري ، أن نص المادة ٢/٣٠٠ وإن إجاز الاتفاق علي التحكيم إلا أنه اشترط أن يجري ذلك حسب اختيار المدعى في أحد الأماكن التي تجوز إقامة الدعوى فيها أمام القضاء العادي ، حتي لا يتخذ التحكيم وسيلة لإفساد الميزة التي تقرها الفقرة الأولى للمدعى ، ويلاحظ أن صياغة المادة ٢/٣٠٠ بحري بهذا الشكل لا يحقق ما هدفت إليه المذكرة الإيضاحية . فمن المعلوم أن الاتفاق علي إحالة النزاع إلي التحكيم في مسائل التصادم البحري يتم دائماً بعد وقوع الحادث ، فليس من المتصور أن يتم قبل ذلك . بخلاف الأمر في حالات النقل البحري ، للبضائع ، حيث يجوز الاتفاق علي التحكيم قبل نشوء النزاع بالنص في سند الشحن علي شرط التحكيم ، أو بعد نشوء النزاع بتحرير مشاركة تحكيم . وتقتضي المادة ٢٤٦ بحري ببطان كل شرط سابق علي قيام النزاع يسلب المدعى حقه في الاختيار أو يقيده ، ومؤدي ذلك جواز الاتفاق بعد نشوء النزاع إلي إجراء التحكيم في

(٢) انظر د/ محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٦١٣ ، د/

حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، طبعة ٢٠٠٨ ، المرجع السابق ، ص

غير الأماكن التي حددتها المادة ٢٤٦. ولما كانت المادة ٢/٣٠٠ بحري جاءت خالية من أي إشارة إلي بطلان كل اتفاق تحكيم من شأنه أي يسلب المدعي حقه في الاختيار ، كما فعلت المادة ٢٤٦ بشأن الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري ، هذا فضلاً عن أن اتفاق التحكيم في مسائل التصادم يكون دائماً بعد وقوع التصادم ، فإن مفاد ذلك أن نص المادة ٢/٣٠٠ لا يحول دون الاتفاق علي إجراء التحكيم في مكان غير الأماكن التي يجوز إقامة الدعوى بها أمام القضاء ، والمبينة في الفقرة الأولى من ذات المادة . ومن ثم فإن نص المادة ٢/٣٠٠ لا يحقق ما هدفت إليه المذكرة الإيضاحية.^(١)

ويلاحظ أن اتفاق أطراف دعوى التصادم علي عرض النزاع علي التحكيم يحقق عدة مزايا ، حيث أنه يجنبهم إعلان النزاع علي العامة ، ويجنبهم الطعن في الحكم ونفقات الطعن ، ويوفر النفقات الخاصة بالتقاضي ، فضلاً عن أن إجراءات التحكيم تتسم بالسهولة واليسر وعدم

(١) تنص المادة ٢٤٦ علي أنه إذا اتفق في عقد نقل البضائع بالبحر علي إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلي تحكيم ، فإنه يجب إجراء التحكيم في دائرة المحكمة التي يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو في موطن المدعى عليه أو في مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه في هذا المكان مركز رئيسي أو فرع ، أو في المكان المعين في اتفاق التحكيم أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذي حجز فيه عي السفينة ، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق علي قيام النزاع يقضي بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده " انظر د/ هاني دويدار ، الوجيز في = القانون البحري ، الجزء الثاني ، النقل البحري للبضائع ، المرجع السابق ، ص ١٨٥-١٨٧ ، د/ أحمد حسني ، الحوادث البحرية ، المرجع السابق ، ص ٧٨ ، ٧٩

التعقيد . إلا أنه أيضاً لا يخلو من العيوب ، فقد يكون المحكم غير مؤهل للفصل في النزاع ، فضلاً عن إمكانية انجيازه لأحد الطرفين .^(١)

وثمة تساؤل يثور حول أثر اتفاق أطراف التصادم علي عرض النزاع علي التحكيم وفقاً للمادة ٢/٣٠٠ بحري علي الاختصاص القضائي بنظر دعوى التصادم الذي وقع حجزاً تحفظياً علي سفينة المدعى عليه إقامة دعوى التصادم وفقاً للمادة ١/٣٠٠ بحري رغم الاتفاق علي التحكيم؟ أم أنه علي المضور من التصادم أن يتخذ إجراء التحكيم الذي يعادل رفع الدعوى امام المحكمة المختصة ؟

ولقد أجابت المادة ١/١٢ من قانون التحكيم علي ذلك التساؤل ، بأنه إذا لم يدفع المدعى عليه بشرط التحكيم باعتباره دعواً شكلياً غير متعلق بالنظام العام في الوقت المناسب (قبل الكلام في الموضوع وقبل إبدائه أي دفع) فإن حقه في التحكيم يسقط وتتنظر المحكمة دعوى التصادم ، أما إذا تمسك المدعى عليه بالاتفاق علي التحكيم وكان الاتفاق صحيحاً ، فإنه يجب علي المحكمة أن توقف الخصومة بالنسبة للشق الخاص بصحة إجراءات الحجز حتي يقضي من هيئة التحكيم في الشق الخاص بثبوت حق المضور من التصادم ، لأن الشق الأخير يعتبر مسألة أولية لازمة للفصل في صحة الحجز.^(٢)

مقارنة بين معاهدة بروكسل ١٩٥٢ وبين مشروع معاهدة ريودي جانيرو بشأن المحكمة المختصة بدعوى التصادم البحري

(١) أنظر / ريان مدحت خلوصي ، المرجع السابق ، ص ٢٠٥ ، ٢٠٦

(١) أنظر / حمدي علي أحمد حسن ، ذاتية السفينة وأثرها في نظام الحجز عليها ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ٢٠٠٥ ، ص ٣٢٥ ، ٣٢٦ .

رغبة في تكملة أوجه القصور ، التي سبقت الإشارة إليها ، في معاهدة بروكسل سنة ١٩٥٢ ، أعدت اللجنة البحرية الدولية في مؤتمرها الحادي والثلاثين المنعقد في مدينة ريودي جانيرو في ٣٠ سبتمبر ١٩٧٧ مشروع معاهدة يتضمن نصوصاً تتعلق بتوحيد بعض المسائل المتعلقة بالاختصاص القضائي المدني القانون الواجب التطبيق ، وتنفيذ الأحكام الأجنبية في مادة التصادم البحري وسلمت هذا المشروع المنظمة الاستشارية البحرية (المنظمة البحرية الدولية حالياً) ولكن لم يتم حتى الآن عرض هذا المشروع علي اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية لإقراره.^(١)

وبالرغم من عدم نفاذ هذا المشروع حتى الآن ، نلقي الضوء علي نصوصه المتعلقة بالاختصاص القضائي المدني بدعوى التصادم ، لأن هذه النصوص تمت صياغتها علي هدي من القواعد والمبادئ السائدة لدي الدول البحرية الكبرى في مجال الاختصاص الدولي بدعوى التصادم ، فضلاً عن أنه ربما يتم إقرار المشروع مستقبلاً .

وطبقاً للمادة الأولى فقرة ١ من هذا المشروع تسري نصوص هذا المشروع علي دعاوى التصادم ، بما في ذلك دعاوى الرجوع ، التي ترمي إلي تعويض الأضرار التي أحدثتها سفينة بأخري أو التي أحدثتها السفينة بأشياء أو أموال فوق ظهرها وكان ذلك ناشئاً عن احتكاك مادي بين سفينتين أو أكثر بشرط أن تكون أحدهما علي الأقل سفينة بحرية أو كان ذلك ناشئاً عن قيام السفينة بحركة أو إغفالها القيام بحركة أو

(2) See, Healy and Sweeney . The Law of Marine Collision, op cit. p . 20 see also Healy and Sweeney, Basic Principles , op cit. p104

عدم مراعاتها للوائح الخاصة بالملاحة البحرية حتى ولو لم يحدث ارتطام مادي .^(١)

ويلاحظ أن هذه المادة تتطابق مع نص المادة الرابعة من معاهدة بروكسل ١٩٥٢ ، وقد تمت صياغتها علي هذا النحو لكي تشمل الحالات التي تتسبب فيها إحدى السفن بخطتها الملاحي في دفع سفينة أخرى للتصادم مع سفينة ثالثة . كما أنها تبنت تعريفاً موسعاً للتصادم فلم تقتصره علي معناه الفني بل يشمل أيضاً الأضرار التي تحدث في حالة عدم وجود ارتطام مادي بين السفن المتصادمة وهو نفس التعريف الذي تبنته معاهدة بروكسل عام ١٩٥٢ .

غير أن المشروع يتميز عن معاهدة بروكسل في أنه يغطي دعاوي الرجوع طبقاً للفقرة الأولى من المادة الأولى من المشروع ، ومن ثم فإنه في حالة إقامة مالك السفينة A دعوى تعويض عن الأضرار التي لحقت نتيجة لتصادم سفينته ومع السفينة B وادعى مالك السفينة الأخيرة أن السفينة C قد ساهمت بخطتها الملاحي في حدوث التصادم فإن دعوى رجوع مالك السفينة B علي مالك السفينة C تخضع لمشروع المعاهدة .

كما يستفاد من نص المادة الأولى فقرة ١ ، السابق الإشارة إليها ، أن المشروع قد استبعد من نطاق تطبيقه الأضرار البدنية التي تحدث نتيجة للتصادم فلم يشر إلا إلي الأضرار المادية فقط ، ولا تعرف سبباً لهذا الاستبعاد بالرغم من أن معاهدة ١٩٥٢ تسري علي هذا النوع من الأضرار .

(1) See, Healy and Sweeney . The Law of Marine Collision, op cit. p . 21 see also Healy and Sweeney, Basic Principles , op cit. p378

كما أن المشروع قد استبعد من نطاق تطبيقه السفن الحربية والسفن المملوكة للدولة والمستخدمه لأغراض غير تجارية كما هو الحال في معاهدة ١٩٥٢ ، وفيما يتعلق بالمحاكم المختصة بنظر دعوى التصادم ، نصت المادة الثانية فقرة ٢ من المشروع علي أنه ما لم يتفق الأطراف علي غير ذلك يمكن للمدعى أن يرفع دعوى التصادم أمام المحاكم الآتية حسب اختياره: (١)

١- محكمة موطن المدعى عليه أو محل إقامته المعتاد أو المركز الرئيسي للمنشأة .

٢- محاكم الدولية التي رقع التصادم في مياهها الداخلية أو الإقليمية.

ويلاحظ أن المشروع يشير إلي أن محكمة محل التصادم هي المحكمة التي يقع في دائرتها التصادم سواء وقع التصادم في الموانئ أو الخلجان أو المياه الداخلية أو المياه الإقليمية ، وبذلك فإن المشروع قد عمل علي توسيع دائرة الاختصاص بخلاف معاهدة ١٩٥٢ والتي استبعدت ، كما رأينا ، من نطاق تطبيقها التصادم الواقع في المادة الإقليمية .

٣- محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز علي السفينة الصادمة أو علي سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه (سفينة شقيقة) في حالة ما إذا كان الحجز مأذوناً به أو أمام محكمة المكان الذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو اي ضمان آخر لمنع توقيع الحجز .

٤- محكمة المكان الذي تم فيه الحجز علي أموال أخرى لنفس المدين أو المحكمة التي قدم فيها كفالة لمنع هذا الحجز .

(1) See, George K. Walker, op. cit. p. 220 see also, Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op. cit. p 22.

ويلاحظ أن هذه القاعدة جديدة فلم يرد النص عليها في معاهدة بروكسل ١٩٥٢ ، ووفقاً لهذه القاعدة يكون المشروع قد وسع من نطاق المحاكم المختصة . حيث يكفي لانعقاد الاختصاص بدعوى التصادم لمحكمة ما أن تكون هذه المحكمة قد أمرت بالحجز علي أي مال للمدعى عليه ولو كان يسيراً .

٥- المحكمة التي وضع فيها المدعى عليه مبلغ تحديد مسؤوليته .
ويلاحظ أيضاً أن هذه القاعدة جديدة لم يرد النص عليها في معاهدة بروكسل ١٩٥٢ .

وفيما يتعلق بإمكانية رفع المدعى لدعوى ثانية عن نفس التصادم، نجد أن معاهدة ١٩٥٢ لم تجز للمدعى دون تناوله عن دعواه السابق رفعها أن يرفع أمام محكمة أخرى علي ذات المدعى عليه دعوى جديدة مستتدة إلي نفس الوقائع. بينما يشترط المشروع لذلك أن تصدر المحكمة التي رفعت إليها الدعوى أولاً حكماً بوقف هذه الدعوى.^(١)
أخيراً ، تسمح المادة الثالثة من المشروع بإقامة دعوى المدعى عليه ضد المدعي (الدعوى المقابلة) أو أي دعوى أخرى متعلقة بالتصادم أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية ، فعلي سبيل المثال لمالك البضاعة الحق في أن يقيم دعواه ضد المدعى أو المدعى عليه أمام المحكمة التي تنظر دعوى التصادم ويتطابق هذا النص مع نص المادة الثالثة فقرة ١ من معاهدة ١٩٥٢.^(٢)

(1) See, Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op cit. p.22 see also, W. Tetley, International Conflict of Laws, op. cit. p 469.

(1)See, Healy and Sweeney. The Law of Marine Collision, op. cit. p. 22 see also Healy and Sweeney, Basic Principles....., op. cit. p. 380.

الاختصاص القضائي

بنظر دعوى التصادم طبقاً لمعاهدة بروكسل ١٩٥٢

الخاصة بالحجز التحفظي علي السفن البحرية

نود أن نشير بداية إلي أننا تعرضنا لهذه المعاهدة نظراً لوجود علاقة وطيدة بينها وبين معاهدة بروكسل ١٩٥٢ المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري ، حيث نصت المادة الأولى فقرة ١ بند B من المعاهدة الأخيرة علي اختصاص محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز علي سفينة المدعى عليه أو علي سفينة أخري مملوكة لنفس المدعى عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذوناً به أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو ضماناً آخر " لذلك نرى أنه من الضروري دراسة هذه القاعدة في الاختصاص في ضوء المعاهدة الخاصة بالحجز التحفظي علي السفن.

وهذه المعاهدة هي ثلاثة المعاهدات الموقعة في ذات اليوم الذي وقعت فيه معاهدتي بروكسل للاختصاص الجنائي والمدني في مسائل التصادم البحري في ١٠ مايو ١٩٥٢ ، وهي خاصة بالحجز التحفظي علي السفن البحرية .

وقبل إبرام هذه المعاهدة كانت تسود العالم ثلاثة مبادئ أساسية بشأن الحجز علي السفن ، حيث يكون الدائن في دول الـ Civil Law أن يحجز ولأي دين علي أموال المدين للحصول علي ضمان لتنفيذ الحكم الذي قد يصدر لصالحه، ونتيجة لذلك يستطيع الدائن أن يحجز علي أي سفينة مملوكة للمدين بصرف النظر عن وجود صلة أو علاقة بين هذه السفينة وبين الدعوى المقامة ، وعلي العكس من ذلك تماماً ،

الاتجاه الإنجليزي الذي يرى أن الحجز علي السفن لا يعد جزءاً من قواعد الـ Common Law ولكنه يعد مسألة بحرية بحته ، وبصفة عامة ، يمكن الحجز علي جميع أموال المدين الموجودة بإنجلترا بعد صدور حكم قضائي ، ولا يمكن توقيع الحجز التحفظي إلا بخصوص دين أو مطالبة بحرية علي السفينة المتعلق بها الدين فقط دون غيرها من السفن التي يملكها المدين ، أما المبدأ أو الاتجاه الثالث فقد كان سائداً في الولايات المتحدة الأمريكية والتي عرفت نظاماً أكثر دقة للحجز التحفظي على السفن ، حيث يمكن توقيع الحجز علي السفينة من خلال إقامة دعوى عينية عليها أو من خلال إقامة دعوى شخصية علي مالها. فقد يصدر أمر الحجز من المحكمة بمناسبة رفع دعوى عينية علي السفينة تنفيذاً لامتياز بحري مقرر عليها ، ويتم الحجز علي السفينة في هذه الحالة ليس فقط للحصول علي ضمان لتنفيذ الحكم بل أيضاً لتنفيذ الأمتياز البحري المقرر عليها ، أما في حالة الدعوى الشخصية ضد مالك السفينة فتصدر المحكمة أمراً بالحجز علي السفينة لإخضاعها للاختصاص القضائي للمحكمة ، ويصدر هذا الأمر فقط ضد المدين غير المقيم في الولايات المتحدة والذي لا يمكن العثور عليه وإعلانه بالدعوى ، فهو إذن إجراء عام يقصد منه تأسيس اختصاص للمحكمة بنظر الدعوى والحصول في نفس الوقت علي ضمان لتنفيذ الحكم.⁽¹⁾

ونتيجة لاختلاف القواعد المطبقة بخصوص الحجز التحفظي علي السفن البحرية ، عرضت اللجنة البحرية الدولية ذلك الموضوع للمناقشة أمام مؤتمر أنتربرب عام ١٩٣٠ من أجل توحيد القواعد الخاصة بالحجز

(1) See, Chula Sukmanop , op cit. p . 155.

علي السفن البحرية وحماية مالك السفينة وغيره من الأشخاص ذوي الحقوق عليها من تأثر استغلالهم لها نتيجة لخضوعها لأكثر من نظام خاص بالحجز عليها . وقد تم عرض أول مشروع لهذه المعاهد علي مؤتمر أوسلو عام ١٩٣٣ ، ولقد وضح تأثر واضعي هذا المشروع بالاتجاه السائد لدي دول الـ Civil Law ، من حيث سماحة بالحجز علي أي سفينة ولأي دين سواء كان ديناً بحرياً أم لا ، ولقد تعرض هذا المشروع لانتقادات شديدة من كل من المندوب الأمريكي والإنجليزي لأنه يتعارض تماماً مع الاتجاه السائد في دول الـ Common Law^(١).

وتم عرض موضوع الحجز على السفن البحرية مرة أخرى كموضوع أساسي أمام مؤتمر باريس عام ١٩٣٧ وانتهى المؤتمر إلي إعداد مشروع يخالف تماماً مشروع الذي تم وضعه في مؤتمر أوسلو ١٩٣٣ ، حيث أقتصر هذا المشروع علي معالجة الحجز التحفظي على السفينة بخصوص الدين الناشئ عن التصادم البحري فقط وأحال إلى القوانين الوطنية للدول الأعضاء تنظيم الحجز التحفظي المتعلق بالديون الأخرى . إلا أنه تم إهمال هذه المشروع نظراً لعد صلاحيته لتشكيل اتجاهها دولياً في مجال الحجز التحفظي علي السفن ، وتم إعداد مشروع جديد من خلال مؤتمر أمستردام عام ١٩٤٩ عمل على التوفيق بين الأختلاف في دول الـ Common Law ودول الـ Civil Law بخصوص الحجز التحفظي علي السفن ، وأصبح بمقتضي هذا المشروع للدائن بأي دين بحري أن يوقع الحجز علي السفينة التي يتعلق بها الدين أو أي سفينة أخرى مملوكة للمدين المسئول مسئولية شخصية عن الدين البحري . وتم تسليم هذا المشروع إلي مؤتمر نابولي عام ١٩٥١ وتمت

(2) See, Berlingieri on Arrest of Ships. 4th Ed., London, 2006 p. 3, 4

الموافقة عليه بعد مناقشات طويلة ، ثم تلي ذلك إقراره في المؤتمر
الدبلوماسي الذي عقد ببروكسل في ١٠ مايو ١٩٥٢ .^(١)

وبعد أن عرضنا لخلفية تاريخه عن معاهدة الحجز التحفظي علي
السفن البحرية ، نعرض لدراسة هذه المعاهدة ، من حيث نطاق تطبيقها
ولمدي اختصاص محكمة محل الحجز بالموضوع ، كل في فرع مستقل .

نطاق تطبيق معاهدة بروكسل ١٩٥٢ المتعلقة بالحجز التحفظي علي السفن البحرية

يقتصر تطبيق المعاهدة علي الحجز التحفظي دون الحجز
التنفيذي ، حيث تنص المادة الأولى فقرة ٢ منها علي أنه " يقصد بالحجز
منع السفينة من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة ضماناً لدين
بحري ، ولكنه لا يشمل حجزها تنفيذاً لسند دين " فإذا لم يكن بيد
الدائن سند تنفيذي بحقة يعطيه الحق في توقيع الحجز التنفيذي علي
سفينة المدين ، فيكون له مع ذلك الحق في توقيع الحجز التحفظي عليها
وذلك إذا خشى رحيلها وإفلات ضمانه من يده للحيلولة بينها وبين السفر
لحين حصوله علي سند تنفيذي بحقة يخول له اتخاذ إجراءات التنفيذ
الجبري علي السفينة ، ويخضع هذا الحجز طبقاً للمادة الأولى فقرة ٢
للمعاهدة ، كما أنه يقتصر تطبيق هذه المعاهدة على المنازعات الخاصة
بين الأفراد وذلك بصريح نص مادتها الثانية والتي تنص علي أنه " لا يجوز
أن يحمل اي نص من نصوصها على أنه توسيع أو تضيق في الحقوق أو
السلطات التي تستمدها الدول الجهات العامة وسلطات المواني من

(1) See, Chula Sukmanop, op cit. p . 156, 157.

قوانينها الداخلية أو لوائحها بالحجز علي السفينة في دائرة اختصاصها أو بحسبها أو بمنعها بأي طريق آخر من الإبحار".^(١)

ولا تسري هذه المعاهدة علي السفن الحربية والسفن المملوكة للدولة وذلك إعمالاً لأحكام معاهدة بروكسل عام ١٩٢٦ المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية ، حيث تنص المادة الثالثة من هذه المعاهدة علي عدم جواز توقيع الحجز علي هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أيا كان أو أية إجراءات قضائية عينية.^(٢)

وطبقاً لنص المادة الثامنة فقرة ١ ، ٤ من معاهدة الحجز التحفظي ، تسري هذه المعاهدة في كل دولة متعاقدة علي كل سفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة سواء كانت وطنية أو أجنبية عندما لا يكون محل الإقامة المعتاد لطالب الحجز أو مركزه الرئيسي في الدولة المذكورة ، فإذا كان لطالب الحجز محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في الدولة المراد توقيع الحجز علي إقليمها فيطبق القانون الداخلي لهذه الدولة دون المعاهدة.^(٣)

وتطبيقاً لهذا المبدأ فإن الحجز علي السفن المصرية في مصر يتم وفقاً لأحكام معاهدة بروكسل ، إذا لم يكن لطالب الحجز محل

(١) أنظر د/ محمود سمير الشراوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ١٥٦ ، د /مصطفي كمال طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ١٠٣ - ١٠٦ ، د / كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص ١٧٢ ، محمد ماجد محمود ، الرسالة السابقة ، ص ٥٣٩

(٢) أنظر د/ سميحة القليوبي ، المرجع السابق ، ص ١٥١ ، د/ كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص ١٧٣ .

(١) انظر د/ كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص ١٧٣

إقامة معتاد أو مركز رئيسي في مصر ، فإذا كان له محل إقامة معتاد في مصر يتم تطبيق أحكام القانون المصري دون أحكام المعاهدة.^(١)

كما أن المعاهدة تسري وفقاً للفقرة الثانية من المادة ٨ في كل دولة متعاقدة على السفن الأجنبية فإذا كانت السفينة الأجنبية تحمل علم دولة متعاقدة فإنه لا يجوز الحجز عليها إلا إذا كان الدين المراد الحجز من أجله ديناً بحرياً من الديون التي نصت عليها المادة الأولى من المعاهدة ، أما إذا كانت تلك السفينة تحمل علم دولة غير متعاقدة فإنه يجوز الحجز عليها سواء لدين من الديون البحرية المبينة بالمادة الأولى أو لدين منصوص عليه في القانون الداخلي لدولة المحكمة المرفوع عليها طلب الحجز حتى ولو لم يكن الدين بحرياً.^(٢)

ويرى البعض أن حكم المعاهدة فيما يخص السفن الأجنبية التابعة لدولة غير متعاقدة حكماً لا يخلو من الغرابة لأنه يتيح الحجز على السفن بسبب الديون البحرية المنصوص عليها في المعاهدة وغيرها من الديون المنصوص عليها في قانون القاضي ، إلا أن أستاذنا الدكتور محمود سمير الشرقاوي ، يرى أنه لا غرابة في هذا الحكم ، حيث أن الدولة المنضمة لأي معاهدة لا تلتزم بنصوصها إلا قبل الأطراف فيها ولكنها تمارس سيادتها الطبيعية في مواجهة الدول غير الموقعة على المعاهدة ويتمثل ذلك في تطبيق قانونها الذي يتكون ليس فقط من

(٢) وقد أنضمت مصر إلى هذه المعاهدة بموجب القانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ ، وأصبحت سارية المفعول اعتباراً من ٢٤ فبراير ١٩٥٦ ، أنظر د/ سميحة القليوبي ، المرجع السابق ، ص ١٠٩ ، ١١٠ .

(٣) أنظر د/ كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص ١٧٣

التشريع الصادر من سلطتها التشريعية بل أيضاً من المعاهدات الدولية التي انضمت إليها وجعلتها بذلك جزءاً من نظامها القانوني.^(١)

كما يستفاد من نص المادة الثانية من المعاهدة أنها تنطبق علي كل سفينة تحمل علم دولة متعاقدة ، إلا أن هناك استثناءين^(٢) :-

أولهما: ورد النص عليه في المادة ٣/٨ ، والتي تعطي الحق للدولة المتعاقدة في أن تعطي كل أو بعض مزايا هذه الاتفاقية لدولة غير متعاقدة أو لأي شخص ليس له يوم الحجز محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في إحدى الدول المتعاقدة ، وثانيهما :- ورد النص عليه في المادة ٤/٨ ، والتي استبعدت من هذه المعاهدة الحجز علي سفينة تحمل علم دولة متعاقدة في دائرة اختصاصها من أي شخص يكون له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في هذه الدولة .

أما بالنسبة للديون التي يجوز توقيع الحجز بمقتضاها فيشترط أن تكون يونياً بحرية^(٣) ولقد عدت المادة ١/١ من المعاهدة هذه الديون البحرية وهو تعداد ورد علي سبيل الحصر ، وبالتالي لا يجوز توقيع

(١) أنظر د/ محمود سمير الشراوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ١٥٧
(2) See, Berlingieri on Arrest of Ships , op cit. p . 312 -315
(٣) ويقصد بالدين البحري إيداع حق أو دين مصدره أحد الأسباب المبينة في المادة الأولى من المعاهدة ويكفي الإيداع بحق أو دين فلا يشترط أن يكون الدين محقق لوجود ، وبعد ذلك أمراً بديهيا بالنسبة للحجز التحفظي وإلا أصبح توقيعه مستحيلاً، في كثير من الحالات ، كما في حالة التصادم بسبب خطأ سفينة أجنبية لأن دين السفينة المصدومة يظل غير محقق طالما أن خطأ السفينة الصادمة لم يثبت بحكم كما أن مواعيد الإجراءات مهما كانت قصيرة تسمح للسفينة بمجرد إخطارها برفع الدعوى أن تبحر علي الفور وتتفادي المطالبة . أنظر د/ محمد = عبد الفتاح ترك ، الحجز علي السفينة ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٥ ، ص ٥٠ ، ٥١

الحجز التحفظي علي السفينة لغير هذه الديون ، مثل ثمن بيع السفينة أو قسط التامين البحري .^(١)

ولقد تضمنت معاهدة بروكسل عام ١٩٥٢ الخاصة بالحجز التحفظي تعداداً لسبعة عشر حالة أغلبها ذات طبيعة شخصية والباقي ذات طبيعة عينية للحق المطالب به .^(٢)

(١) أنظر د/ علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، بند ٨٩٣ ، د/ حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري، طبعة ٢٠٠٨ ، المرجع السابق ، ص ٨٤ ، د/ كمال حمدي، المرجع السابق ، ص ١٧٥

(٢) أولاً : الديون الشخصية .

أ- الأضرار التي أحدثتها السفينة بسبب التصادم وغيره .
ب- الخسائر في الأرواح أو الأصابات البدنية التي تسببها السفن أو تنشأ عن استغلالها .

ج- مصاريف المساعدة والانتقاذ.

د- العقود الخاصة باستعمال السفينة أو باستئجارها ، بمقتضى مشاركة إيجار أو غيرها .

هـ- العقود الخاصة بنقل البضائع علي السفينة بمقتضى مشاركة إيجار أو بوليصة الشحن أو غير ذلك .

و- هلاك السفينة والأمتعة التي تنقلها أو تلفها .

ز- الخسائر المشتركة .

ح- القروض البحرية .

ط- قطر السفينة .

ي- الإرشاد

ك- توريد المنتجات أو المهمات اللازمة لاستغلال السفينة أو لصيانتها في أي جهة كانت .

ل- بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف التخزين .

م- أجور الريان ، والضباط وافراد الطاقم

وبالنسبة للسفن التي يجوز الحجز عليها أشارت المعاهدة في مادتها الثالثة فقرة ١ إلى أنه يمكن الحجز علي السفينة التي يتعلق بها الدين ، ولكنها لم تحدد الشخص الذي قد ترفع ضده الدعوى ، وقد تم تفسير صمت المشرع الدولي في هذا الشأن بأنه لا يشترط أن تكون السفينة التي تتعلق بها الدين مملوكة لشخص مسؤل عنه وأنه لا تأثير لتغيير ملكية السفينة بعد نشوء الدين علي إمكانية الحجز علي السفينة بصرف النظر عن المسؤولية الشخصية لمالكها وقت توقيع الحجز.^(١)

غير أن التفسير السابق بتصادم مع نص المادة ٩ من المعاهدة والتي تنص علي أنه " لا يعتبر أي نص من نصوص هذه الاتفاقية منسئ لحق في دعوى غير موجودة طبقاً للقانون الواجب التطبيق أمام المحكمة التي عرض عليها النزاع " فلو افترضنا أن سبب الدين الذي يطالب الدائن بموجبه بتوقيع الحجز علي السفينة التي تعلق بها هذا الدين لا يقرر امتيازاً بحرياً علي السفينة فإن تمكين الدائن وفقاً للتفسير السابق للمادة ٣ فقرة ١ من المعاهدات من الاستمرار في توقيع الحجز علي

ن- المبلغ التي صرفها الريان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لحساب مالكيها .

ثانياً: الديون العينية :-

أ- المنازعة في ملكية السفينة

ب- المنازعة الخاصة بالملكية الشائعة للسفينة أو بحيازتها أو باستغلالها أو بالحقوق الناشئة عما يتحصل من استغلال السفينة .

ج- الرهن البحري . أنظر د/ حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، طبعة

٢٠٠٨ ، المرجع السابق ، ص ٨٥ ، ٨٦ ، د/ سميحة القليوبي - المرجع

السابق - ص ١١١ ، ١١٢ ، د/ محمد عبد الفتاح ترك ، الحجز علي السفينة،

المرجع السابق ، ص ٥١ ، ٥٢ .

(1) See, Berlingieri on Arrest of Ships, op cit. p. 35

السفينة بعد انتقال ملكيتها إلى مالك جديد يفيد منحة امتيازاً علي هذه السفينة وفي ذلك مخالفة واضحة لنص المادة ٩ من المعاهدة^(١).

ولقد لفت المندوب الدانمركي نظر الحاضرين في مؤتمر نابولي إلى هذه الملاحظة أثناء الإعداد لمشروع هذه الاتفاقية ، إلا أنهم تجاهلوا ملاحظته وأكدوا علي ضرورة إمكانية الحجز علي السفينة التي تعلق بها الدين ولو تم تغيير ملكيتها وقت توقيع الحجز عليها ، ربما لاعتقادهم أن كل المطالبات البحرية تقرر امتيازاً بحرياً علي السفينة مثل الدين الناشئ بسبب التصادم ، ولكنهم لم يضعوا في الحسبان الحالات الأخرى التي لا يتقرر علي الدين المطالب به امتيازاً بحرياً^(٢).

ولتجنب إمكانية حدوث تضارب بين الفقرة الأولى من المادة الثالثة وبين المادة ٩ يجب أن يتم تفسير الأولى علي النحو التالي :-
يمكن الحجز علي السفينة التي يتعلق بها الدين طالما بقيت في ملكية المسئول مسئولية شخصية عن الدين وكن إذا تم تغيير ملكيتها فإن الحق في توقيع الحجز عليها يتوقف علي نوع الدين أو المطالبة ، فإذا كان الدين طبقاً لقانون القاضي يقرر امتيازاً بحرياً علي السفينة فإنه يمكن الحجز عليها بصرف النظر عن مالكها ، إما إذا لم ينشأ عن الدين أو المطالبة امتياز بحري علي السفينة فإنه يجب عدم تفسير المادة ١/٣ بالمخالفة للمادة ٩ وبالتالي عدم منح المدعي سبباً جديداً للدعاء في مواجهة المالك الجديد للسفينة أو منحه امتيازاً بحرياً لا يقرره قانون

(1)See, Chula Sukmanop, op. cit. p. 164.

(2)See, C.M.I. Bulletin No. 105. P . 126

القاضي بالسماح له بتوقيع الحجز علي سفينة مملوكة لشخص غيره
مسئول مسؤولية شخصية عن الدين.^(١)

كما يجوز الحجز طبقاً للمادة ١/٣ علي أي سفينة شقيقة
مملوكة للمدين وقت نشوء الدين^(٢) ، إلا أنه استثناء من ذلك لا يجوز
توقيع الحجز التحفظي إلا علي السفينة التي تعلق بها الدين بملكية
السفينة أو بملكيته علي الشيوخ أو إذا كان مضموناً برهن بحري ،
ولكن للدول المتعاقدة ألا تطبق هذا الحكم علي الحجز الذي يوقع في

(1)See, Chula Sukmanop, op cit. p. 165

(٢) لم يكن للدائن طبقاً للقانون الإنجليزي قبل إبرام معاهدة الحجز التحفظي عام ١٩٥٢ ،
الحق في توقيع الحجز علي سفينة شقيقة للسفينة التي تعلق بها الدين ، وكان
يمكنه فقط الحجز علي السفينة الأخيرة ، ولقد سميت هذه القاعدة باسم Beldies
وهو اسم القضية التي أقر فيها القضاء الإنجليزي هذه القاعدة عام ١٩٣٦ . ولقد كان
ذلك القضاء واحداً من الأسباب التي دعت إلي إبرام معاهدة الحجز التحفظي عام
١٩٥٢ والتي اعطت للدائن طبقاً للفقرة الأولى من المادة الثالثة الحق في الحجز
علي السفينة التي تعلق بها دينه أو علي أي سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشوء
الدين . وبعد انضمام إنجلترا لهذه المعاهدة طبقت الحكم الوارد في هذه المادة ، وذلك
بموجب قانون إدارة العدالة عام ١٩٥٦ والذي صدر لتنفيذ هذه المعاهدة إلا أن قاعدة
Beldies مازالت مطبقة حتي الآن من قبل القضاء الكندي وبالتالي لا يجوز الحجز
علي السفينة الشقيقة طبقاً للقانون الكندي .

See, Edgar Gold, Canadian Admiralty Law, Introductory
Materials, 3rd Ed., Halifax 1979 p. ix -35

ونري أنه حرياً بالقضاء الكندي أن يتبع الاتجاه الإنجليزي في هذا الشأن ، والاتجاه
الذي أقرته معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢ ، الذي يجيز ليس فقط علي السفينة التي
يتعلق بها الدين بل علي أي سفينة أخرى لنفس المجهز المدين ، متي كانت مملوكة
له وقت نشوء الدين ، لان ذلك الاتجاه يحقق هدف المشرع الدولي من خلال معاهدة
بروكسل لسنة ١٩٥٢ ، في زيادة ضمانات الدائن علي اعتبار أن سفن المجهز
المملوكة له وقت نشأة الدين تكون ضامنة للوفاء بديونه البحرية.

إقليمها إذا كان الدين الذي يحجز من أجله مضموناً برهن علي السفينة.^(١)

مدي أختصاص محكمة الحجز بنظر الموضوع

كما سبق أن أشرنا ، توجد علاقة وطيدة بين معاهدة بروكسل المتعلقة بالاختصاص المدني في دعاوي التصادم وبين معاهدة بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي علي السفن البحرية ، حيث بينت المادة الثانية^(٢) من معاهدة الحجز التحفظي ، من خلال وصفها للديون التي يمكن بموجبها الحجز علي السفينة حدود اختصاص المحكمة التي أمرت بتوقيع الحجز علي سفينة المدعي عليه بنظر الدعوى ، طبقاً لنص المادة الأولى فقرة ١ بند B^(٣) من معاهدة الاختصاص المدني بنظر دعوى التصادم .

(1) See, Berlingieri on Arrest of Ships, op cit. p . 183 see also, George K. Walker op cit. p . 214

(٢) تنص المادة الثانية من معاهدة الحجز التحفظي علي انه " لا يجوز حجز سفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة في دائرة اختصاص دولة متعاقدة أخرى إلا بناء علي دين بحري .

See, Berlingieri on Arrest of Ships, op. cit. p. 105

(٣) تنص المادة الأولى فقرة ١ بند B من معاهدة الاختصاص المدني علي أنه " يجوز رفع الدعوى الناشئة عن التصادم بين السفن البحرية بعضها بعضاً أو بينها وبين مراكب الملاحة الداخلية أمام إحدى المحاكم الآتية حسب اختيار المدعي :-
B- أمام محكمة المكان الذي أجرى فيه الحجز علي سفينة المدعي عليه أو علي سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعي عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذوناً به أو = أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه المدعي عليه كفيلاً أو أي ضمان آخر."

See, Healy and Sweeney , Basic Principles .. , op cit. p. 376.

كما أن المادة الثالثة من معاهدة الحجز التحفظي بنصها بالتفصيل علي السفن التي يمكن توقيع الحجز عليها وكذلك الشروط التي يجب أن تتوافر في تلك السفن ، تعد تكملة للمادة الأولى فقرة ١ بند B من معاهدة الاختصاص المدني.

وفيما يتعلق بمدي اختصاص محكمة الحجز بنظر الدعوى ، استقر القضاء في كل من مصر وفرنسا علي أن مجرد توقيع الحجز علي السفينة الأجنبية في المياه الوطنية لا يستتبع اختصاص محكمة محل الحجز بنظر الموضوع إلا إذا كانت مختصة بموجب ضابط آخر من ضوابط الاختصاص القضائي.^(١)

وبذلك فإن الحجز علي السفينة الصادمة في المياه الفرنسية أو المصرية لا يمنح محاكم الدولتين اختصاصاً بنظر دعوى التصادم ما لم تكن تلك المحاكم مختصة بمقتضى ضابط آخر من ضوابط الاختصاص القضائي المنصوص عليها في القانون الداخلي لكل من الدولتين .

ولقد تعرض هذا الاتجاه للنقد من قبل الفقه لأنه يحمل الدائن الذي وقع حجزاً في مصر علي سفينة أجنبية علي إقامة دعواه أمام محكمة أجنبية والحصول بعد ذلك علي أمر بتنفيذ الحكم الصادر مع ما في ذلك من صعوبة ومشقة.^(٢)

(١) أنظر د/ محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري، المرجع السابق ، ص ١٦١ ، ١٦٢ ، محمد ماجد محمود ، الرسالة السابقة ، ص ٥٥٤ ، حمدي علي أحمد حسن ، الرسالة السابقة ، ص ٢٨٦ .

(١) أنظر د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ١١٣ ، د/حمد الله محمد حمد الله القانون البحري، طبعة ٢٠٠٨ ، المرجع السابق، ص ٨٩.

بينما منح المشرع في كل من إنجلترا وأمريكا ومحكمة محل
الحجز اختصاصاً بنظر موضوع النزاع الذي كان سبباً في توقيع الحجز
علي السفينة.^(١)

ولقد جاءت معاهدة الحجز التحفظي بحل وسط بين الاتجاهين
السابقين ، حيث نصت المادة السابعة منها علي اختصاص محاكم
الدولة التي توقع الحجز في دائرتها بالفصل في موضوع الدعوى ، غير أن
هذا الاختصاص غير مطلق ، فقد لا يتوافر للدولة التي تمنح الاختصاص
لمحاكمها الوطنية ذات الثقة في المحاكم الأجنبية ، كما أنه لا يكون
أمام محكمة الحجز الوسائل الكافية من التحقيق من وجود الدين
وقيمته ولذلك لم تمنح المعاهدة محكمة محل الحجز الاختصاص بنظر
الموضوع إلا إذا كانت مختصة بموجب القانون الداخلي للدولة التي توقع
الحجز في دائرتها ، فإذا لم تكن مختصة فيجب لاختصاصها توافر
رابطة بين محل الحجز والدين وذلك في حالات معينة.^(٢)

(2) See, Mintz Isaak, op cit. p. 27

(٣) وهذه الحالات كما عدتها المادة السابعة هي :-

أ- إذا كان المدعي محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في الدولة التي وقع فيها
الحجز .

ب- إذا نشأ الدين في الدولة التي وقع الحجز في دائرتها .

ج- إذا نشأ الدين في أثناء الرحلة التي وقع فيها الحجز علي السفينة .

د- إذا كان الدين ناشئاً عن تصادم .

هـ- إذا كان الدين ناشئاً عن مساعدة أو إنقاذ

و- إذا كان الدين مضموناً برهن بحري على السفينة المحجوز عليها .

أنظر د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ١١٤ ، محمد

عبد الفتاح ترك ، الحجز علي السفينة ، المرجع السابق ، ص ٦٦-٦٨ ، حمدي

علي أحمد حسن ، الرسالة السابقة ص ٢٨٠ - ٢٨٣

ويلاحظ أن الحجز علي السفينة بمقتضي معاهدة الحجز التحفظي ، هو إجراء يهدف الدائن من وراء الحصول علي ضمان لتنفيذ الحكم ، حيث يستطيع الدائن بدين بحري أن يطلب من محكمة أي دولة متعاقدة توقيع الحجز علي السفينة التي يتعلق بها الدين إذا كانت نيته تتجه إلي إقامة الدعوى الموضوعية أمام محكمة أخرى مختصة ، سواء كانت محكمة الحجز مختصة أو غير مختصة بنظر الموضوع ، ويستفاد ذلك من نص الفقرة الثانية من المادة السابعة والتي تنص علي أنه " إذا كانت المحكمة التي وقع الحجز علي السفينة في دائرة اختصاصها غير مختصة بالفصل في الموضوع فإن الكفالة أو الضمان الذي يقدم لرفع الحجز يجب أن يضمن تنفيذ كل الأحكام اللاحقة التي تصدر من المحكمة المختصة بالفصل في الموضوع وتحدد المحكمة التي وقع الحجز في دائرتها الميعاد الذي يجب علي المدعي أن يرفع فيه الدعوى أمام المحكمة المختصة⁽¹⁾ فإذا كان الدائن يستطيع توقيع الحجز علي السفينة أو الحصول علي ضمان لتنفيذ الحكم من محكمة غير مختصة بنظر الموضوع فمن باب أول يستطيع الحصول علي هذا الضمان إذا كانت هذه المحكمة الأخرى المختصة والتي فضل المدعي إقامة الدعوى الموضوعية أمامها.

كما أن استقلالية طلب الحجز علي السفينة عن نظر موضوع الدعوى تتأكد من خلال نص المادة ٣/٧ من المعاهدة والتي تنص علي أنه " إذا اتفق الخصوم علي جعل الاختصاص لمحكمة أخرى غير محكمة الحجز أو اتفقوا علي التحكيم في النزاع جاز للمحكمة أن تحدد الميعاد الذي يجب علي الحاجز أن يرفع فيه دعواه الموضوعية " ، وفي الحالاتين

(1) See, Chula Sukmanop, op cit. p. 186

المنصوص عليهما في الفقرتين الثانية والثالثة إذا لم ترفع الدعوى في الميعاد المحدد جاز للمدعى عليه طلب رفع الحجز أو إعفاء الكفيل. ولقد أخذ المشرع المصري في المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية الجديد بالحكم الوارد في الفقرتين الثانية والثالثة من المادة ٧ من معاهدة الحجز التحفظي ، حيث تنص علي أنه " علي الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التي وقع الحجز علي السفينة في دائرتها في خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلي الربان أو إلي من يقوم مقامه وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن ويجوز استئناف الحكم بصحة الحجز أيا كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره .^(١)

ويلاحظ أخيراً ، أن صياغة المادة السابعة فقرة ١ من معاهدة الحجز التحفظي لا يخلو من الغرابة^(٢) حيث تمنح في بدايتها لمحكمة محل الحجز الاختصاص بنظر موضوع الدعوى إذا كانت هذه المحكمة مختصة بنظرها طبقاً لقانونها الوطني دون النص علي توافر أي رابطة أو علاقة بين الدين وبين محل الحجز ، ثم تتقل بعد ذلك إلي تقرير اختصاص محكمة محل الحجز بنظر الدعوى الموضوعية في حالات معينة راعت فيها ضرورة توافر علاقة أو رابطة بين محل الحجز والدين ، كما كان نشأة الدين أو طبيعته أو محل إقامة أطراف الدعوى بالتالي يكون لكل دولة متعاقدة طبقاً للخيار الأول منح محاكمها اختصاص بنظر الدعوى الموضوعية بسبب الحجز علي السفينة في تلك الدولة عن

(١) أنظر د/ حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، طبعة ٢٠٠٨ ، المرجع السابق ،

ص ٨٨ ، د/ جلال وفاء محمدين ، قانون التجارة البحرية ، المرجع السابق ، ص

١٣٧ ، حمدي علي أحمد حسن . الرسالة السابقة ، ص ٣٢١-٣٢٢

(2) See, Mintz Lsaak op cit. p . 29 , 30

طريق النص في قانونها الداخلي علي اختصاص محاكمها بنظر موضوع الدعوى ، بالرغم من عدم توافر أي رابط بين الدين وبين محل الحجز ، فإذا لم تطبق الدولة المتعاقدة هذا الخيار فتظل محاكم تلك الدولة بالرغم من ذلك مختصة بموضوع الدعوى طبقاً للخيار الثاني في المادة السابعة ، والذي قرر اختصاص محكمة الحجز بنظر الموضوع في ست حالات تتوافر في جميعها علاقة بين الدين وبين محل الحجز ، فإذا قامت الدولة المتعاقدة بتنفيذ هذه المعاهدة عن طريق إعطائها قوة ملزمة داخلياً دون إصدار قانون بتنفيذها فإن محاكم هذه الدولة تمارس اختصاصاً بنظر الدعوى الموضوعية بسبب الحجز علي السفينة بالرغم من عدم النص في قانونها الداخلي علي منح هذا الاختصاص .

كما أنه فضلاً عن غرابة المادة السابعة فقرة ١ من معاهدة الحجز التحفظي ، فقد تم وضعها في المكان المناسب ، حيث كان الأولى وضع هذه المادة في المعاهدة الخاصة بالاختصاص المدني بنظر دعوى التصادم البحري لاسيما بعد البند B من الفقرة الأولى من المادة ١ من هذه المعاهدة ، والتي تناولت الحجز علي السفينة كأساس للاختصاص القضائي بنظر دعوى التصادم علي أن تكون صياغتها كالتالي : " إذا لم تكن محاكم الدولة التي وقع الحجز في دائرتها مختصة بالفصل في موضوع الدعوى طبقاً للقانون الداخلي لتلك الدولة ، فيكون لهذه المحاكم ممارسة الاختصاص بنظر موضوع الدعوى بالنسبة للحالات التالية...." ثم تذكر الست حالات الواردة في الفقرة الأولى من المادة السابعة .^(١)

(1) See, Mintz Isaak, op cit. p. 30.

وبتحرى مواقف القضاء علناً فى نهاية الامر اسهمنا فى اطلعك
عزى على اهم ما نراه فى قضية من اهم القضايا التى تخص الملاحة
البحرية وهى التصادم البحرى الذى رغم التقدم التكنى وكذلك تقدم
علوم الملاحة البحرية وهندسة بناء السفن وتطور كفاءة ربانى السفن
الاناه لازالت المحاكم منعقدة من اجل انهاء التقاضى حول آثار التصادم
البحرى