

الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ

في القانون البحري الجديد والقانون الفرنسي الخاص
بحوادث البحر لسنة ١٩٦٧ ومعاهدات بروكسل
مع الإشارة إلى المواد المقابلة في التشريعات البحرية
العربية في عمان ، الكويت ، الامارات ، ليبيا
تونس ، سوريا والأردن

المستشار الدكتور
أحمد حمدي

الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ

في القانون البحري الجديد والقانون الفرنسى الخاص
بحوادث البحر لسنة ١٩٦٧ ومعاهدات بروكسل
مع الاشارة إلى المواد المقابلة فى التشريعات البحرية
العربية فى عمان ، الكويت ، الامارات ، ليبيا
تونس ، سوريا والأردن

المستشار الدكتور
أحمد حمى

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وَلَا ذَا مَسِّكُمْ الضُّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلَّ مَنْ نَدَّعُونَ إِلَّا آيَاهُ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى
الْبَرِّ أَغْرَضْنَاهُمْ وَكَانَ الْإِنْسَانُ كَفُورًا

صدق الله العظيم

"سورة الإسراء الآية ٦٧"

مقدمة

١- الحوادث هي الوقائع الضارة التي تحدث بحكم الظروف الطارئة او الخاطئة، فالحادث ينطوي دائما على جزء من الصدفة لانه لم يسع اليه. ومن بين الحوادث التي يمكن ان تقع اثناء الملاحة البحرية حوادث معينة غير عادية ونظرا لاهميتها وضع لها تنظيم خاص.

ويوجد الآن تنظيم خاص لثلاث حوادث هي:

١- التصادم بين المنشآت العائمة.

٢- المساعدة التي تقدم لسفينة فى حالة الخطر.

٣- الخسائر المشتركة وهي التي يقوم بها الريان اختيارا لمصلحة الرسالة البحرية.

وسنقصر دراستنا على الحادثين الاول والثاني، وقبل البدء فى هذه الدراسة فانه يتعين ان نتعرض للقواعد الوقائية سواء اكانت دولية ام وطنية والتي تتعلق بمنع التصادم فى البحار وبالتالى منع كافة الحوادث الاخرى.

والواقع انه منذ ان كانت هناك سفن كانت هناك قواعد للملاحة. ففى كل ميناء يحصل ان تكون هناك سفينة خارجة وفى ذات الوقت سفينة داخلية مما يقتضى تنظيم اى منهما تمر قبل الاخرى. وقد وضعت قواعد محلية وعادات خاصة بالموانى. اما فى اعالي البحار فقد كانت هناك عادات واعراف عامة واستقرت وقبلها القضاء^(١).

٢- وعلى صعيد التنظيم الدولي وقعت فى لندن سنة ١٩١٤ اول معاهدة: لسلامة الارواح فى البحار. وقد استبدل بها تباعا معاهدتان فى سنة ١٩٢٩ و ١٩٤٨. وقد الحقت بكل من هاتين المعاهدتين قواعد خاصة بمنع التصادم فى البحار. وقد

(١) ففى البحر المتوسط كان العرف عدم الابحار اثناء الفصل السيء (نهاية الخريف والشتاء) Mauvaise Saison وصارت هذه القاعدة احدى قواعد الملاحة بحيث ان مجموعة القوانين تشير الى ان السفينة التي تخالف هذه القاعدة تتحمل نتائج عدم احترازها او اهمالها دون ان يكون فى امكانها ان تتذرع باخطار البحر، وعلى ذلك فقد اصبح عرف عدم الابحار من نوفمبر الى مارس قاعدة قانونية.

وقد عدل المنع وانقصت المدة فجعلت من ١٥ نوفمبر الى ٢٠ يناير وذلك بقانون فينيسيا الصادر فى ١٥٦٩/٦/٨.

وافقت مصر على المعاهدة الدولية لسلامة الارواح فى البحار لسنة ١٩٤٨ بموجب القانون رقم ٤٥٩ لسنة ١٩٥٣، كما اصدرت القانون رقم ١ لسنة ١٩٥٥ بالموافقة على القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار لسنة ١٩٤٨. وكانت هذه المعاهدات الثلاث من نتاج المؤتمرات التى عقدت فى لندن تحت رعاية الحكومة البريطانية.

وقد عقد مؤتمر فى لندن فى الفترة من ١٧ مايو ١٩٦٠ الى ١٧ يونيو من نفس العام تحت رعاية المنظمة الاستشارية البحرية للحكومات (أمكو) اقرت فيه معاهدة جديدة لسلامة الارواح فى البحار، وكذلك قواعد دولية جديدة لمنع التصادم فى البحار الحقت بالمعاهدة المذكورة. وقد وافقت مصر على المعاهدة بالقرار الجمهورى رقم ٨٩١ لسنة ١٩٦٥ كما وافقت على القواعد الملحقه بها بالقرار الجمهورى رقم ٢٧٨٦ لسنة ١٩٦٣^(١).

وقد بدأ سريان قواعد منع التصادم لسنة ١٩٦٠ على النطاق الدولى اعتبارا من اول سبتمبر ١٩٦٥ بالنسبة للدول التى صدقت عليها، وتطبق حاليا على ٨٠٪ من الاسطول العالمى. وقد دعا سكرتير عام منظمة الامكو الدول الاعضاء الى عقد مؤتمر فى لندن خلال الفترة من ٤ اكتوبر ١٩٧٢ الى ٢٠ اكتوبر من نفس العام لمناقشة مشروع معاهدة جديدة لمنع التصادم فى البحار قامت باعداده اللجنة الفرعية لسلامة الملاحة المنبثقة عن لجنة السلامة البحرية. وقد اقر المؤتمر نصوص هذه المعاهدة^(٢). ولاول مرة تصبح القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار معاهدة مستقلة قائمة بذاتها وليست ملحقا لمعاهدة لسلامة الارواح فى البحار.

(١) وقد طبقت هذه القواعد فى فرنسا بالمرسوم الصادر فى ١٦/٦/١٩٦٥.

(٢) دخلت هذه المعاهدة حيز التنفيذ فى يوليو ١٩٧٧ لتوفر الشرط الوارد فى المادة ١/٤ منها وهو مرور سنة كاملة على تاريخ انضمام ١٥ دولة من الدول التى تشكل اساطيلها التجارية حوالى ٦٥٪ من سفن العالم ذات الحمولة القائمة ١٠٠ طن فاكثر سواء من حيث العدد او من حيث الحمولة. راجع بشأن القواعد الجديدة مقال للربان احمد فؤاد اسعد بعنوان «اضواء على القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم فى البحار عام ١٩٧٢» مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحرى عدد يناير ١٩٧٦ ص ١٤ ومابعدها.

والقواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار للعميد بحرى مصطفى عبد العزيز منشأة المعارف بالاسكندرية ١٩٧٧.

وقد تعدل اسم منظمة «الامكو» الى المنظمة البحرية الدولية "IMO".

وتتكون «القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة ١٩٦٠» من ٣١ قاعدة وملحق يتضمن توصيات بشأن استخدام المعلومات التي يحصل عليها بواسطة الرادار كوسيلة للمعاونة في تجنب المصادمات في البحر. وقواعد منع التصادم ليست قواعد قانونية حتى تتناولها بالدراسة، وإنما هي قواعد تتعلق بانوار وعلامات الملاحة والاشارات الضوئية والمناورات اثناء الرؤية المحدودة وقواعد استعمال الدفة (الدومان) والسير في البحر والاشارات الضوئية للسفن التي على مرأى من بعضها البعض واشارات الاستغاثة. وهذه القواعد يستعين القاضي فيها بالخبراء البحريين عندما تثار مسألة تحديد المسؤولية عن مخالفتها.

اما قواعد منع التصادم في البحار لسنة ١٩٧٢ فهي تتضمن ثمانية وثلاثون قاعدة موزعة على خمسة اجزاء. الجزء الاول يتضمن ثلاثة قواعد خاصة بالقواعد العامة، اما الثاني فهو خاص بقواعد المناورة والابحار ويتضمن ١٦ قاعدة بعضها يتعلق بقيادة السفن في اية حالة للرؤية، والبعض يتعلق بقيادة السفن التي تقع على مدى الرؤية من بعضها البعض، فضلا عن قاعدة واحدة تتعلق بقيادة السفن في الرؤية المحدودة. اما الجزء الثالث فقد تناول قواعد تتعلق بالانوار والاشكال. والجزء الرابع خاص بالاشارات الصوتية والضوئية اما الجزء الخامس والاخير فيتضمن قاعدة واحدة تتعلق بالاستثناءات المتعلقة بتنفيذ هذه القواعد الجديدة.

وعلاوة على هذه الاجزاء الخمسة لقواعد منع التصادم في البحار لسنة ١٩٧٢ فقد الحق بها اربعة ملاحق اولها يختص بمكان ومواصفات الانوار والاشكال والثاني يتعلق بالاشارات الاضافية التي تستخدمها سفن الصيد التي تقوم بالصيد على مقربة من بعضها، والملحق الثالث خاص بالمواصفات الفنية لاجهزة الاشارة الصوتية، والملحق الرابع والاخير يتعلق باشارات الخطر.

تقسيم الدراسة:

نقسم هذه الدراسة الى بابين نخصص اولهما للتصادم والثاني للالتقاء او المساعدة.

الباب الأول

التصادم البحري

الباب الأول

التصادم البحري

تقسيم:

٣- نقسم هذا الباب الى فصل تمهيدي وفصلين اساسيين، نخصص اولهما لدراسة التصادم في قانون التجارة البحرية الملغى، والفصل الثانى نتناول فيه التصادم كما نظمه القانون البحرى الجديد وكما نظمه التشريع الدولى الذى تحكمه معاهدات بروكسل الثلاث الاولى منها وتتعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية لسنة ١٩١٠، والثانية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدنى فى مسائل التصادم البحرى الموقعة بتاريخ ١٠/٥/١٩٥٢، والثالثة بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائى فى مسائل التصادم وحوادث الملاحة الاخرى والموقعة فى نفس التاريخ.

فصل تمهيدي

٤- التصادم واقعة مادية تتيح الفرصة لتنظيم خاص لمسئولية المجهز.^(١) وقد اهتم القانون البحرى منذ زمن بعيد بهذا الخطر المتعلق بالملاحة. وقد كانت المصادمات فيما مضى كثيرة الوقوع نظرا لان عدد السفن كان اكبر بكثير مما هو عليه الآن، اذ كانت هناك كثير من الوحدات الصغيرة الشراعية والسيئة الصنع. وقديما كان التصادم فى عرض البحر يكاد يكون غير معروف فى حين كانت حوادث التصادم كثيرة بين السفن الشراعية عند الدخول والخروج من الموانى نظرا لانها لاتملك قوة دافعة ذاتية. وقد قيل «التصادمات فى الطريق نادرة، واقل فى المرسى، وكثيرة فى الميناء بين السفن الخارجة والداخلة». الا انه من ناحية اخرى فان التصادمات التى كانت تحدث فى الموانى لم تكن خطيرة لان جسم السفينة كان اقل قوة، والسرعة اكثر قلة، فضلا عن ان بناء السفن من الخشب يكسبها بعض المرونة التى تجعلها تقاوم الصدمات على عكس الحال بالنسبة للسفن المصنوعة من الصلب او الحديد.

وفى الوقت الحاضر اصبح التصادم اقل مما كان عليه قديما لان السفن اصبحت احسن صنعا واسهل فى التوجيه، فضلا عن اتاعها طرقا ملاحية محددة.

(1) Le Clère, L'abordage en droit Maritime et en droit fluvial 1955.

الا انه من ناحية اخرى فقد اصبح خطر التصادم جسيما عما كان من قبل نظرا لصنع السفن الحديثة من الصلب فضلا عن السرعة العالية التى تسير بها بحيث اصبح التصادم مميتا بالنسبة للسفينة، ولما كانت قيمة السفن الحديثة كبيرة فان التصادم يؤدى فى الوقت الحاضر الى خسائر كبيرة.

ولاشك ان من اسباب كثرة التصادم وجود الرادار وليس استعماله، اذ ان الرادار يعطى السفن ضمان خادع يزيد من التهور فى المناورة على اساس ان الرادار سيسمح بالافلات من التصادم^(١).

ويبدو ان خطأ الانسان هو السبب الاول للتصادم. وقد اجريت دراسة امريكية على ١٩٩ حالة تصادم حصلت فى السنوات ٥٧-٥٨-٥٩ اظهرت ان ٧٧ منها كانت نتيجة السرعة الزائدة و ٥٨ ترجع الى اخطاء الطريق، و ٤٥ الى عدم كفاية العلامات. ومعنى هذا انه لا يرجع الى سوء الحالة الجوية الا ١٩ حالة فقط.

كما اظهرت الدراسة ذاتها ان الصدفة تلعب الدور الاكبر بالنسبة لنتائج التصادم. ومن العوامل التى تدخل فى الاعتبار نقطة التصادم ووضع السفن بالنسبة لهذه النقطة، والشحنات التى تحملها السفن والطريقة التى شحنت بها.

التشريع والتنظيم الدولي

٥- كان نظام القانون الرومانى بشأن التصادم يتبلور فى قاعدتين:

١- اذا كان هناك خطأ فان السفينة المخطئة يجب عليها ان تتحمل تعويض الضرر الذى سببته.

٢- اذا كان هناك حادث عرضى، فان كل من السفينتين تتحمل الضرر بالتساوى.

وهاتان القاعدتان توجدان فى امر الملاحة الفرنسى لسنة ١٦٨١ وقد اخذ التقنين التجارى الفرنسى لسنة ١٨٠٧ بنظام يتلخص فى ثلاثة فروض:

١- التصادم العرضى Abordage fortuit الذى يرجع للقوة القاهرة وهو لا يعطى حقا فى اى تعويض.

(١) فى خليج كاليه وبحر الشمال متوسط عدد التصادمات ١٤ فى السنة وفى سنة ١٩٦٨ كان هناك الشواطىء الفرنسية ٦ تصادمات بين سفن تجارية و ٩ بين سفن صيد و ١ سفينة نزهة وفى اعالى البحار ٣ تصادمات لسفن تجارية و ٤ سفن صيد و ١ سفينة نزهة اى المجموع ٢٤ تصادم للسفن الفرنسية.

٢- الاضرار التى تنشأ عن التصادم الخطئى Fautif يلتزم بتعويضها من يتسبب فيها.

٣- الاضرار الناشئة عن التصادم المشتبه فى سببه اى الذى لم يثبت سببه او مصدره، تحملها السفن المتصادمة بنسب متساوية (المادة ٤٠٧).

ونجد هنا ان امر الملاحة لسنة ١٦٨١ يعالج التصادم العرضى بطريقة مماثلة لتلك التى يعالج بها التقنين التجارى الفرنسى التصادم المشتبه فى سببه وذلك بتقسيم الاضرار بالتساوى.

وقد عدلت المادة ٤٠٧ من التقنين التجارى الفرنسى للمرة الاولى فى سنة ١٨٩١ ثم فى سنة ١٨٩٧ ثم عدلت للمرة الاخيرة بقانون ١٥ يوليو ١٩١٥ الذى ادخل مضمون معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ فى التشريع الفرنسى حتى يجعله منسجما مع نصوصها، وقد الفى فكرة التصادم المشتبه فى سببه وشبهه بالتصادم العرضى. وعليه فان الخطأ وحده هو الذى قد يؤدى الى مسئولية المجهز عن التصادم، اما التصادمات المشتبه فى سببها فانها لاتتميز عن التصادمات التى ترجع الى سبب من اسباب القوة القاهرة. وفى الوقت الحاضر فان التصادم فى فرنسا ينظمه القانون الجديد رقم ٥٤٥ لسنة ١٩٦٧ الصادر فى ١٩٦٧/٧/٧ الخاص بالحوادث البحرية (المواد من ١-٨)، والمرسوم بقانون ٦٥ لسنة ١٩٦٨ الصادر فى ١٩٦٨/١/١٩ (المادة ١).

والقانون الفرنسى الجديد لم يعدل اساس القواعد القائمة منذ سنة ١٩١٥ وانما اخذ فى اعتباره التنظيم الدولى، وكان هذا ضروريا لان التصادم يهم سفنا كثيرة ترفع اعلاما مختلفة فضلا عن ان من يصيبه ضرر نتيجة التصادم سيضطر لرفع دعواه امام قضاء السفينة الصادمة.

٦- وفى مصر كانت المجموعة البحرية لسنة ١٨٨٣ الملغاة تنظم التصادم فى المواد ٢٤٢ و ٢٧٤ و ٢٧٥. وقد اخذت بقاعدة تقسيم الاضرار الناشئة عن التصادم المشتبه فى سببه بين السفينتين المتصادمتين كل بنسبه قيمتها (م ٣/٢٤٢).

ثم صدر القانون البحرى الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فى ٢٢ ابريل ١٩٩٠

وعمل به اعتبارا من ١٩٩٠/١١/٣ متضمنا تنظيما كاملا للتصادم البحري في المواد من ٢٩٢ الى ٣٠١. ويمكن القول بصفة عامة انه اعتنق احكام اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠ فيما عدا بعض الاختلافات كما انه استوحى بعض احكامه من القانون الفرنسى الجديد رقم ٥٤٥ لسنة ١٩٦٧ الخاص بحوادث البحر.

والجدير بالذكر انه رغم انضمام مصر الى معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ فى سنة ١٩٥٨ الا انها لم تدخل احكام هذه المعاهدة فى تشريعها الداخلى كما فعل الكثير من الدول العربية حتى التى لم تنضم للمعاهدة، وبقي التصادم فى التشريع الداخلى المصرى تحكمه المادة ٢٤٢ من القانون الملغى حتى صدر القانون البحرى الجديد فى سنة ١٩٩٠.

التشريعات البحرية العربية

٧- يمكن القول بصفة عامة ان كافة التشريعات البحرية العربية قد نقلت عن معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ رغم عدم انضمام الدول للمعاهدة، كما ان بعض التشريعات العربية الحديثة وعلى سبيل المثال القانون البحرى لدولة الامارات لسنة ١٩٨١ قد استوحى بعض احكامه بشأن التصادم من القانون الفرنسى الجديد لسنة ١٩٦٧. وتنظم التشريعات البحرية التصادم على النحو التالى:

- عُمان ، القانون البحرى لسنة ١٩٨١ الباب الاول من الكتاب السادس (المواد من ٢٩٢-٣٠١).

- الكويت ، قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٨٠ الفصل الأول من الفصل الرابع (المواد من ٢٢٣ - ٢٣٣).

- تونس ، القانون البحرى التونسى لسنة ١٩٦٢ (مجلة التجارة البحرية) المواد (الفصول) من ٢٣٧ - ٢٤٣.

- ليبيا، القانون البحرى الليبى لسنة ١٩٥٣ ، الفصل الاول من الباب السابع (المواد من ٢٣٦ - ٢٤٧).

- الامارات العربية المتحدة، القانون التجارى البحرى لسنة ١٩٨١ ، الفصل الاول من الباب الخامس (المواد من ٣١٨ - ٣٢٦).

- سوريا ، قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٥٠ ، الفصل الأول من الباب السابع (المواد من ٢٣٣ - ٢٤٤).

- لبنان، قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٥٠ ، الفصل الأول من الباب السابع (المواد من ٢٣٣ - ٢٤٤).

- الاردن، قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٧٢ ، الفصل الاول من الباب السابع (المواد من ٢٣٦ - ٢٤٧).

٨- ومما لاشك فيه ان توحيد القواعد المتعلقة بالتصادم ضرورة يقتضيها وقوع المصادمات بين سفن ترفع اعلاما مختلفة مما يؤدى الى قيام تنازع بين القوانين. فقد يجد احد المجهزين نفسه مسئولا بموجب تشريع اجنبى لا يعلم شيئا عنه وانه بالتالى خاضع لنظام مسئولية مختلف عن نظامه فى حين ان ادار مشروعه آخذا فى اعتباره تشريعه الوطنى. كما تقوم خلافات من وجهة نظر التأمين فى حالة اختلافات التشريعات التى تحكم التصادم، بشأن تنظيم الخسارات بالنسبة للشاحنين الذين عهدوا ببضائعهم الى السفينة المصدومة.

وقد فكر البعض فى التغلب على مشكلة تنازع القوانين بتوحيد قواعدها بموجب معاهدة، الا ان الفكرة تغيرت فيما بعد وبدلا من معاهدة توحد قواعد التنازع اقرت معاهدات تضع القواعد الاساسية.

وكانت اول معاهدة فتحت الطريق هى معاهدة بروكسل الموقعة فى ١٩١٠/٩/٢٣ والتي يطلق عليها «المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية».

وقد وافقت مصر على هذه المعاهدة بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ وصدر مرسوم فى يناير ١٩٤٤ بالعمل بها ابتداء من اول يناير ١٩٤٤. واذا كانت مصر قد انضمت الى هذه المعاهدة الا انها - كما سبق القول - لم تدخل احكامها فى تشريعها الداخلى رغم خلو قانون التجارة البحرى الملغى من نصوص تحكم التصادم فيما عدا المادة ٢٤٢ التى تنظم طريقة تسوية الضرر الناتج عن التصادم الى ان صدر القانون البحرى الجديد فى ابريل سنة ١٩٩٠.

وقد صدقت فرنسا على هذه المعاهدة في ١٢ مارس ١٩١٣، وتوجد الآن ٥٨ دولة مرتبطة بهذه الاتفاقية وقد انضم لها الاتحاد السوفيتي في ١٠/٦/١٩٣٦ الا ان الولايات المتحدة الامريكية لم تصدق عليها رغم انها كانت من الدول الموقعة.

٩- ويمكن القول ان هذه المعاهدة مع معاهدة المساعدة تعتبران اكثر اتفاقيات بروكسل رواجاً. وقد حرصت الدول التي استقلت حديثاً على اعلان تصديقها على المعاهدة رغم عدم لزوم هذا الاعلان لان التصديقات التي قامت بها الدولة المستعمرة تودى الى ارتباط هذه المستعمرات بالمعاهدة بعد استقلالها. وعلى سبيل المثال فقد اعلنت جمهورية ملجاش صراحة في سنة ١٩٦٥ تصديقها على المعاهدة رغم ان فرنسا كانت قد قامت بهذا الانضمام لحسابها سنة ١٩١٣.

وقد وضعت اتفاقية ١٩١٠ قواعد قانونية تتعلق بالمسئولية عن التصادم، الا انها لم توحد اسباب وقف وانقطاع التقادم واحالت بشأنها الى قانون المحكمة التي تنظر النزاع (م ٣/٧ من المعاهدة)، وكذلك فان المعاهدة تحيل الى التشريعات الوطنية بشأن تحديد نطاق وآثار القواعد الاتفاقية او القانونية المحددة لمسئولية ملاك السفن بشأن حقوق الاشخاص (الركاب - افراد الطاقم) الذين يوجدون على ظهر السفينة عند وقوع التصادم. وفيما عدا هذين التحفظين فقد بقيت معاهدة ١٩١٠ دون ماتعديل.

١٠- ولما كانت معاهدة ١٩١٠ لا تحكم مسألة الاختصاص فكان لزاماً ان تستكمل بشأن هذه النقطة الهامة. وقد كان ذلك موضوعاً لاتفاقيتين وقعتا ببروكسل في ١٠ مايو ١٩٥٢ الاولى تتعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم وقد وافقت مصر عليها بالقانون رقم ١٣٤ لسنة ١٩٥٥، والثانية تتعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الاخرى، وقد وافقت مصر عليها بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٥٥. وقد نفذتا اعتباراً من ١٩٦٥/٢/٢٤^(١).

وقد وقعت هاتين المعاهدتين عدد قليل من الدول وكان عدد الدول المصدقة

(1) Conv. inter. Pour L'unification de Certaines règles relatives à La Compétence Civile en matière d'abordage à La Compétence penale em matière d'abordage et autres événements de navigation.

اقل، الا انهما دخلا حيز التنفيذ رغم ذلك. فاتفاقية الاختصاص المدني تطبق بين ١١ دولة، وتلك المتعلقة بالاختصاص الجنائي تربط ١٥ دولة.

ومن بين الدول المخلصة لتوحيد القانون البحري بلجيكا واسبانيا والبرتغال وسويسرا ويوغوسلافيا ومصر، فقد ارتبطت هذه الدول بالاتفاقيتين^(١).

ويمكن ايضا ان نعتبر المعاهدة الثالثة التي اقرها المؤتمر الدبلوماسي سنة ١٩٥٢ متعلقة بالتصادم وهي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن الموقعة ببروكسل في ١٩٥٢/٥/١٠ وقد وافقت مصر عليها بالقانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ ونفذت اعتبارا من ١٩٥٦/٢/٢٤.

وقد صدقت فرنسا على معاهدة الاختصاص الجنائي في ١٩٥٥/٦/٢٨ وعلى معاهدي الاختصاص المدني والحجز التحفظي في ١٩٥٨/١/٤.

(1) R.Rodiére, Traité général de droit maritime - événements de mer, Paris 1972, No.11.

الفصل الاول

التصادم البحرى فى القانون المصرى الملغى

تمهيد وتقسيم:

١١- تحكم التصادم طبقا للمجموعة البحرية الملغاة المواد ٢٤٢ و ٢٧٤ و ٢٧٥، وتتعلق المادة ٢٤٢ وحدها بتسوية الاضرار التى تصيب السفن المتصادمة دون ماعليها من بضاعة واشخاص، وبعبارة اخرى فان تسوية الاضرار التى تصيب البضائع والاشخاص من جراء التصادم تتم طبقا للقواعد العامة فى المسؤولية. ومقتضى ذلك انه طبقا للقواعد العامة يكون لصاحب البضاعة ان يتمسك بالعقد الذى يربطه بالمجهز الذى تعاقد معه على نقل بضاعته او نقله شخصيا كما يكون له ان يرجع على الناقل او مجهز السفينة الاخرى بحسب مايكون التصادم قهريا او راجعا الى خطأ.

ونقسم هذا الفصل الى ثلاثة فروع نحدد فى الفرع الاول ماهية التصادم وفى فرع ثان نستعرض احكامه، ثم نعقب ذلك بالكلام عن دعوى التصادم فى فرع ثالث.

الفرع الاول

ماهية التصادم فى القانون المصرى الملغى

اولا: تعريف التصادم البحرى

١٢- لم تحدد المادة ٢٤٢ بحرى المعنى المقصود بالتصادم البحرى. الا ان التصادم فى معنى القانون البحرى - كما عرفه الفقه - هو ارتطام مادى يقع فى البحر بين سفينتين او بين سفينة ومركب ملاحية داخلية. ففى مفهوم قانون التجارة البحرية الملغى يلزم ان يحدث تلامس بين جسمى العائمتين، فلايكفى ان تصاب السفينة بضرر بسبب مرور سفينة اخرى بجوارها حركت الموج تحريكا شديدا دون ان يحدث بين العائمتين ارتطام مادى اذ ان مثل هذا الضرر يخضع للقواعد العامة فى القانون المدنى .

ثانيا: شروط التصادم البحرى

١٣- يؤخذ من التعريف السابق انه يشترط لاعتبار الحادث تصادما بحريا توافر شروط ثلاثة:

١- ان يكون هناك ارتطام مادی.

٢- ان يكون الارتطام بين منشأتين عائمتين احدهما سفينة بحرية.

٣- ان يقع الارتطام فى البحر.

ونتكلم بشئ من التوضيح عن كل شرط من هذه الشروط.

١- ان يحصل ارتطام مادی بين المنشأتين العائمتين

١٤- يشترط فى التصادم البحرى ان يحصل احتكاك او ارتطام مادی بين المنشأتين العائمتين Heurt matériel اى التحام فعلى بينهما^(١)

فلایکفى - فى نظر المجموعة البحرية الملغاه - ان تصاب السفينة بضرر بسبب تلاطم الامواج الذى تحدته سفينة اخرى مارة بالقرب منها دون ان ترتطم بها مهما كانت درجة سرعتها واقترباها، وانما تنطبق فى هذه الصورة القواعد العامة فى المسؤولية.

٢- ان تكون المنشأتان العائمتان احدهما سفينة بحرية

١٥- يشترط فى التصادم البحرى ان يحصل بين منشأتين عائمتين، اما بين سفینتين بحريتين واما بين سفينة بحرية ومركب ملاحه داخلية. وعلى ذلك فلا يعتبر تصادما ارتطام سفينة بحطام سفينة اخرى، ولا ارتطام سفينة بجسر او جسم ثابت او رصيف عائم او برافعة او كراكة او طائرة مائية. ففى مثل هذه الحالات تسرى القواعد العامة فى المسؤولية.

ويجب ان تكون احدى المنشأتين على الاقل سفينة بحرية سواء فى ذلك اكانت صادمة او مصدومة. ولأهمية لنوع السفينة فيستوى ان تكون سفينة تجارية او سفينة صيد او سفينة نزهة. واذا وقع تصادم بين عدة سفن وجسر ثابت ليس بسفينة او مركبا فان الحادث يعتبر تصادما فيما بين السفن، اما بالنسبة لهذا الجسم فان مسؤولية مالكة وكذا مسؤولية السفن تجاه هذا الاخير تخضع للقواعد العامة.

١٦- وتنطبق احكام التصادم ولو كانت العائمتان المتصادمتان مملوكتين لمجهز

(١) نقض ١٩٧٦/١/١٢ مجموعة المكتب الفنى السنة ٢٧ ص ١٨٤.

واحد وهو ما يطلق عليه التصادم (بين السفن الشقيقة). وقد يبدو ذلك غريبا لاول وهلة ولكن الحقيقة ان تحديد المسؤولية عن الضرر وتوزيع التعويض بين كل من السفينتين تظل له اهمية من وجهة نظر الشاحنين ومن ناحية المؤمنين على السفن والحمولة الذين يتحملون فى النهاية عبء المخاطر وبهمهم الرجوع على المسئول، ومن ناحية اخرى فان كل سفينة تعتبر ثروة بحرية مستقلة بما لها من حقوق وما يثقلها من التزامات وبالتالي فانه ينبغى فى مثل هذه الحالة تسوية الحقوق والمسئوليات الناشئة عن التصادم تماما كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين^(١).

١٧- ولما كانت احكام التصادم احكام خاصة فان على المحكمة ان تبين فى حكمها طبيعة العائمت المتصادمة اذا رأت تطبيق احكام التصادم، والا وجب عليها تطبيق احكام المسؤولية التقصيرية.

ونطاق التصادم فى مفهوم القانون يعتبر من مسائل القانون ومن ثم فان محكمة الموضوع تخضع بشأنها لرقابة محكمة النقض^(٢)، الا ان نطاق تطبيق قواعد التصادم لا يتعلق بالنظام العام وعلم ذلك فان محكمة النقض لا تتعرض لها من تلقاء نفسها، فبعض الاحكام تعطى احيانا رأيا خاطئا فى هذا الصدد دون ان تتعرض لها محكمة النقض.

ومن ناحية اخرى فان مسألة تحديد نطاق تطبيق قواعد التصادم هى مسألة قانون يخالطها واقع ومن ثم فانه حتى يمكن اثارها امام محكمة النقض يلزم ان تكون قد سبق طرحها على محكمة الموضوع^(٣).

وفى مثل هذه الحالة فان رفض الطعن من قبل محكمة النقض لايعنى ان الحل الذى اخذ به الحكم المطعون فيه صحيح.

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بانه (اذا كان لم يحصل فى اى وقت تمسك بالقواعد الخاصة بالتصادم، كما ان الطبيعة القانونية للمنشآت التى وقع بينها

(١) عكس ذلك رودير بند ١٨ .

(٢) رودير المرجع السابق بند ١٩ .

(٣) نقض مسدنى ١٩٧٢/٢/١٥ السنة ٢٣ ع ١ ص ١٢، ١٩٧٤/١٢/٣ السنة ٢٥ ص ١٣١٥، ١٩٧٢/١/١٩ السنة ٢٣ ع ١ ص ٦٢، ١٩٧٢/٢/٢ السنة ٢٣ ع ١ ص ١١٢ .

التصادم لم يحدد سواء امام محكمة اول درجة او امام محكمة الاستئناف فان وجه الطعن يكون خليطاً من الواقع والقانون^(١).

ونخلص من كل ماتقدم الى ان محكمة النقص قد تفصل فى قضية طبقت فيها او استبعدت قواعد التصادم خطأ، فاذا كانت مسألة القانون غير معروضة عليها فان الحكم الصادر فيها لا يعبر عن رأيها بشأن مسألة التصادم. فمحكمة النقص ليست درجة ثالثة من درجات التقاضى ومن ثم فيجب ان نحتاط من كافة المسائل التى نستشهد فيها بمحكمة النقص.

٣- ان يحصل الارتطام فى البحر

١٨- هذا الشرط محل خلاف فى الفقه. فيذهب رأى الى ان المجموعة البحرية المصرية قاصرة على حكم الوقائع التى تحدث فى البحر دون تلك التى تقع فى الانهار ولذلك فالتصادم الذى يقع به مركبين نهريين فى البحر لا يعد تصادماً بحرياً وكذلك التصادم الذى يقع بين سفينتين فى النهر^(٢).

وعلى العكس يذهب رأى - وهو الاصح فيما ارى - الى ان الحادث يعد تصادماً اذا ارتطمت سفينة بحرية بمركب ملاحية داخلية سواء وقع الحادث فى المياه البحرية او الداخلية. اما لو ارتطم مركبان من مراكب الملاحية الداخلية ولو فى المياه البحرية فان الحادث لا يعد من قبيل التصادم البحرى ولا يخضع لاحكام القانون البحرى. اى ان العبرة فى تحديد التصادم البحرى ليس بطبيعة المياه التى يحصل فيها بل بصفة المنشآت التى يحصل بينها^(٣).

(١) نقض فرنسى ١٩٥٥/١١/٨ مجلة القانون البحرى الفرنسى ١٩٥٦ - ٨١.

(٢) د. سمير الشرقاوى القانون البحرى ١٩٦٨ بند ٥٢٤، دكتور على جمال الدين القانون البحرى الطبعة الثانية جزء اول ١٩٥٨ بند ٦٩٠.

(٣) د. مصطفى كمال طه الوجيز فى القانون البحرى ١٩٧١ بند ٤٦٧ ص ٣٨٤، دكتور على البارودى مبادئ القانون البحرى ١٩٧٥ ص ٢٧١ حيث يقول انه لا يرى ضرورة لان تزيد شقة الخلاف بين انقانون المصرى وبين المعاهدة حين لا يضطرونا الى ذلك نص صريح وخيراً فعل القانون البحرى الجديد اذ اخذ بتعريف المعاهدة للتصادم (م ٢٩٢).

ثالثاً: نطاق تطبيق احكام التصادم البحرى

١٩- رغم توافر الشروط السابقة فان هناك حالات لا تنطبق فيها احكام التصادم البحرى:

١- لا تنطبق احكام التصادم البحرى اذا وقع الحادث بين سفينة خاصة وسفينة حربية او سفينة حكومية مخصصة لخدمة عامة اذا ان هذه السفن لاتخضع لقواعد القانون البحرى الخاص^(١).

٢- المستفاد من نص المادة ٢٤٢ بحرى مصرى والمادتين ٣ و ٤ من معاهدة بروكسل ١٩١٠ ان الخطأ هو اساس المسؤولية عن التصادم.

فقد نصت المادة ٢٤٢ فى فقرتها الثانية على انه (اذا حصل التصادم بتقصير احد القبودانين فتكون الخسارة على من تسبب فى ذلك)، كما نصت فى فقرتها الثالثة على انه (إذا حصل «اى التصادم» بتقصير القبودانين، فيجبر الضرر بمصاريف تشترك فيها السفينتان).

كما نصت المادة الثالثة من معاهدة التصادم ١٩١٠ على انه (اذا حصل التصادم بخطأ احدى السفن فتلزم السفينة التى ارتكبت ذلك الخطأ بتعويض الخسائر)، كما نصت المادة الرابعة من المعاهدة فى فقرتها الاولى على انه (اذا كان الخطأ مشتركاً تكون)، كما نصت المادة العاشرة من المعاهدة على انه (ومع الاحتفاظ بحق ابرام اتفاقات اخرى لا تؤثر الاحكام الحالية على القواعد المقررة لتحديد مسؤولية ملاك السفينة كما هى مفروضة فى كل بلد ولا على الالتزامات الناشئة عن عقد نقل او اية عقود أخرى).

وقد استقر الفقه فى مصر فى ظل القانون الملغى على عدم سريان قواعد التصادم

(١) نقض ١٩٨٠/١/١٤ الطعن ١٠٣٤ سنة ٤٨ ق س ٣١ ع ص ١٤٦ وقد جاء به «انه يستفاد من نصوص قانون التجارة البحرى ان السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة تخرج عن نطاق تطبيقه، وانه اذا كان واقع الحال الثابت بالاوراق والذى لم يناعز فيه الطرفان ان حادث التصادم المرفوع عنه دعوى التعويض قد وقع بين سفينة حربية مصرية وسفينة تجارية لبنانية فى المياه الاقليمية المصرية فان هذا التصادم لا يخضع لاحكام قانون التجارة البحرى ولا تسرى فى شأنه الاجراءات والمواعيد المنصوص عليها فى المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من القانون المشار اليه».

البحرى على التصادم الذى يحصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة نظرا لارتباط السفينتين بعقد سابق هو عقد القطر الذى يحدد التزامات كل منهما، فاذا حدث الارتطام اثناء تنفيذ العقد فان العقد هو الذى يحكم المسؤولية لان المسؤولية العقدية تجب المسؤولية التقصيرية^(١).

٢٠- وقد اخذت محكمة النقض المصرية بهذا الرأى فى حكم لها صدر فى ١٩٧٦/١/١٢^(٢) فقالت بعد ان استعرضت المواد ٣ و ٤ من معاهدة بروكسل سنة ١٩١٠ (لما كان مؤدى هذه النصوص ان معاهدة بروكسل المشار اليها قد نظمت التعويض المستحق فى حالتى خطأ احدى السفينتين او الخطأ المشترك بما مؤداه تنظيم المسؤولية عن الخطأ التقصيرى، لما كان ذلك فان احكام هذه المعاهدة لا تسرى على التصادم الذى يحصل بين سفينة الارشاد والسفينة التى استخدمتها: أو بين سفينة القطر والسفينة المقطورة نظرا لارتباط السفينتين بعقد سابق هو عقد الارشاد او عقد القطر الذى يحدد التزامات كل منهما).

كما قالت المحكمة فى موضع آخر من حكمها (ان قانون التجارة البحرى نظم المسؤولية عن التصادم الناشء بسبب خطأ تقصيرى).

٢١- وقد عبر العميد ريبير عن رأيه فى هذا الشأن فقال (انه يبدو من الصعب ان نطبق قواعد التصادم على التصادم الذى يحصل بين القاطرة والسفينة المقطورة لان السفينتين ترتبطان تعاقديا، كما يكونان تحت قيادة واحدة)، كما يضيف (وكذلك التصادم بين السفينة التى يتم ارشادها وبين لنش المرشد اذ انه يخضع للقاعدة الخاصة الواردة فى المادة السابعة من قانون ١٩٢٨/٣/٢٨ - التى اصبحت الآن المادة ٣/١٩ من القانون ٨ الصادر فى ١٩٦٩/١/٣).

وفى شأن التصادم بين القاطرة والسفينة المقطورة يقول ريبير فى موضع آخر من مؤلفه (انه فى حالة قطر احدى السفن البحرية فانه يبدو من الصعب تطبيق القواعد القانونية المتعلقة بالتصادم، اذ ان السفينتين ترتبطان قبل الحادث بعقد ينظم مدى

(١) د. مصطفى طه الوجيز ١٩٧١ بند ٤٦٩، د. على جمال الدين القانون البحرى طبعه ٢ الجزء الاول بند ٦٩٣، د. على يونس القانون البحرى الطبعة الاولى بند ٥٨٣.

(٢) نقض ١٩٧٦/١/١٢ السنة ٢٧ ص ١٨٤.

الالتزامات التي تقع عليها. (١)

٢٢- وقد صدر في فرنسا قانون جديد في ١٩٦٧/٧/٧ برقم ٥٤٥ خاص بالحوادث البحرية (كما صدر مرسوم يتعلق بذات الموضوع وهو رقم ٦٥ في ١٩٦٨/١/١٩). وطبقا للمادة الاولى من هذا القانون فإنه يحكم التصادم بمعنى الكلمة اى الذى يتمثل فى الارتطام المادى بين المنشأتين العائمتين. ومن بين حالات التصادم التى لا يحكمها قانون ١٩٦٧ الفرنسى الحالة التى يوجد فيها عقد يربط مجهزى السفينتين اذا كان هذا العقد يضع - على الاقل - على عاتق السفينة المخطئة التزاما بنتيجة او بوسيلة يتعلق بسلامة السفينة الاخرى. وهذا نتيجة لمبدأ عدم الجمع بين المسئوليتين التعاقدية والتقصيرية. فالمسئولية فى قانون ١٩٦٧ الفرنسى لها طابع تقصيرى.

وعلى ذلك فان التصادم بين القاطرة والسفينة المقطورة- منذ بداية عملية القطر - يخرج عن نطاق تطبيق قانون ١٩٦٧ الفرنسى ويحكمه القانون التعاقدى الذى يبينه التشريع المكمل لارادة الاطراف او باتفاقهم، اما التصادم الذى يحدث قبل بداية عملية القطر او بعد انتهائها فإنه يبقى محكوما بقانون ١٩٦٧ (٢).

٢٣- ويأخذ بهذا رأى ايضا الفقه البلجيكي. فقد صدر فى بلجيكا قانون ١٩٢١/٨/١٢ الذى ادخل فى الباب السابع من التقنين التجارى المعنون (التصادم) نصوص معاهد بروكسل، وقد استقر الفقه البلجيكي على ان هذا الباب من القانون لاينظم كل نتائج التصادم وانما يطبق فقط على الاضرار التى ترجع الى الفعل او الترك الغير مشروع اى الاضرار التى ترجع الى شبه الجنحة اى الافعال التى ترتب المسئولية التقصيرية. اما الاضرار الناتجة عن التصادم المترتب على عدم تنفيذ اتفاق فلا يطبق عليها قواعد التصادم الواردة فى القانون (٣).

٢٤- والخلاصة ان الفقه والقضاء فى مصر وفرنسا وبلجيكا مستقر على ان

(١) ريبير القانون البحرى الطبعة الرابعة جزء ٣ سنة ١٩٥٣ البندين ٢٠٥٤ و ٢٠٧٢.

(٢) ريبير- حوادث البحر - باريس ١٩٧٢ بند ١٨ ص ٢٩. كما يبرى هذا الحكم على التصادم الذى تحكمه معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ المرجع السابق بند ٩٢ ص ١٠٠.

(٣) سمستر وونكلمولن - القانون البحرى والنهرى - بروكسل ١٩٣٣ جزء ٣ بند ١٤٨ ص ٢٩٠ و ٢٩١.

احكام التصادم البحرى سواء الواردة فى التشريع او فى معاهدة بروكسل ١٩١٠ اساسها الخطأ التقصيرى، وان هذه الاحكام لا تطبق كلما وجد عقد يربط المنشأتين المتصادمتين وان هذا العقد وحده - فى حالة وجوده - هو الذى ينظم العلاقة بين الطرفين.

٢٥- لانسرى قواعد التصادم البحرى على التصادم الذى يحصل بين سفينة الارشاد والسفينة التى استخدمتها، بل يخضع هذا النوع من التصادم لحكم خاص تضمنته المادة ٦ من القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ الخاص بتنظيم الارشاد بميناء الاسكندرية والتى يجرى نصها بالآتى (تبقى السفينة التى استخدمت المرشد) مسئولة قبل الغير عن كل هلاك او ضرر ولو كان ناشئا بسبب خطأ المرشد. وتكون السفينة مسئولة ايضا فيما عدا حالة الخطأ الجسيم من المرشد عن كل هلاك او ضرر يصيب سفينة الارشاد أثناء عمليات الارشاد او المناورات الخاصة بركوب المرشد فى السفينة او نزوله منها) (١).

وقد ورد الحكم ذاته فى المادة ٦ فقرة ثالثة من القانون ١٦١ لسنة ١٩٥٩ بشأن تنظيم الارشاد فى ميناء السويس.

وعليه فيبقى المجهز (السفينة) مسئولا عما يصيب سفينة الارشاد ولو لم يقع بخطأ منه او وقع بخطأ غير جسيم من المرشد، وذلك الى ان يثبت جسامه خطأ المرشد.

وهذا الحكم تمليه ضرورة تأمين المرشدين فى عملهم وتقسيم مخاطر العملية بينهم وبين المجهزين.

ويلاحظ ان هذا الحكم خاص فقط بالضرر الذى يصيب سفينة الارشاد ولا يشمل ما يصيب المرشد فى شخصه وانما تطبق القواعد العامة التى تستلزم اثبات خطأ من المجهز او من الربان فى هذا الضرر والا كان المجهز غير مسئول عنه (٢).

(١) تطابق المادة ٣/١٩ من القانون الفرنسى رقم ٨ لسنة ٦٩ الصادر فى ١٩٦٩/١/٣.

(٢) دكتور على جمال الدين القانون البحرى ١٩٧٠ بند ٣٣٦ ص ٢٥٠ و ٢٥١.

الفرع الثانى

احكام التصادم فى القانون المصرى الملغى

٢٦- يقصد بالاحكام فى هذا الصدد احكام المسئولية والتي على اساسها ينظم تعويض الاضرار التي تنشأ عن التصادم وتميز المادة ٢٤٢ من التقنين البحرى المصرى بين أربعة اسباب للتصادم: التصادم بسبب القوة القاهرة، والتصادم بخطأ احد الربائين، والتصادم بسبب الخطأ المشترك، والتصادم المشكوك فى سببه.

اولا: التصادم القهرى

٢٧- وهو التصادم الذى يثبت انه يرجع الى حادث قوة القاهرة. وتعرف القوة القاهرة Force Majeure او الحادث الجبرى Le Cas fortuit طبقا للقواعد العامة، فتشمل كل حادث غير متوقع ولا يمكن توقيه والذي يرجع اليه الضرر تماما.

والغالب ان يقوم مدعى حالة القوة القاهرة باثبات انه لم يرتكب اى خطأ، وانه فضلا عن ذلك قد اتخذ كل الاحتياطات التي تتطلبها الظروف. وتحصل غالبية حوادث التصادم القهرى فى الموانىء والمراسى نتيجة هبوب عاصفة قوية تسبب فى قطع الجبال التي تربط السفينة بالرصيف او خلع مرساها. ومن استقراء احكام القضاء التي قالت بالتصادم القهرى نجد انها قد ادخلت فى اعتبارها قوة العاصفة الهوجاء من ناحية، والاحتياطات التي تتخذها السفن من ناحية اخرى. وقد اعتبر تصادما قهريا التصادم الذى يرجع الى الارتفاع المفاجىء للماء فى الميناء^(١)، او الى الضباب^(٢).

٢٨- والتصادم القهرى قد يكون نتيجة خطأ سفينة ثالثة، كما لو تصادمت السفينتان (ب، جـ) نتيجة خطأ السفينة (أ) وثبت انه لم يكن فى امكانهما توقع خطأ هذه السفينة الاخيرة او تجنب آثاره. فالتصادم بين السفينتين (ب، جـ) يكون تصادما قهريا ويكون لهما ان يرجعا على السفينة (أ) للمطالبة بالتعويض عن الاضرار التي اصابتهما الا ان هذا الرجوع لا يكون بموجب دعوى تصادم لانه لم يحصل ارتطام

(١) دنكرك التجارية ١٩٣٣/١٢/٢٦ ملحق دور ١٢-٨٣.

(٢) مرسلينا ١٩٢٧/٣/٢٥ ملحق دور ٥-٢٢٩.

مادى بين السفينة (أ) من ناحية والسفينة (ب) او السفينة (ج) من ناحية أخرى، اذ ان الارتطام شرط للتصادم.

٢٩- وطبقا للمادة ١/٢٤٢ بحرى مصرى فان الضرر الذى ينشأ عن التصادم القهرى يتحملة من اصابه، وهذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة اذ ان المضرور يتحمل الضرر الناشئ عن القوة القاهرة ولا يكون له الرجوع على احد.

ثانيا: التصادم بسبب خطأ

٣٠- التصادمات بسبب الخطأ هى الغالبة، والجزء الاكبر من الاحكام القضائية المنشورة تتعلق بهذا النوع من التصادم. وتختلف النتائج تبعاً لما اذا كان الخطأ فردياً او اذا كان هناك خطأ مشتركاً.

١- الخطأ

٣١- غالباً ما يرجع التصادم الخطئى الى خطأ الربان او أحد افراد الطاقم، وهذا الخطأ يمكن ان يكون مخالفة لقواعد الطريق فى البحر او العلامات او الانوار التى تحددها القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار، واما ان يكون الخطأ اهمالاً او عدم احتياط ايا كانت صورته.

وقد يرجع التصادم الخطئى الى خطأ المجهز كما لو حدث خطأ فى الصيانة وكان من نتيجته تلف قضيب الدفة. والمسئولية واحدة سواء كان الخطأ منسوباً الى الربان ام الى المجهز.

٣٢- واذا كان القانون البحرى المصرى قد تكلم عن خطأ الربان فان معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ قد استعملت تعبير «خطأ السفينة»^(١) Faute du navire وقد استعمل هذا التعبير لمواجهة كل الاخطاء التى يمكن ان تقع من الاشخاص المسؤولين عن صيانة او تحريك السفينة. فالاخطاء لا يمكن ان ترتكب الا بواسطة اشخاص. ويبرز هذا الاصطلاح ان مرتكب الخطأ لا يمكن معرفته دائماً وانما يعرف فقط انه أحد افراد الطاقم. فلان توجد قرينة ضد سفينة ما^(٢).

(١) م ٣، م ٢٩٦ بحرى مصرى جديد، م ٣ القانون الفرنسى لسنة ١٩٦٧، م ٣٢٠ اماراتى، ٢٣٨ اردنى، ٢٣٥ سورى، م ٢٣٨ لىبى، ٢٣٥ لبنانى، ٢٩٤ عمانى، ٢٢٤ كويتى.

(٢) وقد قالت محكمة نانت فى حكم لها صدر فى ١٩٦٣/١٠/٢٦ انه لا توجد قرينة ضد السفينة التى لم تقم باضاءة انوارها وانما هناك خطأ ثابت ضد طاقم هذه السفينة - رودير - المرجع السابق هامش ٢ ص ٣٥.

٢- نتائج الخطأ

(أ) الخطأ الفردى لربان احدى السفينتين

٣٣- طبقا للمادة ٢/٢٤٢ (اذا حصل التصادم بتقصير احد القبودانين فتكون الخسارة على من تسبب في ذلك).

وهذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة، وقد أخذت به معاهدة بروكسل ١٩١٠ (المادة ٣)، كما اخذت به كافة التشريعات العربية التي اخذت عنها.

وبلاحظ كما سبق القول ان المادة ٢٤٢ بحرى ملغى خاصة فقط بالاضرار التي تصيب السفن المتصادمة دون ماعليها من بضاعة واشخاص.

اي ان دعوى المسؤولية عن الضرر الذى اصاب السفينة تخضع للقانون البحرى، بينما تسوى المسؤولية عما اصاب الاشخاص او البضاعة من جراء التصادم طبقا للقواعد العامة فى المسؤولية.

(ب) التصادم بخطأ مشترك

٣٤- وهو التصادم الذى يقع من جراء خطأ من جانب كل من الرانين، كما لو اهمل احدهما فى استعمال الاشارات الضوئية وقت الضباب بينما لم يحاول الآخر التخفيض من سرعته.

وتقضى المادة ٢٤٢ بحرى فى هذه الحالة بتوزيع الضرر الناشئ عن التصادم بنسبة قيمة كل سفينة اذ نصت على انه (اذا حصل - اى التصادم - بتقصير القبودانين ... فيجبر الضرر بمصاريف تشترك فيها السفينتان وتقسم عليهما بنسبة قيمة كل واحدة منهما...).

ويذهب الفقه المصرى بصفة عامة الى ان حكم القانون الملغى فى هذا الشأن غريب ومخالف للقواعد العامة التى تقضى بتحديد مسؤولية كل سفينة عن التعويض بنسبة جسامة الخطأ الذى صدر منها، فتتحمل السفينة التى أخطأت بدرجة أكبر، نسبة أكبر من التعويض، فى حين ان حكم المادة ٢٤٢ بحرى يجعل السفينة الاقل فى القيمة تتحمل تعويضا اقل ولو كان خطؤها اكبر^(١).

(١) حكم هذه المادة مأخوذ عن القانون العثمانى فى المادة ٢٤٩ قبل تعديلها سنة ١٩٢٩ وقد هجر القانون التركى الصادر سنة ١٩٥٦ هذه القاعدة واخذ بقاعدة النسبية.

٣٥- والواقع ان مخالفة حكم المادة ٢٤٢ بحرى للقواعد العامة لاتكفى للقول بغرابته اذ هناك كثير من احكام القانون البحرى لاتتفق مع القواعد العامة. حقيقة ان حكم المادة ٢٤٢ بحرى قد هجر منذ زمن واتجهت كافة التشريعات الى الاخذ بقاعدة النسبية تبعاً لجسامة الاخطاء إلا اننا سنرى فيما بعد عند الكلام عن كيفية تقدير جسامة الاخطاء ان الامر ليس سهلاً وسنجد ان قاعدة القانون المصرى ليست غريبة وانما قد تكون اكثر عدالة خاصة اذا وضعنا فى اعتبارنا ان الضرر قد نشأ عن خطأ مشترك من كافة الاطراف وان كل خطأ من هذه الاخطاء قد ادى بطريقة مباشرة الى وقوع الضرر.

وقد قال بحق الاستاذ رودير ان قانون التجارة البحرية (الملغى) قد ابقى على قاعدة التقسيم تبعاً لقيمة كل سفينة (ويطلق عليها قاعدة عدالة التوزيع) لانها تتفق مع تعاليم الاسلام^(١). ولاشك ان هذا القول يستأهل التفكير فيه قبل ان نحكم على حكم المادة ٢٤٢ بحرى بالغرابة.

ويسرى حكم المادة ٢٤٢ بحرى على حالة التصادم بخطأ مشترك ولو نسبته فيه اكثر من سفينتين.

ويلاحظ ان المتسببين فى الضرر يسألون قبل الغير بالتضامن ويؤدى هذا التضامن الى نتائج غير عادلة^(٢).

ثالثاً: التصادم المشتبه فى سببه

٣٦- يكون التصادم مشتبهاً فى سببه عندما لايقوم الدليل على الخطأ او على القوة القاهرة او الحادث الجبرى^(٣).

فعندما لا يكون التصادم نتيجة خطأ او عندما يكون غير ممكن اثبات خطأ اى من السفينتين فان التصادم يعتبر مشتبهاً فى سببه وليس تصادماً قهرياً، لان التصادم القهرى كما سبق القول يجب ان يكون راجعاً الى حادث قوة القاهرة.

(١) رودير - حوادث البحر - بند ٤٣ ص ٥٥.

(٢) راجع ماسيلى بند ٦٤.

(٣) نقض فرنسى ١٨٧٥/٦/٣٠ و ١٨٨٢/٤/٥٠ مشار اليهما فى مؤلف رودير حوادث البحر هامش ٤ ص ٣٣.

وقد عاملت المادة ٢٤٢ بحرى ملفى التصادم المشتبه فى سببه نفس معاملة التصادم نتيجة خطأ مشترك وطبقت عليهما حكما واحدا بحيث يوزع الضرر بين السفينتين بنسبة قيمة كل منهما.

والظاهر ان المشرع يفترض ان التصادم الذى لايعرف سببه قد حصل بخطأ الربانيين معا، وهو افتراض غير منطقي وكان الاقرب الى المنطق والمعقول ان يلحق السبب المجهول بالقوة القاهرة وهو ما تأخذ به غالبية التشريعات العربية والاجنبية وكذلك معاهدة بروكسل ١٩١٠ على النحو الذى سنفصله فيما بعد.

وقد قضى باعتبار التصادم مشتبه فى سببه لان اقوال ربانى وطاقمى السفينتين فى دعوى التصادم كانت متضاربة بحيث لم يكن فى الامكان تغليب احدهما على الاخرى^(١).

وخلاصة القول اننا نكون بصدد تصادم مشتبه فى سببه عندما لايمكن للطرفين اثبات حادث قوة القاهرة او خطأ نتج عنه الحادث.

الفرع الثالث

دعوى التصادم فى القانون المصرى الملفى

١- ماهية دعوى التصادم

٣٧- دعوى التصادم هى دعوى مسئولية مدنية يطالب فيها بالتعويض عن الاضرار التى حدثت. والتعويض الذى يقضى به يجب ان يكون معادلا للضرر الذى وقع، ويشمل ما لحق المضرور من خسارة ومافاته من كسب.

فاذا تضررت السفينة شمل التعويض مصاريف الاصلاحات التى اجريت بالاضافة الى قيمة الخسارة التى ترجع الى توقف وتعطل السفينة اثناء فترة الاصلاح. وقد ذهبت بعض المحاكم الفرنسية الى ان التعويض الخاص بتعطل السفينة اثناء اصلاحها يجب ان يحسب على سعر غرامات التأخير، الا ان محكمة النقض الفرنسية قررت ان التعويض يجب ان يقدر على اساس الضرر الفعلى الذى تحمله المجهز^(٢)،

(١) محكمة Fécamp ١٩٦٧/١٢/٦ بحرى فرنسى ١٩٦٨ - ٧٥٣.

(٢) نقض فرنسى ١٩٣٥/٦/١٦ دالوز الدورى ١٩٣٨ - ١ - ٢١ وتعليق Legris.

وقد تبعتها فى ذلك محاكم الاستئناف^(١).

٣٨- ولم يكن التقنين البحرى الملغى يقرر امتيازاً على السفينة لضمان التعويضات الناشئة عن التصادم الذى وقع بخطئها وقد سد هذا النقص القانون ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية فرتب امتيازاً على السفينة للتعويضات المستحقة عن التصادم (المادة الأولى فقرة ٤). وهذا الحكم مستمد من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية الموقعة فى بروكسل فى ١٠/١/١٩٢٦^(٢). وقد حلت محلها الآن معاهدة جديدة بنفس الاسم وقعت فى بروكسل فى ٢٧/٥/١٩٦٧.

وعندما يكون التصادم نتيجة خطأ ويكون من وقع منه الخطأ قد أمن ضد نتائج مسؤوليته، فإن التعويض الناشئ عن التصادم يكون له امتياز على تعويض التأمين بموجب القاعدة العامة فى القانون المدنى^(٣).

ولمالك السفينة ان يحدد مسؤوليته عن التعويض بترك السفينة واجرة النقل طبقاً للمادة ٢/٣٠ من التقنين البحرى الملغى، وذلك اذا رأى ان ذلك فى مصلحته لارتفاع قيمة التعويض.

٢- الدفع بعدم القبول

٣٩- تخضع دعوى التصادم فى القانون الملغى للدفع بعدم القبول المنصوص عليه فى المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ منه^(٤) ، ومن ثم يجب تحرير احتجاج فى ظرف ثمان واربعين ساعة من وقوع التصادم، ورفع الدعوى للمحكمة فى ظرف واحد وثلاثين يوماً من تاريخ اعلان الاحتجاج والا كانت دعوى التعويض عن الخسارات الناشئة عن التصادم غير مقبولة.

واذا وقع التصادم فى مكان لا يستطيع فيه الريان رفع الدعوى فلاتسرى مدة

(١) روان ١٩٥٩/٧/٤ بحرى فرنسى ١٩٦٠ - ٣٤٨.

(٢) لم تنضم مصر الى هذه المعاهدة ولكنها اخذت باحكامها فى القانون ٣٥ لسنة ١٩٥١.

(٣) نقض فرنسى ١٩٦٦/٣/٩ بحرى فرنسى ١٩٦٦ - ٤٠٨.

(٤) كان هذا الدفع قائماً فى امر الملاحة الفرنسى ١٦٨١ الا انه النى بقانون ١٨٩١/٣/٢٤.

الثمانى والاربعين ساعة الا من وقت وصول الربان الى جهة يمكنه فيها رفع الدعوى وذلك طبقا لصريح المادة ٢٧٤ بحرى.

والمهلة المحددة لاقامة الدعوى فى المادة ٢٧٥ المشار اليها تعتبر مدة سقوط لامدة تقادم ومن ثم لايجرى عليها مايجرى على التقادم من اسباب الوقف والانقطاع ولكنها مع ذلك ليست من مواعيد المرافعات ومن ثم فلا تمتد اذا صادفت نهايتها يوم عطلة كما لا يضاف اليها مواعيد المسافة المقررة فى قانون المرافعات^(١).

ومن المسلم به ان الدفع بعدم القبول - او بعدم سماع الدعوى - لا يتعلق بالنظام العام بحيث يسوغ لمن شرع لمصلحته ان ينزل عنه صراحة او ضمنا، الا ان النزول الضمنى لا يفترض وانما ينبغى ان يكون على نحو جلى لالبس فيه^(٢).

وهذه الاحكام تتعلق فقط بدعاوى المسؤولية عن الاضرار التى تصيب السفينة، دون الدعاوى المتعلقة بتعويض الاضرار التى تصيب البضاعة او الاشخاص لان تسوية هذه الاضرار لاتخضع لاحكام المجموعة البحرية، ومن ثم فان هذه الدعاوى لاتخضع للدفع بعدم القبول وانما يحكمها التقادم العادى المقرر لدعاوى المسؤولية التقصيرية وهى ثلاث سنوات من يوم العلم بحصول التصادم وبالشخص المسئول عنه وعلى الاكثر بمضى خمس عشرة سنة (م ١٧٢ مدنى).

(١) محكمة القاهرة الابتدائية جلسة ١٩٦١/٢/١٦ القضية ٢١٠٦ لسنة ١٩٥٨ تجارى كلى المجموعة الرسمية لاحكام المحاكم السنة ٦٠ ع ٢ ص ٧٨٨، رودبير - حوادث البحر - بند ٨٢ ، نقض ١٩٧١/٣/٢٣ السنة ٢٢ ع ١ ص ٣٧١ وقد جاء به ان (المادتان ٢٧٤ و ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى تملقان بالدعوى لابلحق المراد حمايته).

(٢) القاهرة الابتدائية ١٩٦١/٢/١٦ مشار اليه نقض ١٩٧١/٣/٢٣ مشار اليه.

الفصل الثانى

التصادم فى القانون البحرى الجديد

وفى معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠

تمهيد وتقسيم:

٤٠- نظم القانون البحرى الجديد التصادم البحرى فى المواد من ٢٩٢ إلى ٣٠١، وقد استقى هذا التنظيم من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ ومن القانون الفرنسى الجديد الخاص بحوادث البحر رقم ٥٤٥ الصادر فى ١٩٦٧/٧/٩. وهناك ثلاث اتفاقيات تتعلق بالتصادم البحرى وقعت فى بروكسل وأنضمت مصر إليها، الأولى الموقعة فى ١٩١٠/٩/٢٣ تتعلق بالقواعد الموضوعية للتصادم أى قواعد المسئولية، وقد قامت كثير من الدول الأوربية والعربية بادخال أحكامها فى تشريعاتها الوطنية دون أن تنضم إليها.

أما المعاهدتان الأخرتان فقد وقعتا فى ١٩٥٢/٥/١٠ وتتعلقان بالاختصاص المدنى والاختصاص الجنائى فى مسائل التصادم.

ونقسم هذا الفصل إلى ستة فروع، نخصص الأول لتعريف التصادم البحرى، والثانى لأنواع التصادم، والثالث للخطأ فى التصادم، والرابع لدعوى التصادم، والخامس لمعاهدة بروكسل بشأن الاختصاص المدنى، والسادس والأخير لمعاهدة بروكسل للاختصاص الجنائى.

الفرع الأول

ماهية التصادم البحرى

أولاً: تعريف التصادم البحرى:

٤١- جاء نص المادة ٢٩٢ من القانون البحرى الجديد كمايلى:

١- (١) فى حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، تسوى التعويضات التى تستحق عن الأضرار التى تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل

دور اعتبار للمياة التى حصل فيها التصادم، وفيما عدا العائمت المقيدة بمرسى ثابت، تعتبر كل عائمة فى حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحه داخلية بحسب الأحوال.

(٢) وتسرى الأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل ولو لم يقع ارتطام مادى على تعويض الأضرار التى تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة إذا كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام التى يقررها التشريع الوطنى أو الاتفاقيات الدولية السارية فى جمهورية مصر العربية بشأن تنظيم السير فى البحار.

والفقرة الأولى لهذه المادة تطابق المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠^(١). فيما عدا العبارة الأخيرة منها وهى «وفيما عدا العائمت المقيدة بمرسى ثابت، تعتبر كل عائمة فى حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحه داخلية بحسب الأحوال».

وهذه العبارة تعد إضافة جديدة من المشرع الفرنسى إذا أنها ترجمة حرفية للفقرة الثانية من المادة الأولى من القانون الفرنسى الخاص بحوادث البحر، وليس لها مقابل فى معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠، وأول من أقتبس هذه العبارة القانون التجارى البحرى لدولة الامارات العربية الصادر سنة ١٩٨١ وضمنها الفقرة الأولى من المادة ٣١٨، ثم اقتبسها بعد ذلك القانون البحرى الجديد الصادر سنة ١٩٩٠.

والهدف من هذه العبارة هو التوسع فى مفهوم المنشآت العائمة التى تطبق بشأنها احكام التصادم البحرى.

٤٢- اما الفقرة الثانية للمادة ٢٩٢ من القانون البحرى الجديد فهى تقابل المادة ١٣ من معاهدة سنة ١٩١٠ التى يجرى نصها بالآنى «تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التى تسببها سفينة لآخرى أو للأشياء أو الاشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة او اغفال عمل مناورة او عدم اتباع اللوائح ولو لم

(١) تقابل المواد ١/٢٩٢ عمانى، ١/٢٢٣ كويتى، ٢٣٧ تونسى، ١/٣١٨ امارات، ٢٣٣ سورى، ٢٣٦ اردنى، ١/١ من القانون الفرنسى الخاص بحوادث البحر.

يكن هناك تصادم»^(١). وإذا كانت المعاهدة قد نصت على انطباق احكامها في هذه الحالات «ولو لم يكن هناك تصادم»، فان نص المادة ٢/٢٩٢ من القانون البحرى الجديد كان اكثر وضوحا بنصه على تطبيق قواعد التصادم «ولو لم يقع ارتطام مادي».

ثانيا: شروط التصادم

٤٣- يبين من استقراء المادة ٢٩٢ بحرى جديد ان الفكرة التى تقوم عليها تتميز بثلاث سمات هى:

- أ- يكفى ان كون هناك سفينة بحرية حتى تطبق احكام التصادم البحرى.
- ب- ينظم القانون فى ذات الوقت الاضرار التى تحصل للسفن او للاشياء المنقولة وللأشخاص الذين على ظهرها.
- ج- لا يهتم المكان الذى يقع فيه التصادم، فالتصادم فى احد الانهار بين سفينة بحرية وزورق ملاحه داخلية يحكمه القانون البحرى^(٢).

وعلى ذلك فتحى يكون هناك تصادم بحرى يلزم توافر شروط ثلاثة:

- ١- ان يكون هناك تصادم.
- ٢- ان يتعلق التصادم بسفينة بحرية.
- ٣- ان يحصل التصادم بين منشأتين عائمتين
- ١- المقصود بالتصادم

٤٤- التصادم هو الارتطام المادى بين جسمين، وقد سبق ان رأينا ان القانون البحرى الملغى كان يستلزم لتطبيق احكام التصادم ان يحصل ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين. وهو مايؤدى الى عدم تطبيق قواعد التصادم اذا لم يحصل ارتطام مادي كما لو قامت سفينة باجراء مناورة فدفعت احد القوارب على الرصيف فتحطم، كما لاتسرى هذه القواعد اذا تسببت سفينة فى اضرار لاجهزة سفينة اخرى دون ان يحصل اى تلامس بينهما.

(١) تقابل المواد ١/٢٩٢ عمانى، ٢/٢٢٣ كويتى، ١٤٣ تونسى، ٢/٣١٨ امارات، والمادة ٦ من القانون الفرنسى الجديد الخاص بحوادث البحر.

(٢) نقض فرنسى ١٩٥٣/١١/٤ بحرى فرنسى DMF ١٩٥٤ - ٨٣.

الا ان القانون البحرى الجديد مستهديا باحكام معاهدة ١٩١٠ هجر قاعدة الارتظام المادى، اذ نص فى المادة ٢/٢٩٢ على الحالات التى تؤدى الى تطبيق احكام التصادم ولو لم يقع ارتظام مادي^(١).

وقد يثور التساؤل عن عدم النص فى المادة ١/٢٩٢ على «الاضرار التى تسببها سفينة بخطئها» بدلا من عبارة «الاضرار التى تسببها سفينة لآخرى او للاشياء او للاشخاص الموجودين على هذه السفينة» وما اذا كان هناك فرق بين التعبيرين.

والصحيح ان المادة ١/٢٩٢ من القانون تغطى كل الحالات التى يمكن فيها اعتبار السفينة مسئولة طبقا للمادة ٢٩٦ (التصادم بخطأ احدى السفن) او المادة ٢٩٧ (التصادم بخطأ مشترك) فالمادة ١/٢٩٢ سالفة الذكر تتعلق بالاضرار التى تسببها سفينة سواء لسفينة اخرى او للاموال او للاشخاص الموجودين على ظهرها. ولا تمتد هذه المادة الى الاضرار التى تسببها سفينة للملاحة البحرية. فاذا جنحت احدى السفن نتيجة خطئها وتسببت فى غلق الممر الملاحي مما ادى الى منع سفينة اخرى من الدخول الميناء فلا يمكن القول بان ما اصاب السفينة الاخيرة فى هذه الحالة من اضرار يخضع لقاعدة التصادم الواردة فى المادة ١/٢٩٢ من القانون.

وعليه فان التصادم دون ارتظام يفترض ان السفينتين كانتا قريتان للغاية احدهما من الاخرى.

وعلى ذلك فان قواعد التصادم فى القانون البحرى الجديد ومعاهدة ١٩١٠ تنطبق على الاضرار التى تسببها سفينة لآخرى نتيجة تحريكها للامواج او ما تحدثه من دوامات ولو لم يحصل ارتظام مادي بين المنشأتين^(٢). وتأخذ بهذه القاعدة - على

(١) وقد عبرت المذكرة الايضاحية عن ذلك بقولها «لا يشترط وقوع تصادم مادي بين السفن، اى ارتظام بعضها ببعض الآخر فيكفى ان ينشأ الحادث عن قيام احدى السفن المتصادمة بحركة «مناورة»، خاطئة او افعال القيام بحركة واجبة او مخالفة قواعد السير فى البحر. ومثال ذلك ان تسير سفينة على مقربة من سفينة اخرى دون مراعاة السرعة او المسافة التى تقضى بها قواعد السير فى البحر فتحرك الامواج من حولها وتحدث الضرر، او ان تسير سفينة فى الضباب دون اطلاق الصفارات او الاجراس المعتادة ثم تفاجأ سفينة اخرى بوجودها على مقربة منها فتقوم بحركة مفاجئة لاجتناب الارتظام بها ويحدث الضرر بسبب هذه الحركة».

(٢) محكمة بورдо التجارية ١٩٥٧/٣/٩ بحرى فرنسى ١٩٥٣ - ٥٧٤، روان ١٩٥٤/١١/١٢ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٣٣١، روان ١٩٦٩/٦/١٣ بحرى فرنسى ١٩٧٠ - ١٩٥٦ حيث ارتطم قاربان بسبب دوامة سببتها سفينة.

ماسبق بيانه - كافة القوانين البحرية العربية وكذلك التشريعات التى اخذت عن معاهدة بروكسل ١٩١٠ مثل المانيا واطاليا وروسيا وبولونيا واليونان وهولندا.

٢- ان يتعلق التصادم بسفينة

٤٥- يكفى ان تكون هناك سفينة متورطة فى التصادم حتى تطبق احكامه ، اذ نصت المادة ١/٢٩٢ من القانون البحرى على انه «فى حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية او بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية...» ومن ثم فلانزاع فى ان القانون يحكم التصادمات التى تقع بين سفينتين بحريتين او بين سفينة بحرية ومركب للملاحة الداخلية وهذا هو حكم معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ ، وغالبية القوانين البحرية العربية^(١).

ويذهب رأى الى ان المعاهدة تحكم التصادم الذى يقع بين مركبين اذا كان تصادمهما راجعا الى دوامة احدثتها احدى السفن البحرية^(٢). اما التصادم الذى يقع بين مراكب الملاحة الداخلية فلايشمله تنظيم التصادم ولو وقع فى البحر^(٣).

والجدير بالذكر ان القانون البحرى الليبى لم يأخذ بهذا الحكم اذ نصت المادة ٢٣٦ منه على انه «اذا وقع تصادم بين سفينتين او اكثر...» ، مما مؤداه انه يشترط طبقا للقانون الليبى ان يحصل التصادم بين سفينتين او اكثر وان احكام التصادم فى هذا القانون لا تحكم التصادم الذى يقع بين سفينة بحرية ومركب للملاحة الداخلية.

٤٦- وقد جاء نص الفقرة الأولى للمادة الاولى من القانون الفرنسى الجديد الخاص بحوادث البحر (رقم ٦٧/٥٤٥) مطابقا لنص المادة الاولى من معاهدة بروكسل ١٩١٠ الا ان الفقرة الثانية اضافت انه « فى حكم الفقرة السابقة تعتبر كل الاجهزة العائمة - فيما عدا تلك المقيدة بمرسى ثابت - سفن بحرية او مراكب ملاحة داخلية حسب الاحوال»^(٤) وقد اخذ القانون البحرى الجديد بهذا الحكم

(١) المادة ١ من المعاهدة، ١/٢٩٢ عمانى، ٢/٢٢٣ / اكويتى، ٢٣٧ تونسى، ١/٣١٨ اساراتى، ٢٣٣ سورى، ٢٣٦ اردنى، المادة ١ من القانون الفرنسى.

(٢) رودير المطول حوادث البحر بند ١٦ وعكس ذلك ريير جزء ٣ بند ٢٠٦٨.

(٣) المذكرة الايضاحية للقانون الجديد.

وضمنه العبارة الاخيرة من الفقرة الاولى للمادة ٢٩٢ ونصها «وفيما عدا العائمات المقيدة بمرسى ثابت، تعتبر كل عائمة فى حكم هذه المادة سفينة بحرية او مركب ملاحه داخلية بحسب الاحوال»^(١).

والتشريع العربى الوحيد الذى اخذ عن القانون الفرنسى هذا الحكم هو القانون التجارى البحرى لدولة الامارات العربية الصادر سنة ١٩٨١ اذ نصت العبارة الاخيرة من الفقرة الاولى للمادة ٣١٨ على انه «وباستثناء العائمات المقيدة بمرسى ثابت تعتبر كل عائمة فى حكم هذه المادة سفينة بحرية او مركب للملاحه الداخلية على حسب الاحوال».

الاجهزة العائمة او العائمات

٤٧- نص القانون الجديد على اعتبار العائمة - عدا تلك المقيدة بمرسى ثابت - سفينة بحرية او مركب ملاحه داخلية بحسب الاحوال، وقد عبر القانون الفرنسى عن العائمات بكلمة الاجهزة العائمة Engines Flottants والواقع ان كلمة «عائمة» تشير تساؤلات كثيرة فهل يقصد بها اية عائمة تكون معدة للملاحه سواء فى البحر او فى المياه الداخلية ولو لم ينطبق عليها الوصف القانونى للسفينة الوارد فى المادة الاولى من القانون التى تعرف السفينة بانها كل منشأة تعمل عادة او تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف للريح. وقد اوضحت المذكرة الايضاحية للقانون الجديد طبيعة هذه العائمات بقولها «عائمات غير مقيدة تملك كل منها حرية الحركة ومن ثم يمكن ان تكون مصدرا للحدث». ومؤدى ذلك ان العائمة المقصودة هى التى تملك قوتها المحركة الخاصة بها والتى تمكنها من المناورة ولعل النص الفرنسى كان اكثر وضوحا عندما عبر عنها بالاجهزة العائمة Engins Flottants.

٤٨- واذا كان القضاء المصرى لم تتح له الفرصة بعد للدلاء برأيه فى هذه

(١) وفى تفسير هذه العبارة قالت المذكرة الايضاحية «ومعنى هذا ان التصادم لا يخضع لاحكام هذا النص الا اذا وقع بين عائمات غير مقيدة، تملك كل منها حرية الحركة ومن ثم يمكن ان تكون مصدرا للحدث» كما قالت «فيما عدا العائمات المقيدة بمرسى ثابت كالجسور والكبارى والارصفة العائمة، تعتبر كل عائمة سفينة بحرية او مركب للملاحه الداخلية بحسب الاحوال».

المسألة فى ظل القانون البحرى الجديد، الا ان القضاء الفرنسى اصدر الكثير من الاحكام فى ظل قانون حوادث البحر لسنة ١٩٦٧ الذى أخذ عنه القانون المصرى. والذى يستخلص من احكام القضاء الفرنسى انه توسع فى تحديد العائمت او الاجهزة العائمة التى يتيح الارتطام او الاضرار بها تطبيق احكام التصادم البحرى.

فذهبت محكمة النقض الفرنسية الى اعتبار قارب اغاثة مصنوع من الكاوتشوك يستخدم فى الملاحة من قبيل السفن^(١). وقد اعتمد الحكم على ان هذه الاداة مخصصة للملاحة فى البحر ومستخدمة فى البحر وهذا كاف فى حد ذاته، بمعنى انه يكفى ان يكون الاستخدام فى البحر وليس فى الملاحة البحرية. وقد انتقد الفقه الفرنسى هذا الحكم الذى يؤدى الى توسيع نطاق تطبيق قواعد التصادم كما اعتبرت محكمة استئناف رن من قبيل السفن الشراعية قوارب الرياضة الشراعية^(٢). وقد انقسم الفقه بصدد هذا الحكم فعارضه البعض واعتبره توسعا فى تفسير السفن الشراعية بينما ايده البعض الآخر^(٣).

ويرى بعض الفقه فى مصر انه مع تأييده لتطبيق قواعد التصادم على المنشآت البحرية الصغيرة بقصد حمايتها من مخاطر التصادم عن طريق اصفاء وصف العائمت عليها الا انه لا يؤيد الافراط فى التوسع فى تعريف الادوات العائمة الخاضعة لقانون التصادم، وانه يشترط ان تكون المنشآت العائمة على قدر من الاهمية من حيث قدرتها على الملاحة البحرية او من حيث حيازتها للوثائق المتعلقة بمباشرة هذه الملاحة كما ينبغى ان يكون هناك ارتباط بين خضوع المنشأة العائمة لقواعد الملاحة وبين خضوعها لاحكام التصادم^(٤).

٤٩- والواقع اننا يجب ان نتفهم ان القانون البحرى الجديد عندما نص على اعتبار كل عائمة غير مقيدة بمرسى ثابت سفينة بحرية او مركب ملاحة داخلية حسب الاحوال قد قصد - كما فعل القانون الفرنسى - توسيع نطاق تطبيق قواعد

(١) نقض فرنسى ١٩٧٢/١١/٢٧ D.M.F ١٩٧٣ - ١٦٠

(٢) استئناف رن ١٩٨٢/٥/٤ D.M.F ١٩٨٣ - ٤١.

(٣) راجع فى بيان حجج الطرفين الخطأ فى التصادم البحرى للدكتور محمد بهجت عبد الله قايد دار النهضة العربية ١٩٩٢ ص ٢٠.

(٤) المرجع السابق ص ٢١، ٢٢.

التصادم، ومما يتعارض مع الاتجاه فى التوسع ان نشترط فى العائمة او الجهاز العائم ان يتوافر فيه وصف السفينة او مركب الملاحة الداخلية والا لما كان هناك داع للنص على ذلك صراحة. وعليه فاننا نرى انه لا يشترط فى العائمة ان تكن اداة صالحة للملاحة البحرية بصفة معتادة وانما يكفى ان تكون العائمة الغير مقيدة بمرسى ثابت تملك حرية الحركة ايا كان مصدر هذه الحركة، قوى محرك ميكانيكية او شرعية او غير ذلك بحيث يكون فى مقدورها ان تناور وبالتالي يمكن ان تكون مصدرا لحوادث التصادم.

واذا كانت العبارة الاخيرة من المادة ١/٢٩٢ من القانون البحرى لا تخلو من الغموض وتحتاج الى الحيطة والاعتدال فى تفسيرها كما قال البعض^(١)، الا ان هذه الحيطة وهذا الاعتدال يجب الا يؤدى بنا الى تعطيل النص. وفى هذا المجال لا يقبل الاستشهاد باحكام قضائية صدرت فى بلاد لا تتضمن تشريعاتها نصا مماثلا لما جاء بالقانونين المصرى والفرنسى.

فقواعد التصادم لا تنطبق عند ارتطام سفينة بحطام عائم^(٢)، او برصيف عائم^(٣)، او جسر عائم^(٤)، او صندل^(٥).

السفن الحربية وسفن الدولة

٥٠- نصت المادة الثانية من القانون البحرى على انه «عدا الحالات التى ورد بشأنها نص خاص لا تسرى احكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التى تخصصها الدولة او احد الاشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية».

واستثناء من حكم المادة الثانية المشار اليها نصت المادة ٢٩٣ من القانون على تطبيق احكام التصادم على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التى تخصصها الدولة او احد الاشخاص العامة لخدمة عامة ولاغراض غير تجارية^(٦). وعليه فان

(١) المرجع السابق ص ٢٣.

(٢) روان ٩٢ D.M.F ١٩٦٩/٦/١٣ - ١٥٦.

(٣) روان ٥٣٨ D.M.F ١٩٥٤/٦/١٠ - ١٩٥٤.

(٤) رن ٢٤ D.M.F ١٩٥١/٧/٢٤ - ٢١، روان ١٦ D.M.F ١٩٥٦/١١/١٦ - ٢٢٧.

(٥) روان ٤٤ D.M.F ١٩٤٨/١٢/٣ - ١٩٥٠.

(٦) تقابل المادة ٣/٣١٨ من القانون التجارى البحرى الاماراتى .

السفن الحربية لاتخضع لاحكام التصادم فى القانون البحرى. وقد اوردت المذكرة الايضاحية للقانون ان الاستثناء من المادة الثانية قاصر على السفن المخصصة من قبل الدولة او احد الاشخاص العامة لخدمة عامة ولاغراض غير تجارية وان هذا الاستثناء لايشمل السفن الحربية التى رؤى بقاؤها خاضعة للقوانين الخاصة بها.

اما القانون الفرنسى فيخضع لاحكام التصادم السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية المملوكة للدولة او المخصصة لخدمة عامة (المادة ٨ من القانون) فلم يفرق بين السفن البحرية وغيرها من السفن المملوكة للدولة. وعلى عكس ذلك تماماً فقد نصت المادة ١١ من معاهدة بروكسل ١٩١٠ على ان احكامها لا تنطبق على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة^(١).

٣- ان تتدخل فى التصادم منشأتين عائمتين

٥١- استقر القضاء على استبعاد قواعد التصادم فى كل الحالات التى ترتطم فيها السفينة بجسم ثابت مثل الرصيف، فالتصادم يفترض وجود جسمين عائمتين احدهما على الاقل سفينة بصرف النظر عن حجمها^(٢). كما لا يهتم ما اذا كان فى حالة حركة او فى حالة رسو^(٣).

وتطبق احكام المسؤولية المنصوص عليها فى القانون ولو وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الارشاد اجبارياً^(٤).

ولانسرى احكام التصادم عندما يكون هناك عقد يربط بين مجهزى السفينتين، فالتصادم الذى يحصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة يستبعد من تطبيق احكام التصادم وذلك لارتباطهما بعقد هو عقد القطر الذى يحدد التزامات كل منهما. وقد اصدرت محكمة النقض حكماً فى سنة ١٩٧٦ قالت فيه «وحيث ان هذا النعى غير

(١) تطابق المادة ٢٤٤ بحرى لىبى، ٢٤٤ اردنى، ٢٤١ سورى.

(٢) الهافر التجارية ١٩٦٢/١٢/٢٨ D.M.F ١٩٦٤ - ١٠٦.

(٣) المواد ٢٩٥ بحرى مصرى، ٢٩٣ عمانى، ٢٢٤ كويتى، ٢٤٠ تونسى، ٢٣٧ لىبى، ٣١٩ اماراتى، ٢٣٤ سورى، ٢٣٧ اردنى، ٢ من القانون الفرنسى، ٢ من معاهدة بروكسل ١٩١٠.

(٤) المواد ٢٩٨ بحرى مصرى، ٥ من المعاهدة، ٥ من القانون الفرنسى، ٢٩٦ عمانى، ٢٢٧ كويتى، ٢٤١ تونسى، ٢٤٠ لىبى، ٣٢٢ اماراتى، ٢٣٧ سورى، ٢٤٠ اردنى. وتطلق القوانين اللبى والسورى

والاردنى على المرشد اسم «السائق».

سديد ذلك ان معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية المنعقدة فى ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ والمعمول بها ابتداء من اول يناير سنة ١٩٤٤ ميزت بين اربعة انواع من التصادم البحرى فنصت فى المادة الثانية على انه فى حالتى التصادم القهرى والتصادم المشتبه فى اسبابه يتحمل الضرر من اصابة كما نصت فى المادة الثالثة على انه اذا حصل التصادم بسبب خطأ احدى السفن فتلتزم السفينة التى ارتكبت الخطأ بتعويض الخسائر ونصت فى المادة الرابعة على انه اذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسئولية كل سفينة بنسبة خطورة الاخطاء التى ارتكبتها ولما كان مؤدى هذه النصوص ان معاهدة بروكسل المشار اليها قد نظمت التعويض المستحق فى حالتى خطأ احدى السفينتين او الخطأ المشترك بما مؤداة تنظيم المسئولية عن الخطأ التقصيرى لما كان ذلك فان احكام هذه المعاهدة لاتسرى على التصادم الذى يحصل بين سفينة الارشاد والسفينة التى استخدمتها او بين سفينة القطر والسفينة المقطورة نظراً لارتباط السفينتين بعقد سابق هو عقد الارشاد او عقد القطر الذى يحدد التزامات كل منهما واذ التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر منتهياً الى القضاء برفض الدفع بالتقادم لعدم سريان احكام المعاهدة على التصادم موضوع الدعوى فانه يكون قد التزم صحيح القانون^(١).

وقد ورد نص فى قانون التجارة البحرى الكويتى يقرر هذه القاعدة هو نص المادة ٢٢٩ التى تقول «لاتسرى احكام هذا الفصل على التصادم الذى يقع بين السفينة القاطرة، والسفينة المقطورة، ولاعلى اية حالة اخرى توجد فيها علاقة عقدية بين السفينتين»^(٢). كما ان هناك قاعدة خاصة فى صالح المرشد فى حالة الاضرار التى تحدث لسفينة الارشاد اثناء عمليات صعود واوزول المرشد^(٣).

(١) الطعن رقم ٣٢٢ سنة ٤٠ ق جلسة ١٩٧٦ ص ٢٧ م ١٨٤.

(٢) ليس لها مقابل فى اى تشريع عربى.

(٣) راجع ماتقدم بند ٢٥.

ثالثا: نطاق تطبيق معاهدة بروكسل ١٩١٠

١ - من الناحية الدولية

٥٢- تقضى المادة ١٢ من المعاهدة بان احكامها تطبق على جميع اصحاب الشأن عندما تكون جميع السفن المختصة تابعة لدول متعاقدة ومختلفة، اى انها تحكم فقط العلاقات الناشئة عن التصادم البحرى اذا كان بها عنصر اجنبى. فحتى تنطبق المعاهدة يجب ان تكون كل المنشآت العائمة المتدخلة فى التصادم ترفع اعلام دول متعاقدة ومختلفة^(١)، فهى لاتنطبق اذا كانت السفن ترفع ذات العلم^(٢)، ولكن هل يشترط ان يكون اصحاب الشأن فى الدعوى يتمتعون لدول متعاقدة.

يجيب البعض على هذا السؤال بالاجاب^(٣)، الا ان عبارة المعاهدة واضحة وتشير الى عكس ذلك، فالمادة ١٢ تتطلب ان تكون (جميع السفن المختصة) (تابعة لدول الجهات العليا المتعاقدة) (م١/١٢).

فجنسية الشاحنين او الركاب المطالبون بالتعويض لم تؤخذ فى الاعتبار من اجل تطبيق المعاهدة. وعلى سبيل المثال فالدعوى التى يقيمها راكب من بيرو (بيرو لم تنضم للمعاهدة ولم تصدق عليها) جرح فى حادث تصادم بين سفينة بريطانية وسفينة نرويجية (وقد صدقت الدولتان على المعاهدة) تحكمها المعاهدة امام محاكم الدول المرتبطة بها. ومع ذلك، فان المادة ١٢ فقرة ثانية تستأنف القول (على انه اذا كان اصحاب الشأن تابعين لدول غيرمتعاقدة يمكن تعليق تطبيق هذه الاحكام بالنسبة لكل دولة على شرط التبادل). وهذا يعنى فى المثال السابق ان المحاكم النرويجية لايمكنها ان تطبق المعاهدة على البيرويين الا اذا كانت بيرو تطبق او تعتنق حالا مماثلا فى صالح النرويجيين فى الحالة التى تكون فيها النرويج قد استعملت هذه الرخصة^(٤). وطبقا للمادة ١٢ فقرة ثانية يكون القانون الوطنى وحدة هو الواجب التطبيق ولو كانت جميع السفن تابعة لدول موقعة على المعاهدة اذا كان جميع اصحاب الشأن تابعين لنفس الدولة التى ترفع الدعوى امام محاكمها.

(١) محكمة كويمبر Quimper التجارية ١٩٦٩/٤/١٨ بحرى فرنسى ١٩٧٠ - ٢٩٤.

(٢) بيونس ايرس ١٩٢٣٤/١٢/١٦ دور ١٠ - ٦٩.

(٣) ريير القانون البحرى طبعة رابعة جزء ٣ بند ٢٠٦٤.

(٤) رودير - حوادث البحر - بند ٩٢ ص ١٠٠ و ١٠١.

٢- سفن الدولة

٥٣- تقرر المعاهدة صراحة ان احكامها لاتطبق على (السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة كلية لخدمة عامة - م ١١).

وهذه الصيغة يمكن ان تثير صعوبات بالنسبة لسفن البضاعة وسفن الصيد في الاساطيل الاشتراكية او المؤممة. وقد استقر القضاء الفرنسى على ان هذه السفن ليست مخصصة لخدمة عامة فى مفهوم المعاهدة. وهذا مايستخلص بوضوح من معاهدة بروكسل الموقعة فى ١٠/٤/١٩٢٦ المتعلقة بحصانة السفن المملوكة للدولة.

وهذه المعاهدة الاخيرة لم يصدق عليها من اية دولة اشتراكية^(١). ولامن بريطانيا والولايات المتحدة، وقد صدقت عليها كل دول اوربا الغربية وكذلك بعض دول امريكا اللاتينية وبعض الدول فى آسيا وافريقيا.

وقد انضمت مصر اليها بالقرار الجمهورى رقم ٤٢ فى ١٨ مايو ١٩٥٨.

٥٤- وتبدأ معاهدة حصانة السفن المملوكة للدول بوضع قاعدة ان (السفن البحرية التى تملكها الحكومات اوتستغلها... وكذلك الدولة التى تملك هذه السفن اوتستغلها تخضع فيما يختص بالمطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن لنفس قواعد المسؤولية ونفس الالتزامات التى تطبق على السفن الخاصة - م ١). ثم تحدد ان هذه القاعدة لاتطبق على (السفن الحربية، يخوت الحكومة، سفن الرقابة، سفن المستشفيات، السفن المساعدة، وسفن التموين وغير ذلك من السفن التى تملكها احدى الدول او تستغلها والتى تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة حكومية وليست تجارية - م ١/٣).

وهذا التحديد الاخير مخصص بوضوح لمواجهة سفن الاساطيل التجارية واساطيل الصيد الاشتراكية او المؤممة.

فلا يمكن حجز احدى السفن المخصصة اليوم لخدمة حكومية ليست تجارية الا انه يمكن بالنسبة لسفينة حكومية غير تجارية اذا كانت وقت التصادم مخصصة لخدمة

(١) فيما عدا رومانيا وهنغاريا التى صدقت عليها فى ١٩٣٦ ولم تنقضها بعد ان اصبحت اشتراكية - بولونيا صدقت عليها فى ١٩٣٦ ونقضتها فى ١٩٥٢ ويوغوسلافيا وقعتها منذ ان كانت مملكة.

تجارية، اى انه يمكن ترتيب مسؤولية الدولة بأثر رجعى. وقد نقلت بلجيكا نص المادة ١/٣ من المعاهدة الا انها احسنت صنعا بصياغة النص باضافة عبارة (او وقت اجراءات الحجز او القبض) الى عبارة (وقت نشوء الدين) وفى القانون الالماني تطبق قواعد التصادم الواردة فى المواد من ٧٣٤ الى ٧٣٩ على السفن الحربية وسفن الدولة، وبأخذ بذلك القانونان البولونى واليوغوسلافى^(١).

الفرع الثانى

انواع التصادم وقواعد المسؤولية

المبحث الاول

انواع التصادم

١- التصادم الناشئ عن القوة القاهرة او المشكوك فى سببه

٥٥- نصت المادة ٢٩٥ بحرى جديد على انه «اذ نشأ التصادم عن قوة القاهرة او قام شك حول اسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما اصابها من ضرر، ويسرى هذا الحكم ولو كانت السفن التى وقع بينها التصادم او كانت احدى هذه السفن راسية وقت وقوع الحادث»^(٢). وبهذا النص ساوى القانون الجديد فى الحكم بين التصادم القهرى والتصادم المشكوك فى سببه، اذ انه طالما تعذر الوقوف على سبب وقوع التصادم على وجه القطع فانه يكون اقرب الى اعتباره تصادما قهريا. وقد اخذت التشريعات البحرية العربية وغيرها بهذا المنطق، كما أخذت به معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠.

(١) رودير - حوادث البحر - بند ٩٣.

(٢) تطابق المواد ٢٩٣ عمانى، ٢٢٤ كويتى، ٢٤٠ تونسى، ٢٣٧ لیبى، ٣١٩ اماراتى، ٢٣٤ سورى،

٢٣٧ اردنى، ٢ من المعاهدة، ٢ من القانون الفرنسى.

وقد جاء بالمذكرة الايضاحية «اذا تبين ان الحادث وقع بقوة القاهرة، فلامسؤولية تجاه الغير ولا مسؤولية على احدى السفن تجاه الأخرى، وتحمل كل سفينة ما اصابها من ضرر. ويسرى نفس الحكم اذا ظل سبب الحادث مجهولا او قام شك حوله، اذ لامتسولية الا اذا ثبت خطأ فاذا تعذرت نسبة خطأ مؤكدا الى احدى السفن المتصادمة افتقدت المسؤولية اساسها فلا تقوم ولا عبرة لما اذا وقع الحادث وقت ان كانت احدى السفن المتصادمه راسية على رصيف الميناء، وقد خص المشروع هذا الفرض بالذكر لينفى كل قرينة فى صالح السفينة الراسية».

٥٦- والتصادم القهري هو الذى يثبت انه يرجع الى حادث قوة قاهرة.

وتعرف القوة القاهرة او الحادث الجبرى طبقا للقواعد العامة ، فتشمل كل حادث غير متوقع ولا يمكن توقيه والذى يرجع اليه الضرر تماما. وعلى مدعى حالة القوة القاهرة اثباتها واثبت انه لم يرتكب اى خطأ وانه فضلاً عن ذلك قد اتخذ من جانبه كل الاحتياطات التى تتطلبها ظروف الحال وغالبية حوادث التصادم القهري تحصل فى الموانىء والمراسى نتيجة هبوب عاصفة قوية تتسبب فى قطع الحبال التى تربط السفينة بالرصيف واقتلاع مرساها. ومن استقرار احكام القضاء التى اعتبرت التصادم قهريا نجد انها اخذت فى اعتبارها قوة العاصفة من ناحية، والاحتياطات التى تتخذها السفن من ناحية اخرى. وقد اعتبر تصادما قهريا التصادم الذى يرجع الى الارتفاع المفاجيء للماء فى الميناء^(١)، او الى الضباب^(٢).

٥٧- اما التصادم المشكوك فى سبب وقوعه فيكون عندما نجد المحكمة ان البيانات المقدمة لها لا تثبت القوة القاهرة ولا تثبت وجود خطأ احدى السفن او خطأ مشترك تسبب فى وقوع الحادث. فقد تكون اقوال الشهود غير دقيقة او متضاربة ولا يوجد ما يرجح احداها على الاخرى^(٣). وكذلك فقد لا تعرف الظروف الدقيقة للحادث سواء المكان الذى وقع فيه والسرعات التى كانت تسير بها السفن المتصادمة وكيفية وقوع الحادث بحيث لا يمكن نسبة خطأ الى اى من الربانيين اولهما معا^(٤) وفى هذه الحالة فان كل سفينة تتحمل ما اصابها من ضرر كما هو الحال عندما يكون التصادم قهريا.

وخلاصة القول اننا نكون بصدد تصادم مشتبه فى سببه عندما لا يمكن للطرفين اثبات حادث قوة قاهرة أو خطأ نتج عنه الحادث.

(١) دنكرك التجارية ١٩٣٣/١٢/٢٦ ملحق دور ١٢-٨٣.

(٢) مرسيلا ١٩٢٧/٣/٢٥ ملحق دور ٥-٢٢٩.

(٣) وقد قضى باعتبار التصادم مشتبه فى سببه لان اقوال ربانى وطاقمى السفينتين فى دعوى التصادم كانت متضاربة بحيث لم يكن فى الامكان تغليب احداها على الاخرى محكمة Fécamp D.M.F ١٩٦٨/١٢/٦ - ٧٥٣.

(٤) استئناف روان ١٩٧١/٤/٢٦ D.M.F ١٩٧٢ - ٢٨.

٢- التصادم الناشئ عن الخطأ الفردي لاحدى السفن.

٥٨- طبقاً لنص المادة ٢٩٦ من القانون البحرى الجديد «اذا نشأ التصادم عن خطأ احدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذى يترتب على التصادم»^(١).

والامر يتعلق بالاضرار التى تحصل للغير، مادية او بدنية، فالاضرار التى تحصل لركاب السفينة الصادمة - اى التى تصطدم بخطئها - او للبضائع المشحونة على هذه السفينة لا ترتب حقاً ناشئاً عن التصادم، وانما تعد فى الواقع ناشئة عن اخلال بتنفيذ عقد نقل البضائع او عقد نقل الاشخاص فالتعويض فى هذه الحالة اساسه العلاقة التعاقدية.

والمدعى بالتعويض عن هذه الاضرار يكون فى غير حاجة الى اثبات الخطأ للحصول على التعويض. وانما لكل من الشاحن والراكب ان يتمسك بقرينة المسؤولية المنصوص عليها فى القانون.

٣- التصادم بخطأ مشترك

٥٩- تنص المادة ٢٩٧ بحرئ جديد على انه:

١- اذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التى حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذى وقع منها. واذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذى وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينهما بالتساوى^(٢).

٢- وتسأل السفن التى اشتركت فى الخطأ بذات النسب المنصوص عليها فى الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الاضرار التى تلحق بالسفن او بحمولتها او بالامتعة او الاشياء الاخرى الخاصة بالبحارة او باى شخص آخر موجود على السفينة^(٣).

(١) تقابل المواد ٢٩٤ عمانى، ٢٢٥ كويتى، ٢٣٨ تونسى، ٢٣٨ لىبى، ٣٢٠ اماراتى، ٢٣٥ سورى ، ٢٣٨ اردنى، ٢ من المعاهدة، ٣ من القانون الفرنسى.

وقد جاء بالمذكرة الايضاحية (اذا ثبت ان التصادم وقع بخطأ احدى السفن المتصادمة تحملت هذه السفينة المسؤولية باكملها تجاه الغير وتجاه السفينة التى صدمتها).

(٢) تقابل هذه الفقرة المواد ١/٢٩٥ عمانى، ١/٢٢٦ كويتى، ١/٣٢١ اماراتى، ١/٤ من المعاهدة ١/٤ من القانون الفرنسى، ١/٢٣٩ تونسى، ١/٢٣٩ لىبى، ١/٢٣٦ سورى، ١/٢٣٩ اردنى.

(٣) تقابل المواد ٢/٢٩٥ عمانى، ٢٢٦ كويتى، ٢/٢٣٩ تونسى، ٢/٢٣٩ لىبى، ٢/٣٢١ اماراتى، ٢/٢٣٦ سورى، ١/٢٣٩ اردنى، ٢/٤ من المعاهدة، ٢/٤ من القانون الفرنسى.

٣- وتكون المسؤولية قبل الغير بالتضامن اذا ترتب على الخطأ وفاة شخص او اصابته بجروح، ويكون للسفينة التى تدفع اكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الاخرى^(١).

أ- تقسيم الاضرار فى حالة الاخطاء المشتركة

٦٠- كان القانون البحرى الملغى وكذلك تفنين ١٨٠٧ الفرنسى يطبق على التصادم بخطأ مشترك نفس القاعدة التى تطبق على التصادم المشتبه فى سببه. والظاهر ان المشرع افترض ان التصادم الذى لايعرف سببه قد حصل بخطأ الربانين معا وهو افتراض غير منطقي. وقد تكون الحكمة من ذلك ان تقدير مدى خطورة الاخطاء امر غاية فى الحساسية عندما يكون كل خطأ قد اعتبر خطأ مسببا على خلاف الفرض فى حالة الخطأ الفردى. وهذا ما أشارت اليه الفقرة الاولى من المادة ٢٩٧ من القانون الجديد بقولها «واذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذى وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينها بالتساوى»، باعتبار ان قاعدة القسمة بالتساوى فى هذه الحالة تكون اكثر عدالة.

وقد نصت الفقرة الاولى من المادة ٢٩٧ على انه «اذا كان الخطأ مشتركا قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التى حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذى وقع منها» ويديهي ان هذه القاعدة لاتطبق الا اذا امكن تحديد نسبة خطأ كل سفينة.

٦١- والواقع ان قاعدة السببية Causalité تجعل كل شخص مسئول عن الضرر الذى تسبب فيه، الا انه من الصعب القول - فى حالة تعدد الاخطاء - ان هذه الاخطاء قد تسببت فى حصول الضرر وان كل منها تسبب فى حصوله بنسبة معينة تختلف عن الآخر. فقاعدة السببية تتطلب رابطة سببية بين الخطأ والضرر وليس بين الخطأ والحادث الذى يترتب عنه الضرر. ومع ذلك فان تقسيم المسؤولية تبعا لخطورة الاخطاء اى بنسبة خطورتها يتفق مع القواعد العامة فى المسؤولية المدنية. ويطبق القضاء هذا المبدأ بوجه خاص فى حالة اشتراك خطأ المضرور مع خطأ مرتكب الفعل وهو الوضع الذى نحن بصدد.

(١) تقابل المواد ٢/٢٩٥ عمانى، ٣/٢٢٦ كويتى، ٣/٢٣٩ تونسى، ٣/٢٣٩ لیبى، ٣/٣٢١ اماراتى، ٣/٢٣٦ سورى، ٢/٢٣٩ اردنى، ٣/٤ من المعاهدة، ٣/٤ من القانون الفرنسى.

٦٢- والمتتبع لاحكام القضاء يجد انها لم تتبع اسلوبا واحدا فى تقدير نسبة خطورة الاخطاء. فمنها مايعوض الضرر بنسبة ٤٠٪ لسفينة و ٦٠٪ للآخرى ومنها مايقسم المسؤولية عن الضرر بنسبة ١٩/٢٥ و ١٦/٢٥^(١)، والتوزيع الغالب هو ٤/٥ و ١٠/٥ أو ٨٠٪ و ٢٠٪، ٣/٤ و ١/٤ أو ٧٥٪، ٢٥٪، أو ٢/٣ و ١/٣^(٤) أو ٣/٥ و ٢/٥^(٥).

واخيرا فان بعض المحاكم تاخذ بالتقسيم بالتساوى وفى تصادم تدخلت فيه ثلاث سفن تم التوزيع كالآتى: ٣/٥ و ١/٥ و ١/٥^(٦).

٦٣- هذا ونلاحظ على طرق التقدير السالف بيانها مايلى^(٧):

١- ان المحاكم غالبا ماتبرر عدم تقسيم المسؤولية بالتساوى بين الاطراف المشتركة فى التصادم بان احدى السفن قد ارتكبت خطأ واحدا فى حين ان الاخرى ارتكبت عدة أخطاء^(٨).

٢- أن مجرد مخالفة السفينة لقاعدة السير على اليمين Le règle de tribord يجعلها تتحمل الجزء الأكبر من المسؤولية حتى ولو كانت السفينة الأخرى قد ارتكبت عدة أخطاء^(٩).

٣- أنه على الرغم من صعوبة تقدير الفرق بين الأخطاء ومدى خطورة أو

(١) محكمة Fécomp التجارية ١٩٥٣/١١/٢٦ بحرى فرنسى ١٩٥٤ - ١٠٣.

(٢) اكس ١٩٥٩/١٢/١٥ بحرى فرنسى ١٩٦١ - ٢٢، تحكيم ١٩٥٩/٩/٩ بحرى فرنسى ١٩٦٠ -

١٩٧٦ مرسيليا التجارية ١٩٦٧/١/٣ بحرى فرنسى ١٩٦٨ - ٤٩٢.

(٣) رن ١٩٥١/٧/٢٤ بحرى فرنسى ١٩٥٢ - ٢١، روان التجارية ١٩٥٩/١٢/١١ بحرى فرنسى

١٩٦٠ - ٦٣٢.

(٤) Pau ١٩٥١/٦/١٣ بحرى فرنسى ١٩٥١ - ٥٩٧، روان التجارية ١٩٥٩/١٢/١١ بحرى فرنسى

١٩٥٣ - ٥٨٢.

(٥) بايون التجارية ١٩٥٠/٥/١٢ بحرى فرنسى ١٩٥١ - ٢٤١.

(٦) اكس ١٩٥٨/٣/٤ بحرى فرنسى ١٩٥٩ - ٢٨٦، روان ١٩٦٦/٦/١٣ بحرى فرنسى ١٩٦٨ -

١٢.

(٧) روان ١٩٥١/٤/٢٦ بحرى فرنسى ١٩٥٢ - ٥٩١.

(٨) رن ١٩٦٤/١١/١٦ بحرى فرنسى ١٩٦٥ - ٤٨٦.

(٩) بر ١٩٥١/٦/١٣ سابق الاشارة اليه.

جسامة كل منها فإن القانون يقسم المسؤولية بالتساوى اذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد نسبة جسامة الأخطاء.

وعليه فإن تحديد النسبة بالتساوى لا يكون الا فى حالة اقرار المحكمة بعجزها وعدم قدرتها على تحديد نسبة الأخطاء التى وقعت من كل سفينة ثم تضيف فى نفس الوقت أنها لا يمكنها تحديد نسبة كل خطأ ومدى مساهمة فى أحداث الضرر. هذا ولم نجد أى حكم من الأحكام التى طبقت مبدأ التقسيم بالتساوى أعلنت فيها المحكمة صراحة عجزها أو عدم قدرتها على تحديد نسبة مساهمة كل طرف، وإنما تستند المحكمة إلى مبدأ التقسيم بالتساوى عندما تعجز عن إثبات نسبة نصيب كل سفينة فى التصادم^(١).

ب- عدم التضامن عن الإضرار التى تحصل للغير:

نقضى القواعد العامة (م ١٦٩ مدنى) بأنه اذا نشأ عن التصادم بسبب الخطأ المشترك ضرر أصاب بضائع الشاحنين أو أمتعة المسافرين فإن مالكي السفينتين الداخلتين فى التصادم يكونان مسئولين بالتضامن قبل الغير. فإذا انتهى الأمر إلى مسؤولية إحدى السفينتين عن ثلاثة أرباع الضرر ومسؤولية الأخرى عن ربع الضرر فإن الغير الذين أصابهم الضرر يمكنهم أن يطالبوا إحدى السفينتين بتعويض كل الضرر الذى أصابهم. والالتزام بالتضامن أساسه أن كل من المسئولين قد ارتكب خطأ ساهم فى كل الضرر وأنه بدون هذا الخطأ فإن الضرر ما كان ليقع.

وللدائن فى الالتزام بالتضامن أن يرفع دعواه على المدين الذى يختاره مطالباً أياه بتعويض كل ما لحقه من ضرر.

والأخذ بهذه القاعدة يؤدى إلى أن شاحنى البضائع الهالكة أو التالفة نتيجة التصادم يمكنهم الرجوع على مجهز السفينة التى لا تنقل بضائعهم، وبذلك يمكنهم التخلص من القواعد والأحكام التى تحكم علاقاتهم بمجهز السفينة التى تنقل بضائعهم. ذلك أن الشاحن أو المسافر سيتجنب الرجوع على ناقلة الذى تعاقد

(١) ر ن ١٩٦٩/٦/٤ D.M.F بحرى فرنسى ١٩٧٠ - ٣٦٦.

معه حتى لا يحتج هذا الأخير فى مواجهته بشرط الاعفاء من المسؤولية عن أخطاء الرىان الوارد فى سند الشحن أو فى تذكرة السفر أو بالاعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التى تقع من الرىان والتابعين البحرىين وفقاً لمعاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤، وبدلاً من ذلك يوجه دعواه إلى المجهز الآخر الذى لا تربطه به علاقة تعاقدية ويحصل منه على التعويض كاملاً، ثم يرجع هذا الأخير على المجهز الناقل بنصيبه فى التعويض فيفقد ميزة الاعفاء من المسؤولية.

وفضلاً عن ذلك فإن المجهز الذى يدفع التعويض كاملاً قد يصطدم بتحديد المسؤولية التى يتمسك به المجهز الآخر وبذلك يكون قد دفع من التعويض ما يفوق نصيبه.

ولللخروج من هذا المأزق الذى يؤدى اليه تطبيق القواعد العامة نصت الفقرة الثانية للمادة ٢٩٧ بحرى جديد على أن «وتسأل السفن التى اشتركت فى الخطأ بذات النسب المنصوص عليها فى الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الأضرار التى تلحق بالسفن أو بحمولتها أو بالامتعة أو الأشياء الأخرى الخاصة بالبحارة أو بأى شخص آخر موجود على السفينة».

ومعنى ذلك أنه لايجوز للمضرور أن يطالب كل مسئول عن التصادم الا فى حدود النسبة التى حددها الحكم دون أن يفيد مما تقرره له القواعد العامة من مطالبة أى من المسئولين بكل التعويض.

والواقع أن الأسباب التى دعت إلى استبعاد قاعدة التضامن لا تقوم عندما تكون الاضرار قد لحقت بالغير الذين لا تربطهم أية رابطة قانونية أو واقعية مع السفن المشتركة فى التصادم، كما هو الحالة بالنسبة للأضرار التى تصيب سفينة من الغير أو بضائع على ظهرها. فإذا كان التصادم الذى يرجع إلى خطأ مشترك بين سفينتين قد سبب ضرراً لسفينة ثالثة أو للشحنة التى تحملها. فإن هذه الحالة تخرج عن نطاق التصادم بخطأ مشترك الذى تواجهه المعاهدة، وبذلك تسأل السفينتان المخطئتان عن التعويض بالتضامن.

٦٥- وعلى عكس القانون المصرى فقد احتفظت الولايات المتحدة بقاعدة

التضامن التي تسمح للمضروبين بضرر مادي شأنهم شأن المضروبين بأضرار بدنية أن يطالبوا بكل التعويض أى من السفن، كما لم يتردد القانون الأمريكي في اجازة رجوع من قام بالوفاء بكل التعويض على المجهز الناقل مما يمكن أن يؤدي إلى الزام هذا الأخير بدفع أكثر مما قد يكون ملتزماً به على النطاق التعاقدى.

ولاحفاء نتائج هذا الحل القانوني، فإن العمل البحري الأمريكي قد جرى على ادراج شرط فى سندات الشحن يطلق عليه Both to blame Collision. والذي تبعاً له فإن الناقل الذى عليه أن يرد للسفينة الأخرى نصف التعويض المطالب به - رغم الصفة الملاحية لخطئه - والذي حصل عليه الشاحنون، يمكنه بدوره أن يطالب هؤلاء الآخرين بأن يردوا اليه هذا المبلغ، إلا أن المحكمة العليا الأمريكية قضت ببطلان هذا الشرط باعتباره مخالفاً للصفة الآمرة لقانون هارتر^(١).

ج- التضامن بالنسبة للأضرار البدنية :

٦٦- نصت الفقرة الثالثة من المادة ٢٩٧ بحرى جديد على أن «تكون المسؤولية قبل الغير بالتضامن اذا ترتب على الخطأ وفاة شخص أو اصابته بجروح، ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى». وهذا الحل موجود فى فرنسا منذ سنة ١٩١٥ كما يوجد حالياً فى كافة التشريعات الحديثة العربية والأجنبية^(٢).

ومفاد ذلك أن القانون الجديد يطبق القواعد العامة بشأن الأضرار البدنية التي تصيب الملاحين أو الركاب فابقى على قاعدة التضامن بين المسؤولين مراعاة لاعتبارات انسانية بحته.

وللمجهز الذى يكون قد دفع أكثر من نصيبه أن يرجع على الآخر أو على الآخرين فى حالة ما اذا كان التصادم قد وقع بين سفن متعددة من أجل احترام المساهمة النهائية التي تتفق مع توزيع المسؤولية تبعاً لدرجة اخطائهم الخاصة.

(١) رودير - حوادث البحر - بند ٤٤.

(٢) ألمانيا م ٢/٧٣٦، بلجيكا م ٢٥١، إيطاليا م ٣/٤٨٤، اليونان م ٢٣٧، تركيا ٢/١٢١٨. كما يوجد فى كافة التشريعات العربية السالف الإشارة إليها وإن كانت المادة ٢/٢٣٩ تونس لم تنص على حق من دفع حصة أكبر فى الرجوع بالفرق.

ويجب أن يتم هذا الرجوع خلال سنة من تاريخ الوفاء اعمالاً لنص الفقرة الأولى من المادة ٣٠١ من القانون الجديد^(١).

د- الملزم بالتعويض:

إذا كان من المقبول القول بأن سفينة ما قد أخطأت، إلا أنه لا يقبل أن نقول أنها ستقوم بدفع التعويض. فالسفينة في الواقع رغم أهميتها وما تتميز به عن غيرها من المنقولات ليست شخصاً قانونياً.

فالمدين في مثل هذه الحالة يكون عادة المالك المجهز للسفينة وإذا كانت السفينة مؤجرة وقت التصادم فإن الدين يتحمله المؤجر في حالة التأجير بالرحلة، والمستأجر في حالة التأجير الزمني أو العاري. ويمكن القول أن على المدعى بالتعويض أن يوجه دعواه إلى من يكون له الإدارة الملاحية للسفينة.

ومع ذلك فإذا كان الخطأ منسوباً إلى المؤجر كما لو قامت السفينة بمناورة معيبة نتيجة خطأ يرجع إليه - أي إلى المؤجر - فإنه يمكن رفع الدعوى ضد المؤجر والمستأجر في ذات الوقت^(٢).

المبحث الثاني

تقدير التعويض

١ - تطبيق القواعد العامة :

٦٨- لم تتناول معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ بيان طريقة تقدير التعويض، كما خللت نصوص القانون البحري شأنه شأن غيره من التشريعات البحرية من أية نصوص تتعلق بمباصر أو طريقة تقدير التعويض. وعليه فإنه يتعين الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني في المواد ١٧٠، ٢٢١، ٢٢٢.

(١) تقابل المواد ٢/٣٠١ عماني، ٢٣٣ كويتي، ٢٤٧ ليبي، ٢/٣٢٦ اماراتي، ٢/٢٤٤ سوري، ٢/٢٤٧ اردني. ١/٧ من المعاهدة، ٢/٧ من القانون الفرنسي.

(٢) رودير - حوادث البحر - ص ٦٢.

وقد حدد المشرع فى هذه المواد العناصر التى يجب أن يضعها القاضى فى اعتباره عند تقدير التعويض وهى عناصر من شأنها أن تؤدى إلى التعويض الكامل الذى يجبر كل الضرر الذى لحق المضرور.

والقاعدة فى التعويض القضائى هى التعويض الكامل الذى يشمل الضرر المباشر وما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب. إلا أن تحديد التعويض على هذا النحو قد لا يتفق والعدالة، لذلك أقر المشرع قاعدة هامة فى هذا الشأن تؤيد فكرة عدالة التعويض، وهى قصر مسئولية المدين العقديّة فى حالة الخطأ اليسير على تعويض الضرر الذى يمكن توقعه وقت التعاقد، وقد أقرت هذه القاعدة الفقرة الثانية من ٢٢١ مدنى بقولها (ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذى لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذى كان يمكنه توقعه عادة وقت التعاقد) ^(١). هذا فى المسئولية العقدية، أما فى المسئولية التقصيرية - والتى ينشأ عنها التصادم عادة - فإن قاعدة عدالة التعويض تتمثل - ليس فى المسئولية عن الضرر المتوقع وحده - وإنما فى الاعتداد بعدم جسامته الخطأ كمبرر لتخفيف التعويض. وهذه القاعدة التى اضطرد عليها القضاء فى المسئولية التقصيرية تجد لها فى القانون المصرى سنداً تشريعياً بما ورد فى المذكرة الإيضاحية للتقنين المدنى بشأن المادة ١٧٠ مدنى من أن لفظ (الظروف الملازمة) يعنى عدم الاعتداد بجسامته الخطأ فى تقدير التعويض وكل ظرف آخر من ظروف التخفيف أو التشديد. وهذه العبارة فى صياغتها تشير إلى أن جسامته الخطأ كما يمكن أن تكون أيضاً عاملاً لتشديد التعويض فإن بساطة الخطأ يمكن أن تكون أيضاً عاملاً لتخفيف التعويض ^(٢).

وعليه فإن التعويض الكامل لم يعد هو الشكل الضرورى لجبر الضرر.

فالمشرع والأطراف والقضاء يعرفون اليوم جبراً للضرر عن طريق صور أخرى للتعويض لا تبلغ التعويض الكامل ولا تجد معيارها فقط فى مدى الضرر الذى يلحق بالمضرور.

(١) تقابل المادة ١١٥٠ مدنى فرنسى.

(٢) تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، رسالة دكتوراه ١٩٧٣ دكتور محمد إبراهيم دسوقي بند ١٧٠ ص ٣٢٢ وما بعدها.

٢- عناصر الضرر القابل للإصلاح :

٦٩- على مدعى التعويض أن يثبت دعواه طبقاً للقواعد العامة. وغالباً ما يطالب المدعى بمقابل تعطل سفينته أثناء القيام بأعمال الصيانة والطلاء أو فحص الآلات على أثر التصادم. إلا أن السفينة المخطئة ليست ملزمة بدفع التعويض الكامل الذى يطالب به المدعى، فلا تلزم بدفع أية زيادة مقابل التعطل الذى تقتضيه هذه الأعمال التكميلية. وبوجه عام فإن على المحاكم أن تحدد ماهية الأضرار التى أدخلتها فى اعتبارها من أجل تحديد التعويض^(١).

وقد أستقر قضاء محكمة النقض المصرية على أن تعيين العناصر المكونة قانوناً للضرر والتى يجب أن تدخل فى حساب التعويض يعد من مسائل القانون التى تخضع لرقابة محكمة النقض^(٢).

٧٠- هذا ويبين من نصوص المواد ١٧٠ و ٢٢١ و ٢٢٢ من القانون المدنى أن الأصل فى المسألة المدنية أن التعويض عموماً يقدر بمقدار الضرر المباشر الذى أحدثه الخطأ على أن يراعى القاضى فى تقدير التعويض الظروف الملازمة للمضرو^(٣).

فعندما تفرق سفينة فى الحال بعد التصادم، فإنه لا يكون هناك ثمة شك فى أن هذا الفرق كان نتيجة مباشرة للحادث وأن الضرر الذى يتحمل فى الخسارة الكلية للسفينة أمر محقق، إلا أنه إذا أستمترت السفينة فى طريقها بعد التصادم وغرقت أثناء الطريق فأننا نكون بصدد قرينة من قرائن الواقع على أن هذا الفرق كان نتيجة التصادم إلا إذا ثبت أن هناك حادث آخر قد وقع للسفينة أثناء سفرها.

وقد حكم القضاء الأنجليزى بأنه عندما تتضرر سفينة فى حادث تصادم يرجع إلى خطأ سفينة أخرى ثم تفرق فيما بعد، فإن ملاك السفينة المخطئة يسألون فقط إذا كان الفرق هو النتيجة المباشرة للتصادم. وتتعلق القضية بالسفينة The Fritz Thyssen التى

(١) نقض فرنسى ١٩٥٥/١١/٨ بحرى فرنسى ١٩٥٦ - ٨١ ، مرسيليا ١٩٤٩/١٠/٧ بحرى فرنسى ١٩٤٩ - ٣٤٦ ، روان ١٩٥٧/١١/٤ بحرى فرنسى ١٩٥٧ - ٥٧١ .

(٢) نقض مدنى ١٩٧٢/٥/١٣ السنة ٢٣ ع ٢ ص ٨٩٤ ، ١٩٧٠/١٢/٨ السنة ٢١ ع ٣ ص ١٢٠٨ ، ١٩٦٦/١١/٨ السنة ١٧ ع ٤ ص ١٩٢٩ .

(٣) نقض مدنى ١٩٧٤/٤/٨ السنة ٢٣ ع ٢ ص ٦٧٠ .

صدمتها السفينة Mitera Margio وحدث لها ضرر أسفل خط الشحن إلا أن ربانها رفض المساعدة من أحد قوارب الأنقاذ الذى عرض أن يقوم بسحب المياه بالطللمبات وأستمرت السفينة المصدومة فى طريق رحلتها إلى روتردام، إلا أنها غيرت الطريق إلى فالموث بسبب زيادة المياه فى العنبر وقامت القاطرات بقطرها إلى هذا الميناء. وقد سمعت ضوضاء على ظهر السفينة وفى هذا الوقت طلب من قارب الأنقاذ إستعمال مضخاته وبعد أن بدأت المضخات فى العمل غرقت السفينة. طلب ملاكها التعويض إلا أن محكمة الأستئناف رفضت الدعوى على أساس أن الفرق لم يكن النتيجة المباشرة للتصادم وإنما كان نتيجة رفض الربان للمساعدة التى عرضها عليه قارب الأنقاذ^(١).

٧١- إلا أن الصعوبة تظهر عندما يتدخل سبب ثان فى الخسارة. فإذا تعلق الأمر بتصادم ثان يرجع إلى خطأ سفينة أخرى قال البعض أن مجهز السفينة التى تضررت يحتفظ بحقه فى الرجوع على المتصادم الأول من أجل الأضرار التى تسبب فيها^(٢)، كما أن له دعوى ثانية قبل السفينة الثانية الصادمة، علماً بأنه لا يمكن أن يطالب الثانى إلا بقيمة السفينة منقوصاً بقيمة أثر الضرر الذى يرجع إلى التصادم الأول.

إلا أنه إذا كان التصادم الثانى الذى أدى إلى الغرق قد وقع قهراً أو نتيجة خطأ من السفينة المصدومة فقد ترددت أحكام القضاء فى وضع حل لهذه المسألة بينما ذهبت بعض الأحكام إلى أن السفينة الصادمة الأولى لا تلتزم بشيء^(٣). إلا أن هذا رأى الأخير لا يستند إلى أية حجة، إذ كيف نسلم بأن التصادم الثانى - الذى لا علاقة له بالتصادم الأول - يؤدي إلى زوال الدين المتولد عن التصادم الأول.

والخلاصة أن الاضرار المباشرة هى وحدها القابلة للأصلاح، كما أن التعويض يشمل الخسارة الحاصلة والكسب الفائت.

(1) ER. Hardy Ivamy Casebook on Shipping Law

الطبعة الثانية لندن ١٩٧٨ ص ٧٣.

(٢) ريبير جزء ٣ بند ٢١٣١ مكرر.

(٣) روان التجارية ١٩٢٠/١٢/١٠ المجلة الدولية للقانون البحرى ٣٣-٣٨٦ وتعليق جورج ريبير.

٣- تقدير قيمة الأضرار

(أ) الهلاك الكلى للسفينة

٧٢- حتى يكون التعويض عادلاً يجب على القاضى أن يدخل فى حسابه القيمة الحقيقية للسفينة الهالكة وقت التصادم. فيدخل فى الحساب على سبيل المثال التجهيز الفاخر لأحد اليخوت^(١).

فعندما تفقد سفينة بسبب خطأ السفينة المخطئة وحدها فإن ملاك السفينة المصدومة يكون لهم الحق فيما يطلق عليه Restitutio in Integrum ويعنى انهم سيحصلون على مبلغ من المال يجعلهم فى نفس الموقف كما لو ان الخسارة لم تحصل لهم، والتعويض الذى يغطى ذلك هو القيمة الحقيقية للسفينة المفقودة فى مكان وزمان الخسارة وهذا هو القياس الحقيقى للضرر.

فالسفينة الجديدة يجب ان تقدر بثمن شرائها. أما السفينة المستعملة فيجب ان ينقص من ثمنها تبعاً لاستعمالها، الا انه قد يحصل العكس فى حالة ارتفاع الاسعار. ولا يعول على القيمة التى امن على السفينة بها اذ انها ليست الا مؤشراً فحسب^(٢).

٧٣- الا انه قد يكون من المستحيل معرفة ثمن السوق للسفينة التى تفرق فى حادث تصادم، وفى هذه الحالة ذهب القضاء الانجليزى الى ان معيار التعويض يكون بقيمتها بالنسبة للملاكها كمشروع تجارى يسير على وجه مرض^(٣).

(١) Pau ١٩٥٤/٤/١ بحرى فرنسى ١٩٥٤ - ٤٦٧.

(٢) دنكرك التجارية ١٨٩٧/١١/١٦ المجلة الدولية ١٤-٣٥٨.

(٣) انفاى المرجع السابق ص ٧٤، والقضية تتعلق بالسفينة The Harmonides وهى سفينة ركاب كانت تعمل فى شمال الاطلنطى غرقت فى حادث تصادم وقد قام الدليل على انه من المستحيل معرفة ثمن السوق الدقيق لسفينة تعمل على خط منتظم فى الاطلنطى لانها لاتعرض فى السوق الا اذا كانت غير مريحة. وقد حكم بان تقدير التعويض يكون بقيمتها للملاكها كمشروع تجارى ناجح وقت الخسارة. وقد جاء بالحكم ان تعويض ملاك هذه السفينة يجب ان يكون بوضعهم فى الموقف الذى كانوا فيه قبل الحادث، الا انه لما كان ذلك غير ممكن من الناحية العملية لانهم لايمكنهم ان يشتروا من السوق سفينة ماثلة، كما لايمكنهم ان يحصلوا على اخرى فى الحال، واذا اشترت سفينة اخرى فانها ستكون جديدة وبالتالي ثمنها اكبر لانها سوف تبدأ كسفينة جديدة من يوم شرائها ومن ثم فانه يجب التقدير على اساس القيمة للملاك كمشروع ناجح فى الوقت الذى غرقت فيه السفينة.

٧٤- والتعويض العادل لصاحب السفينة يجب ان يتضمن بالاضافة الى قيمة السفينة مافاته من كسب يفقده سفينته، وهذا الحل مأخوذ به فى كافة التشريعات الاجنبية.^(١)

على انه يجب ان نلاحظ عدم الدفع مرتين عن احد عناصر الضرر. فالتعويض فى المسؤولية المدنية ليس له الا وظيفة اجتماعية. فعندما يطالب مجهز السفينة الهالكة بخسارة أجرة النقل عن العقود السابق ابرامها، فيجب الا يعوض الا عن اجرة النقل الصافية اذ أن اجرة النقل الاجمالية يدخل فى حسابها المصاريف التى تنفق. وتطبق القاعدة ذاتها بالنسبة لاجرة النقل التى قد تردها السفينة اثناء الرحلة التى غرقت فيها. الا انه اذا كانت اجرة النقل قد اتفق على انها مستحقة فى كل الاحوال او مهما كانت الحوادث Acquis à tout événement فان مجهز السفينة لا يستحق اى تعويض عن هذا العنصر.

وقد حكم القضاء الانجليزى بانه عندما تكون سفينة مستأجرة خسارة كلية فى حادث تصادم، فان تقدير التعويض يكون بقيمتها وقت الخسارة بالاضافة الى مبلغ الاجرة او الارباح فى نهاية الرحلة تحدد بناء على مشاركة الايجار السارية مع مراعاة الانقاص الخاص بالحوادث الطارئة والقدم والبلى^(٢).

ب- التلفيات

٧٥- يشمل تعويض التلفيات الخسارة الواقعة التى تتمثل اساسا فى قيمة التعويضات التى يجب ان يتحملها المجهز او التى يجب ان يتعرض لها - عندما

(١) ممستر وونكلمولن جزء ٣ بند ١١٦٣.

(٢) ايفامى المرجع السابق ص ٧٥ وتعلق بقضية السفينة The Philadelphia التى صدمت السفينة Ben Lee فى خليج كيرتافون وكانت السفينة المصدومة مستأجرة بشحنة عامة الى سيدنى ثم مالبورن وكانت تساوى وقت الخسارة ٢٢٥٠٠ جنيه استرلىنى الا ان الملاك طالبو بمبلغ ٢٩٣٧٠ جنيه استرلىنى لان هذا المبلغ يمثل قيمتها اذا كانت قد وصلت الى سيدنى فى امان. حكمت محكمة الاستئناف فى سنة ١٩١٧ ان هذه المطالبة من الملاك فى غير محلها اذ ان تقدير التعويض يكون بقيمة السفينة وقت الخسارة بالاضافة الى مبلغ نظير الاجرة فى نهاية الرحلة، الا انه لما كانت الاجرة قد دفعت مقدما، فانه لا يدفع شىء مقابل اجرة النقل كما يجب ان يتم الانقاص نظير الحوادث الطارئة والقدم والبلى.

لا يكون ملزما بتعويضها - لاعادة سفينته الى الحالة التى كانت عليها قبل الخسارة او الضرر، الا انه للوصول الى القيمة الحقيقية للضرر قد يحصل احيانا انقاص فى هذه القيمة او زيادتها احيانا اخرى او اضافة عناصر اخرى.

فيكون هناك ضرورة للانقاص عندما تكون هذه التعويضات ستضيف الى السفينة قيمة اكبر مما كان لها قبل الحادث، وهذا ما يحصل كثيرا بالنسبة للسفن القديمة وخاصة تلك التى لا تحظى بعمليات صيانة دورية او التى يهمل فى صيانتها.

وعلى العكس يكون هناك مجالا للزيادة عندما تكون السفينة على الرغم من الاصلاحات قد انخفضت قيمتها فى السوق^(١).

وبالاضافة الى قيمة الاصلاحات قد تضاف قيمة المصاريف التى ادت اليها الخسارة، بشرط ان تكون نتيجة مباشرة مثل مصاريف المساعدة، او مصاريف البقاء او الدخول او الخروج من ميناء الرسو العارض Porte de relâche، ومصاريف مناولة البضائع التى اقتضى الامر تفريغها اثناء اجراء الاصلاحات واعادة شحنها.^(٢) وكذلك مصاريف اعادة تصنيف السفينة اذا كان التصادم قد افقدها درجتها، ومصاريف ايداع التقرير البحرى^(٣).

٧٦- ويشمل التعويض ايضا الكسب الفائت، وهذا الكسب يتكون من عنصرين يمكن ان يجتمعا سويا وعليه فيجب ان نراعى عدم احتساب الضرر مرتين.

والعنصر الاول للكسب الفائت هو تعطل السفينة ويطلق على التعويض المقابل لهذا التعطل «تعويض البطالة» Indemnité de chômage وهو يقابل المكاسب التى كان فى امكان المجهز ان يحققها اذا لم تكن سفينته قد بقيت معطلة نتيجة الحادث. وبالنسبة للسفن التجارية وسفن الصيد فان الضرر مؤكد ومبدأ تعويضه ليس محل خلاف وانما الصعب هو طريقة حسابه.

وقد حكم القضاء الانجليزى فى سنة ١٩٦٢ فى قضية السفينة The Hassel بانه

(١) روان ١٩٠٠/٦/٢٦ المجلة الدولية ١٦-٦٣٢.

(٢) الجزائر ١٩٠٥/١٢/٦ المجلة الدولية ٢١-٤٣٥.

(٣) روان التجارية ١٩٠٨/٤/١٠ المجلة الدولية ٢٤-٢١٦.

إذا تضررت سفينة في حادث تصادم وقام الملاك بإجراء الإصلاحات الناشئة عن التصادم وبإصلاحات أخرى ليست ناشئة عنه، فإنهم لا يمكنهم أن يطالبوا إلا بالتعويض عن فترة تعطيلها خلال الفترة التي أجريت فيها إصلاحات الأضرار الناشئة عن التصادم^(١).

وقد ذهبت بعض أحكام القضاء إلى حساب تعويض البطالة على أساس سعر غرامة التأخير، إلا أن محكمة النقض الفرنسية كما سبق القول^(٢)، لم تقبل هذا الرأي وقالت إن التعويض (يجب أن يحسب تبعاً لمقدار الضرر الفعلي الناتج عن بقاء السفينة جامدة والا يحدد بصفة جزافية على أساس سعر غرامة التأخير)^(٣).

وعند حساب هذا التعويض يجب الرجوع إلى ما حدث قبل أو بعد التصادم، فيجب البحث عما كان في إمكان السفينة المضروبة أن تحصل عليه أثناء فترة الإصلاح، أو أن نتخذ أساساً للتقدير الكسب المتوسط الذي حققته سفناً مماثلة أثناء فترة بقاء السفينة جامدة. ولا شك أن هذه الطرق في التقدير تتضمن قدراً لا يمكن إنكاره من التخمين، وقد يلجأ إلى جميع هذه الوسائل أو إلى أحدها منفردة^(٤). إلا أننا لانكون في حاجة إلى شيء مما تقدم عندما يثبت أن مجهز السفينة قد استأجر سفينة أخرى بمبلغ محدد لتحل محل سفينته أثناء فترة الإصلاح^(٥).

(١) انظر المرجع السابق ص ٧٩ وفي هذه القضية تم إصلاح الأضرار الناشئة عن التصادم بصفة مؤقتة في أنتورب وبعد ذلك أرسلت السفينة لإجراء الإصلاحات الدائمة في اليابان ولم يكن هناك داع لإرسال السفينة إلى اليابان إلا أن الملاك وجدوا أنه من الأفضل أن تتم الإصلاحات في اليابان لأن هناك عيوب في الماكينة أصبحت ظاهرة وأن هذه العيوب يغطيها شرط ضمان في عقد بناء السفينة الذي أبرم مع ترسانة البناء وأنهم في إمكانهم في نفس الوقت إصلاح الأضرار الناشئة عن التصادم وقد استغرقت هذه الإصلاحات ٢٠ يوماً بينما استغرق إصلاح العيوب ٩١/٢ يوم طالب الملاك بالتعويض عن التوقف عن كل الفترة ٢٩ ١/٢ يوم إلا أنه حكم بأنهم ليس لهم الحق إلا في فترة ٢٠ يوماً فقط.

(٢) راجع ما تقدم بند ٣٧.

(٣) نقض مدني فرنسي ١٩٢٧/٦/١٦ ملحق دور ١٩٢٨ - ١ - ٢١ وتعليق Legris ملحق دور - ٣٥٦ ، نقض عرائض ١٩١٥/٣/٢ المجلة الدولية - ٣٠ - ٤٥٥ ، روان ١١ مارس ١٩٥٤ بحري فرنسي ١٩٥٤ - ٦٦١ ، ١٩٥٩/٧/٤ بحري فرنسي ١٩٦٠ - ٣٤٨ .

(٤) تحكيم ١٩٥٧/٧/١١ بحري فرنسي ١٩٥٨ - ١٧٨ ، رن ١٩٦٢/٥/٢١ بحري فرنسي ١٩٦٣ - ٨٤ و ١٩٦٣/١١/٥ بحري فرنسي ١٩٦٥ - ٢٠ .

(٥) السين ١٩٥٤/١١/٨ بحري فرنسي ١٩٥٥ - ٦٨٦ .

وتعويض البطالة شأنه شأن كل عناصر الضرر الأخرى يجب اقامة الدليل عليه،
ففى بعض الاحوال قد لا يترتب على بقاء السفينة جامدة ضرر ما، كما قد يكون
الضرر الذى حصل ليس نتيجة مباشرة للتصادم^(١).

وتسرى الاحكام ذاتها على سفن الصيد، فيؤخذ فى الاعتبار الضرر الفعلى
ويستدلى فى تحديده بكافة النتائج المالية لمشروعات الصيد الاخرى اثناء فترة
التوقف^(٢).

اما بالنسبة لسفن النزهة فالمفروض ان توقفها لا يمكن ان يسبب اى ضرر مادي
لمجهزها ومن ثم فلا يستحق اى تعويض مقابل ذلك^(٣). فالضرر الذى يتحمله المجهز
يتمثل فى خسارة مؤقته لاحد مصادر متعته وهذا الضرر باعتباره ضررا غير مادي
وصعب تقييمه يتعين عدم ادخاله فى التعويض.

وبالنسبة للسفن الحربية او السفن المخصصة لخدمة عامة، فانه يصدق عليها ما قيل
بشأن سفن النزهة، فلا يجوز ان تعوز الدولة عن فترة البقاء او التعطيل اذ لا يمكن ان
تدعى الدولة ان ضررا ماديا او غير مادي قد اصابها نتيجة ذلك، وهذا ما اخذ به
القضاء الانجليزى^(٤).

والعنصر الثانى للكسب الفائت هو فقد اجرة النقل عندما يكون التصادم قد ادى
الى قطع رحلة السفينة مما ترتب عليه فسخ عقد النقل ورد اجرة النقل وهو ضرر
يستحق عنه المجهز تعويضا على ان يؤخذ فى الاعتبار اجرة النقل الصافية^(٥).

(١) بوردرور ١٩٥٥/٦/٣٠ بحرى فرنسى ١٦٥٦ - ٤٠٠، روان ١٩٦٦/٢/١٨ بحرى فرنسى ١٩٦٦ - ٥٥٠.

(٢) بوتير ١٩٦٨/١٠/١٥ بحرى فرنسى ١٩٦٩ - ١٥٠.

(٣) الرباط ١٩٤٩/٢/٢٢ بحرى فرنسى ١٩٥٠ - ٤٠٥، بايون ١٩٥٣/١/٣٠ بحرى فرنسى ١٩٥٣ - ٢٨٤.

(٤) المحكمة العليا ١٩١٠/٢/٢٨ المجلة الدولية ٢٥ - ٨١٠، مجلس اللوردات ١٩٢٦/٦/١٨ دور ١٥ - ١٥٥. وان كانت بعض الاحكام قد ذهبت الى انه اذا تضررت سفينة حربية فى تصادم فان البحرية لها الحق فى تعويض الخسارة على اساس سعر الفائدة على قيمتها وقت الخسارة عن الفترة التى احتجزت خلالها لانعام الاصلاحات ايفامى المرجع السابق ص ٧٨ قضية السفينة The Chekiang.
(٥) راجع ماتقدم بند ٧٤.

ج- الاضرار للبضائع والاشخاص

٧٧- لا تثير هذه الاضرار ملاحظات خاصة. فالقواعد العامة الواردة في المواد ١٧٠ و ٢٢١ و ٢٢٢ من القانون المدنى تنطبق ايضا بالنسبة لهذه الاضرار شأنها شأن الاضرار المتعلقة بالسفن. والصعوبات التى تصادفنا هنا هى صعوبات مشتركة فى كافة المشاكل القانونية المتعلقة بالتعويض وهى الصعوبات المتعلقة بالاثبات وبتقدير قيمة الاموال والبضائع والصعوبات المتعلقة بعلاقة السببية.

د- الفوائد

٧٨- لا تثير مسألة الفوائد اى وضع خاص وانما تنطبق بشأنها القواعد العامة. والقضاء مستقر على ان الدين التقصيرى لا يستحق عليه فوائد الا اعتبارا من تاريخ الحكم القضائى الذى يحدد مقداره.

وقد قضى بأن التعويضات التى يقضى بها بعد التصادم لا تستحق عليها فوائد الا من تاريخ الحكم النهائى الذى يقررها ويحددها^(١).

وقد جرى قضاء محكمة النقض المصرية على ان (مفاد نص المادة ٢٢٦ من القانون المدنى انه لا تسرى الفوائد من تاريخ المطالبة القضائية الا عن المبالغ التى تكون معلومة المقدار وقت رفع الدعوى، والمقصود بكون محل الالتزام معلوم المقدار هو ان يكون تحديد مقداره قائما على اسس ثابتة لا يكون معها للقضاء سلطة فى التقدير^(٢)).

ولا يعاب على المحكمة اذا قدرت التعويض عن الخسارة اللاحقة والكسب الضائع وقدرت الفوائد المستحقة ثم ادمجت المبلغين دون تفصيل وقضت بهما جملة^(٣).

هـ- تاريخ تقدير الاضرار

٧٩- لهذه المسألة اهمية كبرى نظرا لما يطرأ من تغييرات كبيرة فى الائتمان والتى ترجع الى الانخفاض الرسمى والمستمر فى القوة الشرائية للنقود. وعلى ذلك

(١) رن ١٩٦٢/٥/٢١ بحرى فرنسى ١٩٦٣ - ٨٤.

(٢) نقض مدنى ١٩٧٤/٢/٥ السنة ٢٥ ص ٢٨٥، ١٩٧٢/١٢/١٩ السنة ٢٣ ع ٣ ص ١٤٢٥،

١٩٧٠/١/٧ السنة ٢١ ص ١٨.

(٣) نقض ١٩٥٧/١٠/٢٤ السنة ٨ ص ٧٣٣.

فان على القاضى ان يقدر الاضرار التى اصابته المضرور فى اليوم الذى اصدر فيه الحكم. فاذا كانت السفينة التى هلكت كلية نتيجة التصادم تساوى الف عند التصادم الا ان السفينة المماثلة لها تساوى الفين عند اصدار الحكم فان على القاضى ان يحكم بالالفين. اما القول بان الضرر يقدر بحسب يوم التصادم فهو قول جدير بالالتفات عنه^(١).

وعليه فانه يمكن القول بان السفينة تقدر بحالتها التى كانت عليها وقت التصادم وليس بقيمتها بالنقود فى ذلك الوقت.

وتطبق القواعد ذاتها على الاضرار التى تصيب الشاحنين نتيجة هلاك او تلف بضائعهم.

الا انه اذا كان المطالب بالتعويض قد استبدل الشئ الهالك او قام باصلاح الشئ التالف وكلفه ذلك مبلغا محددا فانه لا يكون له ان يطالب الا بهذا المبلغ وليس بالمعادل النقدي للشئ الهالك او التالف مقدرا يوم الحكم.

فاذا كان الشئ الهالك يساوى الف عند التصادم وقام المدعى بانفاق الف وخمسمائة لاستبداله او لاصلاحه وكان هذا الشئ يساوى الفين يوم صدور الحكم فان القاضى يجب ان يحكم بألف وخمسمائة فقط.

وكذلك الحال بالنسبة للديون النقدية فاذا كانت السفينة المصدومة قد فسخت مشارطتها من قبل المستأجر نتيجة التصادم وفات على مؤجرها اجرة نقل مقدارها الف وعند الحكم كان سعر اجرة النقل لرحلة مماثلة قد ارتفع الى الفين فان مبلغ الالف هو الذى يجب دفعه للمدعى كمقابل للضرر.

الفرع الثالث

اخطأ فى التصادم البحرى

٨٠- التصادمات بسبب الخطأ هى الغالبة. والجزء الاكبر من الاحكام القضائية المنشورة تتعلق بهذا النوع من التصادم. وتختلف النتائج تبعاً لما اذا كان الخطأ فردياً او اذا كان هناك خطأ مشتركاً.

(١) ريبير جزء ٣ بند ٢١٣٢.

الا ان الامر يقتضى التعرض لدراسة فكرة الخطأ وهى دراسة تختلط بالتنظيم الدولى الخاص بمنع التصادم فى البحار.

وغالبا ما يرجع التصادم الخطيى الى خطأ الربان او احد افراد الطاقم، وهذا الخطأ يمكن ان يكون مخالفة لقواعد الطريق فى البحر او مخالفة للعلامات والانوار التى تحددها القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار، واما ان يكون الخطأ اهمالا او عدم احتياط ايا كانت صورته.

وقد يرجع التصادم الخطيى الى خطأ المجهز كما لو حدث خطأ فى الصيانة وكان من نتيجته تلف قضيب الدفة. والمسئولية واحدة سواء كان الخطأ منسوباً الى الربان او الى المجهز او الى غيرهما من رجال الطاقم.

واذا كان القانون البحرى الملغى قد تكلم عن خطأ الربان فان القانون الجديد ذهب مذهب معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ واستعمل تعبير خطأ السفينة وهو التعبير الذى اخذ به القانون الفرنسى الجديد واخذت به كل التشريعات البحرية العربية. وتعبير خطأ السفينة أو «خطأ احدى السفن» يواجه كل الاخطاء التى يمكن ان تقع من الاشخاص المسؤولين عن تحريك السفينة او صيانتها. فالاخطاء لايمكن ان ترتكب الا بواسطة اشخاص. ويبرر هذا الاصطلاح ان مرتكب الخطأ لايمكن معرفته دائما وانما يعرف بانه احد افراد الطاقم فلا توجد قرينة ضد سفينة ما^(١).

المبحث الاول

صور اخطأ

١- الطريق الواجب اتباعه

٨١- تنص الفقرة الاولى من القاعدة رقم (١٤) من قواعد منع التصادم لسنة ١٩٧٢ على انه «عندما تتقابل سفينتان مسيرتان آليا على خطوط سير عكسية او عكسية تقريبا بحيث ينجم عن ذلك خطر التصادم، يجب على كل منهما ان تغير خط سيرها الى اليمين بحيث تمر كل منها على الجانب الايسر للسفينة الاخرى».

(١) وقد قالت محكمة نانت فى حكم لها صدر فى ١٩٦٣/١٠/٢٦ انه لا توجد قرينة ضد السفينة التى لم تقم باضاءة انوارها وانما هناك خطأ ثابت ضد طاقم هذه السفينة - رودير - المرجع السابق ص ٢ هامش ٣٥.

كما نصت القاعدة رقم (١٥) من القواعد ذاتها على انه «عندما يتقاطع خط سير سفينتين آليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم، يجب على السفينة التي تكون الاخرى على جانبها الايمن ان تخلى الطريق وعليها اذا سمحت ظروف الحال ان تتجنب قطع خط سير السفينة الأخرى».

وقاعدة السيرة على اليمين لها تطبيقات كثيرة في العمل^(١)، وهى تنطبق كذلك على سفن الصيد^(٢)، وعلى التصادمات التى تقع فى الموانئ على الاقل اذا لم تكن هناك اية قاعدة محلية تغايرها^(٣).

وتكون الطرق متقابلة عندما تتقابل سفينة مع اخرى وجها لوجه على خط واحد او مايقرب من ذلك وبعبارة اخرى فى الحالة التى ترى فيها احدى السفينتين الاخرى على خط واحد مع ساريتها، وعندما ترى ليلا النورين الاخضر والاحمر فى نفس الوقت^(٤).

وعلى العكس فان قاعدة السير على اليمين لا تنطبق فى حالة السفن التى تسير فى طرق متوازية^(٥)، اذ انه اذا حافظت كل سفينة على خط سيرها فانها ستمر بعيدة عن الاخرى.

٨٢- والقاعدة رقم (٩) من قواعد منع التصادم تتعلق بمرور السفن فى القنوات الضيقة وقد تضمنت الفقرة (أ) منها الجانب الذى يجب على السفينة ان تتخذه عند المرور فى القنوات الضيقة فنصت على انه «يجب على كل سفينة تسير فى قناة او ممر ملاحى ضيق ان تسير بالقرب من الحد الخارجى للقناة او الممر الملاحى الذى يقع على جانبها الايمن كلما كان ذلك مأمونا وعمليا».

(١) الهافر التجارية ١٩٥٤/٥/١٣ D.M.F بحرى فرنسى ١٩٥٤ - ٤٩٥ ، باريس ١٩٦٦/٢/١٩ بحرى فرنسى ١٩٦٦ - ٦٨٣.

(٢) دويه ١٩٦٧/١٠/٢٧ بحرى فرنسى ١٩٦٨ - ٣٠٠ ، Pau ١٩٥١/٦/١٣ بحرى فرنسى ١٩٥١ - ٥٩٧ ، عكس ذلك بونير ١٩٦٨/١٠/١٥ بحرى فرنسى ١٩٦٨ - ١٥٠.

(٣) تحكيم ١٩٦٥/١/٢٥ بحرى فرنسى ١٩٦٧ - ٥٦.

(٤) السين التجارية ١٩٦٧/٤/٢١ بحرى فرنسى ١٩٦٨ - ٦٢٤.

(٥) السين التجارية ١٩٦١/١١/٢٦ بحرى فرنسى ١٩٦٣ - ٣٧١.

٢- السرعة

٨٣- اذا كانت السفينة حرة فى استعمال ماكيناتها باقصى قوة لها، فان السرعة تعتبر احيانا من قبيل الخطأ، فالسرعة الزائدة تعتبر اهمالا فى حالة الضباب^(١)، او عند الاقتراب من ميناء^(٢).

وتتعلق القاعدة رقم (٦) من قواعد منع التصادم باستخدام السفن للسرعات الآمنة التى تحقق التصرف الفعال للسفينة لتفادى خطر التصادم. وهذه القاعدة مستحدثة اذ ليس لها مقابل فى قواعد سنة ١٩٦٠ وقد اوردت بعض الاعتبارات المتعلقة بتحديد السرعة الآمنة بالنسبة لجميع السفن وبالنسبة للسفن المزودة باجهزة الرادار.

وقد تضمنت القاعدة (٦) مقدمة قالت فيها انه «يجب على كل سفينة السير بسرعة آمنة فى جميع الاوقات بحيث يمكنها اتخاذ الاجراء المناسب والفعال لتفادى التصادم وحتى يمكن إيقافها خلال مسافة تتلائم مع الظروف والاحوال السائدة». كما اشارت القاعدة الى العوامل التى يجب اخذها فى الاعتبار عند تحديد السرعة الآمنة. فبالنسبة لجميع السفن فعليها مراعاة (١) حالة الرؤية (٢) كثافة حركة مرور السفن ويشمل ذلك تجمعات سفن الصيد او اى سفن اخرى (٣) قدرة السفينة على المناورة مع مراعاة المسافة اللازمة لتوقفها والقدرة على الدوران فى الظروف السائدة (٤) تواجد اضواء خلفية معاكسة ليلا مثل انوار الساحل او الضوء الناتج من ارتداد انوار السفينة ذاتها (٥) حالة الريح والبحر والتيارات المائية والقرب من الاخطار الملاحية (٦) غاطس السفينة بالنسبة لعمق المياه المتاحة.

وفى فقرتها الثانية تناولت القاعدة (٦) العوامل الاضافية التى يجب اخذها فى الاعتبار بواسطة السفن المزودة بجهاز رادار عامل وهى (١) خصائص ومدى كفاءة وحدود جهاز الرادار (٢) اى قيود ترتبت على مقياس المدى المستخدم فى الرادار (٣)

(١) رن ١٩٦٤/١١/١٦ بحرى فرنسى ١٩٦٥ - ٤٨٦ وقد نصت الفقرة (هـ) من القاعدة (٨) على انه «يجب على السفينة ان تخفض من سرعتها او توقف من تقدمها بايقاف او عكس حركة وسائل دفعها - اذا ما كان ذلك ضروريا - لتفادى التصادم او للسماح بتوافر وقت اطول لتقييم الموقف».

(٢) اكس ١٩٦٥/٣/١١ بحرى فرنسى ١٩٦٥ - ٣٦٩.

تأثير حالة البحر والطقس وإى مصادر أخرى للتشويش على قدرة الرادار فى اكتشاف الاهداف (٤) امكانية عدم اكتشاف الرادار للسفن الصغيرة والثلوج والاغراض الاخرى العائمة على مدى مناسب (٥) عدد وموقع وحركة السفن الظاهرة على شاشة الرادار (٦) التحديد الاكثر دقة للرؤية التى قد تكون ممكنة عند استخدام الرادار لتحديد مدى السفن والاهداف الاخرى المحيطة.

٣- الانوار والاشكال

٨٤- تضمنت القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار لسنة ١٩٧٢ قواعد (من ٢٠ الى ٣١) تبين الانوار الواجب على السفن اظهارها سواء على الصارى او على الاجتباب او على المؤخرة. وقد حددت هذه الانوار للسفن الآلية المبحرة (قاعدة ٢٣)، والسفينة الآلية القائمة بعملية قطر والسفينة او العائمة المقطورة (قاعدة ٢٤)، والسفن الشراعية المبحرة والسفن المسيرة بالمجاديف (قاعدة ٢٥)، وسفن الصيد (قاعدة ٢٦)، والسفن التى ليست تحت السيطرة او محدودة القدرة على المناورة (قاعدة ٢٧)، والسفن المقيدة بفاطسها (قاعدة ٢٨)، وسفن الارشاد (قاعدة ٢٩)، والسفن المستقبلية على المخطاف والسفن الجانحة (قاعدة ٣٠)، والطائرات المائية (قاعدة ٣١).

٨٥- ويبين من استقراء قواعد الانوار ان هذه الانوار تختلف تبعاً لما اذا كانت السفينة آلية او شراعية، مبحرة او راسية، قاطرة او مقطورة، الى غير ذلك، كما تكشف عن اتجاه السفينة، كما ان على سفن الارشاد وسفن الصيد ان تظهر انواراً معينة عند قيامها بعملياتها.

وكانت القاعدة رقم (١٣) من قواعد منع التصادم لسنة ١٩٦٠ تشير الى الانوار الخاصة التى على السفن الحربية اظهارها، الا ان القواعد الجديدة لسنة ١٩٧٢ اجازت فى الفقرة (جـ) من القاعدة الاولى لحكومة اى دولة ان تضع قواعد خاصة بشأن موقع الانوار او الاشكال او انوار الاشارة او الاشارات بالصفارة بالنسبة للسفن الحربية والسفن المبحرة فى قوافل او لسفن الصيد القائمة بعمليات الصيد فى تشكيل اسطول على الا تكون هذه الانوار الخاصة التى تضعها الدولة - وبقدر الامكان - موضع لبس مع اى نور او اشارة منصوص عليها فى هذه القواعد.

ويعد خطأ مخالفة هذه القواعد كعدم الاضاءة كلية او الاضاءة غير الكافية او الاضاءة الخاطئة التي قد تضلل السفن الاخرى عن ابعاد السفينة او وضعها فى الطريق او حركتها. وكثيرا مايقع التصادم بسبب مخالفة هذه القواعد وتكثر المخالفات من السفن الصغيرة التي قد لاتكون مزودة بكل الادوات المطلوبة.

ويتشدد القضاء فى محاسبة السفن المخطئة. وتطبيقا لذلك حكمت المحكمة الادميرالية بمسئولية البحرية الانجليزية عن اغراق سفينة بضائع بسبب غواصة كانت تحمل انوارا كالتى تحملها صغار السفن ولم تتبع احكام القواعد الدولية مما جعل سفينة البضائع تظن انها سفينة صغيرة. كما حكم بان السفينة الواقعة التى تضىء الانوار الخاصة بحالة السير تعتبر مخطئة. كما عدت مخطئة وحدها السفينة التى تعطلت ماكيناتها ولم ترفع الضوء الخاص بذلك اذا اعتقدت السفن الاخرى انها فى حالة عادية وتابعت سيرها على هذا الاساس فوقع التصادم.

٤ - الاشارات الضوئية والصوتية

٨٦- خصصت للاشارات الضوئية والصوتية القواعد من ٣٢ الى ٣٦. والقاعدة رقم (٣٢) تتضمن تعاريف لكلمة «صفارة» واصطلاح «صفارة قصيرة» و «اصطلاح «صفارة طويلة». اما القاعدة (٣٣) فتبين المعدات الخاصة بالاشارات الصوتية وهى الصفارة والجرس والطبلة. كما اوضحت القاعدة (٣٤) اشارات المناورة والتحذير عندما تكون السفن على رأى من بعضها وتقوم احداها بالمناورة، وعندما تكون السفن على رأى من بعضها البعض فى قناة ضيقة او ممر ملاحى، وعندما تتقارب السفن وهى على رأى من بعضها البعض ولم توفق احداها لاي سبب فى فهم نوايا او تصرفات السفينة الاخرى، وكذلك الاشارة الضوئية التى يجب ان تصدر من السفينة التى تقترب من منحى او منطقة فى قناة او ممر ملاحى يتعذر فيه رؤية السفن الاخرى.

اما القاعدة رقم (٣٥) فتتكلم على الاشارات الصوتية فى مناطق الرؤية المحدودة او القرية منها سواء ليلا او نهارا، وقد بينت مايجب ان يصدر عن السفينة الآلية عندما تكون مبحرة وعندما تتوقف، ومايصدر عن السفينة التى ليست تحت السيطرة او

السفينة المقيدة بغاطسها او السفينة الشراعية او السفينة القائمة بالصيد او التى تقوم بالقطر او بدفع سفينة اخرى وكذلك السفينة الجانحة.

واخيرا اشارت القاعدة (٣٦) الى اشارات جذب الانتباه عندما تجد سفينة ما انه من الضرورى ان تجذب انتباه سفينة اخرى.

٥- الاهمال بوجه عام

٨٧- نصت القاعدة رقم (٢) من قواعد منع التصادم لسنة ١٩٧٢ على انه «ليس فى هذه القواعد ما يعنى اية سفينة او مالكةا او ربانها او طاقمها من نتائج اى اهمال فى الالتزام بهذه القواعد او من الاهمال فى اتخاذ اى احتياطات يتطلبه العمل العادى لرجال البحر او وفقا للظروف الخاصة للحالة.

فيعتبر خطأ اى اخلال من الربان او احد افراد الطاقم او المالك او المجهز بواجب تقضى به الاصول البحرية الفنية تبعاً للظروف ولو لم يرد به نص فى القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار او غيرها من القواعد.

أ- خطأ الربان وافراد الطاقم

٨٨- ترجع غالبية حوادث التصادم الى اخطاء الطاقم وبصفة خاصة الربان او كبير ضباط السفينة والقليل منها ما يرجع الى خطأ المالك او المجهز. واهمية التفرقة بين الخطئتين يرجع الى ان المادة (٨١) من القانون البحرى الجديد اعطت للمالك السفينة الحق فى ان يحدد مسؤوليته ايا كان نوع هذه المسؤولية بالمبالغ المنصوص عليها فى البند (أ) من الفقرة (١) من المادة ٨٣ اذا كان الدين ناشئاً عن احد الاسباب الواردة فى المادة ومن بينها الاضرار البدنية والاضرار المادية التى تقع على ظهر السفينة او التى تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية او بتشغيل السفينة (فقرة ب). اما اذا كان الخطأ قد وقع من المالك او المجهز فان المادة ٨٩ من القانون البحرى حرمت من التمسك بتحديد مسؤوليته بنصها على انه «لايجوز للمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته اذا اثبت المدعى ان الضرر نشأ عن فعل او صدر من مالك السفينة او نائبة بقصد احداث الضرر او بعدم اكتراث مصحوب بادراك ان ضرراً يمكن ان يحدث».

٨٩- حددت المواد من ٩٣ الى ٩٥ من القانون البحري واجبات الربان فله وحده قيادة السفينة وادارة الرحلة البحرية ولايقوم الضابط الذى يليه مباشرة فى الدرجة مقامه الا فى حالة وفاته او غيابه او وجود مانع آخر، وعلى الربان ان يراعى فى قيادة السفينة الاصول الفنية فى الملاحة البحرية والاتفاقات الدولية والعرف البحرى والاحكام المعمول بها فى موانى الدولة التى توجد بها السفينة، كما ان عليه ان يحافظ على صلاحية السفينة وان يراعى كفاية المؤن ومايلزم السفينة خلال الرحلة البحرية، ولايجوز للربان ان يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى تصل الى مرسى او ميناء مأمون، ولايجوز له ان يغادر السفينة او يامر بتركها الا بسبب خطر محقق، وعليه ان يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الموانى او المراسى او الانهار او خروجها منها او اثناء اجتياز الممرات البحرية وفى جميع الاحوال التى تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان ملزما بالاستعانة بمرشد فائى اهمال ايا كان شكله فى الملاحة او فى قيادة السفينة وادارتها ممايدخل فى واجبات الربان يعد خطأ. ومن هذه الاخطاء عدم وجود الربان على السفينة وقت التصادم ومخالفته للقواعد الخاصة بمنع التصادم فى البحار والسالف الاشارة اليها كمخالفة قاعدة السير على اليمين او السير بسرعة كبيرة او غير آمنة اثناء الضباب او عند الاقتراب من الموانى او عدم مراعاة الاشارات الضوئية والصوتية.

اما افراد الطاقم فهم تابعون للمجهز ويعملون تحت اوامر الربان، فائى خطأ من اى من افراد الطاقم يسأل عنه المجهز.

ب- خطأ المرشد

٩٠- نصت المادة (٢٩٨) من القانون البحري على سريان قواعد المسؤولية الناشئة عن التصادم ولو وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الارشاد اجباريا وذلك مع عدم الاخلال بالقواعد العامة فى المسؤولية^(١).

وقد جاء بالمذكرة الايضاحية ان «هذا النص كان يمكن الاستغناء عنه لان المادة ٢٨٦ ابقت قيادة السفينة وادارتها للربان اثناء قيام المرشد بعمله، ثم ان المرشد وهو

(١) تقابل المادة ٢٩٦ عمانى، ٢٢٧ كويتى، ٢٤١ تونسى، ٢٤٠ لىبى، ٣٢٢ اماراتى، ٢٣٧ سورى، ٢٤٠ اردنى، ٥ من القانون الفرنسى، ٥ من المعاهدة.

يؤدي عمله على السفينة يعتبر - في رأى الراجح - تابعا للمجهز فيسأل المجهز بهذه الصفة عن اخطائه ومع ذلك ورد النص للتأكيد.

والواقع ان حكم المادة ٢٩٨ بحرى جديد كان مسلما به فى قضاء محكمة النقض فى ظل القانون البحرى الملغى اذ ذهبت الى ان «المارشِد يعتبر اثناء قيامه بعملية ارشاد السفينة تابعا للمجهز لانه يزاوِل نشاطه فى هذه الفترة لحساب المجهز ويكون الحال كذلك ولو كان الارشاد اجباريا وليس فى هذا خروج على الاحكام المقررة فى القانون المدنى فى شأن مسؤولية المتبوع ذلك ان الفقرة الثانية من المادة ١٧٤ تقضى بان رابطة التبعية تقوم ولو لم يكن المتبوع حرا فى اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعليه فى رقاِبته وتوجيهه. والمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المارشِد بواسطة ربانه»^(١).

ج- خطأ المجهز

٩١- طبقا للمادة ٧٨ من القانون البحرى الجديد فان «المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا او مستأجرا لها ويعتبر المالك مجهزة حتى يثبت عكس ذلك».

والمجهز على هذا النحو مسئول عن اجراء الصيانة اللازمة للسفينة وجعلها صالحة للملاحة وتزويدها بطاقم كاف ومؤهل وتزويدها كذلك بكافة الاجهزة الملاحية التى تتطلبها القوانين واللوائح واى اهمال فى القيام بهذه المسؤوليات تجعل المجهز مسئولا اذ نتج عن هذا الاهمال تصادم. وكما سبق البيان فان المجهز فى هذه الحالة لا يمكنه التمسك بتحديد مسؤوليته^(٢).

ومن الامثلة على خطأ المجهز تلف قضيب الدفة نتيجة عدم اجراء الصيانة، وترك السفينة تبحر وهى غير صالحة للملاحة، اوتزويدها بطاقم غير كاف او غير مؤهل او تعيين ربان غير مؤهل لقيادة السفينة او موقوف عن مباشرة قيادة السفن.

(١) الطعن رقم ٣٠٦ سنة ٢٨ ق جلسة ٢٤/١٠/١٩٦٣ س ١٤ ص ٩٧٤، الطعن رقم ١٧٥٧ سنة

٥٦ ق جلسة ١٠/٥/١٩٩٣.

(٢) راجع ماتقدم بند ٨٨.

المبحث الثاني

اثبات الخطأ

١- عبء الالبات

٩٢- يقع عبء اثبات الخطأ على عاتق المدعى فى دعوى التصادم الذى يطالب بالتعويض. واثبات الخطأ فى موضوع التصادم امر ضرورى ولازم وكان المستفاد ضمنا من المادة ٢٤٢ من القانون البحرى الملغى استبعاد حكم المادة ١٧٨ مدنى المتعلقة بحراسة الاشياء التى تقيم قرينة على مسئولية حارس الشئ عما يحدثه من اضرار بحيث تعفى المضرور من عبء الالبات لتضعه على عاتق الحارس فالقارئ فى مسائل التصادم كانت مستبعدة فى ظل القانون الملغى. وجرى القضاء فى مصر وفرنسا على ان المسئولية فى التصادم تقوم على فكرة الخطأ واجب الالبات. وهذا مانصت عليه معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ صراحة فى المادة ٢/٦ منها على انه «ليست هناك قرائن قانونية على الاخطاء فيما يتعلق بالمسئولية عن المصادمات البحرية». وقد أخذ القانون البحرى الجديد بهذه القاعدة فى المادة ٢٩٤ بنصه على انه «لايفترض الخطأ فى المسئولية الناشئة عن التصادم»^(١).

ولم يرد نص فى القانون البحرى الفرنسى الحديث يقرر هذه القاعدة باعتبار ان مواد القانون المدنى (١٣٨٢ و ١٣٨٤) تشير اليه بمافيه الكفاية. ورغم تسليم مشروع القانون البحرى الجديد باستقراء القضاء على انه لامحل لافتراض الخطأ فى المسئولية عن التصادم الا انه اورد النص الذى أصبح المادة ٢٩٤ ليقطع دابر كل جدل كما قالت المذكرة الايضاحية^(٢).

(١) تقابل ٢٩٧ عمانى، ٢٢٨ كويتى، ٢٤٥ لىبى، ٣٢٣ اماراتى، ٢٤٢ سورى، ٢٤٥ اردنى.
(٢) وقد ورد فى المذكرة الايضاحية بخصوص هذا النص ان المسئولية فى مجال التصادم تقوم على فكرة الخطأ الواجب الالبات، ولا محل فى شأنها لافتراض الخطأ فى جانب دون الاخر، لان الحادث يقع بفعل فاعلين او اكثر، ويتعذر تعيين ايهم المخطئ واهم المصيب الا اذا فتح الباب على مصراعيه ليثبت كل منهم خطأ الآخرين فيبريء نفسه، ثم لامجال لحماية احدهم بافتراض خطأ الآخرين، لانهم على قدم المساواة شركاء فى احدث ضرر ينبغي ان يتحمل مسئولية من يثبت الخطأ فى جانبه منهم، وينبى على هذا الاصل انه لايجوز ان تقام الدعوى على اساس مسئولية تفترض الخطأ كمسئولية حارس الشئ المنصوص عليها فى المادة ١٧٨ من القانون المدنى، وهو حل استقر عليه القضاء ورأى المشروع النص عليه ليقض دابر كل جدل حوله.

٩٣- ورغم انتفاء القرائن القانونية فى مسائل التصادم ذهبت بعض احكام القضاء من ناحية اخرى الى استعمال قرائن الحال او القرائن الموضوعية، وعلى سبيل المثال قالت بعض الاحكام انه فى حالة حصول تصادم بين سفينة متحركة وسفينة راسية فيفترض الخطأ فى جانب الاولى^(١).

كما قيل بانه فى حالة وقوع تصادم بين سفينة شراعية وسفينة بخارية يجب اعتبار الاخيرة مسؤولة على اساس انها يمكنها المناورة بسهولة^(٢). الا ان هذه الحلول كلها خاطئة اذ ان هذه القرائن القضائية ليست لها قوة الزامية ومن ثم فلا يمكن للقاضى ان يعتمد عليها دون ان يقام الدليل امامه على الخطأ الذى تسبب فى الحادث.

الواقع ان كافة التشريعات البحرية وخاصة تلك التى اعتنقت مبادئ معاهدة بروكسل ١٩١٠ قد تخلت عن القرائن القانونية فى مجال التصادم وتطلبت من المدعى اثبات خطأ المدعى عليه.

٢- طرق الأثبات

٩٤- يمكن اثبات الخطأ بكافة طرق الأثبات لتعلق الأمر بوقائع مادية، فيجوز الأثبات بشهادة الشهود وقرائن الحال التى تخضع لمطلق تقدير محكمة الموضوع دون رقابة عليها من محكمة النقض^(٣).

٩٥- ويستعان فى الأثبات عادة بدفتر الحوادث الرسمى للسفينة الوارد بالمادة ١٠٢ من القانون البحرى الجديد التى تنص على ما يأتى:

١٥- على الريان أن يمسك دفتر الحوادث الرسمى للسفينة. ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة.

(١) مرسيليا التجارية ١٩٣٢/٥/٢١ ملحق دور ١٠-٣١٥، اكس ١٩٣٤/١١/١٣ ملحق دور ١٣ - ٥٦.

(٢) برودو التجارية ١٩٢٠/٦/١٨ المجلة الدولية للقانون البحرى ٣٣- ٨٠، استئناف مختلط ٢٣/٢٦ و ١٩٤١ بلتان ٥٢-١٤٠ و ١٩٢٦/٥/١٠ بلتان ٣٨ - ١٨.

(٣) نقض فرنسى ١٩٥٥/١١/١٨ بحرى فرنسى ١٩٥٦ - ٨١ و ١٩٥٧/١/١٥ بحرى فرنسى ١٩٥٧ - ٢٠٦، نقض مدنى مصرى ١٩٧٤/١١/٢٦ السنة ٢٥ ص ١٢٩١ و ١٩٧٤/١/٢٢. السنة ٢٥، ص ٢١٦

٢- يذكر في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر.

٣- كما يجب على الربان فى السفن ذات المحرك ان بمسك دفترها خاصا بالالات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التى اخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميا وكافة ما يتعلق بالآلات المحركة.

وطبقا للمادة ١٠٣ من نفس القانون فان «على الربان خلال اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء المقصود او المكان الذى رست فيه اختيارا او اضطرارا ان يقدم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة الى الادارة البحرية المختصة للتأشير عليه ويكون التأشير خارج جمهورية مصر العربية من القنصل او من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده».

٩٦- كما يستعان كذلك فى الاثبات بالتقرير البحرى الذى ورد فى المادة ١٠٤ من القانون البحرى الجديد التى تنص على ان:

١- اذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة او بالاشخاص الموجودين عليها و بالشحنة وجب على الربان ان يعد تقريرا بذلك.

٢- وعلى الربان ان يقدمه الى الادارة البحرية المختصة خلال اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء او المرسى. ويقدم التقرير خارج جمهورية مصر العربية الى القنصل او السلطة المحلية عند عدم وجوده.

٣- وتتولى الجهة التى تسلمت التقرير تحقيقه بسماع اقوال البحارة والمسافرين اذا اقتضى الامر ذلك. وجمع المعلومات التى تساعد على الوصول الى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك وتسلم صورة منه الى الربان.

٤- ويجوز فى جميع الاحوال اقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير.

٥- ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى ان يشرع فى تفريغ السفينة قبل تقديم التقدير المذكور^(١).

(١) هذا النص له ما يقابله فى التشريعات العربية والاجنبية.

وبعد ايداع التقرير البحرى وتحقيقه فانه لا يعدو ان يكون مجرد قرينة اى تكون له حجته حتى يثبت خلاف ماجاء به ويجوز ذلك بكافة طرق الاثبات^(١).

وقد قضت محكمة النقض المصرية بان للتقرير البحرى الذى يحرره ربان السفينة حجية فى الاثبات الى ان يثبت العكس متى قدم فى اليوم التالى لوصول السفينة وتم تحقيق ماجاء به ومطابقته على دفتر يومية السفينة بمعرفة الجهة المقدم اليها^(٢).

٩٧- ان عبء الاثبات فى التصادم البحرى صعب للغاية خاصة عندما يقع الحادث فى اعالى البحار حيث لا يوجد شهود سوى بحارة السفن المتصادمة والركاب ان وجدوا، فضلا عن عدم الاطمئنان الى تقارير الربانة وما يثبتونه فى دفاتر السفينة، وزد على ذلك استبعاد القرائن القانونية فى مسائل التصادم واستبعاد مسئولية حارس الاشياء ومن شأن كل ذلك ان يكون على المدعى بالتعويض اثبات خطأ المسئول عن التصادم وهو امر عسير.

وكما سبق ان رأينا فان قواعد منع التصادم فى البحر لسنة ١٩٧٢ قد تضمنت امورا فنية كثيرة لايلم بها رجال القانون عادة وهو مايدعو القضاة الى الاستعانة بالخبراء لتحديد اسباب وقوع التصادم والاختفاء التى وقعت من ربانة السفن المتصادمة. وهؤلاء الخبراء غالبا مايكونون من الربانة السابقين وهم يستعينون فى اعداد تقاريرهم بما يحصلون عليه من معلومات عن السفن المتصادمة وعن الاحوال الجوية وقت التصادم فضلا عن المامهم بالنواحى الفنية الخاصة بالملاحة البحرية مما يمكنهم من بحث كافة الظروف التى وقع فيها التصادم سواء من حيث الطريق الذى كانت تسلكه كل سفينة وسرعتها قبل الحادث ومدى التزامها بقواعد السير والاشارات الضوئية والصوتية وبكافة قواعد منع التصادم فى البحار بصفة عامة.

ومن المعروف ان رأى الخبير لا يخرج عن كونه دليل فى الدعوى لمحكمة

(١) دويه ١٩٦٧/٣/١٧ بحرى فرنسى ١٩٦٨ - ٧٧ و ١٩٦٧/١٠/٢٧ بحرى فرنسى ١٩٦٨ - ٣٠٠.

(٢) نقض مدنى ١٩٦٦/٥/١٧ السنة ١٧ ع ٣ ص ١١٢٩. راجع بشأن حجية التقرير البحرى فى التصادم الدكتور محمد بهجت قايد الخطأ فى التصادم البحرى دار النهضة العربية ١٩٩٢ ص ١٠٤ ومابعدها. والنقل البحرى للبضائع الدكتور على جمال الدين عوض دار النهضة ١٩٩٢ ص ١٣ ومابعدها.

الموضوع تقديره دون معقب عليها فى ذلك^(١).

٩٨- واذا كانت مهمة طالب التعويض عن التصادم فى اثبات الخطأ صعبه وعسيرة فان مهمة القاضى البحرى اصعب اذ ان ما يسمعه من اقوال شهود وما يقدم له من اوراق ومستندات وتقارير اهل الخبرة كلها تدور حول امور فنية بحرية ذات صلة وثيقة بالملاحة البحرية والمطلوب منه اخيرا بصفته الخبير الأعلى ان يزن كل ما يقدم له من ادله ويرجح بعضها على البعض الآخر الأمر الذى يقتضى ان يكون على قدر كاف من الالمام ببعض الامور البحرية الفنية حتى يمكنه الانتهاء الى رأى صائب واصدار حكم فى الدعوى المعروضة عليه.

٣- حجية الاحكام الجنائية

٩٩- عندما يكون قد نشأ عن التصادم فى الوقت ذاته جريمة قتل أو جرح بطريق الخطأ فان الحكم الجنائى الصادر ضد الربان او المجهز تكون له حجية فى الدعوى المدنية المرفوعة للمطالبة بالتعويض عن الاضرار الناتجة عن التصادم وهذه الحجية معترف بها فى القواعد العامة.

فالقضاء ببراءة الربان او المجهز ينفى عنه ارتكاب الخطأ والعكس صحيح، فادانته تعنى انه ارتكب الخطأ. فالخطأ المدنى اساس دعوى التعويض يتمثل والخطأ الجنائى اساس الدعوى الجنائية.

وفى هذا الصدد استقر قضاء محكمة النقض المصرية على انه (لما كانت المادة ٤٥٦ من قانون الاجراءات الجنائية تنص على ان يكون للحكم الجنائى الصادر من المحكمة الجنائية فى موضوع الدعوى الجنائية بالبراءة او بالادانة قوة الشئ المحكوم به امام المحاكم المدنية فى الدعاوى التى لم تكن قد فصل فيها نهائيا فيما يتعلق بوقوع الجريمة وبوصفها القانونى ونسبتها الى فاعلها ويكون للحكم بالبراءة هذه القوة سواء بنى على انتفاء التهمة او على عدم كفاية الادلة ولا تكون له هذه القوة اذا كان مبنيًا على ان الفعل لا يعاقب عليه القانون، وكانت المادة ٤٠٦ من القانون المدنى المنطبقة على واقعة الدعوى (الغيت بقانون الاثبات الجديد ٢٥ لسنة ١٩٦٨ وهى تطابق المادة

(١) نقض مدنى ١٩٧٢/١٢/٢٣ السنة ٢٣ ع ٣ من ١٤٦٢، ١٩٧٠/٢/٢٦، السنة ٢١ من ٣٢٢٢.

١٠٢ من هذا القانون الاخير) تنص على ان لايرتبط القاضى المدنى بالحكم الجنائى الا فى الوقائع التى فصل فيها هذا الحكم وكان فصله فيه ضروريا، فان مفاد ذلك - وعلى ماجرى به قضاء هذه المحكمة - ان الحكم الجنائى تكون له حجية فى الدعوى المدنية امام المحكمة المدنية كلما كان قد فصل فصلا لازما فى موضوع الفعل المكون للاساس المشترك بين الدعويين الجنائية والمدنية وفى الوصف القانونى لهذا الفعل ونسبته الى فاعله، فاذا فصلت المحكمة الجنائية فى هذه الامور فانه يمتنع على المحاكم المدنية ان تعيد بحثها ويتعين عليها ان تعتبرها فى بحث الحقوق المدنية المتصلة بها لكى لا يكون حكمها مخالفا للحكم الجنائى السابق له^(١).

١٠٠- واذا رفعت الدعوى الجنائية عن جريمة القتل او الجرح الخطأ الناشئة عن التصادم فان دعوى التعويض عن الاضرار التى لحقت بالسفينة المصدومة نتيجة الخطأ لايجوز رفعها للمحكمة الجنائية لان هذا الفعل غير مؤثم قانونا، واذا رفعت الدعوى للمحكمة المدنية تعين عليها وقفها حتى يحكم نهائيا فى الدعوى الجنائية المرفوعة عن جريمة القتل او الجرح الناشئة عن ذات الخطأ باعتباره مسألة مشتركة بين هذه الدعوى والدعوى المدنية، ولازما للفصل فى كليهما، عملا بما تقضى به المادتين ١٢٠ من قانون الاثبات و ٤٥٦ من قانون الاجراءات الجنائية^(٢).

١٠١- ولما كان يمتنع رفع دعوى التعويض عن اضرار التصادم امام المحاكم الجنائية وكان رفع مثل هذه الدعوى امام المحكمة المدنية اثناء السير فى الدعوى الجنائية عقيما اذ لايمكن الحكم فيها الا بعد ان يفصل نهائيا فى تلك الدعوى الجنائية، فان رفع الدعوى الجنائية يكون فى هذه الحالة مانعا قانونيا يتعذر معه على الدائن المضرور المطالبة بحقه، مما ترتب عليه المادة ٣٨٢ مدنى وقف سريان التقادم مادام المانع قائما، وبالتالي يقف سريان التقادم بالنسبة لدعوى التعويض طوال المدة التى تدوم فيها المحاكمة الجنائية^(٣).

(١) نقض مدنى ١٩٧٥/٢/١٨ السنة ٢٦ ص ٤٠٩.

(٢) نقض مدنى ١٩٧٥/١/٢٣ السنة ٢٦ ص ٢٣٣.

(٣) نقض مدنى ١٩٧٥/١/٢٣ المشار اليه.

٤ - رابطة السببية

١٠٢- حتى يرتب خطأ سفينة ما مسؤولية مالكها يجب ان يكون هذا الخطأ هو الذى سبب الضرر الذى يطالب بالتعويض عنه^(١).

ولا يعدو هذا المبدأ ان يكون تطبيقاً للقواعد العامة فى المسؤولية والتي طبقاً لها يتعين على المدعى بالتعويض ان يثبت رابطة السببية بين الخطأ والضرر.

وكثيراً ما يعترف بوقوع اخطاء من ربان السفن ولا تقوم مسؤولية المجهزين عن التعويض لان هذه الاخطاء لم تكن هى السبب فى الضرر الذى وقع^(٢).

ورابطة السببية المطلوبة بين الخطأ والضرر تمتد الى كافة انواع الخطأ سواء كان خطأ الربان او المجهز.

واستخلاص علاقة السببية بين الخطأ والضرر هو من مسائل الواقع التى يقدرها قاضى الموضوع ولارقابة عليه فى ذلك لمحكمة النقض الا بالقدر الذى يكون فيه استخلاصه غير سائغ.

الفرع الرابع

دعوى التصادم

١- اطراف الدعوى

١٠٣- لكل ذى شأن اصابه ضرر من واقعة التصادم الناجمة عن خطأ المدعى عليه ان يقيم من نفسه مدعياً مثل الشاحنين والركاب وافراد الطاقم وكل من هؤلاء يدعى لحساب نفسه.

والمدعى عليه فى دعوى التصادم هو مجهز السفينة الصادمة، ويمكن ان ترفع الدعوى على ربانها باعتباره ممثلاً للمجهز. وتحديد المجهز الذى تقام عليه الدعوى لايشير اية مشكلة اذ تطبق بشأنه القواعد العامة التى تتعلق بالمجهز.

(١) نقض فرنسى ٣٠ مارس ١٩٦٦ بحرى فرنسى ١٩٦٦ - ٥٨٩.

(٢) بر ١٩٥١/٣/١٥ بحرى فرنسى ١٩٥١ - ٢٨٧، روان ١٩٥٧/١/١٨ بحرى فرنسى ١٩٥٧ -

٥٤١، ١٩٦٤/٣/١٩ بحرى فرنسى ١٩٦٤ - ٤٨٦، رن ١٩٦٩/١٠/٢٩ بحرى فرنسى ١٩٧٠ -

٢- عدم خضوع الدعوى لاجراء خاص

١٠٤- لم تأخذ معاهدة بروكسل ١٩١٠ بالدفع بعدم القبول الذى اخذ به القانون المصرى الملغى وانما نصت صراحة فى المادة ٦ فقرة اولى منها على انه (لا يشترط لدعوى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناتجة عن المصادمات البحرية عمل بروتستو او عمل اجراء آخر).

وفى فرنسا كان امر الملاحة لسنة ١٦٨١ يقرر دفعا بعدم القبول اذ نص على ان (كل مطالبة بسبب التصادم يجب ان تتم فى خلال ٢٤ ساعة بعد التصادم، اذا حصل الحادث فى ميناء او فى مكان يمكن للربان ان يرفع الدعوى فيه)، كما يضيف انه (اذا وقع الحادث فى البحر المفتوح او فى اى ميناء لا يمكن للربان ان يرفع دعواه فيه خلال ٢٤ ساعة فان هذه المهلة لا تسرى الا من يوم وصول السفينة الى الميناء).

وقد اخذ تقنين التجارة الفرنسى بهذا النظام، فطبقا للمادة ٣٤٥ منه لا تقبل الدعوى بشأن التعويض عن الاضرار التى تنجم عن التصادم فى مكان يمكن فيه للربان ان يتصرف اذا لم يتم بعمل احتجاج، وتحدد المادة ٤٣٦ ان الاحتجاج يجب ان يعمل فى خلال ٢٤ ساعة وان ترفع الدعوى خلال شهر. وقد الغى هذا النظام فى فرنسا بقانون ٢٤ مارس ١٨٩١.

ولم يأخذ القانون البحرى الجديد بالدفع بعدم القبول شأنه شأن القانون الفرنسى الجديد وغيره من التشريعات العربية، وان كانت بعض هذه التشريعات قد نصت صراحة على عدم خضوع دعوى التصادم لاي احتجاج^(١).

٣- المحكمة المختصة بنظر الدعوى

١٠٥- اخذ القانون البحرى الجديد باحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدنى فى مسائل التصادم البحرى فنص فى المادة ٣٠٠ فقرة اولى على أن «للمدعى اقامة الدعوى الناشئة عن التصادم امام احدى المحاكم الآتية:

(١) المادة ٢٤٥ اردنى، ٢٤٥ لیبى، ٢٤٢ سورى.

- أ- المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه.
- ب- المحكمة التي يقع في دائرتها أول ميناء مصرى لجأت إليه السفن او احدى السفن التي حدث بينها التصادم.
- ج- المحكمة التي يقع في دائرتها الميناء الذي حجز فيه على السفن التي حدث بينها التصادم او على احدى هذه السفن.
- د- المحكمة التي يقع في دائرتها مكان حدوث التصادم اذا حدث التصادم في مياه مصرية^(١).

وقد جاء بالمذكرة الايضاحية ان حكم المادة ٣٠٠ منقول عن معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢ الخاصة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري والهدف منه هو التيسير على صاحب الدعوى بمنحه اختيارا رجبا لاقامة دعواه في المكان الانسب له.

٤- الاتفاق على التحكيم

١٠٦- نصت المادة ٣٠٠ فقرة ثانية من القانون الجديد على انه «يجوز للخصوم الاتفاق على عرض النزاع الناشئ عن التصادم على التحكيم، على ان يجرى التحكيم حسب اختيار المدعى في دائرة احدى المحاكم المنصوص عليها في الفقرة السابقة^(٢)».

وقد جاء بالمذكرة ان النص وان اجاز الاتفاق على التحكيم الا انه اشترط ان يجرى حسب اختيار المدعى في احد الامكنة التي تجوز اقامة الدعوى فيها امام القضاء العادى لكيلا يتخذ التحكيم اداة لافساد الميزة التي تقررها الفقرة الاولى للمدعى.

١٠٧- والواقع ان نص المادة ٣٠٠ فقرة ثانية بالصياغة التي هو عليها لا يؤدي الى ماهدفت اليه المذكرة الايضاحية. فالمعروف ان الاتفاق على احالة النزاع الى التحكيم في مسائل التصادم البحري يتم دائما بعد وقوع الحادث اذ لايتصور ان يتم

(١) تقابل ٢٩٩ عماني، ١/٢٣١ كويتي، ٢٤٦ ليبي، ٣٢٥ اماراتي، ٢٤٣ سوري، ٢٤٦ اردني، المادة

الاولى من المرسوم الفرنسي، المادة الاولى من معاهدة الاختصاص المدني.

(٢) تقابل ٣٠٠ عماني، ٢/٢٣١ كويتي.

قبل ذلك، على عكس الحال فى مسائل النقل البحرى للبضائع اذ يجوز الاتفاق على التحكيم قبل نشوء النزاع بتضمين سند الشحن شرط التحكيم، او بعد نشوء النزاع بتحرير مشاركة تحكيم. وقد نصت المادة ٢٤٦ من القانون البحرى الجديد بشأن الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر على انه «اذا اتفق فى عقد نقل البضائع بالبحر على احوالة الدعاوى الناشئة عنه الى التحكيم، وجب اجراء التحكيم حسب اختيار المدعى فى دائرة المحكمة التى يقع بها ميناء الشحن او ميناء التفريغ او فى موطن المدعى عليه او فى مكان ابرام العقد بشرط ان يكون للمدعى عليه فى هذا المكان مركز رئيسى او فرع وكالة او فى المكان المعين فى اتفاق التحكيم او فى دائرة المحكمة التى يقع فيها الميناء الذى حجز فيه على السفينة، ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار او تقييده».

فاذا كانت المادة ٢٤٦ المشار اليها قد ابطلت كل شرط سابق على قيام النزاع يسلب المدعى حقه فى الاختيار اوتقيده، فان مفاد ذلك جواز الاتفاق بعد نشوء النزاع على اجراء التحكيم فى غير الاماكن التى حددتها المادة ٢٤٦ وهو اتفاق صحيح.

وعليه فاذا كانت المادة ٣٠٠ فقرة ثانية لم يرد بها اشارة الى بطلان كل اتفاق تحكيم من شأنه ان يسلب المدعى حقه فى الاختيار كما فعلت المادة ٢٤٦ بشأن الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى، فضلا عن ان الاتفاق على التحكيم فى مسائل التصادم يكون دائما بعد نشوء النزاع فان مؤدى ذلك ان نص المادة ٣٠٠ فقرة ثانية لا يحول باى شكل دون الاتفاق على اجراء التحكيم فى مكان غير الاماكن التى يجوز اقامة الدعوى فيها امام القضاء المبينة بالفقرة الاولى، وبالتالي فان النص لا يحقق ماهدف الى المذكرة الايضاحية.

٥- تقادم الدعوى

١٠٨- تنص المادة ٣٠١ فقرة اولى من القانون الجديد على ان «تنقضى دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمضى سنتين من تاريخ وقوع الحادث ومع ذلك ينقضى حق الرجوع المنصوص عليه فى الفقرة (٣) من المادة ٢٩٧ من هذا القانون بمضى سنة تاريخ الوفاء»^(١). ولا تستبعد مدة السنتين الا عندما تتعلق الدعوى المدنية

بتعويض الضرر الناشئ عن جريمة، ففي حالة الرجوع بسبب القتل او الجرح الخطأ، فان الدعوى العمومية لا تتقدم الا بثلاث سنوات وبالتالي فان دعوى التعويض لا تسقط الا بسقوط الدعوى الجنائية (م ٢/١٧٢ مدني).

وتطبيقا للقواعد العامة فان المحكمة لا تقضى بالتقادم من تلقاء نفسها وانما يجب ان يكون ذلك بناء على طلب صاحب المصلحة (م ٢٨٧ مدني)، كما يجوز التمسك به في اية حالة كانت عليها الدعوى ولو امام محكمة الاستئناف لأول مرة (م ٢/٣٨٧ مدني)، الا انه لا تقبل اثاره لأول مرة امام محكمة النقض.

ولا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، كما لا يجوز الاتفاق على ان يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي حددها القانون (م ٣٨٨ مدني).

١٠٩- وطبقا للمادة ٣/٧ من معاهدة ١٩١٠ يخضع وقف وانقطاع التقادم لقانون المحكمة التي تنظر الدعوى. وقد اضافت المعاهدة في الفقرة الرابعة من المادة المذكورة ان الاطراف المتعاقدة تحتفظ لنفسها بالحق في ان تعتبر كسبب لوقف التقادم كون السفينة المدعى عليها لم يمكن حجزها في المياه الاقليمية. وقد استعمل القانون الفرنسي الجديد لسنة ١٩٦٧ في مادته السابعة فقرة ثالثة هذا التحفظ اذ نص على ان مدة التقادم المشار اليها لا تسرى عندما لا تكون السفينة قد حجزت في المياه الخاضعة للاختصاص الفرنسي^(١).

وقد اخذ بذلك القانون البحري الجديد في المادة ٣٠١ فقرة ثانية التي تنص على انه «مع مراعاة احكام القانون المدني يقف سريان المدد المنصوص عليها في الفقرة السابقة اذ تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الاقليمية المصرية، وكان المدعى من الاشخاص الذين يتمتعون بجنسيه جمهورية مصر العربية او كان له موطن بها».

(١) تقابل ٣٠١ عماني، ٢٣٢، ٢٣٣ كويتي، ٢٤٧ ليبي، ٣٢٦ اماراتي، ٢٤٤ سوري، ٢٤٧ اردني، ٧ من القانون الفرنسي، ٧ من معاهدة ١٩١٠.

(٢) وكان هذا التحفظ موجودا في التشريع الفرنسي منذ ١٩١٥ (م ٤٣٦ تجاري).

١١٠- وقد اعتبرت محكمة استئناف القاهرة رفع الدعوى الجنائية سببا لوقف دعوى التعويض عن التصادم فقالت (ان ميعاد السنتين الذى تسقط به دعوى المسؤولية عن التصادم هو ميعاد تقادم يخضع لاسباب الوقف والانقطاع المقررة فى قانون المحكمة التى ترفع امامها الدعوى، لما كان ذلك، وكانت المادة ٣٨٢ مدنى تنص على انه لا يسرى التقادم كلما وجد مانع يتعذر معه على الدائن ان يطالب بحقه، وكانت الدعوى الجنائية قد اقيمت ضد ربان السفينة الايطالية وهى وان كانت خاصة باصابة بحارة سفينة الصيد التى صدمتها السفينة الاولى الا انها هى التى تتحدد مسؤولية السفينة الايطالية فى الحادث، وكان المستأنف عليه صاحب سفينة الصيد قد انتظر حتى حكم نهائيا فى الدعوى الجنائية ومن ثم يكون هناك سبب لوقف سريان التقادم فى دعوى التعويض عن هذه المصادمة^(١)).

٦- دعاوى الرجوع

١١١- اتى القانون الجديد بحكم جديد يتعلق بتقادم دعاوى الرجوع استوحاه من المادة السابعة من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠، فنص فى المادة ٣٠١ فقرة اولى على انه «.... ومع ذلك ينقضى حق الرجوع المنصوص عليه فى الفقرة (٣) من المادة ٢٩٧ من هذا القانون بمضى سنة من تاريخ الوفاء» وطبقا للفقرة (٣) من المادة ٢٩٧ تكون المسؤولية قبل الغير بالتضامن اذا ترتب على الخطأ وفاة شخص او اصابته بجروح، ويكون للسفينة التى تدفع اكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الاخرى.

وهذا التقادم يخضع للقواعد السالف بيانها ولا يختلف عن تقادم دعوى التعويض الا من حيث مدته ونقطة بدايته.

الفرع الخامس

معاهدة بروكسل ١٩٥٢ بشأن الاختصاص المدنى

١- الاختصاص الدولى

١١٢- يغلب ان يقع التصادم بين سفن يملكها افراد مختلفو الجنسية ولذلك

(١) ١٩٦٣/٣/٣١ المجموعة الرسمية لاحكام المحاكم السنة ٦١ ص ٨٠٣.

كثيرا ما تثار مشاكل تتعلق بالاختصاص الدولي بدعاوى المسؤولية عن التصادم. وللقضاء على هذه المشاكل وضعت معاهدة بروكسل فى ١٠ مايو ١٩٥٢ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدنى فى مسائل التصادم وقد دخلت هذه المعاهدة حيز التنفيذ بعد ستة أشهر من التصديق عليها من قبل اسبانيا وسويسرا فى نهاية ١٩٥٤. وقد وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٣٤ لسنة ١٩٥٥ وصدر قرار وزير الخارجية بنشرها اعتبار من ١٩٥٦/٢/٢٤.

وقد صدقت وانضمت اليها حتى الآن اكثر من ٣٠ دولة. ولم تصدق عليها الولايات المتحدة الامريكية والاتحاد السوفيتى وكثير من دولة اوربا مثل المانيا وايطاليا وهولندا والدول الاسكندنافية.

٢- نطاق تطبيق المعاهدة

١١٣- (أ) تنطبق المعاهدة على كل ذوى الشأن (شاحنين - ركاب - مجهزين) عندما تكون كل السفن المتدخلة فى التصادم En Cause تابعة لدول متعاقدة، وان يكون للتصادم الطابع الدولى اى ان احدى السفينتين اجنبية^(١).

فاذا كانت كل السفن او كل ذوى الشأن ينتمون الى نفس الدولة فان قانونهم الوطنى هو الذى يطبق دون المعاهدة وهذا مانصت عليه المادة ٨ فقرة ٢ من معاهدة التصادم ١٩١٠ التى تتعلق باحكام المسؤولية، اذ تنص المادة ١٢ المشار اليها على ان (تطبق احكام المعاهدة - اى معاهدة ١٩١٠ - على جميع اصحاب الشأن عندما تكون جميع السفن المختصة تابعة لبلاد الجهات العليا المتعاقدة وفى الحالات الاخرى المنصوص عليها فى القوانين الوطنية. الا انه قد اتفق على انه:

١- اذا كان اصحاب الشأن تابعين لدول غير متعاقدة يمكن تعليق تطبيق هذه الاحكام بالنسبة لكل دولة على شرط التبادل.

٢- عندما يكون جميع اصحاب الشأن تابعين لنفس الدولة التى ترفع الدعوى امام محكمتها. فان القانون الوطنى هو الذى ينطبق وليست المعاهدة، بينما تنص المادة ٨ من معاهدة الاختصاص المدنى ١٩٥٢ على ان (تسرى احكام هذه الاتفاقية على

(١) ريبير جزء ٣ بند ٢١١٢.

جميع ذوى الشأن عندما تكون السفن التى تشملها الدعوى تابعة جميعها للدول المتعاقدة ومع ذلك فمن المتفق عليه.

١- انه فيما يتعلق بذوى الشأن التابعين لدول غير متعاقدة يجوز لدولة متعاقدة ان تعلق تطبيق هذه الاحكام على شرط المعاملة بالمثل (التبادل).

٢- انه عندما يكون كل ذوى الشأن تابعين لنفس الدولة التى رفعت الدعوى امام محكمتها فان القانون الوطنى لهذه الدولة هو الذى يطبق دون احكام الاتفاقية).

١١٤- (ب) وعندما تتوافر الشروط السابق الاشارة اليها بالنسبة للاطراف فان معاهدة ١٩٥٢ بشأن الاختصاص المدنى تنطبق على دعاوى التصادم التى وردت فى معاهدة ١٩١٠، اى كل الدعاوى الناشئة عن التصادم بين سفن بحرية او بين سفن بحرية وسفن ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التى حصل فيها التصادم.

كما تسرى معاهدة ١٩٥٢ على الدعاوى التى لم يحصل فيها ارتطام مادى بين المنشأتين العائمتين. وقد نصت على ذلك صراحة المادة ٤ من المعاهدة الاخيرة بقولها (تسرى احكام هذه الاتفاقية ولو لم يحدث تصادم على الدعاوى التى ترمى الى تعويض الاضرار التى احدثتها سفينة باخرى او احدثتها السفينة باشياء او باشخاص فوق ظهرها وكان ذلك ناشئا عن قيام السفينة بحركة او اغفالها القيام بحركة او لعدم مراعاتها اللوائح).

وبالنسبة للسفن الحربية فقد ذهب العميد ريبير الى ان المعاهدة لا تنطبق عليها^(١). الا ان المادة ٥ من المعاهدة قد جاءت بصيغة متدرجة اذ تقول (لا يخل اى نص من نصوص الاتفاقية بالقواعد القانونية المعمول بها فى الدول المتعاقدة فيما يتنق بتصادم السفن الحربية او بسفن الدولة المخصصة لخدمتها).

وهذا النص يأخذ فى اعتباره معاهدة ١٩٢٦ الخاصة بحصانة سفن الدولة .

١١٥- (ج) تتميز معاهدة ١٩٥٢ عن معاهدة ١٩١٠ فى نقطتين:

١- ان معاهدة ١٩٥٢ الخاصة بالاختصاص المدنى لا تسرى على الدعاوى

(١) ريبير جزء ٣ بند ٥/٢١١٢.

(٢) راجع ماتقدم بندى ٥٣، ٥٤.

الناشئة عن عقد النقل او عن عقد آخر (م٦). وعليه فينبما يكون للشاحنين والركاب ان يتمسكوا بنصوص معاهدة ١٩١٠ بالنسبة لموضوع الدعاوى ، فانهم لا يمكنهم الاستناد فى مسألة الاختصاص الى معاهدة ١٩٥٢ ، كما فى حالات التصادم بين السفينة المرشدة وسفينة الارشاد او بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة.

٢- لانسرى اتفاقية ١٩٥٢ على الحالات المنصوص عليها فى احكام الاتفاقية المعدلة الخاصة بالملاحة فى نهر الرين المؤرخة ٧ اكتوبر سنة ١٨٦٨ (م٧)، اى على المصادمات التى تقع فى نهر الرين بين السفن وقوارب الملاحة الداخلية.

٣- المحاكم المختصة

١١٦- يمكن للمدعى حسب اختياره (م٢/١) ان يرفع دعواه امام احدى المحاكم الثلاث الآتية (م١/١).

أ- امام محكمة محل اقامة المدعى عليه المعتاد او امام المحكمة التى يقع بدائرتها احد مراكز استغلاله اى اعماله (م ١ فقرة ١/أ). وهذه الفكرة اكثر مرونة من فكرة الموطن، وبالرجوع الى مركز الاستغلال فاننا نكون قد تفادينا اعطاء الاختصاص لمحكمة المكان الذى يكون للمدعى عليه فيه مجرد مكتب^(١).

ب- امام محكمة المكان الذى تم فيه الحجز على سفينة المدعى عليه او على سفينة اخرى مملوكة لنفس المدعى عليه فى حالة ما اذا كان الحجز مأذونا به. أو امام محكمة المكان الذى كان من الممكن ان يوقع الحجز فيه. والذى قدم فيه المدعى عليه كفيلا او اى ضمان آخر.

وهنا نتبين التأثير البريطانى، اذ اننا نكون بصدد حلول أخذت بها المعاهدة التى وقعت فى نفس اليوم ١٠/٥/١٩٥٢ الخاصة بالحجز التحفظى وهذه الحلول تتعارض مع تقليد الشرائع اللاتينية التى اخذت عنها اذا لا توجد رابطة بين مصدر الدين والاموال التى يمكن الحجز عليها وهذا الاختصاص، الذى يحدد بواسطة الحجز على مال آخر للمدعى عليه.

ج- محكمة مكان التصادم اذا كان هذا التصادم قد وقع فى الموانئ والمراسى او فى المياه الداخلية (م١/١ ج).

(١) ريبير جزء ٣ بند ٢/٢١١٢.

وقد رفض المؤتمر الدبلوماسي الاقتراح الأكثر شمولاً والذي كان يعطى الاختصاص لمحكمة محل التصادم عندما يكون قد وقع في المياه الإقليمية.

١١٧- وبيان أن المدعى يجب أن يباشر اختياره مرة واحدة تضيف المعاهدة أنه لا يجوز للمدعى دون أن يتنازل عن دعواه السابق رفعها أن يرفع أمام محكمة أخرى على نفس المدعى عليه دعوى جديدة مستندة إلى نفس الوقائع (م ٣/١).

وهكذا فإن معاهدة ١٩٥٢ أدت إلى تحقيق تعاون قضائي دولي كبير لم يحققه القواعد العامة. فالحكم الأجنبي لا يكون له قوة الأمر المقضي إلا إذا أعطيت له الصيغة التنفيذية. أما في معاهدة ١٩٥٢ فإنه على العكس - على الأقل أمام قضاة الدول المتعاقدة - يكون من الممكن استثناء الشيء المقضي مادام أن الحكم قد صدر من إحدى المحاكم المختصة طبقاً لنصوص المادة الأولى^(١).

٤- استبعاد الاختصاص

١١٨- تنص المعاهدة على هذا الاستبعاد في أربعة حالات:

أ- في حالة الإلغاء الاتفاق، فالطرفين يمكنهما الاتفاق على عرض النزاع أمام أية محكمة أو على التحكيم (م ٢).

ب- في حالة تعدد المدعون فإنه يجوز لكل منهم أن يرفع دعواه للمحكمة التي سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه (م ٢/٣).

وهذه القاعدة ليس لها أي معنى إذ أن الاختصاص الوارد في المادة الأولى لم يحدد بمحل إقامة المدعى أو بموطنه أو بأية واقعة قانونية خاصة به^(٢).

ج- في حالة تعدد السفن المشتركة في التصادم، فإن القاضي المختص بالنزاع

(١) ويرى الأستاذ رودير أن الحكم الصادر من محكمة أجنبية مختصة يمكنه أن يوقف دعوى مرفوعة أمام محكمة فرنسية بين نفس الأطراف ولنفس السبب، مع أن هذا الحكم الأجنبي لا يمكن تنفيذه في فرنسا إلا بعد أن توضع عليه الصيغة التنفيذية. وهذا ما يعتقد أنه معيار التطور أو التقدم الذي حققته المعاهدة في مجال التعاون القضائي الدولي العادي.

رودير - حوادث البحر - هامش ٤ ص ١٠٧.

(٢) ويقول العميد ريبير في شرحه لهذه القاعدة أن المادة ٢/١ لا تعطي الاختصاص لمحكمة مكان الحجز إلا إذا كان الحاجز هو المدعى بند ٤/٢١١٢.

فى حدود الاختصاص الوارد فى المادة الاولى، يمكنه اذا كانت قواعد الاختصاص فى قانونه الوطنى تخوله ذلك، ان يقرر اختصاصه بنظر كل الدعاوى المرفوعة عن نفس الحادث (م ٣/٣).

وهذه القاعدة مخصصة بمعنى انه عندما تكون المحكمة المختصة بمقتضى المادة الاولى هى محكمة اقامة المدعى عليه ولم تكن فى ذات الوقت محكمة الحجز ولا محكمة محل التصادم، فانها ستكون - دون نص المادة ٣/٣ - غير مختصة بالنسبة للمجهزين الآخرين الذين لا يقيمون فى اختصاصهم.

د- دعاوى المدعى عليه Les Demandes Reconventionnelles ضد المدعى الناشئة عن نفس التصادم يجوز رفعها امام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الاصلية وفقا لاحكام المادة الاولى (م ١/٣).

الفرع السادس

معاهدة بروكسل ١٩٥٢ بشأن الاختصاص الجنائى

١- تاريخ المعاهدة

١١٩- ترجع هذ المعاهدة فى اصلها الى قضية «لوتس» Lotus وتطوراتها الدولية. فى ليلة ٢ او ٣ اغسطس ١٩٢٦ اصطدمت باخرة البريد الفرنسية Lotus فى اعالى البحار مع سفينة تركية تحمل فحم وهى السفينة الشراعية بوزكورت Boz Kourt وقد اسفر الحادث عن ضحايا كثيرين من الجانب التركى. وعند رسو السفينة فى مرة لاحقة فى ميناء «كونستا نتيبول» قامت السلطات التركية بالقبض على الضابط الذى كان على ظهر السفينة الفرنسية عند التصادم وحاكمته وقضت عليه بالسجن.

وقد احتجت فرنسا على هذا التصرف الا ان احتجاجاتها رفضت ثم اجريت تسوية بينها وبين تركيا وقعت فى اكتوبر ١٩٢٦ اتفقتا فيها على احوالة النزاع الى محكمة العدل الدولية الدائمة بلاهاى^(١).

رقد تنازع هذه المسألة نظريتان، النظرية الفرنسية وتبعا لها فان دولة ما ليس لها

(١) رودير - حوادث البحر - بند ١٠٠.

الحق في أن تحاكم أجنبي عن جريمة وقعت في الخارج، والنظرية التركبية التي أسست على قانون العقوبات التركي المأخوذ عن التقنين الإيطالي الذي اخذ في هذا الصدد برأى الفقه الذي يعتنق فكرة الاختصاص الجنائي العام او الشامل. فالدولة التركبية يمكنها ان تحكم على اجنبي من اجل جريمة ارتكبت في الخارج، على الاقل اذا كان ضحيتها احد الرعايا الاتراك.

وقد اعتنقت محكمة العدل الدائمة هذه النظرية الثانية في حكمها الصادر في ١٩٢٧/٩/٧ وذلك لعدم وجود عرف يخالفها في قانون الشعوب.

وقد أثار القبض على الضابط الفرنسي ومحاكمته نقابات البحارة والضباط، وبناء على طلب الجمعية الفرنسية للقانون البحري قامت اللجنة البحرية ببحث الموضوع وتقديم اقتراحاتها. وعند انعقاد مؤتمر انفرس الذي عقدته اللجنة البحرية الدولية C.M.I في سنة ١٩٣٠^(١) عرض المقرر العام للمؤتمر الاستاذ «ليوبولد دور» ان يتحدد مسألة الاختصاص الجنائي بالنسبة للمصادمات التي تقع في اعالي البحار لانه اذا ترك الامر لما تقرره التشريعات الوطنية فانه قد يؤدي الى تجدد الحوادث من نوع حادثة السفينة «لوتس»، كما ان التشريعات الجنائية المختلفة قد أنشأت جريمة التصادم الخطيء وجعلت الاختصاص بنظرها لمحاكم الدولة الاخرى التي تحققت عليها آثار الخطأ. واذا رغبتا في تفادي تكرار الحوادث المؤلمة فانه يلزم معاهدة دولية. وقد قام المؤتمر سنة ١٩٣٠ بعمل معاهدة بشأن الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم طبقا لاعمال اللجنة البحرية الدولية.

وقد قدمت عدة مشروعات مختلفة منها مشروع مكتب العمل الدولي. كما قدم مشروع ليوبولد دور للمؤتمر الذي عقدته اللجنة البحرية الدولية في اوغلو سنة ١٩٣٣.

وقد شرح العميد ريبير في المؤتمر ان المشروع لا يبقى الا اختصاص محاكم الدولة التي يكون المتهم من رعاياها، واختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها وقت التصادم. وان هذا الحل يخالف ما اخذت به المحكمة الدائمة للعدل الدولي.

(١) مؤتمر انفرس للجنة البحرية الدولية دور ٢٢-٦٩.

وقد وافق المؤتمر بالاجماع على هذا المبدأ، وقد اعيد عرض المسألة على مؤتمر باريس ١٩٣٧ الذى اعد مشروعا حالت حرب ١٩٣٩ دون اقراره ولم يستطع المؤتمر الدبلوماسى اقرار المشروع الا فى سنة ١٩٥٢ .

وبذلك تكون النظرية التى تبنتها فرنسا قد انتصرت فى النهاية

٢- نطاق تطبيق المعاهدة

١٢٠- وافقت مصر على هذه المعاهدة بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٥٥ وعمل بها اعتبارا من ١٩٥٦/٢/٢٤ . وترتبط بهذه المعاهدة ٢٣ دولة وعدة مستعمرات انجليزية. الا ان دولتين بحريتين كبيرتين لم تصدقا عليها ولم تنضما لها وهما الولايات المتحدة الامريكية والاتحاد السوفيتى .

وقد دخلت حيز التنفيذ فى نهاية سنة ١٩٥٢ . وتتعلق المعاهدة اساسا بالتصادمات وحوادث الملاحة الاخرى المتعلقة بالسفن البحرية والتى تقع فى اعالي البحار . وعلى وجه الدقة فهى تستبعد من نطاق تطبيقها الحوادث التى تحدث فى الموانئ والمراسى والمياه الداخلية .

وبالنسبة للحوادث التى تقع فى المياه الداخلية فقد اشارت اليها، الا انها خولت الدول المتعاقدة الحق فى عمل تحفظ بشأنها . وهذا مانصت عليه المادة ٤ من المعاهدة بقولها:

(لا تطبق هذه الاتفاقية على المصادمات او حوادث الملاحة الاخرى التى تقع فى الموانئ والمرافىء والمياه الداخلية وفضلا عن ذلك فانه يجوز للدول المتعاقدة ان تحتفظ لنفسها عند توقيع الاتفاقية او ايداع وثائق التصديق عليها او الانضمام اليها بالحق فى تعقب الجرائم التى ارتكبت فى مياهها الاقليمية). وفى الواقع ان الغالبية العظمى من التصديقات والانضمامات قد تمت مع هذه التحفظ^(١)، بحيث يمكن القول من الناحية العملية ان المعاهدة تستبعد الحوادث التى تقع فى المياه الداخلية وفى الموانئ والمراسى (م ١/٤ - ٢) .

١٢١- وفيما يتعلق باتخاذ الاجراءات الجزائية او التأديبية ضد الريان او اى شخص آخر يعمل فى خدمة السفينة فلا يلزم ان يتدخل فى القضية سفينتان، وانما

(١) اسبانيا - فرنسا - بريطانيا - مصر - يوغوسلافيا - البرتغال - بلجيكا .

تكفى سفينة واحدة وعلى سبيل المثال كما فى حالة الفرق دون تصادم سابق. اذ ان المعاهدة تحكم التصادم او اى حادث من حوادث الملاحة الاخرى يتعلق بسفينة بحرية (م ١).

ومن المسلم به ان ماسبق ذكره فى معاهدة ١٩١٠ بشأن السفن الحربية لامجال له فى تطبيق هذه المعاهدة.

٣- قواعد الاختصاص

١٢٢- وردت القاعدة الاساسية فى الاختصاص فى الجزء الاخير من المادة الاولى التى تنص على انه (لايجوز اتخاذ اى اجراء فى ذلك الا امام السلطات القضائية او الادارية للدولة التى ترفع السفينة علمها وقت التصادم او الحادث الملاحي). وتضيف المادة الثانية (لايجوز فى الحالة المنصوص عليها فى المادة السابقة لغير السلطات التى تحمل السفينة علمها ان يأمر بحجز السفينة او يمنعها من السفر ولو كان الامر متعلقا باجراءات التحقيق).

وقد اضيف الى هذه القواعد - التى كانت سببا فى نشأة المعاهدة - نص بناء على طلب بريطانيا فقد قام الوفد البريطانى ببيان ان الاساطيل الاجنبية يعمل عليها عدد من الضباط او البحارة الانجليز وان بريطانيا رغبة منها فى الاحتفاظ بسمعة ضباطها وملاحيها، ترغب فى ان يكون لها الحق فى متابعة الاخطاء التى يرتكبها هؤلاء، حتى ولو كانت الدولة التى يخدمون تحت علمها لم تتحرك فى هذا الصدد. وهذا فى الواقع مايفسر وجود المادة الثالثة والشكل الذى صيغت به:

(لاتخل احكام هذه المعاهدة بحق اية دولة فى حالة التصادم او حادث ملاحة فى ان تتخذ سلطاتها الخاصة كافة الاجراءات المتعلقة بشهادات الاهلية او التراخيص التى اصدرتها او بمحاكمة مواطنيها بسبب الجرائم التى تقع منهم او يرتكبونها اثناء وجودهم على سفن تحمل علم دولة أخرى).

الباب الثاني

الإنقاذ البحري

١٢٣- جاء القانون البحرى الملغى خالياً من النص على القواعد الواجب مراعاتها فى المساعدة والانقاذ البحريين، وليس هذا غريباً على تشريع صدر فى سنة ١٨٨٣ لأن معظم التشريعات التى كانت قائمة وقت وضعه لم يرد بها تنظيم للمساعدة البحرية، أكتفاء بالعرف البحرى المستقر الذى كان يطبق فى كافة الدول حتى تلك التى لم تقنن هذا العرف. وقد اتفقت أحكام المحاكم المختلطة أزاء خلو القانون المصرى من النص على القواعد الخاصة بالمساعدة والانقاذ على الرجوع الى قواعد القانون المدنى^(١)، وإلى مبادئ القانون الطبيعى وقواعد العدل والأنصاف، كما أجازت محكمة الاستئناف المختلطة للقاضى أن يسترشد أيضاً فى هذا المقام بالقواعد المقررة فى اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠^(٢).

١٢٤- وقد ذهب القضاء المختلط فى أول عهده إلى تسوية المكافأة المستحقة لمن قام بالانقاذ فى حدود المادة ٢٠٥ مدنى مختلط التى تخول الحق لمن عمل قصداً شيئاً نتج عنه منفعة لشخص آخر فى أن يطالب بقيمة ما صرفه ونزل به من خسارات بشرط عدم تجاوز قيمة ما أستفاده الغير من تلك المنفعة، وهذا ما يعبر عنه بعمل الفضولى^(٣).

وقد كان هذا رأى القضاء الفرنسى أيضاً حتى صدور قانون ٢٩ أبريل سنة ١٩١٦.

-
- (١) استئناف مختلط ١٢ مايو ١٨٩٢ مجموعة التشريع والقضاء المختلط ص ٤ ص ٢٣٦.
- (٢) استئناف مختلط ١٦ مارس ١٩١٠ المجموعة ص ٢٢ ص ٦، ٩٨، ١٩٢٥ المجموعة ص ٣٧ ص ٤٠٣، وبشأن مقدار التعويض الواجب دفعه للسفن التى تساهم فى المساعدة والانقاذ ٢٣ يونيو ١٩٠٩ المجموعة السنة ٢١ ص ٣٨٨، ٩ يناير ١٩١٨ السنة ٣٠ ص ١٣٥، ٢١ نوفمبر ١٩٢٣ السنة ٣٦ ص ٦، ٣٩ مايو ١٩٢٥ السنة ٣٧ ص ٤٠٣.
- (٣) استئناف مختلط ١٨٩٢/٥/١٢ مجموعة القضاء والتشريع المختلط ص ٤ ص ٢٣٥. راجع مجلة القانون والاقتصاد السنة ٤٤ العدد الأول تعليق للدكتور على جمال الدين عوض على حكم محكمة الاسكندرية الابتدائية فى ١٩٧٣/٣/٢٧ الذى طبق على المساعدة قواعد الفضالة.

وقد عدلت المحاكم المختلطة عن هذا الرأى فى أحكامها الأخيرة ورأت أنه يتعين على المحكمة الرجوع فى مثل هذه الحالة إلى قواعد القانون الطبيعى ومبادئ العدل والأنصاف، كما يجوز للمحكمة أن تهتدى بالأحكام الدولية التى تضمنتها معاهدة بروكسل ١٩١٠ وحكمت بناء على ذلك بتقدير الأجر المستحق عن الأنقاذ أو المساعدة على الأساسين الآتيين:

١- قيمة المنفعة التى نشأت عن عملية الأنقاذ أو المساعدة وكفاءة ومجهود من قاموا بها وأهمية الخطر الذى كانوا يتعرضون له وما تكبدوا من مصاريف وما حل بهم من خسارات.

٢- قيمة ما أنقذ من نفس ومال وقيمة السفينة التى سارعت للمساعدة أو الأنقاذ^(١).

١٢٥- وقد أنضمت مصر إلى معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والأنقاذ الموقعة ببروكسل فى ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ وذلك بالقانون ٢٣ لسنة ١٩٤١ وعمل بها ابتداء من أول يناير ١٩٤٤ بوجوب مرسوم ٣١ يناير ١٩٤٤.

وقبل أنضمام مصر إلى معاهدة بروكسل حكمت المحاكم المختلطة أنه ولو أن مصر لم تنضم إلى معاهدة بروكسل إلا أن للقضاء أن يطبق أحكامها وأخذت بحكم المعاهدة الذى يقضى بأنه يكفى أن تكون إحدى السفن المشتركة فى عملية المساعدة أو الأنقاذ بحرية وكذلك فيما يختص بعدم التمييز بين المياه التى تتم فيها العملية^(٢). ويمكن القول بوجه عام أن القضاء المختلط قد أستقر على تطبيق قواعد معاهدة بروكسل على كل حالة يكون موضوعها المساعدة والأنقاذ البحريين^(٣).

(١) استئناف مختلط ١٦ مارس ١٩٤٠ مجموعة التشريع والقضاء المختلط س ٢٢، ص ١٩٨، ٦ مايو ١٩٢٥ س ٣٧ ص ٤٠٣.

(٢) استئناف مختلط ٦ مايو ١٩٢٥ المجموعة السابقة س ٣٧، ص ٤٠٣.

(٣) استئناف مختلط ٩ يونيو ١٩١٨ المجموعة السنة ٣٠ ص ١٣٥، ٣١ نوفمبر ١٩٢٣ السنة ٣٦ ص ٣٩، ١٨ نوفمبر ١٩٤٥ السنة ٣٨، ص ٤٥.

وقد نظم القانون البحرى الجديد المساعدة وسماها «الأنقاذ» فى المواد من ٣٠٢ إلى ٣١٦ مستوحياً أحكامه من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والأنقاذ البحرى ومن القانون الفرنسى الجديد لسنة ١٩٦٧ الخاص بحوادث البحر.

وقد جاء بالمذكرة الإيضاحية للقانون فى تبرير تسمية المساعدة بالأنقاذ أن القانون رجح هذه التسمية الأخيرة لأن «لفظ الأنقاذ هو مدلول حصيلة العملية التى تبدأ دائماً بمساعدة وتنتهى بأنقاذ فالمساعدة وسيلة والأنقاذ نتيجة، وتسمية الأشياء بنتائجها خير من تعريفها بالوسائل التى تؤدى إليها».

القانون الفرنسى لسنة ١٩٦٧ والتشريعات العربية

١٢٦- أستمعمل القانون الفرنسى لسنة ١٩٦٧ الخاص بحوادث البحر لفظ «المساعدة» ونظم أحكامها فى المواد من ٩ إلى ٢١ وفى المادة ٢ من مرسوم ١٩٦٨/١/١٩.

أما التشريعات العربية فقد استعمل بعضها مسمى «المساعدة والأنقاذ»^(١). بينما أستمعمل البعض الآخر مسمى «الأسعاف والأنقاذ»^(٢). وتنظم التشريعات البحرية العربية الأنقاذ على النحو التالى:

- عمان، القانون البحرى لسنة ١٩٨١ الباب الثانى من الكتاب السادس (المواد من ٣٠٢-٣١١).

- الكويت، قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٨٠ الفصل الثانى من الفصل الرابع (المواد من ٢٤٤-٢٤٣).

- تونس القانون البحرى التونسى لسنة ١٩٦٢ (مجلة التجارة البحرية) (المواد من ٢٤٤ - ٢٥٤).

(١) الكويت، تونس، عمان، ليبيا، الإمارات العربية.

(٢) سوريا، الأردن.

- ليبيا، القانون البحري الليبي لسنة ١٩٥٣، الفصل الثاني من الباب السابع (المواد من ٢٤٨-٢٥٧).
- دولة الإمارات العربية، القانون التجاري البحري لسنة ١٩٨١، الفصل الأول من الباب الخامس (المواد من ٣٢٧-٣٣٩).
- سوريا، قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٥٠، الفصل الثاني من الباب السابع (المواد من ٢٤٥-٢٥٤).
- الأردن، قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٧٢، الفصل الثاني من الباب السابع (المواد من ٢٤٨-٢٥٧).

الفصل الأول

عموميات

الفرع الأول

التفرقة بين المساعدة والأنقاذ

١ - التفرقة القديمة

١٢٧- وجد هذا التمييز فى وقت سابق على التقنين التجارى الفرنسى وقد أمتد حتى ١٩١٠ على النطاق الدولى وحتى قانون ١٩١٦ فى القانون الفرنسى. ويختلف نظام المساعدة التى تقدم للسفن عن عملية إنقاذ السفن أختلافاً جوهرياً. فالمساعدة تعطى الحق فى مكافأة (جعل) أى حق دائنية، فى حين أن المنقذ له - بموجب النصوص القديمة والتى لم تلغ بتقنين التجارة - الحق فى جزء من السفينة المنقذة أى حق عينى.

ويرجع القضاء إلى حالة التخلّى عن السفينة كمعيار للتمييز بين الأنقاذ والمساعدة، فنكون بصدد إنقاذ إذا كانت السفينة قد تم التخلّى عنها وبصدد مساعدة إذا لم يكن هناك تخل عن السفينة وتتحقق حالة التخلّى بمجرد عدم وجود أى فرد من أفراد الطاقم حى على ظهر السفينة^(١).

إلا أن ذلك لم يكن رأى الجميع، فقد ذهبت بعض الأحكام إلى أن وجود أشخاص يحتضرون على ظهر السفينة عاجزون عن توجيهها وعن فعل أى شىء لسلامتها يؤدى إلى معاملة السفينة كسفينة متروكة^(٢).

فحتى يكون هناك إنقاذ يلزم بالإضافة إلى الخطر الذى توجد فيه السفينة أن يكون الطاقم موجود على ظهرها وإنما غير قادر على إدارة السفينة^(٣).

(١) روان ١٨٧١/٧/٤ دالوز ١٨٧٢ - ٢ - ١١٥.

(٢) روان ١٨٤٠/١٢/٢ سبرى ١٨٤١ - ٢ - ٣٨.

(٣) محكمة اوستند التجارية ١٩٢٨/٥/٢٩ دور ١٩ - ١٠٦.

ويذهب البعض الآخر إلى أن الترك ليس له من معنى إلا أنه ترجمة عن القصد في جعل السفينة مال متروك، مستخلصين أن هذا الترك يجب أن يتم دون نية للعودة. فلا يكون هناك إنقاذ إلا إذا تعلق الأمر حقيقة أو فعلاً بحطام، أي بسفينة لم تهجر فقط من طاقمها لفترة مؤقتة، وإنما سفينة مفقودة لا يعرف طاقمها شيئاً عن وضعها أو موقعها، فإذا فرض أن طاقم سفينة تركها جانحة وحدد أو ذكر للمساعد موقف السفينة ووضعها فأننا لا نكون بصدد إنقاذ^(١). ويستخلص القضاء الفرنسي أنه لا يكون هناك إنقاذ عندما يكون هناك مجرد ملاح باق على السفينة، فالسفينة في مثل هذه الحالة لا يمكن اعتبارها بمثابة حطام ولا نكون إلا بصدد مساعدة^(٢).

وإذا كان القانون الإنجليزي لا يميز الانقاذ عن المساعدة وإنما يطلق على العمليتين كلمة Salvage فإن التفرقة بين المساعدة والانقاذ في القانون الفرنسي - كما سبق الإشارة - ذات أهمية بما أن المنقذين يكون لهم الحق في ثلث قيمة الحطام.

ومنذ اصدار قانون ٢٩ ابريل ١٩١٦ الفرنسي الذي اخذ بمبادئ معاهدة بروكسل بشأن المساعدة، فإن معيار التفرقة اصبح متنازعا فيه^(٣).

والحل الذي أخذ به القانون الألماني يماثل الحل الذي تبناه القضاء البلجيكي. فلا يكون هناك انقاذ الا اذا كان الطاقم قد ترك السفينة او كان غير قادر تماما على السيطرة عليها وفي غير هذه الحالة فاننا نكون بصدد مساعدة^(٤).

❖ الغاء هذه التفرقة

٢٢٨- نصت معاهدة ١٩١٠ صراحة على الغاء هذه التفرقة، فقد نصت المادة

(١) مرسليا ١٢ يناير ١٩٣٠ المجلة الدولية ١٨ - ٥٤٨ ، الجزائر ١٦ يناير ١٩٠٥ المجلة الدولية ٢٠-٨٩٦.

(٢) الجزائر ٣٠ نوفمبر ١٩٠١ الدولية ١٧ - ٣٤٦ ، مرسليا ١٠ يونيو ١٩٠٢ الدولية ١٧-٧٦٢ ، اكس ١٢ فبراير ١٩٠٣ الدولية ١٨ - ٦٤٢.

(٣) دامجون المطول جزء ٤ بند ١٣٦٤ وما يليه.

(٤) المحكمة الفيدرالية ٢١ ديسمبر ١٩٠٠ الدولية ١٦-٦٧٨.

الاولى منها على ان «تطبق الاحكام الآتية على مساعدة وانقاذ السفن البحرية التي تكون فى حالة الخطر... بدون اى تمييز بين هذين النوعين من الخدمات»^(١).

وقد كان هذا الالغاء مقصودا، اذ رغب البعض فى ان تكون المعاهدة متمشية مع القانون الانجليزى الذى لايعرف هذا التمييز.

وعندما قامت فرنسا بتعديل تشريعها الداخلى ليتماشى مع معاهدة بروكسل ١٩١٠ فان قانون ١٩١٦/٤/٢٩ لم يردد جزءا من عبارة المعاهدة المشار اليها. اما بالنسبة للباقي فان المادة الاولى من ذلك القانون جاءت مطابقة للمادة الاولى من المعاهدة وقد اكملت بعبارة «بصرف النظر عن المياه التى حصلت فيها»، وعدم ترديد الجزء من الجملة يؤكد انه لم يكن هناك تمييز بين النوعين من الخدمات. وقد بين ذلك بروعة العميد ريبيير بقوله انه من الصحيح انه منذ العمل باتفاقية ١٩١٠ وقانون ١٩١٦ فان التمييز بين المساعدة والانقاذ لم يعد له فائدة فقهية^(٢).

وعليه فليس صحيحا ماقال به دائجون من ان القانون الفرنسى - بعد قانون ١٩١٦ - قد استمر كما كان من قبل فى التفرقة بين المساعدة والانقاذ. فقد ذهب دائجون الى ان المساعدة والانقاذ تختلفان تبعا لطبيعة الاشياء ذاتها «فالغرض من المساعدة منع كارثة، بينما القصد من الانقاذ اصلاح أو التخفيف من وقع كارثة حصلت من قبل»، فالمساعدة تتعلق بسفينة فى حالة شدة^(٣)، فهى شكل من «التعاون الذى يقدم لطاقم يصارع على ظهر السفينة»، اما الانقاذ - فى رأى دائجون - فهو «يكاد يكون دائما مشروع او مغامرة غريبة على طاقم تخلى عن المراقبة والصراع».

وفى الواقع ان ماقال به دائجون فضلا عن غموضه فانه يؤدى بنا الى التمييز القديم الذى كان موجودا قبل معاهدة بروكسل وقانون ١٩١٦ الفرنسى.

(١) ٣٠٢ / ١ / مصرى، ٣٠٢ عمانى، ٢٢٤ كويتى، ٢٤٤ تونسى، ٢٤٨ لىبى، ٣٢٧ اماراتى، ٢٤٥

سورى، ٢٤٨ اردنى، ١ / ٩ فرنسى.

(٢) ريبيير جزء ٣ بند ٢١٥٢ ومايلييه.

(٣) دائجون جزء ٤ بند ١٣٦٩.

٣- التفرقة المعاصرة:

١٢٩- نصت المادة الاولى من معاهدة بروكسل ١٩١٠ على ان «تطبق الاحكام الآتية على مساعدة وانقاذ السفن البحرية التى تكون فى حالة الخطر وعلى الاشياء الموجودة على ظهرها وعلى التولون واجرة الركاب وكذا على الخدمات التى هى من نفس النوع التى تؤدى بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون اى تمييز بين هذين النوعين من الخدمات ويقطع النظر عن المياه التى حصلت فيها»^(١).

اما القانون الفرنسى لسنة ١٩٦٧ الخاص بحوادث البحر فقد نص فى المادة ٩ منه على ان «مساعدة السفن البحرية التى تكون فى خطر وكذلك الخدمات التى من نفس النوع والتى تؤدى بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية تخضع لنصوص هذا الفصل بصرف النظر عن المياه التى حصلت فيها».

وهذا النص هو نص قانون ١٩١٦ مع حذف كلمة (والانقاذ) من ناحية وعبرة (والاشياء الموجودة على ظهرها وعلى اجرة النقل وأجرة الركاب) من ناحية اخرى. واضاف النص الجديد فقرة ثانية جرى نصها (وتعتبر كل الاجهزة العائمة سفنا بحرية او سفن ملاحة داخلية بحسب الاحوال فى تطبيق الفقرة السابقة).

اذا كان القانون الفرنسى الجديد لسنة ١٩٦٧ قد اختار لفظ المساعدة فان القانون البحرى المصرى الجديد قد اختار لفظ الانقاذ ونقل نص المادة ٣٠٢ منه عن المادة ٩ من القانون الفرنسى فنص على ان (١- تسرى احكام هذا الفصل على انقاذ السفن البحرية التى تكون فى خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التى تؤدى بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون اعتبار للمياه التى يحصل فيها الانقاذ او تقدم فيها الخدمة. ٢- تعتبر كل عائمة فى حكم هذه المادة سفينة بحرية او مركب ملاحة داخلية حسب الاحوال».

(١) وقد جاءت المادة ٢٤٨ بحرى لىبى بصيغة اخرى (تنظم الاحكام الآتية الاعمال التى تقوم بها احدى السفن لمساعدة او انقاذ سفينة اخرى فى خطر او انقاذ الاشياء الموجودة على متنها او اجرتها أو أجرة ركايبها حتى فى حالة ترك بحارتها لها).

١٣٠- والواقع ان المشروع المصرى لم يكن موفقا عندما اختار كلمة الانقاذ بدلا من كلمة المساعدة، اذ انه على الرغم من ان التفرقة لم يعد لها فائدة فقهية الا اننا لايمكن أن نتكلم عن انقاذ عندما نكون بصدد سفينة. فالمنشأة الغير صالحة للملاحة لاتعد سفينة وانما هى حطام وتقديم المعونة لاينشئ المساعدة وانما يعد انقاذا وهذا مايفهم من المرسوم الفرنسى رقم ٢٤٧ لسنة ١٩٦١ الصادر فى ١٩٦١/١٢/٢٦ والخاص باكتشاف وانقاذ الحطام البحرى (م١٠).

١٣١- ومن ناحية اخرى فعندما تقدم المساعدة الى السفينة وهى فى خطر، فان المساعدة تكون قد قدمت على نحو غير قابل للانقسام للسفينة ولما تحتويه اذ أن من بين أسس تقدير المكافأة قيمة الأشياء التى أنقذت، وهى صيغة تشمل بوضوح شىء آخر غير السفينة وتمتد الى الشحنة المنقذة.

ونستخلص من هذا ان المساعدة تقدم للسفينة وللشحنة بالتبعية. واذا كانت المادة ٩ من القانون الفرنسى والمادة ٣٤٢ من القانون المصرى الجديد - على عكس المادة الأولى من المعاهدة - لاتتكلم عن تقديم المساعدة الى أجرة النقل وأجرة السفر، فلأن هذا القول غير معقول فى حد ذاته، فالمساعدة عملية مادية، فهى على هذا النحو لايمكن أن تقدم مباشرة للأشياء الغير مرئية مثل دين أجرة نقل شىء أو اجرة راكب.

١٣٢- أما الفقرة الثانية من المادة ٩ من القانون الفرنسى والتى تنص على أن (تعتبر كل الأجهزة العائمة سفنا بحرية او سفن ملاحية داخلية بحسب الاحوال فى تطبيق الفقرة السابقة)، وهى تطابق الفقرة الثانية من المادة ٣٠٢ من القانون المصرى، فان الغرض منها تفادى الصعوبات فى التكييف. فالصندل هل هو سفينة او زورق ملاحية داخلية أو أى شىء آخر؟ وكذلك الحفار البترولى هل يعد سفينة وهل يعد كذلك ولو كان مثبتا فى موقع مؤقت بمناسبة عمله فى الحفر، وهل تعتبر سفينة او مركب قديم مثبت فى احدى الموانئ فى موقع محدد لاستخدامه كفندق عائم، هل يعد سفينة أيضا.

هذه الصعوبات فى التكيف لم يعد لها أهمية عندما نحدد نطاق المساعدة فى مفهوم قانون ١٩٦٧ الفرنسى أو فى مفهوم القانون البحرى المصرى الجديد.

الفرع الثانى

الالتزام بمساعدة السفن

أ- التطور التاريخى للالتزام بالمساعدة

١٣٣- تتعرض السفن أثناء سيرها فى البحر لأخطار كثيرة قد تضطر معها الى طلب المساعدة من اشخاص او سفن اخرى، ولما كانت هذه الاخطار من طبيعة الرحلات البحرية وتعرض لها السفن بصفة عامة فقد قوى الشعور بالتضامن بين البحارة مما جعلهم يلبون طلب المساعدة دون تردد. وقد استقر هذا الواجب باعتباره التزاما اخلاقيا فى انفس الربانة منذ زمن بعيد لدرجة لم يجد معها المشرعون فى الدول المختلفة ثمة داع لتقريره بنص تشريعى او بتقرير جزاء على مخالفته. الا ان تطور الحياة الاقتصادية ومانتج عنه من ضعف القيم الاخلاقية أدى فى بعض الحالات الى اهمال هذا الواجب الاخلاقى مما كشف عن ضرورة تقرير هذا الالتزام وحمايته بنص جزائى.

وقد جاء القانون التجارى الفرنسى لسنة ١٨٠٧ - المنظم للتجارة البحرية - خاليا من اى نص بشأن المساعدة والانقاذ - وقد ظهرت المساعدة البحرية فى القانون الفرنسى لأول مرة فى اطار واجب المساعدة فى البحر والنصوص الجزائية التى ترتب جزاء للاخلال بهذا الالتزام. وهذا ما فعله قانون ١٠ مارس ١٨٩١ بشأن الحوادث والتصادمات البحرية الذى وضع على عاتق ربان سفينة من السفن المتصادمة التزاما (بأن يستخدم كل الوسائل التى تكون استطاعته لانقاذ السفن الأخرى وطاقتها من الخطر الناشئ عن التصادم) ووضع جزاء على مخالفة هذا الالتزام الغرامة والحبس وفقد القيادة La perte du commandement. وهذا النص الجديد يقصر واجب تقديم المساعدة على حالة التصادم فقط. وفى ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ أبرمت فى بروكسل معاهدة خاصة بالمصادمات البحرية تضمنت هذه الواجب اذ نصت المادة ٨ منها على

أنه (بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون ان يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها).

وقد ورد بالمعاهدة المذكورة نص بتعهد الجهات المتعاقدة التى لا يعاقب تشريعها على مخالفة هذا الالتزام بأن تدخل فى تشريعاتها النصوص اللازمة للعقاب فى هذه الأحوال (م ٩ من المعاهدة).

وهكذا فقد بقيت المساعدة البحرية للسفن اختيارية فى الأصل فيما عدا حالة التصادم.

والالتزام بتقديم المساعدة للسفن فى حالة التصادم التزام عام موجه إلى كل ربان، كما يواجه كل أنواع السفن أيا كان الغرض المخصصة من أجله سواء كان الصيد أو النزهة أو التجارة.

١٣٤- وقد ألغى قانون ١٨٩١ الفرنسى، الا أن نصوصه نقلت وشددت فى التقنين الجنائى والتأديبى للبحرية التجارية الصادر فى ١٩٢٦/١٢/١٧ Le Code Pénal et disciplinaire de la marine marchande كما أضاف على عاتق الربان أن عليه بقدر الامكان أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته ومينائها الأسمى والجهة التى قدمت منها والتى ستتوجه إليها. وقد ورد هذا الالتزام من قبل فى المادة ٨ من معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ التى نصت على أنه (بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون ذلك فى استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها. وعليه كذلك بقدر الامكان أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته ومينائها الأسمى والجهات التى قدمت منها والتى ستتوجه إليها^(١)).

(١) تقابل المادة ١/٢٩٩ بحرى مصرى جديد، ٢٩٨ عمانى، ٢٣٠ / ١ كويتى، ٢٤٢ تونسى، ٢٤٢ لیبى، ٣٢٤ اماراتى، ٢٣٩ سورى، ٢٤٢ اردنى.

كما شددت العقوبة في فرنسا فأصبحت الغرامة من ٧٢٠ إلى ١٠,٨٠٠ فرنك ومن شهر إلى سنتين حبس ويجوز مضاعفة العقوبة اذا ترتب على الحادث هلاك شخص أو أكثر نتيجة عدم تقديم المساعدة.

١٣٥- وإذا كانت معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ قد فرضت الالتزام بمساعدة السفن في حالة التصادم، فإن معاهدة المساعدة لسنة ١٩١٠ قد فرضت الالتزام بمساعدة الأشخاص فقط اذ نصت المادة ١١ منها على أنه (يجب على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك حتى ولو كان من الأعداء. ومالك السفينة غير مسئول بسبب مخالفة أحكام النص السابق) ومقتضى ماتقدم أنه اذا صادف الربان سفينة في حالة خطر وقام بانقاذ الأشخاص الموجودين عليها فليس عليه التزام بتقديم المساعدة للسفينة ذاتها أو انقاذ البضائع الموجودة عليها.

ويتحدد الالتزام بالمساعدة عند قيامه باستطاعة الربان تقديمه دون تعريض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى، اذ ليس من المستساغ انقاذ بعض الأشخاص اذا كان ذلك يترتب عليه تعريض آخرين للخطر.

٢- الالتزام بالانقاذ فى القانون المصرى

١٣٦- هذا الالتزام مقرر فى القانون المصرى منذ سنة ١٩٣٩ وهو لايتعلق بانقاذ الأشخاص فقط وانما ينصرف أيضا الى انقاذ السفن.

فقد نصت المادة ١٢ من القانون ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ بشأن المحافظة على النظام والتأديب على البواخر بأن (يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر أو بغرامة لا تتجاوز مائة جنيه كل ربان لم يبدل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدى لباخرته او للأشخاص الراكبين فيها لانقاذ باخرة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه فى البحر).

وقد ألغى القانون ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ وحل محله القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى

شأن الأوس والنظام والتأديب فى السفى الذى رددت المادة ٢٢ منه الحكم السابق فنصت على أن (يعاقب بالحبس مدة لاتزيد على ستة أشهر، وبغرامة لاتجاوز مائة جنيه أو باحدى هاتين العقوبتين كل ربان لم يبدل مايسطيعه من جهد لايترتب عليه خطر جدى لسفينته أو للأشخاص الراكبين فيها لانقاذ سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه فى البحر).

والالتزام يقع على الربان وحده، وحتى تتوافر الجريمة فى حقه ينبغى توافر عدة شروط منها ان يكون موضوع الانقاذ اما سفينة تشرف على الغرق او شخص يعثر عليه فى البحر ومنها أيضا الا يكون فى القيام بالانقاذ خطر جدى على سفينته او ركابها. والقاضى يقدر توافر هذه الشروط كلها وعلى الأخص مدى «الخطر» الذى تتعرض له السفينة المنتقدة ومدى «الجهد المستطاع».

والالتزام بالانقاذ الذى يقع على عاتق الربان يختلف عن الالتزامات المنصوص عليها فى القانون ٧٩ لسنة ١٩٦١ فى شأن الكوارث البحرية والحطام البحرى.

فهذا القانون الأخير يضع التزاما عاما على كل من شهد أو علم بكارثة بحرية أو التقط اشارة استغاثة ان يبلغ ذلك فورا الى ادارة أقرب ميناء أو إلى السلطة المحلية وان يضم بلاغه كل مايلمه عن مكان ووقت حدوث الكارثة ونوعها (المادة ٢)، وأن يبادر باسعاف وانقاذ الارواح المعرضة للخطر وأن يحافظ على كل ما فى السفينة ويحول دون نهبها إلى أن تتولى السلطات العامة أمرها (المادة ٣)

فالالتزام بالانقاذ فى قانون الكوارث البحرية التزام انسانى يقع على الكافة فى البر او فى البحر وقد رتب المشرع عقوبة جنائية على الاخلال بهذا الالتزام فى المادة ١٦ من القانون.

٣- الالتزام بالانقاذ فى حالة التصادم

١٣٧- فرض القانون البحرى الجديد الالتزام بالانقاذ فى حالة التصادم اذ نصت المادة ٢٩٩ منه على انه « (١) يجب على ريان كل سفينة من السفن التى حدث التصادم بينها أن يادر إلى مساعدة السفن الأخرى وبحارتها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها وذلك بالقدر الذى لايعرض سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى، ويكون الريان مسئولاً إن أهمل فى تنفيذ هذا الالتزام، وعليه كلما أمكن ذلك أن يعلم السفن الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة اليها.

(٢) ولايكون المجهز مسئولاً عن مخالفة هذه الالتزامات إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه»^(١).

وهذه المادة مأخوذة عن المادة ٨ من معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ التى تنص على انه «بعد حدوث التصادم يجب على ريان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر مايكون ذلك فى استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركبائها لخطر جدى أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركبائها. وعليه بقدر الامكان ان يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته ومينائها الأصلى والجهات التى قدمت منها والتى ستتوجه اليها. ومالك السفينة ليس مسئولاً عن مجرد مخالفة الاحكام السابقة».

ويلاحظ ان الالتزام بالانقاذ فى حالة التصادم التزام عام يشمل السفينة وبحارتها وغيرهم من الاشخاص الموجودين على ظهرها. والواقع أن الالتزام المتبادل بين ريان السفن المتصادمة أمر يمليه واقع الظروف التى يوجدون فيها اذ هم أقرب واقدر على تقدير الموقف الذى ينشأ عقب التصادم.

٤- الالتزام بانقاذ الاشخاص

١٣٨- أورد القانون البحرى الجديد التزاما عاما على الريان بانقاذ الاشخاص فقد

(١) تقابل المادة ٢٩٨ عمانى، ٢٣٠ كويتى، ٢٤٢ تونسى، ٢٤٢ و ٢٤٣ لىبى، ٣٢٤ اماراتى، ٢٣٩ سورى، ٢٤٢ اردنى.

نصت المادة ٣٠٤ على انه «(١) على كل ربان أن يبادر الى انقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضا لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى، ويكون الربان مسؤولا إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام.

(٢) ولا يكون مجهز السفينة مسؤولا عن مخالفة الالتزام المشار إليه في الفقرة السابقة إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه»^(١).

١٣٩- وقد جعلت غالبية التشريعات العربية الالتزام بالمساعدة اجباريا بالنسبة للأشخاص ونصت على عقوبة جنائية على مخالفة هذا الالتزام^(٢). ولم يخرج عن ذلك الا القانون التجارى البحرى لدولة الامارات العربية المتحدة الذى جعل الالتزام بالمساعدة اجباريا بالنسبة للسفن والأشخاص على حد سواء وذلك بنصه في المادة ٣٣٦ منه على أنه:

(١) وقد جاء بالمذكرة الايضاحية بصدد هذه المادة مايلى:

«الاصل أن الانقاذ اختياري لا يفرضه القانون على السفن لانه قد يعرضها للخطر، فاذا طلبت السفينة المنكوبة النجدة فلا جناح على السفينة التي تسمع النداء إن هي أعرضت عنه. ولا شك في أن امتناعها عن النجدة يعتبر عملا منافيا للأخلاق وأداب المهنة، ولكن الامر يهون ويمكن استساغته اذا تعلق بانقاذ اموال. اما اذا طلبت النجدة لانقاذ اشخاص يصارعون الموت في البحر فان الامتناع عنها يكون اسافا لا يصدر الا عن شيطان، ولهذا جعلت المادة ٣٠٤ الانقاذ في هذه الحالة اجباريا دون أى تفرقة تقوم على الجنسية أو الجنس أو اللون أو الدين بل ذهبت إلى ابعد من ذلك ففرضت الالتزام بالانقاذ ولو كان الشخص المعرض للخطر ينتمى الى دولة عدوة لمصر. غير ان انقاذ الارواح البشرية لا يكون واجبا الا اذا كان لا يعرض السفينة المنقذة او الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى اذا لاحذون من انقاذ شخص اذا كان مقابل هذا الانقاذ هلاك شخص أو اشخاص آخرين. اما تعريض الاموال للخطر فلا يكون مبررا للامتناع عن تقديم الانقاذ لان الروح البشرية أغلى من كل مال. ولا يقع الالتزام بالانقاذ على مجهز السفينة، وانما على الربان، فهو المسئول مدنيا (فضلا عن المسؤولية الجنائية) عند مخالفته ويسأل المجهز أيضا اذا ثبت ان الامتناع عن تقديم الانقاذ كان بناء على تعليمات صريحة منه».

وتقابل هذه المادة المادة ١٩ من القانون الفرنسى لسنة ١٩٦٧.

(٢) المادة ١/١١ من معاهدة ١٩١٠، ٣١٠ عماني، ٢٤٢ كويتي، ٢٥٣ تونسى، ٢٥٧ فقرة أخيرة أردنى، ولم يرد نص مماثل في القانونين الليبي والسورى.

١٥- يجب على كل ريان فى حدود استطاعته ودون تعريض سفينته او بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جسيم، أن يقدم المساعدة لكل سفينة تشرف على الفرق ولكل شخص يوجد فى البحر معرضا لخطر ولو كان من الاعداء، ولا يكون مالك السفينة أو مجهزها مسئولاً عن مخالفة هذا الالتزام الا اذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

٢- ويعاقب ريان السفينة الذى لا يقدم المساعدة المذكورة فى الفقرة السابقة بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تزيد على عشرة آلاف درهم او باحدى هاتين العقوبتين.

واذا كان القانون البحرى الجديد لم يجعل الالتزام بمساعدة السفن اجباريا، فان القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن قد جعله كذلك ورتب على اهمال تنفيذ هذا الالتزام عقوبة جنائية^(١).

١٤٠- والالتزام بالانقاذ الزامى بالنسبة للأشخاص الذين يوجدون بالبحر مهددين بخطر الهلاك ومن ثم فهو يشمل ركاب السفن وملاحيها ويمتد ايضا الى ركاب وملاحى الطائرات التى قد تسقط فى البحر وذلك طبقا لاحكام المعاهدة الدولية الخاصة بانقاذ الطائرات الموقعة ببروكسل فى ٢٠/١٠/١٩٣٨.

والالتزام بالانقاذ فى هذه الحالة واجب ولو لم يطلب. وطبقا لهذا النص لا ينهض هذا الالتزام على الريان لانقاذ الأموال فاذا وجد سفينة مهجورة أو أى جسم آخر عائم ليس عليه اشخاص فلا التزام عليه، بل ويكون للمجهز فى هذه الحالة ان يتدخل باعطاء تعليماته للريان فى هذا الشأن.

ويجب ان يوجد الشخص فى البحر - وليس فى الانهار - معرضا لخطر الهلاك ولا يشترط ان يكون الخطر حالا، وانما يكفى ان يكون محتمل الوقوع. وبزوال الخطر يزول الالتزام.

(١) المادة ٢٢ من القانون المذكور.

وقد أرادت معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والانقاذ ان يكون لالتزام الربان بانقاذ الاشخاص عقوبة جنائية فنصت المادة ١٢ منها على أن «تتعهد الجهات العليا المتعاقدة التي لايعاقب تشريعها على مخالفة المادة السابقة» (التي تقرر الالتزام بانقاذ الاشخاص) ان تدخل أو تقترح فى تشريعاتها النصوص اللازمة لتقرير معاقبة من يرتكب مثل هذه المخالفة». واذا كانت مصر قد انضمت الى هذه المعاهدة فى سنة ١٩٤٣ الا أنها فرضت عقوبة على مخالفة هذا الالتزام قبل انضمامها للمعاهدة وذلك بموجب المادة ١٣ من القانون رقم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ الذى ألغى وحل محله القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن الذى فرض عقوبة جنائية فى المادة ٢٢ منه على مخالفة هذا الالتزام «يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر أو بغرامة لا تتجاوز مائة جنيه كل ربان لم يبدل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدى لباخرته أو للاشخاص الراكبين فيها لانقاذ باخرة تشرف على الفرق او شخص يعثر عليه بالبحر».

والمسئولية الجنائية للربان فى هذه الحالة مسئولية شخصية باعتبار ان الالتزام يقع عليه، ومن ثم فلا محل للكلام عن المسئولية الجنائية للمجهز اذ لا جدال فى انه غير مسئول جنائيا.

١٤١- ويسأل الربان مدنيا قبل الغير عما يصيبهم من أضرار من جراء مخالفة التزامه بالانقاذ عند وجوبه، فيسأل قبل الاشخاص الذين تخلف عن انقاذهم أو قبل ورثتهم بحيث يلتزم بتعويضهم عن الضرر الذى لحقهم واذا كان لاخلاف فى أن المجهز غير مسئول جنائيا عن مخالفة الربان لهذا الالتزام، فقد ثار خلاف بشأن مسئوليته المدنية. فذهبت رأى الى مسئولية المجهز مدنيا لانه يسأل عن أعمال الربان التى تقع منه بمناسبة تأدية وظيفته، بينما ذهب رأى آخر إلى أن المادة ١١ فقرة ثانية من المعاهدة عندما نصت على مسئولية مالك السفينة لابد وانها قصدت المسئولية المدنية اذ ان قصرها على المسئولية الجنائية - وهى أصلا غير قائمة لانعدام النص - يجعلها عديمة الفائدة^(١).

(١) القانون البحرى للدكتور على جمال الدين عوض ١٩٧٢ ص ٤٨١ هامش رقم ٢.

وهذا الرأي هو الأصح في ظل صراحة نص الفقرة الثانية للمادة ٣٠٤ بحرى جديد وعليه فلا يسأل المجهز مدنيا في كل حالة يمتنع فيها الربان عن تقديم الانقاذ عند وجوبه، وانما تقوم مسؤوليته فقط اذا ثبت ان امتناع الربان عن تقديم الانقاذ كان بناء على تعليمات صريحة منه.

٥- التزام البحار بانقاذ السفينة والاشخاص والشحنة

١٤٢- تنص الفقرة الثانية من المادة ١١٧ من القانون البحرى الجديد على أنه «يلتزم البحار في حالة الخطر بالعمل على انقاذ السفينة والاشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة، وفي هذه الحالة يمنح مكافأة عن العمل الإضافي على ألا تقل عن الأجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل»^(١).

وبلاحظ هنا أن المشرع قد جعل من قيام البحار بالعمل على إنقاذ السفينة التي يعمل عليها والاشخاص الموجودين عليها وشحنتها التزاما قانونيا. لكيلا يقضى البحار ساعة المحنة متفرجا غير مكترث وكأن الأمر لايعنيه، بيد أن النص لم يلزمه بهذا العمل الإضافي إلا مقابل مكافأة مالية تشجيعا له على القيام به. ولم يجعل لها حدا أقصى وإن اشترط ألا تقل عن الأجر المستحق مقابل الساعات التي استغرقتها أعمال الانقاذ^(٢).

واذا كان نص المادة ١١٧ بحرى جديد الواردة في تنظيم عقد العمل البحرى قد وضعت على عاتق البحار التزاما بالعمل على انقاذ السفينة والاشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة مقابل مكافأة وضع النص معيار تحديدها بحيث لا تقل عن أجر الساعات الاضافية التي استغرقها العمل، فان مفاد ذلك عدم جواز مطالبة البحار بمكافأة انقاذ طبقا للأسس الواردة في المواد من ٣٠٢ إلى ٣١٦ بحرى جديد.

وقد ثار الخلاف بشأن مايقوم به البحارة من أعمال تخرج عن ان تكون تنفيذا

(١) تطابق المادة ١٧٨ اماراتى، ١١٩ كويتى، ١٣٢ عمانى. وقد نصت المواد ٢/١٣٤ اردنى، ٢/١٣١ سورى، ٢/١٣٦ لیبى على التزام الملاح بالعمل على انقاذ السفينة والحمولة دون ذكر لاية مكافأة أو أجر اضافي.

(٢) المذكرة الايضاحية للقانون بصدد المادة ١١٧.

لعقد العمل البحرى او تصدر منهم بوصفهم من الغير كما عبر البعض، كما لو كان عقد العمل قد انتهى او صدر امر من الريان بهجر السفينة.

فذهب البعض الى ان البحارة فى هذه الحالة يستحقون مكافأة انقاذ^(١). بينما يذهب رأى آخر إلى أن عقد العمل البحرى يشمل كل عمل يمكن ان يؤديه البحارة فى سبيل انقاذ سفينتهم ولا محل للقول اطلاقا بان العقد ينتهى بمغادرة البحارة للسفينة ولو بأمر الريان، وانهم لا يستحقون مكافأة انقاذ لانهم ملتزمون بخدمة السفينة.

وقد رد على ذلك بان بعض البحارة لا يقومون بعمل ملاحى فنى فاذا قام هؤلاء ساعة الخطر باعمال انقاذ فانهم يقومون بعمل خارج نطاق التزامهم التعاقدى، وكذلك لو رفض البحارة ترك السفينة بأمر الريان وجاهدوا حتى انقذوها فان لهم ان يفيدوا من احكام الانقاذ البحرى ويحصلون على مكافأة انقاذ^(٢).

١٤٣- حكم القضاء الانجليزى مقررا حق البحارة فى مكافأة انقاذ وانما على أساس انهم قدموا خدمات الانقاذ لسفينتهم فى ظروف استثنائية بعد ان كان الريان قد أمرهم بمغادرتها.

ففى قضية السفينة San Demetrio سنة ١٩٤١ اشتعلت النيران فى السفينة بعد ان هوجمت من طراد معاد فى جنوب الاطلنطى سنة ١٩٤٠ وقد تم هجر السفينة بناء على أوامر الريان، الا ان بعض افراد الطاقم بقوا عليها لمدة يومين وتمكروا من اخماد النيران ومن الوصول بالسفينة سالمة الى ميناء فى اسكوتلاندا. وقد ثبت فى الدعوى ان السفينة قد هجرت بناء على اوامر الريان وانه لم يكن هناك ادنى شك فى ان قرار هجر السفينة كان قرارا حكيما وهو القرار الوحيد الذى كان يمكن للريان ان يتخذه فى مثل هذه الحالة. فضلا عن انه فى الوقت الذى تم فيه هجر السفينة لم يكن لدى احدى ذرة من الأمل فى ان يعود اليها أو أن يراها مرة ثانية. وقد قضى بان

(١) استئناف اسكندرية المختلطة ١٩٣٢/١١/٢١ دور ٥-١٩٥ استئناف الولايات المتحدة ١٩٢٢/٢/٢٣ دور ١-٣٠٤ والتعليق.

(٢) الدكتور على جمال الدين المرجع السابق ص ٤٨٩ وهامش رقم ٢ حيث يشير الى هذه الآراء المختلفة.

لهؤلاء البحارة الحق في مكافأة انقاذ لانهم قدموا الخدمات للسفينة في ظروف استثنائية^(١).

ونحن من جانبنا نؤيد هذا الرأي لان العلاقة العقدية بين البحار والسفينة لا تجعله ملتزما بان يقوم بكل الاعمال العادية والاستثنائية لانقاذ السفينة وفي كافة الظروف، فهو يستحق مكافأة انقاذ رغم قيام عقد العمل البحري اذا قدم خدمات لا يمكن ان تكون تنفيذا للعقد. ويمكن قياس هذه الحالة على تلك الواردة في المادة ٣٠٨ بحري جديد الخاصة باستحقاق السفينة القاطرة لمكافأة الانقاذ، فعقد القطر يلزم القاطرة بانقاذ السفينة المقطورة أو البضائع أو الاشخاص الموجودين عليها دون مكافأة الا في حالة قيام السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لاتدخل عادة في القطر.

الفرع الثالث

تعريف الانقاذ في القانون المصري وفي معاهدة بروكسل ١٩١٠

١٤٤- نصت المادة ٣٠٢ من القانون البحري الجديد على :

«(١) تسرى أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الانقاذ أو تقدم فيها الخدمة.

(٢) وتعد كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية بحسب الاحوال»^(٢).

يتطلب الانقاذ عمل ينحصر في معونة او مساعدة يقدمها المساعد. وهناك

(١) انفاى المرجع السابق ص ٨٥.

(٢) الفقرة الاولى من المادة تقابل المادة الاولى من المعاهدة ، ٣٠٢ عماني ، ٢٣٤ كويتي ، ٢٤٤ تونسى ، ٣٢٧ اماراتى ، ٢٤٨ اردنى ، ١/٩ من القانون الفرنسى . اما المادة ٢٤٨ لىبى فتتص على : ... الأعمال التي تقوم بها احدى السفن لمساعدة أو انقاذ سفينة أخرى في خطر ... حتى في حالة ترك بحارتها لها ، وهى مطابقة للمادة ٢٤٥ من القانون السورى . أما الفقرة الثانية من المادة ٣٠٢ فهى تقابل المادة ٢/٩ من القانون الفرنسى ولا مقابل لها فى التشريعات العربية .

اختلاف كبير فى الآراء بشأن طبيعة الانقاذ، فيذهب بعض الفقه الى أن الانقاذ يلزم ان يقدم فى البحر وبواسطة سفينة أخرى فاذا كانت عملية الانقاذ قد بوشرت من الشاطئء بواسطة جبل مثل فانها لاتعتبر عملية انقاذ او مساعد بحرية^(١).

وكذلك الحال بالنسبة للأعمال أو الخدمات التى تقدم لسفينة فى خطر من شخص اذا كانت هذه المساعدات لم تقدم عن طريق سفينة. الا أن هذا الرأى محل نزاع فى الفقه ويبدو أن القضاء لايميل إلى الأخذ به. فلا يوجد فى نصوص معاهدة المساعدة مايرجح هذا الرأى. وانما على على العكس فان الاعمال التحضيرية للمعاهدة تؤيد الأخذ بالرأى العكسى. ومن ناحية العدالة المجردة فلايوجد ثمة مبرر لهذا التمييز. فحتى الذين يعملون من الشاطئء والذين يقومون بعملية انقاذ يمكن أن يعرضوا أموالهم وأشخاصهم للخطر فالحبل المقدم من البر يمكن أن يقطع والذين يقومون بالانقاذ قد يسقطون فى البحر أو يجرحوا أو يقتلوا. كما ان محاولتهم احتمالية وقد لاتؤدى إلى نتيجة مفيدة فهم يخاطرون باضاعة وقتهم وأدواتهم وفضلا عن ذلك فانهم اذا نجحوا فى مهمتهم فانهم يقدمون للسفينة المنقذة نفس الفائدة شأنها شأن المساعدة التى تقدم بواسطة سفينة.

وقد قضت محكمة السين التجارية بأنه اذا قام مرشد خارج منطقة الارشاد وفى غير نوبته وبناء على طلب سفينة جانحة بالصعود على ظهر هذه السفينة وقام بادارة العمليات ونجح فى تعويم السفينة فانه يكون قد قام بمساعدة بحرية يستحق عليها المكافأة المنصوص عليها فى معاهدة بروكسل ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة اذ ان هذه المعاهدة لاتتطلب فى الواقع ان تكون السفينة المعانة قد سوعدت بواسطة سفينة أخرى^(٢).

وقد استؤنف حكم محكمة السين المشار اليه أمام محكمة استئناف باريس التى أيدت الحكم المستأنف وقالت المحكمة (انه لما كان من المسلم به ان معاهدة بروكسل

(١) ريبير - الوجيز فى القانون البحرى - بند ٥٠٩، دكتور على البارودى المرجع السابق ص ٢٨٢.

(٢) السين التجارية ١٩٥٤/١/٢٥ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٢٣٤.

- وكذلك قانون ١٩١٦/٤/٢٩ - لا تعطي تعريفا مباشرا للمساعدة فانه يعتبر اضافة للنص أن يتطلب مساعدة مادية من سفينة، فالمساعدة بالمعنى القانوني للكلمة قد تكون عمل صادر من شخص منفرد يتدخل سواء بعمل مادي أو بتقديم مجرد مساعدة ذهنية أو عقلية، وكل ما هو ضروري فقط أن تكون السفينة المعانة في خطر وأن يؤدي التدخل الى نتيجة مفيدة^(١).

١٤٥- والواقع ان ما انتهى اليه الحكم محكمة استئناف باريس يتفق مع رأى المحامي العام الذى انتهى اليه فى مذكرته المقدمة للمحكمة. وقد جاء بالمذكرة المشار اليها أن المادة الأولى من المعاهدة تنص على أن (تطبق الاحكام الآتية على مساعدة وانقاذ السفن البحرية التى تكون فى حالة الخطر...)، كما تنص المادة الثانية على انه (كل عمل مساعدة أو انقاذ أتى بنتيجة مفيدة يعطى الحق فى أجر عادل) ويبدو من قراءة هاتين المادتين أنه يجب حتى تكون هناك مساعدة أن تكون احدى السفينتين - التى تقدم المساعدة أو التى تتلقى المساعدة - سفينة بحرية. وأن ما قال به

العميد ريبير من أن المساعدة طبقا للمعاهدة وقانون ١٩١٦/٤/٢٩ هى التى تقدم من سفينة الى سفينة أخرى فى حالة خطر وأن الشخص الذى يصعد على ظهر احدى السفن ويعطى نصائح مفيدة تؤدي الى تعويم السفينة الشاحطة لا يكون له الحق فى مكافأة المساعدة، هذا الذى قال به العميد ريبير لا يتفق مع روح المعاهدة. فقد عرف دامجون المساعدة بأنها (التدخل من قبل الغير)، وأنها (صراع الرجال ضد الخطر) وهو تعريف مطلق من كل تحديد. وان الانقاذ يقوم به عادة مجموعة من الاشخاص ويقتضى دائما تدخل احدى السفن ولذلك فان واضعى المعاهدة قد توقعوا - بوجه خاص - الفرض الذى تتم فيه المساعدة بين سفينتين. وقد رغبوا فى حل التنازع بين القانون البحرى والقانون النهري بانتفاع السفينة البحرية من أحكام المادة الأولى فى الحالة التى تقدم فيها المساعدة لزورق فى المياه الداخلية.

فالمادة الأولى تتحدث عن (مساعدة وانقاذ السفن البحرية التى تكون فى حالة الخطر... التى تودى بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون تمييز بين هذين

(١) استئناف باريس ١٩٥٥/٣/٧ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٤٦٦.

اختلاف كبير فى الآراء بشأن طبيعة الانقاذ، فيذهب بعض الفقه الى أن الانقاذ يلزم ان يقدم فى البحر وبواسطة سفينة أخرى فاذا كانت عملية الانقاذ قد بوشرت من الشاطئ بواسطة جبل مثل فانها لاتعتبر عملية انقاذ او مساعد بحرية^(١).

وكذلك الحال بالنسبة للأعمال أو الخدمات التى تقدم لسفينة فى خطر من شخص اذا كانت هذه المساعدات لم تقدم عن طريق سفينة. الا أن هذا الرأى محل نزاع فى الفقه ويبدو أن القضاء لايميل إلى الأخذ به. فلا يوجد فى نصوص معاهدة المساعدة ما يرجح هذا الرأى. وانما على على العكس فان الاعمال التحضيرية للمعاهدة تؤيد الأخذ بالرأى العكسى. ومن ناحية العدالة المجردة فلا يوجد ثمة مبرر لهذا التمييز. فحتى الذين يعملون من الشاطئ والذين يقومون بعملية انقاذ يمكن أن يعرضوا أموالهم وأشخاصهم للخطر فالحبل المقدم من البر يمكن أن يقطع والذين يقومون بالانقاذ قد يسقطون فى البحر أو يجرحوا أو يقتلوا. كما ان محاولتهم احتمالية وقد لا تؤدي إلى نتيجة مفيدة فهم يخاطرون باضاعة وقتهم وأدواتهم وفضلا عن ذلك فانهم اذا نجحوا فى مهمتهم فانهم يقدمون للسفينة المنقذة نفس الفائدة شأنها شأن المساعدة التى تقدم بواسطة سفينة.

وقد قضت محكمة السين التجارية بأنه اذا قام مرشد خارج منطقة الارشاد وفى غير نوبته وبناء على طلب سفينة جانحة بالصعود على ظهر هذه السفينة وقام بادارة العمليات ونجح فى تعويم السفينة فانه يكون قد قام بمساعدة بحرية يستحق عليها المكافأة المنصوص عليها فى معاهدة بروكسل ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة اذ ان هذه المعاهدة لا تتطلب فى الواقع ان تكون السفينة المعانة قد ساعدت بواسطة سفينة أخرى^(٢).

وقد استؤنف حكم محكمة السين المشار اليه أمام محكمة استئناف باريس التى أيدت الحكم المستأنف وقالت المحكمة (انه لما كان من المسلم به ان معاهدة بروكسل

(١) ريبير - الوجيز فى القانون البحرى - بند ٥٠٩، دكتور على البارودى المرجع السابق ص ٢٨٢.

(٢) السين التجارية ١٩٥٤/١/٢٥ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٢٣٤.

- وكذلك قانون ١٩١٦/٤/٢٩ - لا تعطي تعريفا مباشرا للمساعدة فانه يعتبر اضافة للنص أن يتطلب مساعدة مادية من سفينة، فالمساعدة بالمعنى القانوني للكلمة قد تكون عمل صادر من شخص منفرد يتدخل سواء بعمل مادي أو بتقديم مجرد مساعدة ذهنية أو عقلية، وكل ما هو ضروري فقط أن تكون السفينة المعانة في خطر وأن يؤدي التدخل الى نتيجة مفيدة^(١).

١٤٥- والواقع ان ما انتهى اليه الحكم محكمة استئناف باريس يتفق مع رأى المحامي العام الذى انتهى اليه فى مذكرته المقدمة للمحكمة. وقد جاء بالمذكرة المشار اليها أن المادة الأولى من المعاهدة تنص على أن (تطبق الاحكام الآتية على مساعدة وانقاذ السفن البحرية التى تكون فى حالة الخطر...)، كما تنص المادة الثانية على انه (كل عمل مساعدة أو انقاذ أتي بنتيجة مفيدة يعطى الحق فى أجر عادل) ويدلوا من قراءة هاتين المادتين أنه يجب حتى تكون هناك مساعدة أن تكون احدى السفينتين - التى تقدم المساعدة أو التى تتلقى المساعدة - سفينة بحرية . وأن ما قال به العميد ريبير من أن المساعدة طبقا للمعاهدة وقانون ١٩١٦/٤/٢٩ هى التى تقدم من سفينة الى سفينة أخرى فى حالة خطر وأن الشخص الذى يصعد على ظهر احدى السفن ويعطى نصائح مفيدة تؤدي الى تعويم السفينة الشاحطة لا يكون له الحق فى مكافأة المساعدة، هذا الذى قال به العميد ريبير لا يتفق مع روح المعاهدة. فقد عرف دامجون المساعدة بأنها (التدخل من قبل الغير)، وأنها (صراع الرجال ضد الخطر) وهو تعريف مطلق من كل تحديد. وان الانقاذ يقوم به عادة مجموعة من الاشخاص ويقتضى دائما تدخل احدى السفن ولذلك فان واضعى المعاهدة قد توقعوا - بوجه خاص - الفرض الذى تتم فيه المساعدة بين سفينتين. وقد رغبوا فى حل التنازع بين القانون البحرى والقانون النهري بانتفاع السفينة البحرية من أحكام المادة الأولى فى الحالة التى تقدم فيها المساعدة لزورق فى المياه الداخلية.

فالمادة الأولى تتحدث عن (مساعدة وانقاذ السفن البحرية التى تكون فى حالة الخطر... التى تودى بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون تمييز بين هذين

(١) استئناف باريس ١٩٥٥/٣/٧ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٤٦٦.

سفينة جانحة بالصعود عليها وقام بمناورات أدت الى تعويم السفينة فانه يكون قد قام بانقاذ بحرى^(١).

حكم حديث لمحكمة النقض المصرية

١٤٧- أصدرت محكمة النقض حكما حديثا فى ١٠/٥/١٩٩٣ قررت فيه ان المرشد يستحق مكافأة المساعدة طبقا لاحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ اذا توافرت الشروط القانونية للمساعدة، وانه اذا ثبت قيام المرشد بالمساعدة دون ان يكون مرتبطا مع السفينة بعقد ارشاد فانه يستحق المكافأة طبقا للمادة الأولى من معاهدة بروكسل^(٢) وقالت المحكمة:

« النص فى المادتين الثالثة والرابعة من القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨ بتنظيم الارشاد بميناء الاسكندرية والمنطبق على واقعة الدعوى..... يدل على ان تقرير حق المرشد فى المكافأة الخاصة انما يكون فى حالة توافر الشروط القانونية للمساعدة ومن ثم يتعين تحديدها طبقا للاسس الواردة فى المادة الثانية من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ فى ٢٣ ديسمبر ١٩١٠ والتي انضمت مصر اليها بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ ذلك ان قيام المرشد بالمساعدة فى هذه الحالة ليست تنفيذا لالتزام تعاقدى اذ لم ينعقد بينه وبين السفينة قبل حلول الخطر عقد ارشاد.

لكن كان الثابت فى الدعوى ان الطاعن قدم مساعدته للسفينة المطعون ضدها اثناء وجود مرشد آخر عليها بعد تعرضها للخطر فقد تحققت المساعدة على نحو ما أشارت اليه المادة الاولى من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدات البحرية واذ اقام

(١) العميد الدكتور مصطفى طه القانون البحرى الجديد ١٩٩٥ ص ٣٧٥ بند ٥٠٥، دكتور على جمال الدين عوض القانون البحرى ١٩٧٢ - ٤٨٣ والاحكام الفرنسية العديدة المشار اليها، دكتور على بونس مبادىء القانون البحرى ١٩٦٦ - ٥٤٦، دكتور سمير الشرقاوى القانون البحرى ١٩٦٨ - ٥٥١، دكتور على البارودى مبادىء القانون البحرى ١٩٧٥ بند ٢٤٠ ص ٢٨٢ وان كان لايعتبر انقضاء الخدمات التى تؤدى من البر الى السفينة كالقاء الحبال اليها من البر.

(٢) الطعن رقم ١٧٥٧ سنة ٥٦ ق قضاء النقض البحرى طبعة ١٩٩٧ ص ٢٨.

الحكم قضائه برفض طلب الطاعن المكافأة عن المساعدة التي قدمها للسفينة المطعون ضدها على انه كان مكلفا من هيئة الارشاد بادارة عمليات سحب الباخرة المصابة ومساعدة المرشد الذي كان قائما بالعمل عليها دون ان يحضر من تلقاء نفسه لتقديم المساعدة، في حين ان الطاعن قام بالمساعدة بعد حلول الخطر ودون ان يكون مرتبطا مع السفينة المطعون ضدها بعقد ارشاد فانه يكون قد خالف القانون واخطأ في تطبيقه».

اختلاف تعريف المساعدة والانقاذ في مفهوم بعض التشريعات

١٤٨- لم تنضم ليبيا لمعاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة لسنة ١٩١٠ وانما استقى القانون البحرى الليبي أحكامه بشأن المساعدة عن هذه المعاهدة (المواد من ٢٤٨ الى ٢٥٧). الا أنه يلاحظ أن المادة ٢٤٨ بحرى ليبي قد جاءت مختلفة في صياغتها عن المادة الأولى من المعاهدة اذ تنص المادة المذكورة على أن (تنظم الأحكام الآتية الأعمال التي تقوم بها احدى السفن لمساعدة أو انقاذ سفينة أخرى فى خطر أو انقاذ الأشياء الموجودة على متنها أو أجرتها أو أجرة ركبها حتى فى حالة ترك بحارتها لها)، وعلى ذلك فالمساعدة فى القانون البحرى الليبي تستلزم أعمال مادية تقوم بها سفينة لسفينة أخرى أى أن المساعدة يجب أن تتم بين سفينتين، فلا تسرى أحكام المساعدة على المعونة التي تقدم من البر أو التي يقدمها شخص دون الاستعانة بسفينة.

وكذلك الحال فى القانون البحرى السورى اذ نصت المادة ٢٤٥ على ان «كل عمل اسعاف او انقاذ تقوم به سفينة خدمة لسفينة أخرى تكون فى خطر وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولاجرتها واجرة نقل ركبها...».

رأى مخالف للاستاذ رودير

١٤٩- نصت المادة ٩ من قانون ١٩٦٧/٧/٧ الفرنسى الخاص بحوادث البحر على أن «تسرى أحكام هذا الفصل على مساعدة السفن البحرية التي تكون فى خطر وكذلك على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي للسفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية، دون اعتبار للمياه التي تقدم فيها».

وتعتبر كل الأجهزة العائمة فى حكم هذه المادة مماثلة سواء للسفن البحرية او لمراكب الملاحة الداخلية حسب الأحوال» .

والفقرة الأولى من هذا النص لاتختلف عن نص المادة الأولى من المعاهدة، كما ان المادة ٣٠٢ من القانون البحرى الجديد ترجمة حرفية له بفقريته.

ويذهب الاستاذ رودير الى أن المساعدة التى يحكمها قانون ١٩٦٧ هى التى تقدمها سفينة أو جهاز عائم الى سفينة أخرى أو جهاز عائم، وبعبارة أخرى لاتوجد مساعدة الا اذا كنا بصدد خدمة مقدمة من منشأة عائمة (أو جهاز مماثل) إلى منشأة عائمة أخرى (أو جهاز مشابه)^(١).

والواقع اننى لأرى اختلافا بين هذه النصوص يرر ما استخلصه الاستاذ رودير من نص المادة ٩ من قانون ١٩٦٧ أن المساعدة لاتتأتى من شخص وانما يجب أن تقدم من سفينة أو زورق أو جهاز مماثل وان المساعدة يجب ان يكون لها الطابع المادى.

الفرع الرابع

شروط الانقاذ

المبحث الأول

الشرط الأول: صفة القائم بالانقاذ

١٥٠- طبقا للمادة الأولى من معاهدة بروكسل ١٩١٠ فان مقدم المساعدة قد يكون سفينة بحرية أو زورق ملاحية. وقد بينا فيما سبق ان المساعدة قد تقدم من شخص من البر أو فى البحر سواء كانت فى شكل عمل مادى أو مجرد مساعدة ذهنية أو عقلية^(٢).

وطبقا للمادة ٣٠٢ من القانون البحرى الجديد - وهى مطابقة تماما لنص المادة

(١) رودير - حوادث البحر - بند ١٥٦ .

(٢) راجع ماتقدم بند (١٤٦) .

٩ من القانون الفرنسى لسنة ١٩٦٧ - فان الانقاذ قد تقوم به سفينة بحرية أو مركب ملاحه داخلية أو عائمة (أو جهاز عائم كما عبر النص الفرنسى)^(١) . حقيقة انه من النارد أن تقوم مركب ملاحه داخلية بانقاذ سفينة، الا أن هذا مرده ان مركب الملاحه الداخليه أبطأ وأقل قوة من السفينة البحرية فضلا عن صعوبة قيامه بالمناورة، الا أن كل ذلك اعتبارات واقعية محضه أما من الناحية القانونية فاذا توافرت الشروط الأخرى للانقاذ فانه ليس هناك مايمنع من ان يقوم مركب ملاحه داخلية بانقاذ سفينة بحرية.

سفن الدولة

١٥١- تنص المادة ٣٠٣ من القانون على أن «تسرى الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل، عدا حكم الفقرة (٢) من المادة ٣١٥ من هذا القانون على السفن البحرية ومراكب الملاحه الداخليه التى تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية، فإذا كانت هذه السفن أو المراكب مملوكة للدولة أو لشخص عام، فلاتسرى عليها أحكام المادة ٣٠٧ والفقرة (٢) من المادة ٣١٥ من هذا القانون»^(٢).

(١) وبشأن المادة ٣٠٢ نقول المذكورة الايضاحية انه «لايشترط لسريان احكام الانقاذ ان تكون السفينتان المنقذه والمنكوبة، من السفن البحرية، وانما يجب ان تكون احدهما على الأقل من هذه السفن. وتطبيقا لهذا المبدأ تسرى الاحكام المذكورة اذا كانت السفينتان من السفن البحرية، أو كانت احدهما بحرية والاخرى من مراكب الملاحه الداخليه ، ولاتسرى اذا كانت العائتمان من مراكب الملاحه الداخليه. وتعتبر كل عائمة فى هذا المقام سفينة أو مركب ملاحه داخلية على حسب الاحوال. فلامحل والحال كذلك للتقيد بتعريف معين للسفينة أو لمركب الملاحه الداخليه، تقابل المواد ٣٠٢ عمانى، ٢٣٤ كويتى، ٢٤٤ تونسى، ٣٢٧ اماراتى.

(٢) تختلف عن المادة ١٤ من المعاهدة كما عدلت ببروتوكول ١٩٦٧ كما سنرى فيما بعد وليس لها مقابل فى قوانين عمان والكويت وتونس وليبيا وسوريا والاردن، وتقابل المادة ٢١ من القانون الفرنسى مع بعض الاختلاف.

أما المادة ١/٣٣٨ من قانون الامارات فتص على سريان احكام المساعدة والانقاذ على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة للخدمة العامة.

وقد جاء بالمذكورة الايضاحية بصدد المادة ٣٠٣ أنها «أضيفت سعة على سعة فأجرت أحكام الانقاذ - فيما عدا القليل منها - على السفن البحرية ومراكب الملاحه الداخليه التى تخصصها الدولة أو أحد الاشخاص العامة لخدمة عامة ولاغراض غير تجارية وذلك استثناء من المادة الثانية. ويرى هذا الاستثناء

وطبقا لهذا النص فإن احكام الانقاذ لا تسرى على السفن الحربية لأنها لم تستثن من القاعدة الواردة فى المادة الثانية من القانون. أما السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التى تخصصها الدولة أو أحد الاشخاص العامة لخدمة عامة ولاغراض غير تجارية فانها تخضع لاحكام الانقاذ فيما عدا الفقرة ٢ من المادة ٣١٥ الخاصة بعدم سريان مدة تقادم دعوى المطالبة بالمكافأة أو مصاريف الانقاذ اذا تعذر الحجز على السفينة فى المياه الاقليمية المصرية وكان المدعى مصرياً أو له موطن بمصر، وكذلك المادة ٣٠٧ التى تقضى باستحقاق المكافأة ولو تم الانقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد.

١٥٢- طبقا للمادة ١/٢١ من القانون الفرنسى لسنة ١٩٦٧ تطبق أحكام المساعدة على السفن البحرية أو مراكب الملاحة الداخلية الخاصة بالدولة أو المخصصة لخدمة عامة، باستثناء المادة ٢/١٨ (الخاصة بعدم سريان مدة التقادم عند امكان حجز السفينة فى المياه الخاضعة للاختصاص الفرنسى)، والمادة ١٣ (الخاصة باستحقاق مكافأة المساعدة حتى ولو كانت السفن مملوكة لنفس المالك)، والمادة ٢/١٤ (الخاصة بتقسيم المكافأة بين المنقذين والملاك والربان والطاقم).

سفن الدولة فى معاهدة بروكسل ١٩١٠

١٥٣- يختلف الوضع فى معاهدة بروكسل ١٩١٠ التى تنص فى المادة ١٤ منها على أن (لا تطبق هذه المعاهدة على السفن الحربية وسفن الحكومة المعدة كلية لخدمة عامة).

والواقع أن هذا النص غامض ويثير مشكلة تفسير. فقد ذهب بعض الاحكام الحديثة الى قبول المطالبات بأجر المساعدة التى قدمت من السفن الحكومية، بينما ذهب أحكام أخرى إلى عكس ذلك.

=أن الانقاذ واجب اخلاقى عند وقوع الخطر دون اعتبار لنوع الملاحة التى تقوم بها السفينة المنقذة او السفينة المنكوبة ولم يدخل المشروع السفن الحربية فى هذا الاستثناء لتظل فى نطاق القوانين الخاصة بها.

فقد قضت محكمة استئناف تونس سنة ١٩٥٤ بانه (إذا كانت المادة ١٤ من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والانقاذ تنص على أن أحكامها لا تنطبق على السفن الحربية وسفن الحكومة المعدة كلية لخدمة عامة، فإن هذه الاتفاقية المتعلقة بالقانون التجارى لم تقصد وضع مبدأ مؤداه منع السفن الحربية من المطالبة بأجر المساعدة التى تقدمها للسفن الأخرى)^(١).

وقد أخذت محاكم أخرى بهذا الرأى^(٢).

وعلى عكس من ذلك ذهب محكمة أوران التجارية^(٣)، التى قالت بأن المادة ١٤ من المعاهدة تؤدى الى عدم قبول الدعوى المقامة من الدولة وقد اعتبرت المحكمة ان هذه المعاهدة - شأنها شأن مثيلاتها - لها طابع النظام العام، وأن إبرام عقد مساعدة فى البحر بين قائدى السفينتين لايحول دون اعمال المادة ١٤.

بينما ذهب محكمة الدرجة الأولى فى تونس الى أن المادة ١٤ تستبعد أيضا كل مكافأة، ولكن دون أن يكون للمعاهدة مع ذلك أن تمتد لرفض كل امكانية للاتفاقات المخالفة لهذه المادة. وكانت الدعوى المعروضة على المحكمة تتعلق بعقد مساعدة وقع بين ممثلى البحرية الوطنية وريان السفينة المغانة^(٤).

١٥٤- والواقع ان هاذين الحكمين الأخيرين يؤيدان قضاء بدأ منذ سنة ١٩١٩ بحكم للمحكمة العليا الترويجية ثم تبعه بقليل قضاء لمحكمة اسكندرية التجارية المختلطة والذى أسس على أنه طبقا للمادة ١٤ فان سفن الدولة المعدة لخدمة عامة، وخاصة السفن الحربية ليس لها الحق فى أية مكافأة للمساعدة وانما يمكنها فقط أن تطلب استرداد المصروفات التى أنفقتها فى سبيل الانقاذ بالاضافة إلى مصاريف الدعوى^(٥).

(١) استئناف تونس ١٩٥٤/٦/٣٠ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٢٢٧.

(٢) إن ٢٨ يونيو ١٩٥٤ بحرى فرنسى ١٩٥٤ - ٦٦٨، الجزائر ١٠ يوليو ١٩٥٥ بحرى فرنسى ١٩٥٦ - ٩٦، بنزرت التجارية ٢٥ مايو ١٩٥٤ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٢٢٧.

(٣) أوران التجارية ٢٣ يناير ١٩٥٣ بحرى فرنسى ١٩٥٣ - ٣٥٧، ريبير جزء ٣ بند ٢١٤٧ و ٢١٥٨.

(٤) ١٩٥٣/١/١٠ بحرى فرنسى ١٩٥٣ - ٥٨٤.

(٥) اول مارس ١٩٢٦ دور ١٣-٢٠.

وأنا من جانبى أميل الى الرأى القائل بأن المادة ١٤ من المعاهدة لاتمنع من مطالبة السفن الحربية وسفن الدولة بأجر المساعدة التى تقوم بها. فمعاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة هى معاهدة للقانون البحرى التجارى أى تتعلق بالقانون الخاص وعليه فما كان لها أن تهتم بالسفن العامة وخاصة السفن الحربية التى تخرج عن نطاق القانون الخاص. فطبقا للمادة ١٤ فان المعاهدة (لاتنطبق على السفن الحربية) وهذه العبارة ليس لها الا نطاق سلبى، فهى لاتضع على النطاق الدولى أى منع بالنسبة للسفن الحربية فى نطاق النصوص الداخلية التى تحكمها فى مطالبة السفن الحربية بأجر خدمات المساعدة أو الانقاذ التى قدمت لها. فالمادة ١٤ ليس لها معنى آخر الا الاحالة الى النصوص الداخلية التى لم تشأ المعاهدة استبدالها بقاعدة دولية جديدة، واذا أردنا بالتحديد فان المادة ١٤ لم تفعل أكثر من وضع حد لحدود اختصاص المعاهدة. فصياغة المادة ١٤ من المعاهدة على هذا النحو تعنى أنه لم يكن هناك رغبة فى تنظيم مسألة المساعدة المتعلقة بالسفن الحربية فى هذه المعاهدة، وانما ترك الأمر للمشرعين الوطنيين لتقرير فى أى نطاق يجب أن تشبه مثل هذه السفن فى شأن هذه العلاقة بالسفن الخاصة.

١٥٥- وقد كان هذا الخلاف فى الرأى من أسباب الدعوة الى تعديل معاهدة بروكسل ١٩١٠. وقد اقترح هذا التعديل فى سنة ١٩٥٩ من قبل مؤتمر اللجنة البحرية الدولية فى ريجيكا، وقد طلب أن تعدل المادة ١٤ حتى يمكن تطبيق المعاهدة على سفن الدولة.

وقد اقر التعديل بالبروتوكول الموقع ببروكسل فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ والذى تبعه له أصبح نص المادة ١٤ كمايلى:

(تطبق نصوص المعاهدة كذلك على خدمات المساعدة او الانقاذ التى تقدم من والى السفن الحربية أو سفن الحكومة أو أية سفينة أخرى تملكها أو تستغلها أو سآجرها الحكومة أو أية سلطة عامة.

ولا ترفع الدعاوى ضد الدولة بسبب خدمات مساعدة أو انقاذ قدمت لسفينة

حرية أو لسفينة مخصصة تماما - وقت الحادث أو عند اقامة الدعوى - لخدمة عامة غير تجارية الا أمام محاكم هذه الدولة.

وتحتفظ كل من الجهات العليا المتعاقدة لنفسها بالحق فى أن تحدد كيفية ومدى تطبيق المادة ١١ على السفن المشار إليها فى الفقرة الثانية من هذه المادة).

وهذا هو تقريرا النص الذى اقترحته فرنسا فى المؤتمر الدبلوماسى الذى عقد سنة ١٩٦٧.

المبحث الثانى

الشرط الثانى: صفة من تقدم له خدمة الانقاذ

١٥٦- مفاد نص المادة ٣٠٢ من القانون البحرى ان يتم الانقاذ بين سفينتين او بين سفينة ومركب ملاحه داخلية دون اعتبار للمياه التى يحصل فيها. أى أنه يكفى أن تكون إحدى المنشأتين العائمتين المتداخلتين فى العملية ينطبق عليها وصف السفينة سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو نزهة أو مخصصة كلية لخدمة عامة، وسواء أكانت هى السفينة المنقذة أو المنكوبة وسواء تم الانقاذ فى البحر أو فى المياه الداخلية. وقد نصت الفقرة الثانية من المادة ٣٠٢ من القانون على اعتبار كل عائمة سفينة بحرية أو مركب ملاحه داخلية بحسب الأحوال. فاذا تم الانقاذ بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية او بين عائمتين تعدان من مراكب الملاحة الداخلية فلا يعد انقاذا بحريا ولو تم فى البحر. وكذلك المعونة التى تقدم بقصد انقاذ الحطام فانها لاتعد انقاذا.^(١)

١٥٧- وتنص المادة الأولى من معاهدة بروكسل ١٩١٠ على انطباق أحكامها على «مساعدة وانقاذ السفن البحرية وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى النولون وأجرة الركاب ...»^(٢). الا أن القانون البحرى الجديد لم يضمن نص المادة ١/٣٠٢

(١) دنكرك التجارية ١٩٥٥/٧/١١ بحرى فرنسى ١٩٥٦ - ١٠٦.

(٢) وقد أخذت عن المعاهدة المادة ٣٢٧ اماراتى، ٢٣٤ كويتى، ٢٤٨ اردنى، ٢٤٤ تونسى، ٣٠٢ عمانى، ٢٤٨ لیبى، ٢٤٥ سورى.

يلزم تحديد هذا الوضع بشيء من الدقة. فلا يلزم بصفة مطلقة أن توجد السفينة المغاثة في حالة خطر حال وشيك الوقوع بمعنى أن هلاك السفينة سيكون محتوما في حالة عدم تقديم المعونة^(١).

فلا يلزم أن يكون من أثر عدم تقديم المساعدة هلاك السفينة والشحنة كلية، الا أنه لا يكفي أن تكون السفينة المغاثة معرضة لحصول أى تلف أو ضرر أيا كان، وانما يجب أن تكون معرضة لضرر جدى.

والواقع أنه من الصعب بمكان الوصول الى تحديد معيار يعتمد عليه فى الوصول الى حل فى كل الحالات وانما الأمر يرجع إلى الوقائع فيجب أن يترك للمحاكم سلطة كبيرة فى التقدير. فعلى القاضى أن يفحص ما اذا كانت الحالة التى وجدت فيها السفينة المغاثة تكون عقبة جسيمة، وما اذا كانت فى خطر. فاذا لم يكن هناك خطر بمفهوم العقبة الجسيمة أو الخطر فلا تكون هناك مساعدة. وازاء صعوبة وضع معيار ثابت للخطر فلانعرف كيف سيكون فى امكان محكمة النقض أن تباشر رقابتها فى هذا الصدد دون أن تتعرض من جديد لموضوع الدعوى.

فقد قالت بعض الأحكام أن الخطر الحقيقي يكفي^(٢) بشرط ألا يكون مفترضا^(٣)، ولا يشترط أن يكون حالا أو وشيك الوقوع^(٤).

١٦١ - وعلى القضاة أن يقدروا الوقائع بعناية فائقة، فيجب أن يأخذوا فى

(١) بروج ١٩٠٠/٧/٧ المجلة الدولية ١٦-٢١٨.

(٢) دوريه ١٩٥٣/٤/٢٣ بحرى فرنسى ١٩٥٣ - ٦٨٠، الجزائر ١٩٥٥/٥/١٩ بحرى فرنسى ١٩٥٧ - ٢٠، تحكيم ١٩٦٢/٦/١٣ بحرى فرنسى ١٩٦٤ - ١٧٤.

(٣) الجزائر ١٩٤٩/٢/٩ بحرى فرنسى ١٩٤٩ - ٤٣٣، السين التجارية ١٩٦٥/٣/٥ بحرى فرنسى ١٩٦٥ - ٧٤٧.

(٤) نقض فرنسى ١٩٥٥/٤/٢٥ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٥٢٦. والقانون الالماني فى نفس المعنى فيكفى أن يكون هناك خطر جدى المحكمة الاتحادية ١٩٠٤/٢/٢٦ المجلة الدولية ٢٠-٤١٥، المحكمة الامبراطورية ١٩٠٤/١٠/٢٢ المجلة الدولية ٢٠-٧٥٣، ١٩٢٧/٦/١٥ دور ١٧-١٥٥.

والقانون الانجليزى لا يتطلب خطر حال وانما تكفى حالة صعوبة معقولة تكفى لتدخل من قدم المساعدة المطالبة بمكافأة وتعبير «الصعوبة المعقولة» يطابق «العقبة الجسيمة» السابق الاشارة اليها.

حسابهم حالة الواقع وقت القيام بالعملية والتي تساعد على تأكيد صفة المساعدة أو الانقاذ.

ولا يتطلب أن يكون التهديد بالهلاك الكلى وانما يكفى أن يكون هناك تهديد بأضرار كبيرة وهامة^(١).

فقد تكون السفينة فى موقف حرج دون أن يكون هناك خطر الهلاك الكلى^(٢).

ولاشك أن أهمية الاضرار التى تصيب السفينة هى احدى مسببات حالة الخطر.

وتشير الأحكام الى ما اذا كانت هذه الاضرار تعطل السفينة أو تترك لها امكانية الحركة والمناورة. فلا تكفى هذه الأضرار وحدها عندما تكون السفينة معطلة فى بحر هادئ وأحوال جوية حسنة اذ يكون فى إمكان السفينة أن تصلح نفسها ولا تعنى المعونة التى تقبلها فى مثل هذه الحالة بالضرورة أنها كانت فى حالة خطر الهلاك.

وكما قالت محكمة مسين فى حكم لها صدر سنة ١٩٦٩ ان المساعدة تستلزم (أن تكون السفينة لم تعد لديها القدرة على المساهمة بوسائلها الخاصة فى عمليات المعاونة)^(٣).

١٦٢- والخلاصة أنه لا تكون هناك مساعدة ما لم يوجد خطر فلانكون بصدد مساعدة بحرية اذا كانت السفينة والأموال والبضائع التى على ظهرها ليست فى حالة خطر.

وتقدير ما اذا كانت السفينة فى خطر هو من مسائل الواقع الذى يخضع لتقدير المحكمة. وقد توسع القضاء فى تفسير الخطر فلم يتطلب أن يكون حالا. وقد اتجه القضاء بوجه عام الى توافر الخطر عندما يكون من المتوقع عقلا أن يتزايد الموقف بحيث يودى إلى هلاك السفينة اذا لم تقدم المساعدة. وقد قضى باعتبار السفينة فى

(١) الهافر ١٩٤٩/٤/٧ بحرى فرنسى ١٩٤٩ - ٤٢١.

(٢) دوويه ١٩٥٣/٦/٤ بحرى فرنسى ١٩٥٣ - ٦٩٠.

(٣) رودير المرجع السابق ص ١٨٤.

يلزم تحديد هذا الوضع بشيء من الدقة. فلا يلزم بصفة مطلقة أن توجد السفينة المغاثة في حالة خطر حال وشيك الوقوع بمعنى أن هلاك السفينة سيكون محتوما في حالة عدم تقديم المعونة^(١).

فلا يلزم أن يكون من أثر عدم تقديم المساعدة هلاك السفينة والشحنة كلية، الا أنه لا يكفي أن تكون السفينة المغاثة معرضة لحصول أى تلف أو ضرر أيا كان، وانما يجب أن تكون معرضة لضرر جدى.

والواقع أنه من الصعب بمكان الوصول الى تحديد معيار يعتمد عليه فى الوصول الى حل فى كل الحالات وانما الأمر يرجع إلى الوقائع فيجب أن يترك للمحاكم سلطة كبيرة فى التقدير. فعلى القاضى أن يفحص ما اذا كانت الحالة التى وجدت فيها السفينة المغاثة تكون عقبة جسيمة، وما اذا كانت فى خطر. فاذا لم يكن هناك خطر بمفهوم العقبة الجسيمة أو الخطر فلا تكون هناك مساعدة. وازاء صعوبة وضع معيار ثابت للخطر فلانعرف كيف سيكون فى امكان محكمة النقض أن تبشر رقابتها فى هذا الصدد دون أن تتعرض من جديد لموضوع الدعوى.

فقد قالت بعض الأحكام أن الخطر الحقيقى يكفى،^(٢) بشرط ألا يكون مفترضا^(٣)، ولا يشترط أن يكون حالا أو وشيك الوقوع^(٤).

١٦١- وعلى القضاة أن يقدروا الوقائع بعناية فائقة، فيجب أن يأخذوا فى

(١) بروج ١٩٠٠/٧/٧ المجلة الدولية ١٦-٢١٨.

(٢) دوويه ١٩٥٣/٤/٢٣ بحرى فرنسى ١٩٥٣ - ٦٨٠، الجزائر ١٩٥٥/٥/١٩ بحرى فرنسى ١٩٥٧ - ٢٠، تحكيم ١٩٦٢/٦/١٣ بحرى فرنسى ١٩٦٤ - ١٧٤.

(٣) الجزائر ١٩٤٩/٢/٩ بحرى فرنسى ١٩٤٩ - ٤٣٣، السين التجارية ١٩٦٥/٣/٥ بحرى فرنسى ١٩٦٥ - ٧٤٧.

(٤) نقض فرنسى ١٩٥٥/٤/٢٥ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٥٢٦. والقانون الالماني فى نفس المعنى فيكفى أن يكون هناك خطر جدى المحكمة الاتحادية ١٩٠٤/٢/٢٦ المجلة الدولية ٢٠-٤١٥، المحكمة الامبراطورية ١٩٠٤/١٠/٢٢ المجلة الدولية ٢٠-٧٥٣، ١٩٢٧/٦/١٥ دور ١٧-١٥٥. والقانون الانجليزى لا يتطلب خطر حال وانما تكفى حالة صعوبة معقولة تكفى لتدخل من قدم المساعدة المطالبة بمكافأة وتعبير «الصعوبة المعقولة» يطابق «العقبة الجسيمة» السابق الاشارة اليها.

حسابهم حالة الواقع وقت القيام بالعملية والتي تساعد على تأكيد صفة المساعدة أو الانقاذ.

ولا يتطلب أن يكون التهديد بالهلاك الكلى وإنما يكفي أن يكون هناك تهديد بأضرار كبيرة وهامة^(١).

فقد تكون السفينة فى موقف حرج دون أن يكون هناك خطر الهلاك الكلى^(٢). ولا شك أن أهمية الأضرار التى تصيب السفينة هى احدى مسببات حالة الخطر. وتشير الأحكام الى ما اذا كانت هذه الأضرار تعطل السفينة أو تترك لها امكانية الحركة والمناورة. فلا تكفى هذه الأضرار وحدها عندما تكون السفينة معطلة فى بحر هادئ وأحوال جوية حسنة اذ يكون فى إمكان السفينة أن تصلح نفسها ولانعنى المعونة التى تقبلها فى مثل هذه الحالة بالضرورة أنها كانت فى حالة خطر الهلاك.

وكما قالت محكمة مسين فى حكم لها صدر سنة ١٩٦٩ ان المساعدة تستلزم (أن تكون السفينة لم تعد لديها القدرة على المساهمة بوسائلها الخاصة فى عمليات المعاونة)^(٣).

١٦٢- والخلاصة أنه لا تكون هناك مساعدة ما لم يوجد خطر فلا تكون بصدد مساعدة بحرية اذا كانت السفينة والأموال والبضائع التى على ظهرها ليست فى حالة خطر.

وتقدير ما اذا كانت السفينة فى خطر هو من مسائل الواقع الذى يخضع لتقدير المحكمة. وقد توسع القضاء فى تفسير الخطر فلم يتطلب أن يكون حالا. وقد اتجه القضاء بوجه عام الى توافر الخطر عندما يكون من المتوقع عقلا أن يتزايد الموقف بحيث يؤدى إلى هلاك السفينة اذا لم تقدم المساعدة. وقد قضى باعتبار السفينة فى

(١) الهافر ١٩٤٩/٤/٧ بحرى فرنسى ١٩٤٩ - ٤٢١.

(٢) دورويه ١٩٥٣/٦/٤ بحرى فرنسى ١٩٥٣ - ٦٩٠.

(٣) روديير المرجع السابق ص ١٨٤.

خطر اثر فقدان السيطرة على وسائلها نتيجة عطل أصابها لا يمكنها أن تصلحه بوسائلها الخاصة^(١).

وقد استقر القضاء الانجليزى على أن عملية تعويم السفينة الجانحة تعتبر عملية مساعدة أيا كانت المخاطر التى تحدث.

وعلى ذلك فيكفى أن تكون السفينة فى خطر ولا يلزم بالضرورة أن يكون الخطر حالا وانما يكفى أن يكون خطرا محتملا^(٢).

ومع ذلك فلا يكفى أن تكون السفينة فى شدة معرضة لمخاطر عادية اذا كان خطر الهلاك لا يبدو مؤكدا أو غير ممكن تفاديه^(٣).

١٦٣- وقد اعتبرت فى خطر السفينة الجانحة فى قناة مدخل الميناء والتى أصبحت غير قادرة على السير والتى يمكن أن تندفع إلى الأرض العالية فى حالة هبوب عاصفة وهو أمر ممكن الحصول نظرا للفصل وقد هبت العاصفة فعلا فى الليلة التالية لدخول السفينة الى الميناء بعد اعادة تعويمها^(٤).

١٦٤- كما اعتبرت مساعدة بحرية المساعدة التى قدمتها عدة قاطرات لسفينة وجدت جانحة على مقربة من الحدود الأرضية بميلين والرياح والبحر يدفعانها ناحية الشاطئ حيث سيكون من الصعب جدا سحبها بدون تخفيف حمولتها وبدون استعمال أسلاك جر طويلة وقوية لتعويمها فضلا عن أن الخطر قد يصبح جسيما للغاية اذا كان بدن السفينة قد فقد قدرته على منع الماء من النفاذ خلاله^(٥).

كما اعتبرت مساعدة بحرية المساعدة التى قدمتها سفينة بحرية فى عرض البحر لمنشآت عائمة (براطيم) معدة للملاحة الداخلية كانت تقطرها سفينة أخرى وفقدت

(١) الجزائر ١٩٥٥/٥/٢٤ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٣٤٤، دوريه ١٩٥٦/٦/١٤، بحرى فرنسى ١٩٥٧ - ٢٠، بنزرت ١٩٥٤/٥/٢٦، بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٢٣٧.

(٢) ريبيير جزء ٣ بند ٢١٥٠.

(٣) نقض فرنسى ١٩٥٥/٤/٢٥ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٥٢٦، دوريه ١٩٥٦/١١/٢٢ بحرى فرنسى ١٩٥٧ - ٢٩٢.

(٤) استئناف تونس ١٩٥٤/٦/٣٠ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٢٢٧.

(٥) تحكيم ١٩٥٤/٥/١٢ بحرى فرنسى ١٩٥٤ - ٤٩١.

منها وكانت البراطيم محرركاتها ساكنة وليس عليها أحد وكان البحر هائجا ومن المحتمل ان تقذف بها الأمواج بعيدا عن أى خط سير ملاحى^(١).

١٦٥- كما قضى بأن المساعدة التى تقدمها سفينة حربية أثناء عاصفة قوية فى بحر مضطرب لسفينة تجارية أصاب ماكيناتها عطب شديد يعرض شحنتها للهلاك كما يعرض السفينة ذاتها لذلك تعتبر مساعدة بحرية وليست قطرا.

١٦٦- وفى قضية السفينة Helmsman سنة ١٩٥٠ كانت ترسو بجانب السفينة هولبرج لتزويدها بالزيت عن طريق الانايب. هبت عاصفة متوسطة أدت الى تقطع اقبال المرسى الامامية التى تربط هولبرج بالرصيف وأصبحت تحت رحمة التيار من غير مرساة. وكان هناك خطر ان تصادم بسفن أخرى. قامت القاطرات بسحب السفينتين معا الى مرسى آخر. طالب ملاك وربانة واطقم القاطرات بمكافأة انقاذ نظير الخدمات التى قدمت الى السفينة هلمسمان. حكم برفض الدعوى تأسيسا على أن السفينة المذكورة لم تكن فى وقت ما فى خطر اذ كان فى امكانها وبأمان أن تتخلص من السفينة هولبرج اذ دعت الحاجة الى ذلك وعليه فانه لايمكن ان يطالب بمكافأة انقاذ عندما تكون السفينة المغانة ليست فى خطر^(٢).

الخطر الذى تصادفه السفينة المنقذة

١٦٧- تميل المحاكم الى الأخذ فى الاعتبار الصعوبات التى تواجهها السفن المساعدة^(٣).

ومن المنطقى أن تأخذ المحاكم فى اعتبارها الظروف التى تتم فيها العمليات لتعطيلها التكييف الصحيح، فهناك اتجاه الى انكار المساعدة عندما لاتمثل العملية صعوبات خاصة وعندما تكون القاطرة قد عملت كما تفعل فى عملية قطر عادية.

(١) اسكندرية الابتدائية ١٩٦٧/٢/١١ مشار اليه فى مبادئ القانون البحرى للدكتور على البارودى ص ٢٨٤.

(٢) ايفامى المرجع السابق ص ٨٧.

(٣) كاليه ١٩٣١/١٢/١ ملحق دور ١٠- ٦٤، محكمة الدرجة العليا مرسيليا ١٩٧١/١٢/١٧ بحرئى فرنسى ١٩٧٢ - ٢٢٠.

وعلى العكس فان هناك اتجاه الى استمداد الدليل على ان السفينة المعطلة كانت فى حالة خطر من الصعوبات الكبيرة التى تكبدتها قاطرة قوية.

والواقع أن القضاة يشيرون باهتمام الى تقدير هذه الصعوبات سواء للبحث عن عنصر المساعدة^(١)، أو على الأقل لتبرير تكييفها للأعمال^(٢).

وهناك أحكام أخرى لا ترى ضرورة أن تكون السفينة المساعدة فى خطر حتى تضى على العملية وصف المساعدة^(٣).

١٦٨- والواقع أن الخطر الذى يتعرض له المساعد ليس شرطاً للمساعدة وإنما هو مجرد عنصر يجب أخذه فى الاعتبار عند حساب المكافأة (الأجر).

وهذا الحل يأخذ به القضاة الانجليزى^(٤)، ولا يمنع هذا من الأخذ فى الاعتبار الخطر الذى يتحمله المساعد أو صعوبات العملية كأحد العناصر التى تؤكد الخطر المحقق بالسفينة المغالاة^(٥).

١٦٩- وفى قضية السفينة City of Chester سنة ١٨٨٤ كان السفينة المذكورة فى خطر فى المحيط الاطلنطى، فقامت السفينة ميسورى بسحبها الى هاليفاكس واثناء عملية السحب كان البحر قاسياً مما أدى الى ائتلاف العمود المرفقى للميسورى التى كانت مجهدة الى حد بعيد. قضت محكمة الاستئناف أن قيمة السفينة الميسورى والمخاطر التى كانت معرضة لها يجب أخذها فى الحسبان عند تقدير مكافأة الانقاذ.

وقد جاء بالحكم انه فى تحديد مكافأة الانقاذ يجب أن تكون المكافأة سخية ليس فقط للربان والطاقم الذين يقومون بالانقاذ، وإنما ايضا بالنسبة لملاك السفن التى

(١) دوريه ١٩٥٣/٤/٢٣ بحرى فرنسى ١٩٥٣ - ٦٨٠، رن ١٩٦٧/١/٢٥ بحرى فرنسى ١٩٦٧ - ٦٦٧.

(٢) دوريه ١٩٥٣/٤/٢٣ بحرى فرنسى ١٩٥٣ - ٦٨٠، رن ١٩٦٧/١/٢٥ بحرى فرنسى ١٩٦٧ - ٦٦٧.

(٣) بولتيير ١٩٦١/٢/١٥ بحرى فرنسى ١٩٦١ - ٢٩٨.

(٤) كارفر بند ٨٢٥.

(٥) ريبير جزء ٣ بند ٢١٦٨.

تتدخل فى هذه الخدمات عندما تكون السفن قد تضررت أو تعرضت للخطر. فالسفينة المنقذة تكون أحيانا معرضة هى نفسها لخطر وشيك الوقوع. فخطر فقدانها أو إصابتها باضرار أحيانا ما يكون كبيرا للغاية، والضرر الذى يصيبها فعلا والخسارة التى يتحملها مالكيها فعلا من تأخيرها فى رحلتها يجب أخذها فى الاعتبار وعليه فيؤخذ فى الاعتبار عند تحديد قيمة مكافأة الانقاذ قيمة السفينة وشحناتها التى كانت معرضة للخطر وطبيعة ومدى الخطر بالإضافة الى عناصر أخرى.

وأضاف الحكم انه فى الدعوى الحالية فان السفينة ميسورى المنقذة سفينة كبيرة وذات قيمة تبلغ ٨٣٠٠٠ جنيه استرليني وقيمة الشحنة وأجرة النقل ١٠٤٠٤٧ جنيه استرليني وكانت معرضة لخطر كبير ومن ثم فان ملاكيها يجب ان تكون مكافأتهم سخية والا فانهم سيحاولون تثبيط همة موظفيهم عن القيام بعمليات الانقاذ مما سيؤدى الى نتيجة مأساوية ستحاول المحكمة منعها. ومن أجل تفادى مثل هذه النتيجة فانه من الضروري أن تكون قيمة المكافأة للمالك السفينة المنقذة كبيرة بما فيه الكفاية لتغطي مخاطر الهلاك والتلف الذى كان معرضا له. وفى حالة حدوث الهلاك أو التلف فعلا ويمكن تقدير مقابلة فانه من الضروري ان تتضمن قيمة المكافأة مايكفى لتغطية هذا القدر^(١).

المبحث الرابع

الشرط الرابع: عدم وجود رفض من السفينة المغالاة

١٧٠- تنص المادة ٣٠٦ من القانون البحرى على أن «لايستحق الاشخاص الذين اشتركوا فى أعمال الانقاذ أى مكافأة أو مصاريف اذا كانت السفينة التى قدمت لها هذه الأعمال قد رفضت معونتهم صراحة ولسبب معقول»^(٢).

فالانقاذ أو المساعدة لايفرض على السفينة التى تكون فى خطر. وكما يقول

(١) انفاى المرجع السابق ص ٩١.

(٢) تقابل المادة ٣ من المعاهدة ١١ من القانون الفرنسى، ٣٠٤ عمانى، ٢٣٦ كويتى، ٢٤٦ تونسى، ٢٥٠ لیبى، ٣٢٩ اماراتى، ٢٤٧ سورى، ٢٥٠ اردنى.

العميد ريسير أن هذه السفينة يجب أن تبقى (حرة فى أن تجرب حظها وفى محاولة الخروج من الخطر بوسائلها الخاصة) .

فحتى تكون هناك مساعدة يجب أن يكون من قدمها لم يفرض خدماته أو بعبارة أخرى، ألا تكون المساعدة قد قدمت على الرغم من معارضة من قدمت له المساعدة.

والواقع أنه قاعدة تقرير مكافأة المساعدة تعتمد على اعتبارات تتعلق بالمصلحة العامة، اذ يجب تشجيع كل من يكون أمامه الفرصة لتقديم العون لسفينة فى خطر، فاحتمال الحصول على المكافأة هو العامل الأساسى للتشجيع. الا أنه اذا عارض من تقدم له المساعدة تدخل الغير. فان الاساس الذى تستند اليه المكافأة يزول. فيجب ألا تكون الميزة التى أقرها القانون من أجل تشجيع المساعدة البحرية أن تصبح وسيلة للغش والاحتيال وللضغط. وزيادة على ذلك، فاذا عارض من قدمت له المساعدة فان هذا يعد دليلا على أنه لم يكن هناك خطر ومن ثم يكون أحد الشروط الأساسية للمساعدة قد تخلف.

١٧١- والرفض الموجه للسفينة التى تعرض خدماتها قد يكون سببه قبول المساعدة المقدمة من سفينة أخرى، الا أن رفض المساعدة قد يكون الباعث عليه مجرد قلق ربان السفينة بخصوص دفع أجر المساعدة للسفينة التى تعرض خدماتها. فاذا قدمت المساعدة فى مثل هذه الحالة الأخيرة على الرغم من رفض السفينة المغائة فانه يكون للمساعد الحق فى مكافأة المساعدة عندما يكون رفض السفينة التى فى خطر غير معقول.

ومعقولية أو عدم معقولية الرفض يعتمد بشكل واضح على الظروف. ويمكن القول أن الرفض يكون غير معقول عندما يكون ربان السفينة المغائة ليس لديه ولاشك امكانية الخروج من الصعوبة التى تواجهه وحده.

فيجب أن يكون الرفض صريحا، وأن يكون معقولا أيضا، ففى حالة الرفض نصريح يمكن للمحكمة أن تجيز أجر المساعدة اذا قدرت أن الرفض لم يكن معقولا.

المبحث الخامس

الشرط الخامس: عدم وجود التزام تعاقدى بالانقاذ

١٧٢- حتى يمكن لمن يدعى القيام بمساعدة المطالبة بالمكافأة يجب أن تكون الخدمات التي قدمها ليست تنفيذا لالتزام تعاقدى سابق يقع على عاتقه. وقد انتهى العميد ريبير الى عدد معين من الحلول في هذا الصدد الا أن بعض المواقف التي درسها لم يرجع الحل فيها الى الالتزام التعاقدى السابق وانما يحيل بشأنها الى النظرية التي اعتقنها ودافع عنها دائما وهي أن المساعدة لايمكن أن تقدم الا من سفينة^(١).

١- الطاقم

١٧٣- قبل كل شيء فان طاقم السفينة التي في خطر لايمكنه ان يطالب بأجر (مكافأة) للمساعدة، اذ أن الطاقم عليه التزام أساسى بأن يخصص كل مجهوداته لانقاذ السفينة والمحافظة عليها^(٢).

٢- الركاب

١٧٤- لايرتبط الركاب في مواجهة المجهز بعقد اجارة خدمات فهل يكون لهم الحق في جميع الحالات في مكافأة مساعدة. في الواقع ان الراكب لايمكنه ان يبدى عدم المبالاة بالخطر الذى يهدد الرحلة، اذ أن له مصلحة أكيدة في انقاذ حياته هو وذلك بأن يشارك في اجراءات الانقاذ العام، فهو يدافع عن نفسه ومن هذه الناحية فلا يكون له الحق في أن يطالب بمكافأة.

وعليه ، فانه عندما تكون الأعمال التي عاون فيها الركاب أعمال عادية لا تتطلب أهلية أو خبرة خاصة فلا يكون لهم الحق في مكافأة مساعدة وعلى سبيل المثال في حالة القيام بضخ المياه التي تسربت الى السفينة.

(١) ريبير جزء ٣ بند ٢١٦٠.

(٢) راجع ماتقدم بند ١٤٢.

وبما لاشك فيه أن الراكب غير ملزم بالبقاء على ظهر السفينة فى حالة الخطر وأنه يستطيع أن يترك السفينة فى أول فرصة. الا أنه اذا فرضنا أن راكبا ما، بدلا من ترك السفينة، بقى بارادته على ظهرها بغرض تقديم المعونة والمساعدة فاننا لانرى سببا يحول دون حقه فى مكافأة. لذلك فان الراكب الذى يبقى على ظهر السفينة بعد أن يكون الربان وجزء من الطاقم قد تركها واستمر فى ادارة وتشغيل السفينة مع الجزء الباقى من الطاقم، مثل هذا الراكب يكون له الحق فى مكافأة المساعدة^(١).

٣- الانقاذ والقطر

١٧٥- اذا أبرم عقد قطر عادى، وأثناء عمليات القطر صادفت السفينة المقطورة صعوبات وضعتها فى خطر، فقامت القاطرة بمساعدتها وانقاذها أو على الأقل قامت بسحبها، هذه القاطرة هل يمكنها أن تطالب بأجر مساعدة مستقل عن عقد القطر، وهل يمكن القول بأنها تحولت من قاطرة مرتبطة بعقد قطر إلى قاطرة تقوم بعملية مساعدة؟.

والواقع أن هذه المسألة قد نوقشت وثار بشأنها الخلاف حول مدى حق القاطرة فى المطالبة بمكافأة المساعدة. فعقد القطر أساسا لايتعدى الالتزام باستعمال قوة الجر فى مفهوم نصوص عقد اجارة الخدمات، أى سحب سفينة معينة وتوجيهها من مكان إلى مكان آخر. فالأصل اذن أن أفراد السفينة القاطرة ليس لهم الحق فى أن يطلبوا من السفينة المقطورة مكافأة مساعدة، اذ أن السفينة القاطرة تتعهد بأن تقود السفينة المقطورة من مكان لآخر. وتنفيذا لهذا التعهد قد تحتل بعض الصعوبات، الا أنه لاتكفى أية صعوبة أيا كانت لانهاء عقد القطر وتحلل السفينة القاطرة من تعهداتها. فقد تنكسر السلسلة التى تربط القاطرة بالمقطورة وهذا الحادث غالبا مايحدث وهو لاشك يدخل فى توقعات الطرفين. ولاشك أن قطع السلسلة لايبضع نهاية للعقد وانما على السفينة القاطرة أن تقوم بعمل من أجل اعادة ربط المقطورة اليها، وهذا العمل عندما تقوم به فانها لاتساعد المقطورة وانما تتصرف طبقا لعقد القطر. وقد أيدت الاحكام القضائية هذا المبدأ.

(١) سمستر وونكلمولن القانون البحرى والنهرى بروكسل جزء ٣ - ١٩٣٨ الطبعة الثانية بند ١٢١٨.

فقد ذهب أحد الأحكام لمحكمة بروج فى ١٩٠٣/٧/٩ إلى أن عقد القطر يتضمن التزاما على القاطرة ليس فقط بجر السفينة المقطورة وتسهيل سيرها بسرعة، وانما أيضا بحمايتها ضد الحوادث فى حدود امكانياتها وحتى مكان الوصول وهذا مايتفق مع القواعد العادية فى تنفيذ الالتزامات الواردة فى القانون المدنى والتي تبعا لها يتم تنفيذ الالتزام طبقا لطبيعته^(١).

فاذا قامت عاصفة، وقامت القاطرة بسحب المقطورة الى ميناء للبحث عن ملجأ، فاننا نكون بصدد حادث ملاحه لايرر الحصول على مكافأة مساعدة.

١٧٦- الا أن الأمر قد يكون على خلاف ذلك، كما لو حصل أى حادث من حوادث القوة القاهرة أدى إلى جعل تنفيذ عقد القطر مستحيلا. فقد يحصل أن يكون من نتيجة العاصفة الهوجاء فصل السفينة القاطرة عن المقطورة ووضعهما الاثنتين فى حالة خطر بحيث أن قيام السفينة القاطرة بخدمات للسفينة المقطورة سيعرضها لمخاطر لاتدخل فى التنفيذ العادى لعقد القطر. فاذا كانت الخدمات المقدمة لها طابع استثنائى فانه لا يكون هناك من سبب لرفض مكافأة المساعدة. وفى الواقع ان عقد القطر لايلزم بتقديم مثل هذه الخدمات الاستثنائية، وانما الذى يلزم بذلك هو الاتفاق الذى تعقده السفينة القاطرة، وفى هذه الحالة فانها -أى القاطرة - تتصرف باعتبارها من الغير ومن ثم تستحق المكافأة^(٢).

ويجب اتباع نفس الحل اذا حصل انفجار أو حريق على ظهر السفينة المقطورة ينشئ فى الحال خطرا غير متوقع. فيجب اذن ان يخرج الحادث عن توقعات الطرفين بحيث يؤدى بالقاطرة الى تقديم مساعدة حقيقية للسفينة المقطورة.

١٧٧- وهذه المبادئ أقرتها معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ اذ نصت فى مادتها الرابعة على أنه (لا يكون للقاطرة الحق فى أجر عن مساعدة أو انقاذ السفينة التى تقطرها أو شحنتها الا اذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لايمكن أن تعتبر تنفيذاً لعقد القطر)^(٣).

(١) سمستر وونكلمولن المرجع السابق بند ١٢١٥ من ٤٠٠.

(٢) بروكسل التجارية ١٩٢٦/٦/٢٦ دور ١٥ - ١٤٢.

(٣) تقابل المادة ١٢ من القانون الفرنسى الجديد.

كما أخذ بها القانون البحرى الجديد فى المادة ٣٠٨ التى تنص على انه «فى حالة القطر لاستحق أى مكافأة أو مصاريف للسفينة التى تقوم بهذه العملية عن انقاذ السفينة التى تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها الا اذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لاندخل عادة فى القطر»^(١).

١٧٨- فى الأمثلة السابقة واجهنا حالة القاطرة التى ترتبط مع المقطورة بعقد قطر ثم تدعوها الظروف التى تقديم خدمات استثنائية الا أنه يحصل ألا يكون الأطراف قد اتفقوا على طبيعة العقد الذى أبرموه. وهذه الحالة تعرض بوجه خاص عندما تقوم سفينة بالنداء على سفينة أخرى فى عرض البحر لقطرها. فاذا اشترطت السفينة المستغيثة أن المعونة المطلوبة هى القطر فقط، فانا نكون بصدد مجرد عقد قطر ولا يكون للقاطرة الحق فى أية مكافأة للمساعدة الا اذا قدمت خدمات استثنائية^(٢).

الا أنه اذا لم يتفق على شىء، فان طبيعة الخدمات المقدمة تتوقف على الوضع الذى توجد فيه السفينة طالبة المعونة. فاذا كانت هذه السفينة فى حالة خطر فانا نكون بصدد مساعدة، اما اذا لم تكن فى خطر فانا نكون بصدد قطر^(٣).

١٧٩- الا أنه قد يحصل أن يكون الموقف الخطر الذى توجد فيه السفينة المقطورة راجعا الى خطأ القاطرة. وقد واجهت معاهدة بروكسل هذه الحالة فى الفقرة الأخيرة من مادتها الثامنة اذ نصت على أنه (يجوز للقاضى أن يحكم بتخفيض الأجر أو برفضه اذا ظهر أن المنقذين قد تسببوا بخطئهم فى جعل الانقاذ أو المساعدة ضروريا....) وقد أخذت بذلك المادة ٣١٤ بحرى جديد^(٤).

ففر مثل هذه الحالة اذا كانت القاطرة دائنة بأجر المساعدة ومن ناحية أخرى

(١) تقابل المواد ٣٠٥ عمانى، ٢٣٧ كويتى، ٢٤٧ تونسى، ٢٥١ لیبى، ٣٣٠ اماراتى، ٢٥١ اردنى، ٢٤٨ سورى، ١٢ من القانون الفرنسى.

(٢) انفرس ١٩٢٤/٤/١٤ دور ٧-٩٤، محكمة العدل العليا ١٠/٢٤/١٩٢٤ دور ٩-٣١٨.

(٣) جاند ١٩٢٩/٦/١٢ دور ٢٠ - ١٣٨.

(٤) الفقرة الأخيرة من المادة ١٦ من القانون الفرنسى الجديد لسنة ١٩٦٧، المادة ٢٥٥ لیبى فقرة أخيرة، المادة ٢٥١ تونسى فقرة أخيرة، ٣/ ٣٠٩ عمانى، ٣/ ٣٣٥ اماراتى، ٢/ ٢٥٥ اردنى.

مدينة للمقطورة بتعويض نتيجة ماسببته لها من أضرار فانه يمكن اجراء مقاصة بين الدينين. وقد أقر الفقه والقضاء هذه المبادئ^(١).

٤- التمييز بين المساعدة والقطر - أمثلة

١٨٠- أصدرت محكمة النقض الفرنسية في ١٩٥٥/٤/٢٥ حكماً قالت فيه (إذا قامت إحدى سفن الصيد بتقديم خدمة هامة للغاية لسفينة أخرى عندما كانت السفينة غير قادرة على الإفلات بوسائلها الخاصة من محاصرة رفاصها بمجموعة من الأسماك، فإن هذه الخدمة لا تعتبر مساعدة بحرية في مفهوم قانون ١٩١٦/٤/٢٩ مادام لا يوجد خطر يحيط بالسفينة وإنما مجرد صعوبة. فلا يوجد ثمة تعارض بين الأسباب التي قالت بها محكمة الموضوع بشأن الصعوبة التي وجدت فيها السفينة التي قدمت لها المساعدة من السفينة الأخرى، إذ أنه على الرغم من هذه الصعوبات فإن السفينة لم تكن في خطر. وفي النهاية فأننا نكون بصدد قطر وليس مساعدة)^(٢).

١٨١- كما قضت محكمة بنزرت التجارية بأنه (تعتبر مساعدة بحرية وليس قطراً المعونة التي تقدم لسفينة أصيبت بأضرار كبيرة حرمتها من محركها الدافع بحيث لا يمكنها السير أو التحكم في الأجواء المعتدلة أو في بحر قليل الاضطراب، معرضة لأن تقابل عصفه جوسىء تقلع مرساها وتلقى بها على الأرض العالية والصخور على الشاطئ القريب خاصة وأنها في رحلة العودة فارغة من الصابورة مما تعتبر معه غنيمة كبيرة للرياح. ومما يؤكد صفة المساعدة المقدمة من السفينة المنتقدة أن ربان السفينة المغاثلة قد طلب ثلاث مرات من الموانئ القريبة إرسال قاطرة ذات قوة كبيرة على وجه السرعة، وعند اقتراب هذه القاطرة من السفينة لم يحاول الربان إبرام عقد قطر وإنما قام الطاقم بالامساك بالقاطرة دون أدنى تأخير)^(٣).

(١) محكمة العدل العليا ١٩٠٣/١١/٢ المجلة الدولية ١٩-٥٩٤، المحكمة الاتحادية العليا ١٩٠٤/٤/٢٧

المجلة الدولية ٢٠-٤١٨.

(٢) بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٥٢٦.

(٣) ١٩٥٤/٥/٢٦ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٢٣٧.

٥- السفن التى تخص نفس المجهز

١٨٢- قد يحدث أن تكون السفينة المساعدة مملوكة لنفس مجهز السفينة المغائة، وهذه الحالة كانت مثار خلاف قبل معاهدة بروكسل سنة ١٩١٠، فذهب رأى إلى أن المجهز لا يكون له الحق فى مكافأة المساعدة لأنه هو ذو الشأن الوحيد فمن غير المقبول أن يصبح دائئا لنفسه (عندما لا يكون مستأمنًا). الا أنه اذا كان المجهز مستأمنًا فانه يكون فى هذه الحالة قد قدم خدمة لمؤمنه فى حفظ الشئ المؤمن عليه من الخطر. الا أن المجهز فى الواقع لم يقم فى مثل هذه الحالة الا بواجبه بما أن على المستأمن أن يذل كل جهد لمنع أو عدم استفحال الضرر. وعليه فقد ذهب البعض الى القول أن المجهز لا يمكنه أن يطالبه بأجر مقابل لتنفيذه التزامه. ومع ذلك فقد قيل أنه يمكنه أن يعوض عن الأضرار والخسائر التى تحملتها السفينة المساعدة بسبب أعمال المساعدة^(١).

أما الرأى الثانى فانه يعترف بحق المجهز ليس فقط فى استرداد ماخسره وانما بالحق فى التعويض العادى على أساس أن السفينة وكذا الرحلة البحرية تعتبر كيانا قانونيا مستقلا، وعليه فان السفينة المغائة تلتزم بأجر المساعدة فى مواجهة السفينة المساعدة. ويكون ذلك من باب أولى اذا كانت السفينتان مؤمن عليهما سواء كانت السفينتان مؤمن عليهما لدى شركتين مختلفتين أو لدى شركة واحدة.

ولاشك أن على المستأمن أن يفعل كل شئ لتخفيف الضرر، بمعنى أن كل سفينة مؤمن عليها، أو على الأكثر طاقم كل سفينة مؤمن عليها، يجب عليه أن يخصص وقته وجهده تماما لتفادى أو لمنع الكارثة^(٢).

وقد انتصر هذا الرأى الأخير فجاء نص المادة ٥ من معاهدة بروكسل معبرا عنه

(١) الهافر المدنية ١٨٩٩/٩/٢٠ المجلة الدولية ١٥-٨٩ المؤيد بحكم روان ١٩٠٠/٤/١١ الدولية

١٦-١٧ المحكمة الامبراطورية العليا ١٩٠٣/١١/٢١ الدولية ١٩-٧٥٠.

(٢) مرسلها ١٩٠٠/١٩/١٩ الدولية ١٦-٢٠٤، اكس ١٩٠١/١٢/١٧ الدولية ١٧-٣١٢ المحكمة

الامبراطورية الالمانية ١٩٠٤/٥/٣٠ الدولية ٢٠-٤١١.

بقوله (يستحق الأجر حتى فى حالة ما اذا كانت المساعدة أو الانقاذ قد حصلوا بين سفن مملوكة للمالك واحد).

وقد أخذ القانون الفرنسى لسنة ١٩٦٧ حكم المادة الخامسة من المعاهدة وضمته نص مادته رقم ١٣ ، كما أخذ القانون البحرى الجديد بنفس الحكم فى المادة ٣٠٧ التى تنص على أن «تستحق المكافأة ولو تم الانقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد»^(١).

وهذا الحكم وطبقا للمادة ٣٠٣ من القانون لا يطبق على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية المملوكة للدولة أو لشخص عام.

المبحث السادس

نطاق تطبيق المعاهدة وتنازع القوانين

أولا: نطاق تطبيق معاهدة بروكسل ١٩١٠

١٨٣- طبقا للفقرة الأولى للمادة ١٥ من المعاهدة تطبق نصوصها (بالنسبة لجميع أصحاب السفن اذا كانت السفينة التى تقوم بالمساعدة أو السفينة التى ساعدت أو أنقذت مملوكة لاحدى الدول المتعاقدة كما تطبق فى الحالات الأخرى التى تنص عليها القوانين الوطنية). وطبقا لهذه الفقرة فان كل مساعدة تتعلق على الأقل بسفينة دولة متعاقدة تخضع لنصوص المعاهدة^(٢).

الا أن الفقرة الثانية للمادة المذكورة قد أوردت ثلاثة استثناءات على المبدأ الذى وضعت بداءة.

(١) تقابل المواد ٢/٣٠٣ عمانى، ٢٣٥/ ٣ كويت، ٢٤٨ تونسى، ٢٥٢ لیبى، ٣/٣٢٨ اماراتى، ٢٤٩ سورى، ٢٥١ اردنى.

(٢) محكمة الاسكندرية الابتدائية ١٩٦٧/٢/١١ حكم غير منشور مشار اليه فى مبادئ القانون البحرى للدكتور على البارودى ١٩٧٥ وفيه طبقت المحكمة احكام المعاهدة نظرا لان السفينة المنقذة سفينة يونانية والبراطيم التى انقذت مملوكة لشركة مصرية وكل من الدولتين - مصر واليونان - منضمة للمعاهدة.

١٨٤- ١- ونشير بداية الى الاستثناء الأول الذى عبرت عنه المعاهدة فى البند ٢ من الفقرة الثانية، بنصها على أنه (فى حالة ما يكون جميع أصحاب الشأن تابعين لنفس دولة المحكمة التى يعرض أمامها الأمر يطبق القانون الوطنى لا المعاهدة).

فالمعاهدة لا تنطبق عندما تكون السفينة التى قدمت المساعدة والسفينة التى ساعدت تابعين لنفس دولة المحكمة التى تنظر النزاع. والجدير بالذكر أن المعاهدة لم تشترط أن يكون أصحاب الشأن تابعين (لنفس دولة المحكمة) وهذه القاعدة تعتبر من قواعد تنازع القوانين التى تعرض بوجه عام أمام المحاكم، فالقانون الوطنى للقاضى هو الواجب التطبيق فى مثل هذه الحالة دون حاجة الى ذكرها.

١٨٥- ٢- وطبقا لعبارة الفقرة الأولى من المادة ١٥ فإنه يكفى أن تكون إحدى السفن سواء التى قدمت المساعدة أو التى ساعدت تابعة لدولة متعاقدة حتى تعمل المعاهدة.

ولا يتصور أصلاً أن تطبق المعاهدة إلا أمام محكمة دولة متعاقدة. وعليه فإن المعاهدة التى تقدم من سفينة ليبيرية (ليبيريا لم تنضم للمعاهدة) لسفينة مصرية تخضع للمعاهدة أمام المحاكم المصرية أو أمام محاكم أية دولة متعاقدة.

الا أن البند ١ من الفقرة الثانية للمادة ١٥ أعطى للدول المتعاقدة أن تعلق تطبيق المعاهدة فى مثل هذه الحالة على شرط المعاملة بالمثل. وشرط المعاملة بالمثل يمكن أن ينشأ عن اتفاق بين الدولتين المعنيتين.

١٨٦- ٣- ويضيف البند ٣ من الفقرة الثانية للمادة ١٥ استثناء آخر يتعلق فقط بتطبيق المادة ١١ المتعلقة بالالتزام بتقديم المساعدة المفروض على ربانة السفن التابعة للدول المتعاقدة.

وطبقاً لهذا البند فإنه أن لم يكن هناك نص وطنى أكثر توسعاً فإن الالتزام الوارد فى المادة ١١ لا يطبق الا بين السفن التابعة للدول المتعاقدة.

ومثل هذا النص - الأكثر توسعاً - يوجد فى القانون المصرى اذ تنص المادة ٢٢ من القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ على قيام الالتزام بالمساعدة سواء بعد التصادم أو بدون تصادم من أجل أنقاذ الأشخاص بصرف النظر عن جنسية الشخص أو جنسية السفينة.

ثانياً: تنازع القوانين - نطاق قانون العقد.

١٨٧- المساعدة ذات طبيعة معقدة. فحتى عندما يوفى المساعد الالتزام الذى يضعه القانون على عاتقه فإن علاقاته مع من قدم له المساعدة يمكن أن تنشأ عن عقد. فالعقد يمكن فى هذه الحالة أن يحدد مبلغ المكافأة. إلا أن هذا الأمر نادر للغاية هذه الأيام. وحتى عندما يحصل ذلك فإن القاضى يتدخل لتقدير ما اذا كان الرقم المتفق عليه فى العقد يتفق مع الأسس القانونية الواجب مراعاتها عند تحديد أجر المساعدة.

فالقضاء له دائماً سلطة الرقابة، وهذه السلطة تتعلق بالنظام العام، فإبرام الأطراف لعقد مساعدة لا يعنى افلاتهم من رقابة المحاكم اذا طلب أحد الطرفين مراجعة الشروط المتفق عليها، وقد نصت على ذلك الفقرة الأولى من المادة ٧ من المعاهدة^(١).

١٨٨- ومن ناحية أخرى، فاذا لم يرم عقد بين السفينة المساعدة والسفينة المغائة، أو كان تكييف المساعدة متنازع بشأنه فإن على القاضى أن يبدأ بالفصل فى تكييف العملية، فإذا انتهى الى أنها مساعدة فإن تحديد مقدار المكافأة لا يخضع لقانون العقد. فطبقاً للبند ٢ من الفقرة الثانية للمادة ١٥ من المعاهدة اذا كانت السفينتان ترفعان نفس العلم فإن القانون الوطنى هو الذى يطبق بصرف النظر عن مكان تقديم المساعدة، ولاشك أنه لولا هذا النص لثار النزاع بشأن المساعدة التى تتم فى المياه الإقليمية لدولة أجنبية غير دولة السفينتين.

١٨٩- وفيما عدا ما تقدم فإنه يجب التمييز بين وضعين :

الأول: عندما يكون هناك عقد.

على القاضى أن يبحث عن القانون الواجب التطبيق طبقاً للقواعد العامة. إلا أن

(١) المادة ٣١٢ بحرى مصرى، ١٥ من القانون الفرنسى، ٣٠٨ عمانى، ٢٤٠ كويتى، ٢٥٠ تونسى، ٢٥٤ لیبى، ٣٣٤ اماراتى، ٢٥١ سورى، ٢٥٤ اردنى.

نطاق القانون سيكون محدودا بما أن القاضي المختص أو الذى ينظر النزاع سيطبق قانونه المحلى بشأن مسألة التكييف أى لمعرفة ما اذا كانت العملية موضوع النزاع تعتبر مساعدة أم لا ، وما اذا كان مبلغ المكافأة المتفق عليها لا يتعارض مع أسس قانونية .

الثانى : عدم وجود عقد .

يذهب الفقه الفرنسى إلى أن القانون الوطنى للسفن هو الواجب التطبيق اذا كانت السفينتان ترفعان ذات العلم^(١) . وذلك دون تمييز تبعاً لما اذا كانت المساعدة قد قدمت فى أعالى البحار أو فى مياه اقليمية أجنبية بالنسبة للسفينتين .

أما عندما تكون السفن من جنسيات مختلفة ، فقد ذهب البعض إلى تطبيق قانون مقدم المساعدة بينما يذهب البعض الآخر إلى تطبيق قانون من قدمت له المساعدة ، وقانون محل المساعدة بالنسبة لمن ساهموا فيها عندما تكون سفن من جنسيات مختلفة موجودة فى المياه الإقليمية لدولة ثالثة .

ويذهب رأى الى أن تطبيق قانون المحكمة يوفق بين هذه الآراء المختلفة^(٢) .

تنازع الاختصاص :

١٩٠ - الفرق بين معاهدة التصادم ١٩١٠ ومعاهدة المساعدة أن هذه الأخيرة لم تتبعها معاهدات تكميلية تتعلق بالاختصاص وعليه فإن المبادئ العامة هى التى تطبق فى هذا الشأن .

(١) ريير جزء ٣ بند ٢١٩٠ .

(٢) على جمال الدين القانون البحرى ١٩٦١ بند ٤٤ .

الفصل الثانى مكافأة الإنقاذ

الفرع الأول الحق فى المكافأة

١- تبرير المكافأة

١٩٩١/أ- ذهب البعض إلى إلحاق الإنقاذ بالعقود التى يحكمها القانون المدنى، إلا أن القانون البحرى قانون مستقل، له ذاتيته الخاصة، فهو ليس فرعاً من القانون المدنى.

فالمساعدة والإنقاذ ليسا كما قيل أحياناً، مجرد إيجارة خدمات. والواقع أن إبرام أى عقد يتضمن بالضرورة الحرية المطلقة للمتعاقدين. وتتضمن الحرية الحق فى الاختيار. والحال أنه فيما يتعلق بالإنقاذ والمساعدة فلا يوجد لا إختيار ولا حرية، وإنما تقدم المساعدة دائماً دون أى إتفاق.

وقد برر البعض مكافأة المساعدة والإنقاذ بمبدأ عدم جواز إثراء شخص ما دون حق على أضرار الغير وإعتبروا دعوى المساعدة دعوى إثراء بلا سبب^(١).

وفى الواقع أنه ليس صحيحاً الإستناد إلى نظرية الإثراء بلا سبب، لتبرير مكافأة المساعدة، وإلا كان هناك مبرراً لدعوى مكافأة لمن يساهم فى إطفاء حريق أو فى إنقاذ شخص من أن تدهمه سيارة وهو أمر غير مسلم به. والصحيح أن مكافأة المساعدة البحرية تعتمد على إعتبرات المصلحة العامة، إذ يجب تشجيع كل من تسمح له الفرصة بتقديم العون لسفينة فى خطر. فإحتمال الحصول على مكافأة هو العامل الأساسى للتشجيع، فهناك مصلحة إنسانية هامة. فالتنظيم القانونى لمكافأة المساعدة من شأنه أن يزيد أمن الأشخاص والأشياء المعرضة

(١) سمستر وونكلمولن جزء ٣ ص ٣٨٩.

للمخاطر البحرية، ولا شك أن هذا يتعلق بالمصلحة العامة.

وقد قالت المذكرة الإيضاحية للقانون الجديد بصدد المادة ٣٠٥ أن «الإنقاذ غير مجاني، وينبغي ألا يكون مجانياً ليجد المنقذ حافزاً مادياً يدفعه إليه».

٢- أولوية القانون على إتفاق الطرفين

١٩٩١/ب- وضعت معاهدة بروكسل مبدأ أن «كل عمل مساعدة أو إنقاذ أتى بنتيجة مفيدة يعطى الحق فى أجر عادل» وهذا المبدأ معترف به فى كافة التشريعات التى أخذت عن معاهدة بروكسل ومنها القانون البحرى الجديد الذى نص فى المادة ٣٠٥ فقرة أولى على أن «كل عمل من أعمال الإنقاذ يعطى الحق فى مكافأة عادلة بشرط أن يؤدى إلى نتيجة نافعة...»^(١).

وتبين المادة ٣١٣ من القانون الإسس التى يجب على المحكمة مراعاتها عند تحديد المكافأة^(٢).

والمفهوم من النص أنه يخاطب القضاة عندما لا يكون هناك إتفاقاً صريحاً، كما أن للمحكمة طبقاً للمادة ٣١٢ إبطال أو تعديل كل إتفاق على الإنقاذ إذا تبين لها أن شروطه غير عادلة^(٣).

٣- أن تكون النتيجة مفيدة

١٩٩٢- هل يتعين أن تكون المعونة فعالة وأن تكون المحاولة قد نجحت حتى يكون هناك محل لدفع المكافأة؟ كانت هذه المسألة محل نزاع قبل معاهدة بروكسل ١٩١٠. فذهب رأى إلى أن النجاح ليس عنصراً أساسياً، فى حين ذهب آخر إلى أن فعالية المساعدة أمر ضرورى.

(١) المادة ٢ من المعاهدة، ١/١٠ من القانون الفرنسى، ١/٣٠٣ عمانى، ١/٢٣٥ كويتى،

١/٢٤٥ تونسى، ٢٤٩ لیبى، ١/٢٣٨ إماراتى، ١/٢٤٦ سورى، ٢٤٩ أردنى.

(٢) المادة ٨ من المعاهدة، ٣٠٩ عمانى، ٢٤١ كويتى، ٢٥١ تونسى، ٢٥٤ لیبى، ١/٣٣٤

إماراتى، ١/٢٥١ سورى، ١/٢٥٤ أردنى، ١٥ من القانون الفرنسى.

(٣) المادة ١/٧ من المعاهدة، ٣٠٨ عمانى، ٢٤٠ كويتى، ٢٥٠ تونسى، ١/٢٥٤ لیبى، ٣٣٤

إماراتى، ٢٥١ سورى، ٢٥٤ أردنى، ١٥ من القانون الفرنسى

إلا أن هذا الخلاف حسم بمعاهدة بروكسل التي أتت بقاعدة أساسية في مادتها الثانية فنصت على أن (كل عمل مساعدة أو إنقاذ أتى بنتيجة مفيدة يعطى الحق في أجر عادل وإن لم تأت الخدمة التي تقدم بنتيجة مفيدة فلا يستحق عنها أى أجر).

وهذا هو المبدأ الإنجليزى القديم no cure, no pay أى (لانتيجة مفيدة، لا دفع) والذي كان مستقراً فى القضاء عند توقيع معاهدة بروكسل سنة ١٩١٠ والذي إنجّه القضاء حديثاً إلى إعتباره أحد خصائص المساعدة^(١). وهذا ما يضاف على العملية طابعها الإحتمالى.

وقد إعتنقت هذا المبدأ كافة التشريعات الحديثة الأجنبية والعربية ومنها القانون الفرنسى الخاص بحوادث البحر لسنة ١٩٦٧ الذى نص صراحة فى المادة ٢/١٠ منه على أنه «ولا تستحق أى مكافأة إذا لم تؤدى الخدمة المقدمة إلى نتيجة مفيدة»^(٢).

والمكافأة التى تتحدث عنها المعاهدة تتضمن كما سنرى ليس فقط أجر الخدمات المقدمة وإنما تشمل أيضاً تعويض النفقات التى أنفقت والأضرار التى تكبدت، وعليه فإذا لم تسفر المساعدة عن نتيجة مفيدة فإن مقدم المساعدة لا يكون له الحق فى المطالبة بمكافأة ولا بإسترداد النفقات التى أنفقها أو الأضرار التى تكبدها^(٣).

(١) باريس ١٩٥٧/١/٣٠ بحرى فرنسى ١٩٥٧ - ٢٠٨، نقض فرنسى ١٩٥٥/٤/٢٥ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٥٣٦.

(٢) المادة ٢/٢٤٦ سورى «ولا يتوجب أى جمل إذا لم تنتج أية منفعة عن تقديم المساعدة»، المادة ٢/٢٤٥ تونسى «ولا يستحق أى أجر إذا لم يسفر عمل المساعدة أو الإسعاف عن نتيجة مفيدة...»، ١/٣٠٣ عمانى «ولا تستحق مكافأة ما إذا لم تؤدى المساعدة أو الإنقاذ إلى أية منفعة»، ٢٤٩ أردنى «ولا يتوجب أى جمل إذا لم تنتج أية منفعة عن تقديم المساعدة»، ١/٢٤٩ لیبى «ولا يستحق إذا لم تتأت منفعة من المساعدة أو الإقازة». المساعدة أو الإنقاذ.

وهذا المبدأ مفهوم ضمناً من نص المادة ١/٢٣٥ كويتى و ١/٣٢٨ إماراتى.

(٣) جاند ١٩٢٩/٦/١٢ دور ٢٠ - ١٣٨.

كما أنه في حالة المساعدة فإنه لا يجوز لمقدم المساعدة أن يجمع بين المطالبة بمكافأة الإنقاذ ويدفع مقابل الخدمات التي قامت بها قاطرته وطاقمها بما أن المساعدة تعطيه الحق في مكافأة تحسب طبقاً لأسس تختلف عن أسس إحساب أجارة الخدمات^(١).

ودائماً ما يثور النقاش لمعرفة ما إذا كانت المساعدة المقدمة قد أدت أو لم تؤد إلى نتيجة مفيدة، فربابنة السفن المغائة ينازعون في حين يميل من قاموا بالمساعدة إلى تعظيم نتيجة تدخلهم وهذا هو طابع البشر.

ويمكن القول بوجه عام أننا لا نكون بصدد نتيجة مفيدة إذا كان الأمر قد إنتهى إلى عدم إنقاذ شيء ومع ذلك فليس ضرورياً حتى تكون هناك نتيجة مفيدة أن يكون كل شيء قد أنقذ^(٢).

فلا يلزم أن يتحقق الإنقاذ كاملاً وإنما يكفي أن تصبح السفينة المنكوبة في حالة أكثر سلامة وأماناً من حالتها السابقة^(٣).

ولا يحول دون إستحقاق المكافأة أن يكون أكثر من منقذ قد ساهم في تحقيق النتيجة المفيدة فيتقاسمون المكافأة.

وعليه فإذا كانت سفينة ما قد أنقذت من خطر أول بعمل من أعمال المساعدة ثم هلكت بعد ذلك نتيجة لتعرضها لخطر آخر فإن المنقذ الأول يمكنه أن يطالب بمكافأة عن النتيجة المفيدة التي حققها. وعلى مقدم المساعدة أن يثبت أن المساعدة قد حققت نتيجة مفيدة^(٤).

١٩٣ - القاعدة الأساسية في الإنقاذ والمساعدة كما سبق البيان أنه إذا لم تؤدى الخدمة إلى نتيجة مفيدة فلا تستحق عنها مكافأة.

وقد ثار الخلاف حول حق المنقذ في المطالبة بالمصاريف التي تكبدها في

(١) إستئناف تونس ١٩٥٤ / ٦ / ٣٠ بحرى فرنسى ١٩٥٥ - ٢٢٧.

(٢) تحكيم ١٩٥٣ / ١١ / ٩ بحرى فرنسى ١٩٥٤ - ٦٨٣.

(٣) المحكمة العليا الإنجليزية ١٩٢٢ / ٤ / ١٩ دور - ٣ - ٢٠٧.

(٤) محكمة إستئناف الولايات المتحدة يونيو ١٩٢٥ دور - ١٢ - ٢١٢.

حالة فشله فى تحقيق نتيجة مفيدة.

فذهب بعض الفقه قبل صدور القانون البحرى الجديد - وكانت المعاهدة وحدها المطبقة فى حالة توافر شروط إنطباقها - إلى أنه إذا لم يسفر الإنقاذ أو المساعدة عن نتيجة مفيدة فإن السفينة المنقذة وإن كانت لا تستحق أية مكافأة إلا أن هذا لا ينفى حقها فى إسترداد المصروفات التى سوغتها الظروف والحصول على تعويض عن الضرر الذى لحقها بسبب قيامها بعملها وذلك على أساس الفضالة^(١).

بينما ذهب البعض الآخر إلى عدم إستحقاق المنقذ للمصاريف التى أنفقها فى حالة عدم تحقيق نتيجة مفيدة وذلك لإنعدام الأساس القانونى للحكم بها. وهذا ما يتفق مع مبدأ no cure no pay الذى يضى على العملية الصفة الإحتمالية بحيث يحصل المنقذ على مكافأة فى حالة نجاح العملية لا تتضمن فقط ما أنفقه وما تحمله من أضرار وإنما تشمل أجر مجزى للخدمات التى قدمها ولا يستحق شيئاً على الإطلاق إذا أخفقت^(٢).

والواقع أنه من الصعب تطبيق قواعد الفضالة على الإنقاذ لأنه نظام بحرى مستقر وأصيل يختلف عن الفضالة ولا يمكن أن يندرج فى أى من أنظمة القانون المدنى. فالفضالة عمل مجرد عن الرغبة فى الربح فى حين الإنقاذ البحرى يخول الحق فى مكافأة إذا حقق نتيجة مفيدة. فالفضالة عمل إختيارى أما الإنقاذ فقد يكون إختيارياً وقد يكون إلزامياً بنص القانون كما أنه يتعذر تطبيق قواعد الفضالة إذا تم الإنقاذ بناء على طلب السفينة المغاثة^(٣).

(١) الدكتور مصطفى كمال طه الأصول بند ٨٧٩ والقانون البحرى الجديد ١٩٩٥ بند ٥١٠،

الدكتور على البارودى مبادئ القانون البحرى ١٩٧٥ بند ٢٤٦ ص ٢٨٨.

(٢) الدكتور على جمال الدين عوض المرجع السابق ص ٤٩٣ وهامش رقم ١ حيث يشير إلى برنار ولوكلير.

(٣) الدكتور مصطفى كمال طه الأصول بند ص ٨٣٥، القانون البحرى الجديد ١٩٩٥ ص ٣٧٧.

٤- الوضع فى القانون البحرى الجديد

١٩٤- خرج القانون البحرى الجديد على مبدأ no cure no pay فنص فى الفقرة الثانية للمادة ٣٠٥ على أنه «إذا لم تؤدى أعمال الإنقاذ إلى نتيجة نافعة إلتزمت السفينة التى قدمت لها هذا الأعمال بالمصاريف التى إنفقت فى هذا الشأن» .

وهذا النص ليس له مقابل فى القانون الفرنسى أو فى أى تشريع بحرّى آخر، ولم يرد بالمذكرة الإيضاحية أية إشارة إلى المصدر الذى إستوحى منه هذا النص أو الأساس الذى يستند إليه، ومن ثم فإن إلتزام السفينة المغائة بالمصاريف أصبح أساسه القانونى هو نص القانون.

الفرع الثانى

الأسس القانونية للمكافأة

المبحث الأول

التحديد الإتفاقى للمكافأة

١٩٥- قد تحدد المكافأة بإتفاق الطرفين، ويثبت هذا الإتفاق بكافة الطرق. والأصل أن الإتفاقات يجب إحترامها. فإذا كان الطرفان قد حددا قيمة المكافأة بحرّية، فإن المحاكم يجب عليها أن تحترم هذا الإتفاق. إلا أن الغالب الأعم أن حرّية المغاات تكون غير متوافرة. فإذا طبقنا القواعد العامة فى الإكراه فى القانون المدنى فإنه يكون من الصعب للغاية إبطال مثل هذا الإتفاق، حقيقة أن الرّبان قد يتعاقد تحت سيطرة الخوف الذى يفرضه عليه الوضع السيء الذى يوجد فيه، إلا أن المساعد لم يقع منه أى إكراه.

والغالب أن يتفق على أن يكون لمن قدم المساعدة الحق فى نسبة محدّدة من قيمة الأشياء التى يصير إنقاذها، ٢٠٪ أو ٤٠٪ على سبيل المثال. فإذا لم يكن

الإتفاق قد تم وقت الخطر وتحت تأثيره فإن الرقم المتفق عليه يجب أن يحترم.

أما إذا كان الربان المغاث قد إعتقد بسبب تهديد الخطر أن عليه أن يقبل شروط المساعد أياً كانت، فإن للمحاكم أن تنقص الأجر المتفق عليه إذا كان مبالغاً فيه وهذا ما إستقر عليه القضاء قبل إقرار معاهدة بروكسل ١٩١٠^(١).

١٩٦- أقرت معاهدة بروكسل المبادئ التى إستقر عليها القضاء فنصت المادة ٧ منها على أن (كل إتفاق خاص بالمساعدة والإنقاذ يرم وقت الخطر وتحت تأثيره يجوز للقاضى إبطاله أو تعديله بناء على طلب أحد الطرفين إذا رأى القاضى أن الشروط المتفق عليها ليست عادلة.

وفى جميع الأحوال إذا ثبت أن رضاء أحد الطرفين قد أفسد بالتدليس أو التستر أو أن قيمة الأجر مبالغ فيها زيادة أو نقصاً بحيث لا تتناسب مع الخدمة المؤداة فإنه يجوز للقاضى بأن يطل أو يعدل هذا الأتفاق بناء على طلب صاحب المصلحة فى ذلك)^(٢).

وقد أخذ القانون البحرى الجديد حكم الفقرة الأولى من المادة ٧ من المعاهدة وضمنه المادة ٣١٢ التى تنص على أنه «يجوز للمحكمة - بناء على طلب أحد الطرفين - إبطال أو تعديل كل إتفاق على الإنقاذ إذا تبين لها أن شروطه غير عادلة».

والواقع أنه من الصعب فى البداية تقدير أهمية الخطر والصعوبات التى تكتنف العملية بحيث ينتهى الأمر بالأجر المتفق عليه فيصبح غير عادل، وفضلاً عن ذلك فإنه إذا كان رضاء من طلب المساعدة قد صدر فى حالة الخطر فإن رضاه قد لا يكون حراً تماماً وقد يستفيد مقدم المساعدة من هذا الموقف ليغالى فى تقدير الأجر. ولا شك أن هذا يعتبر مبرراً كافياً لرقابة القضاء على الإتفاقات

(١) إكس ١٨٩٠/١/٣٠ المجلة الدولية ٥ - ٤٨٦، الهافر ١٩٠٥/٢/٢١ المجلة الدولية ٢٠-٧١٨.

(٢) تقابل المادة ١٥ من القانون الفرنسى الخاص بحوادث البحر لسنة ١٩٦٧، المواد ٣٠٨ عماني، ٢٤٠ كويتى، ٣٣٤ إماراتى، ٢٥٠ تونسى، ٢٥٤ لىبى، ٢٥١ سورى، ٢٥٤ أردنى.

من هذا النوع بعيداً عن دائرة عيوب الرضا كما وردت في القانون المدني^(١).
وبناء على هذه القاعدة الخاصة بالمساعدة فإن التحديد الإتفاقي لأجر
المساعدة يفقد جزءاً من فائدته.

١٩٧- وإذا كان هذا المبدأ يفتقد إلى الأساس القانوني إلا أننا نلاحظ أن
صياغة المادة ٧ من المعاهدة يكتنفها بعض التعقيد. فالفقرة الأولى تميز الحالة
التي يكون العقد فيها قد أبرم وقت الخطر وتحت تأثيره وتجعل من هذا الظرف
سبباً مبرراً لإعادة النظر في الإتفاق إذا رأت المحكمة أن شروط الإتفاق غير عادلة.

إلا أن الفقرة الثانية من المادة تضع بعد ذلك مبدأ عاماً يطبق في كل
الظروف، فهذه الفقرة تسمح أيضاً بإبطال العقد أو تعديله إذا ثبت أن رضا أحد
الطرفين قد أفسد بالتدليس أو التستر أو إذا كان الأجر مرهقاً لا يتناسب مع
الخدمة المقدمة. فإذا أخذنا في الاعتبار حرية التقدير التي منحتها المعاهدة
للمحكمة في حالة توافر الشروط المشار إليها فإنه يمكن القول بأن المحكمة
يمكنها أن تراقب عدالة ومعقولية العقد في كل الأحوال. بمعنى أن القاضى
يمكنه أن يغير الرقم المتفق عليه ليس فقط عندما يكون الإتفاق قد أبرم تحت
تأثير الخطر. وليس فقط عندما يكون هناك تدليس أو تستر، وإنما في كافة
الحالات التي يكون فيها المبلغ المتفق عليه لا يتناسب مع الخدمة المقدمة.

والواقع أن المادة ٣١٢ بحرى جديد بنصها على حق المحكمة في تعديل أو
إبطال الإتفاق إذا تبين لها أن شروطه غير عادلة، قد جاءت عامة وشاملة
بحيث يكرن للمحكمة في جميع الأحوال أن تتدخل.

(١) وقد جاء بالمذكرة الإيضاحية للقانون البحرى الجديد أن المادة ٣١٢ «أجازت للمحكمة إبطال
أو تعديل كل إتفاق على الإنقاذ إذا قدرت أن شروطه غير عادلة وليس في هذا خروج على
المألوف إذ الغالب أن تتوافر في إتفاق الإنقاذ شروط عقد الإذعان فتجرى عليه أحكام المادة ١٤٩
من التقنين المدني التي لا تخرج المادة ٣١٢ عن أن تكون ترديداً لها». والواقع أن أقسام فكرة
عقد الإذعان في مجال الإنقاذ غير مقبول وما كانت المذكرة الإيضاحية في حاجة إلى ذلك
إكتفاء بما جاء بالنص وما سبق أن أوردته.

١٩٨- ومن ناحية أخرى فإن المادة ٢ من المعاهدة فى جزئها الأخير تقرر قاعدة عامة مؤداها أنه «لا يجوز فى أية حالة أن يزيد المبلغ الذى يدفع على قيمة الأشياء التى صار إنقاذها» ،

وهذا ما قرره العبارة الأخيرة من الفقرة (١) للمادة ٣٠٥ بحرى جديد «ولا يجوز أن تزيد المكافأة على قيمة الأشياء التى أنقذت» (١). فالإتفاق الذى يشترط مبلغ أكبر من قيمة الأشياء المنقذة يكون خاضعاً للإلغاء.
وقيمة الأشياء المنقذة الواجب أخذها فى الاعتبار هى قيمتها بعد الإنقاذ (٢).

١٩٩- وإبطال الإتفاق أو تعديله كما يتم بناء على طلب المغاث يتم أيضاً بناء على طلب المساعد. فمقدم المساعدة له الحق فى أن يستفيد من الخطر الذى يتحمله المغاث بحيث يحق له طلب مراجعة الإتفاق.

فقد يكون الأجر المتفق عليه أقل بكثير مما هو واجب دفعه نتيجة عدم توقع الطرفين وقت إبرام العقد للخدمات الإستثنائية التى كان على المساعد أن يقدمها (٣).

خطأ وغش المنقذين

٢٠٠- من الطبيعى أنه إذا كان الخطر الذى توجد فيه السفينة المغاث يرجع فى أصله لخطأ من قام بالمساعدة فإن هذا الأخير يجب ألا يكون له الحق فى أية مكافأة بما أن هذا الخطأ يفرض عليه إلزاماً بإصلاح الضرر الذى سببه.

ومع ذلك فإن الفقرة الأخيرة من المادة ٨ من معاهدة المساعدة تجيز للقاضى أن (يحكم بتخفيض الأجر أو برفضه إذا ظهر أن المنقذين قد تسببوا بخطرهم فى جعل الإنقاذ أو المساعدة ضرورياً أو أنهم إرتكبوا جرائم سرقة أو إخفاء أشياء

(١) تقابل المادة ٣/١٠ من القانون الفرنسى، ٢/٢٤٩ لىي، ١/٢٤٥ تونس، ١/٣٠٣ عمان، ١/٢٣٥ كويتى، ٢/٢٣٨ إماراتى، ٣/٢٤٦ سورى، ٢٤٩ أردنى.

(٢) محكمة إستئناف الولايات المتحدة ١٩٢٣/١/٢٤ دور ٣-٣١٤.

(٣) محكمة إستئناف الولايات المتحدة ١٩٢٢/٦/٢٠ دور ٢-٣٤١، دالجون جزء ٤، بند ١٤٠٧.

مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش). فهذه الفقرة وإن كانت تسمح للمحكمة أن تحرم المساعد المخطيء من المكافأة إلا أنها لا تجعل ذلك بصفة مطلقة وإنما تترك للقاضي سلطة مجرد إنقاص المكافأة.

وقد يبدو النص للوهلة الأولى غريباً إلا أنه في الواقع يتفق تماماً مع الروح العامة للقانون البحري إذ تبدو فيه روح العدالة التي تحكم كل تنظيم المساعدة.

فلا شك أن محرروا معاهدة المساعدة وكذا المشرعون البحريون الذين أخذوا عنها قد وضعوا في إعتبارهم أخطار البحر والصعوبات التي تواجه الملاحه فوجدوا أنه ليس من العدل أن يكون أى خطأ يقع من مقدم المساعدة سبباً في حرمانه في كل الأحوال من مكافأة المساعدة وإنما تركت هذه النصوص للقاضي أن يعالج المسألة بشيء من العدالة تبعاً للظروف ولجسامه الخطأ.

كما يمكن للمحكمة أيضاً أن تدخل في حسابها من أجل إنقاص المكافأة أوحرام المنقذ منها كلية كل عمل تدليس يرتكبه هذا الأخير.

وأول ما يتبادر إلى الذهن في هذا الصدد هو السرقة وإخفاء الأشياء المسروقة بالنسبة للأشياء التي يتم إنقاذها وهذا أول ما يخشى منه والذي دعا واضعوا المعاهدة إلى النص عليه صراحة في الفقرة الأخيرة من المادة ٨.

وقد نص القانون البحري الجديد على هذا الحكم في المادة ٣١٤ منه بقوله «يجوز للمحكمة أن تقضى بتخفيض المكافأة أو بإلغائها إذا تبين أن القائمين بالإنقاذ قد إرتكبوا أخطاء جعلت الإنقاذ لازماً أو إذا إرتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش»^(١).

٢٠١- وقد حكم القضاء الإنجليزي بأنه إذا وقع من المنقذين سوء سلوك خطير grave misconduct فإن للمحكمة أن ترفض منح مكافأة إنقاذ. ففي قضية السفينة kedah سنة ١٩٤٨ كانت السفينة المذكورة في خطر ووصل إليها المنقذون بالقاطرة salvonia التي قامت بقطرها إلى فالموث. إلا أن بعض من

(١) الفقرة الأخيرة للمادة ١٦ من القانون الفرنسي، المادة ٣/٣٠٩ عماني، ٣/٢٤١ كويتي ٣/٣٣٥ إماراتي، ٢/٢٥٤ ليبي، ٢٥١ تونسى فقرة أخيرة، ٢/٢٥١ سوري، ٢٥٥ فقرة أخيرة أردني.

الفريق الذى أرسل إلى ظهر السفينة المنكوبة سرقوا بعض تجهيزات السفينة وبعض الأغراض الشخصية لطاقمها. وعند مطالبة هذا الفريق الذى صعد على ظهر السفينة بمكافأة إنقاذ قالت المحكمة إن لهم الحق فى المكافأة إلا أن السرقة تعتبر سوء تصرف أو سلوك شائن لدرجة كبيرة ومن شأنه أن يحرمهم من حقهم فى المطالبة بأية مكافأة على الإطلاق. وفى التعليق على هذا الحكم قيل أنه يجب تقدير المكافأة كان السرقة لم تحصل على أن يخصم منها ما يخص الأشخاص الذين ثبتت عليهم السرقة من أفراد الطاقم إذ أن ضابط أول السفينة المنقذة له النصف (١).

المبحث الثانى

تحديد المكافأة بواسطة المحكمة

٢٠٢- إذا لم يكن مبلغ المكافأة قد حدد إتفاقاً فإن على المحكمة أن تحدده. وحتى يمكن للمحكمة أن تقوم بذلك يتعين أن يكون تحت نظرها عناصر الواقع التى تستند إليها.

وبصفة عامة فإن مقدم المساعدة يبدأ بتعيين خبراء بحريون، ويقوم هؤلاء الخبراء بعمل تقرير يستعرضون فيه كل ظروف العملية. فيحددون الوضع الذى كانت فيه السفينة أو المنشأة المغاثة، والخطر الذى حاق بها، وفرصتها فى تلقى مساعدات أخرى، وأهمية وفعالية الخدمة التى قدمها المساعد، وقيمة الأشياء المنقذة، إلا أن التقرير الذى يعده الخبراء لا يتضمن تحديداً لرقم المكافأة لأن ذلك من اختصاص المحكمة التى عليها وحدها أن تحدد مبلغ المكافأة.

وبعد أن تستنير المحكمة بتقرير الخبراء ، تحدد المكافأة التى تدفع للمساعد وعلى المحكمة أن تأخذ فى حسابها العناصر أو الأسس الواردة فى المادة ٨ من المعاهدة والتى يجرى نصها كالآتى:

(١) إيفامى المرجع السابق ص ٩٢.

(يحدد الأجر بمعرفة القاضى حسب الظروف مع مراعاة الأيسر الآتية:

(أ) الفائدة التى حصلت ومجهودات وإستحقاق الذين قدموا مساعدتهم والخطر الذى كان يحق بالسفينة التى صار مساعدتها وبركابها وطاقمها وشحناتها وبالمنقذين وبالسفينة المنقذة والمدة المستغرقة والمصاريف والأضرار التى نشأت وإخطار المسئولية وغير ذلك مما تعرض لها المنقذون وقيمة المهمات التى أستعملوها مع مراعاة نوع الخدمة المخصص لها السفينة إذا إقتضى الحال ذلك.

(ب) قيمة الأشياء التى أنقذت

وتطبق نفس هذه الأحكام على التوزيع المنصوص عليه فى الفقرة الثانية من المادة السادسة).

وقد أخذ القانون البحرى الجديد عن المعاهدة نص المادة ٣١٣ التى تنص على أن : (١) تراعى المحكمة فى تحديد المكافأة الأساسيين التاليين بحسب الترتيب:

(أ) مقدار المنفعة التى نتجت عن الإنقاذ وجهود الأشخاص الذين إشتراكوا فيه وكفاءتهم والخطر الذى تعرضت له السفينة التى أنقذت والأشخاص الموجودين عليها والبضائع المشحونة فيها والخطر الذى تعرض له المنقذون والسفينة التى قامت بالإنقاذ والوقت الذى إستغرقت هذه العمليات والمصروفات والأضرار التى نتجت عنها وقيمة الأدوات التى إستعملت فيها على أن يراعى عند الإقتضاء كون السفينة مخصصة للإنقاذ.

(ب) قيمة الأشياء التى أنقذت وأجرة النقل.

(٢) وتراعى المحكمة الأساسيين ذاتيهما عند توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ إذا تعددوا (١).

٢٠٣- ويستنتج من نص المادة ٣١٣ بحرئى جديد أن قيمة الأشياء المنقذة تعتبر عاملاً أقل من العوامل الأخرى التى أوردها النص. فعلى المحكمة عند

(١) تقابل المادة ١٦ من القانون الفرنسى فيما عدا الفقرة الأخيرة، الفقرتين الأولى والثانية من المواد

٣٠٩ عمانى، ٢٤١ كويتى، ٢٥١ تونسى، ٣٣٥ إماراتى، ٢٥٥ لىبى، والمادنان ٢٥٥ أردنى،

٢٥٢ سورى.

تقديرها للمكافأة أن تأخذ في إعتبارها المصاريف التي ينفقها المنقذ والأضرار والخسائر التي يتحملها، والتي لا شك أنه من العدل أخذها في الإعتبار، كما يدخل في الحساب أيضاً الصعوبات التي تواجه كل حالة مثلة في الخطر الذي تعرضت له السفينة التي صار مساعدتها وركابها وبحارتها وشحنتها والأخطار التي تعرضت لها السفينة المنقذة، كما أن هناك عنصرين آخرين للتقدير، إولهما مدى نجاح أعمال المساعدة أو الإنقاذ إذ غالباً ما يكون النجاح المتحصل راجعاً إلى إستعداد ومهارة من قاموا بالمساعدة، وثانيهما إعداد السفينة المنقذة للقيام بعمليات الإنقاذ والذي يكون سبباً لنجاح العملية. فإذا كانت السفينة المنقذة مخصصة للقيام بعمليات المساعدة قدرت المكافأة على أساس أكبر مما لو كانت هذه السفينة سفينة تجارية وقامت بمساعدة سفينة أخرى صادفتها عرضاً في طريقها لأن المساعدة في الحالة الأولى تتكلف أكثر مما تتحملة السفينة التجارية المنقذة في الحالة الثانية نظراً لأن السفينة الأولى تعمل كل الوقت لأغراض المساعدة وعليها بحارة متخصصون^(١).

ويؤدي بنا ذلك إلى القول بأن المكافأة ليست مجرد تعويض مخصص لإجراء مقاصة بين المصاريف والجهود المبذولة وإنما من حق من قدم المساعدة أن يحصل على ربح وهذا هو الجانب المقابل والمعادل للصفة الإحتمالية للعملية والذي يكون عرضة للضياع إذا لم تؤدي المساعدة إلى نتيجة أو إذا كانت النتيجة المحققة غير كافية.

(١) راجع فيما يتعلق بالقيمة الواجب أخذها في الإعتبار عندما تكون السفينة المنقذة مخصصة لعمليات المساعدة محكمة العدل العليا ١٥/١٢/١٩٢٤ دور ١٠-١٥، ١٣/١١/١٩٢٦ دور ١٥-٢٥، إستئناف الولايات المتحدة ١٤/٢/١٩٢٩ دور ١٩-٢٧٢.

محكمة الإسكندرية الابتدائية في ١١/٢/١٩٦٧ أشار إليه في مبادئ القانون البحري سنة ١٩٧٥ للدكتور على البارودي وكانت قيمة البراطيم التي أنقذت تصل إلى مائة وعشرة آلاف جنيه وطلب المنقذون ستين ألف جنيه ولكن المحكمة قضت بعشرة آلاف فقط أخذة في إعتبارها عند تقدير المكافأة سائر المصروفات والجهود التي بذلت وأدخلت في إعتبارها أن السفينة المنقذة ليست مخصصة للإنقاذ بل هي سفينة تجارية عادية قدمت مساعدتها للبراطيم عرضاً ودون أن تغير طريقها بأن قطرتها إلى نفس الميناء الذي كانت تقصده وهو ما يجعل مكافأة الإنقاذ ربحاً عرضياً وإضافياً يجب أن يؤخذ في حدود ضيقة نسبياً.

٢٠٤- وقد سبق الإشارة إلى أن الفقرة الأخيرة للمادة ٨ من المعاهدة تعطى القاضى الحق فى خفض أو رفض المكافأة إذا ظهر أن المنقذين قد تسببوا بخطئهم فى جعل المساعدة أو الإنقاذ ضرورياً، أو عندما يكون المنقذون قد إرتكبوا سرقات أو إخفاء أشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش.

إلا أن النص لم يتعرض لتخفيض المكافأة أو إلغائها عندما يكون المساعد قد إرتكب خطأ أثناء عمليات المساعدة. ومع ذلك فإن هذا لا يبقى عديم الأثر بالنسبة لمبلغ المكافأة.

وقد حكم فى قضية السفينة Tojo Maru سنة ١٩٧١ بأنه عندما تصاب سفينة بأضرار بسبب إهمال المنقذين، فإن مالك السفينة يكون له الحق فى أن يطالب بكل قيمة الضرر، وحقوقه ليست مقصورة على الحق فى أن يعادل الخسارة مقابل مبلغ مكافأة الإنقاذ^(١). وتتلخص وقائع القضية فى أن أحد الغطاسين فى قاطرة الإنقاذ تسبب بإهماله فى إلحاق أضرار بالسفينة المغاثة تبلغ قيمتها ٣٣١٧٦٧ جنيه إسترليني وكانت مكافأة الإنقاذ ١٢٥٠٠٠ جنيه إسترليني. طالب الملاك بكامل قيمة الضرر، إلا أن المنقذين إرتضوا أن يكتفى الملاك بتسوية مبلغ التعويض مقابل مكافأة الإنقاذ وبالتالي لا يكون لهم الحق فى شىء. حكم مجلس اللوردات بأن للملاك الحق فى مبلغ ٢٠٦٧٦٧ جنيه إسترليني وهو حاصل طرح قيمة المكافأة من مبلغ التعويض (٣٣١٧٦٧ - ١٢٥٠٠٠).

ففى الواقع أن من بين الأسس التى يعتمد عليها القاضى عند تقدير أجر المساعدة هو كفاءة أو جدارة merite من قدموا المساعدة^(٢).

ومن ناحية أخرى إذا تحملت السفينة المنقذة أضراراً ما نتيجة خطئها، فإن نى إيمان القاضى ألا يدخل ذلك فى إعتباره جزئياً أو كلياً عند تقديره لمبلغ الأجر.

(١) إيفامى المرجع السابق ص ٩٣.

(٢) تضمنت الترجمة الرسمية للمادة ٨ من المعاهدة خطأ فى ترجمة كلمة Merite إذ ترجمت «إستحقاق» فى حين أن المقصود بها «كفاءة» أو «جدارة» وهو مايتفق مع المقصود من النص.

وكما سبق القول بأنه طبقاً للفقرة الأخيرة من المادة ٢ من المعاهدة، والفقرة ب من المادة ٣١٣ بحرى جديد فإن المكافأة فى كافة الأحوال يجب ألا تجاوز قيمة الأشياء المنقذة. فالمنقذ الذى تصيبه أثناء عمليات الإنقاذ أضراراً تزيد نفقة إصلاحها على قيمة الأشياء المنقذة لا يمكنه أن يستردها أو أن يضع على عاتق المقات المبلغ الكامل لما أصابه من ضرر.

١ - الضريبة المستحقة على مكافأة الإنقاذ

٢٠٥- لم يستقر الأمر نهائياً حول مسألة ما إذا كان يجب أن يؤخذ فى الاعتبار عند تقدير مكافأة الإنقاذ قيمة الضريبة التى سيقوم المنقذون بدفعها على المكافأة.

عرضت المسألة على القضاء الإنگليزى سنة ١٩٥٧ فى قضية السفينة The Telemachus^(١) فحكم القاضى Willmer بأن الضريبة على مبلغ مكافأة الإنقاذ يتحملها الملتزم بالمكافأة.

وفى قضية السفينة Makedonia سنة ١٩٥٨ قامت إحدى الشركات تحتعرف أعمال الإنقاذ بأنقاذ السفينة أثناء رحلتها من اليابان إلى فانكوفر. أحيل النزاع إلى التحكيم، فذهب المحكم متأثراً بالحكم فى قضية السفينة The Telemachus إلى تقدير مكافأة الإنقاذ بمبلغ ٦٠٠٠٠ جنيه إسترلينى بالإضافة إلى مبلغ ١٥٠٠٠ جنيه إسترلينى كمساهمة فى الضرائب التى سيدفعها المنقذون على المبلغ قيمة المكافأة. عرض الأمر على محكمة The Probate, Divorce and Admiralty Division فقضى بأن مكافأة الإنقاذ تقف عند مبلغ الـ ٦٠٠٠٠ جنيه إسترلينى وإن الضرائب يجب عدم أخذها فى الحساب عند تقدير مبلغ المكافأة.

وقال القاضى Pilcher أنه لا يأخذ بالحكم الصادر فى قضية السفينة The Telemachus من القاضى Willmer وذلك لأن المنقذ الذى يكون قد كوفىء بسخاء طبقاً للأسس المعروفة فى الإنقاذ البحرى، يجب ألا تزداد مكافأته من أجل تعويضه تماماً ضد القانون المالى الذى يطالبه بدفع ضرائب على عنصر

(١) تقرير اللويدز ١٩٥٧-٢ ص ٤٩٠.

الربح فى مكافأة الإنقاذ التى حصل عليها. وإذا كان صحيحاً أن مكافأة الإنقاذ التى قدرت على أسس سخية يجب أن تعفى كلياً أو جزئياً من الضرائب، فإن هذه مسألة تخص المشرع وليس من عمل المحكمة أن تلغى أو تخفف آثار القوانين المالية لهذا البلد أو لأى بلد آخر، خاصة عندما يكون ذلك على حساب ملاك الأموال المنقذة^(١).

٢- أمثلة لكيفية تقدير المحاكم لقيمة المكافأة

٢٠٦- ١- إذا كانت عمليات المساعدة قد إستغرقت أكثر من ٢٠ ساعة وكانت هناك ضرورة لتدخل قاطرتين وصندل نظراً لوجود السفينة الجانحة فى خطر يهدد بهلاكها فإن المبلغ العادل كأجر للمساعد من الممكن أن يقدر بـ ٣٪ من قيمة الأشياء المنقذة^(٢).

٢٠٧- ٢- مكافأة المساعدة تمثل نسبة مئوية للقيم المنقذة، ويتعين أن تقدر بنسبة ١٪ عندما تكون أعمال المساعدة قد إستغرقت ١٥ ساعة و ٤٠ دقيقة منها ١٢ ساعة و ٤٠ دقيقة فى البحر ولم تتحمل القاطرة أى مخاطر^(٣).

٢٠٨- ٣- فى حالة مساعدة قدمت لسفينة صيد بناء على طلب ربانها من سفينة صيد أخرى وكانت السفينة الأولى معرضة لخطر الهلاك. قالت المحكمة (وحيث أن المساعد قد ترك الصيد للقيام بالمساعدة فقام بقطر السفينة المغائنة من الساعة ١١ حتى وصل بها إلى الرصيف الساعة ١٨، ٣٠ دقيقة فإنه يكون له الحق فى أجر قدره ١٥٠ ألف فرنك إذ أن قيمة سفينة الصيد التى قدمت المساعدة تبلغ ٥ ملايين فرنك، وله الحق أيضاً زيادة على ذلك فى مبلغ ٥٣ ألف فرنك نظير ما كان سيصيده من أسماك و ٤٢ ألف فرنك مصاريف

(١) ليفامى المرجع السابق ص ٩٥. راجع الدكتور على جمال الدين عوض القانون البحرى

١٩٧٢ ص ٤٩٥ هامش رقم ٢ ويشير إلى مقال لوكليير فى مجلة القانون البحرى الفرنسى

١٩٥٧ ص ٥٨٣ بعنوان قضاء خطر فى مادة المساعدة والإنقاذ.

(٢) إستئناف تونس ١٩٥٤/٦/٣٠ بحرى فرنسى ١٩٥٥- ٢٢٧.

(٣) بنزرت التجارية ١٩٥٤/٥/٢٦ بحرى فرنسى ١٩٥٥- ٢٣٧.

(٤) محكمة الدرجة الأولى للدار البيضاء ١٩٥٥/٢/١٠ بحرى فرنسى ١٩٥٥- ٥٦٠.

الوقود و ١١ ألف فرنك نظير الثلج اللازم لحفظ الأسماك (٤).

٢٠٩ - ٤ - مبلغ المكافأة المستحقة لمن قاموا بالمساعدة تنفيذاً لعقد no cure no pay يجب أن يحدد بـ ٣٠ مليون فرنك عندما تكون القيمة المنقذة ٨٤٧ و ٤٤١ و ١٢٣ فرنك منها ١٥,٢٢٧,٣٥٤ فرنك مصاريف وأضرار المساعدين لأن السفينة المغاثة كانت جانحة على الصخور في مدخل أحد الموانئ معرضة لخطر الهلاك، كما أن المساعدة التي قدمت لها تمت بسرعة فائقة، وكانت العمليات تتم دون توقف لمدة ٤٨ ساعة تحت المطر والريح والصقيع في بحر غاضب وتيارات قوية وتحت تهديد هبوب عاصفة قاسية أعلنت عنها جهات الأرصاد، كما أن المساعدين إستعملوا لربط السفينة وإخراجها من الرمال ولإنقاذ أحد رفاصاتها خمسة قاطرات إنقاذ و ١٣ زورق حمولتها من ١٠ إلى ٥٥٠ طن وزورق للغوص تحت سطح الماء، ورفاص لأعلى البحار يسير بالديزل، كما إستخدم ١٨٥٦ رجلاً لحسن القيام بالعمليات بالإضافة إلى طاقم مكون من ٢٥٠ رجلاً (١).

٢١٠ - ٥ - تستحق مكافأة قدرها ٨,٨٥٠,٠٠٠ فرنك للمساعدة المقدمة من سفينة البحرية الوطنية لسفينة جانحة على مقربة من الشاطئ معرضة لخطر الهلاك عندما يكون أحد أجزاء المحاولات الأولى لسحبها والتي أجريت بقاطرتين لم تسفر عن شيء، وإن الريان وممثل المجهز والمؤمنين على جسم السفينة والخبير قد قدروا ضرورة أن يطلب من البحرية الوطنية أن ترسل على وجه السرعة عدد أكبر من العائمات للقيام بالعملية وقد أرسلت فعلاً ٤ قاطرات وصندل وماعونة تدخلت لسحب السفينة وإعادة تعويمها، فضلاً عن أن قيمة الأشياء المنقذة وصلت إلى ٣٠ مليون فرنك للسفينة و ٢٩ مليون فرنك للشحنة (٢).

٢١١ - ٦ - يكون من العدل تحديد مكافأة إجمالية قدرها ٤,٧٠٠,٠٠٠ فرنك لست قاطرات تبلغ قيمتها الكلية ٢٤١ مليون فرنك (تشمل أدوات ومهمات مقدمة قيمتها ٤ مليون فرنك) لقيامها بتخليص وسحب سفينة قيمتها

(١) قرار تحكيم ١٩٥٥/٣/٨ بحرى فرنسى ١٩٥٥-٦١٧.

(٢) بنزوت المدنية ١٩٥٥/٢/٢ بحرى فرنسى ١٩٥٥-٧٤١.

٦٠ مليون فرنك إلى الميناء في أحوال جوية سيئة تفاقمت أثناء العمليات بالإضافة إلى أن الأراضي المرتفعة جعلت مناورات الإقتراب صعبة وكانت السفينة معرضة للخطر بحيث أن القاطرات التي قامت بسحبها كانت معرضة للجنوح، كما أن ثلاث قاطرات بقيت غائبة عن قاعدتها ٣٠ ساعة وقاطرتان لمدة ٣٣ ساعة وقاطرة لمدة ٦ ساعات وأن مصاريق هذه القاطرات إرتفعت إلى ١,١٥٠,٠٠٠ فرنك^(١).

٢١٢ - ٧- عندما تكون القيم المنقذة (السفينة والشحنة) تبلغ ٢٤٧,٠٠٠,٠٠٠ فرنك وقيمة الأدوات والمهمات التي إستعملت في العملية تبلغ حوال ٣٠٠ مليون فرنك فإن المكافأة يجب أن تحدد بمبلغ ١١ مليون فرنك إذ أن السفينة الجانحة كانت على أرض رملية لا تمثل خطراً جسيماً وإن كان من المحتمل أن يتعذر إخراجها إلى البحر دون إلقاء كل شحنتها في البحر، كما كان هناك احتمال لكسرها نظراً لأنها كانت جانحة بميل في مكان غير طبيعي، بالإضافة إلى أن أربعة قاطرات قد تدخلت في العملية مجهزة بعمال فنيين مؤهلون خصيصاً لعمليات الإنقاذ، وإذا كانوا قد نجحوا في العملية في ٥٦ ساعة إلا أنه يجب أن يؤخذ في الاعتبار عند تحديد الرقم أن النجاح لم يكن كاملاً، إذ أن ٧٨٠ طن من الفحم قيمتها ٤,٦٨٠,٠٠٠ فرنك أُلقيت في البحر^(٢).

٢١٣ - ٨- بينما كانت السفينة اليونانية «ليديا» في طريقها من ميناء بيريه إلى ميناء الإسكندرية، لاحظ أحد ضباطها أربعة براطيم ضخمة (طول كل منها ٤٢,٥ متراً) عائمة متروكة في البحر دون قيادة أو إشراف. وكانت الظروف الجوية سيئة والأمواج عالية بحيث تحقق ربان «ليديا» من أن هذه البراطيم في حالة خطر جدى خاصة وإنها كانت تتخبط بعضها البعض. فقرر إنقاذها بربط هذه البراطيم الأربعة بسفينته وأوصلها إلى ميناء الإسكندرية. وفيها تبين أن هذه البراطيم كانت قد فقدت من باخرة أخرى هي الباخرة «فرينكوس»

(١) تحكيم ١٩٥٤/٥/١٢ بحرى فرنسى ١٩٥٤-٤٩١.

(٢) تحكيم ١٩٥٣/١١/٩ بحرى فرنسى ١٩٥٤-٦٨٣.

كيتى» أثناء هياج البحر. وقد كانت «فرينكوس كيتى» تقطرها إلى ميناء الإسكندرية لحساب شركة مصر للنقل والملاحة والمؤسسة المصرية العامة للنقل الداخلى ولكنها فقدت بسبب الرياح الشديدة. وكانت قيمة البراطيم الأربعة تصل إلى مائة وعشرة آلاف جنيه. طلبت الباخرة ليديا مكافأة إنقاذ قدرها ستين ألف جنيه. قضت المحكمة بمكافأة قدرها عشرة آلاف جنيه فقط. وقد أخذت المحكمة إعتبارها أن الباخرة «ليديا» ليست مخصصة للإنقاذ بل هى سفينة تجارية عادية، قدمت مساعدتها للبراطيم أثناء مقابلتها عرضاً ودون أن تغير طريقها، بأن قطرتها إلى نفس الميناء الذى كانت متجهة إليه، وهو ما يجعل من مكافأة الإنقاذ ربحاً عرضياً وإضافياً يجب أن يؤخذ فى حدود ضيقة نسبياً^(١).

٢١٤ - ٩ - وفى قضية السفينة The Glengyle سنة ١٨٩٨ تصادمت هذه السفينة مع سفينة أخرى عند مرورها فى مضيق جبل طارق. قامت قاطرتان بنيتا خصيصاً للقيام بخدمات الإنقاذ فى الحال من جبل طارق وإنقاذها من خسارة كلية محتمة قيمة السفينة المغائة كانت ٧٦٥٩٦ إسترليني وقيمة القاطرتين ٢٠٠٠٠ إسترليني و ٢٢٠٠٠ إسترليني. حكم مجلس اللوردات أن مكافأة الإنقاذ يجب أن تقدر بمبلغ ١٩٠٠٠ إسترليني وجاء بالحكم أن القضية تعتبر إلى حد ما قضية مميزة لأنه لم يكن هناك أدنى شك فى أن السفينة كانت ستستقر حتماً فى قاع البحر لولا المساعدة التى قدمت من القاطرتين، وقد تم إنقاذ السفينة من خطر محقق كما أن هناك خطر كبير بالنسبة للقاطرتين وللأشخاص الذين يبحرون عليهما. فضلاً عن ذلك فإن السفينة كانت ستهلك حتماً لولا أن القاطرتين كانا فى الإنتظار على أهبة الإستعداد فى أية لحظة للإستجابة لأى نداء إستغاثة يصدر من سفينة فى خطر. وهاتين القاطرتين كانت قيمتهما كبيرة ومزودين بأجهزة خاصة جاهزة للإستعمال فى أغراض الإنقاذ وعليهما طاقم كبير من ٢٣ شخصاً، ومزودة بظلمبات قوتها غير عادية وأجهزة أخرى كلها جاهزة مهما كان طول الوقت بين كل نداء وآخر وبسبب وجود

(١) حكم محكمة إسكندرية الابتدائية بتاريخ ١٩٦٧/٢/١١ مشار إليه فى مبادئ القانون البحرى للدكتور على البارودى سنة ١٩٧٥ ص ٢٨٣ وص ٢٩٣ هامش رقم ١.

هاتين القاطرتين مجهزة خصيصاً لخدمة الإنقاذ وجاهزة لها في الحال، فإن السفينة كانت ستفقد ولولا إستعداد هاتين القاطرتين ما تم إنقاذها. ويجب أن يضاف إلى كل ذلك أن الطاقم الذى يعمل على القاطرتين ليس طقماً عادياً لقاطرة تقوم بمجرد عمليات القطر وإنما هو طقم مكون من أفراد مدربين بصفة خاصة وبمهارة على أعمال الإنقاذ وقادرين على القيام بأعمال الغطس وعمليات أخرى. وكل هذه العناصر يجب أن تؤخذ فى الحسبان ، وعليه فإن المكافأة يجب أن تكون ١٩٠٠٠ إسترليني^(١).

٣- مكافأة إنقاذ الأشخاص

٢١٥- نصت المادة ٩ فقرة أولى من المعاهدة على أنه (لا يستحق أى أجر على الأشخاص الذين صار إنقاذهم مع عدم الإخلال بأحكام القوانين الوطنية فى هذا الشأن).

وهذه القاعدة تقليدية فى القانون البحرى وتبرر دائماً بأن الحياة الإنسانية لا يمكن تقديرها بمال، إلا أن هذه الحجة ليست كافية وخاصة فى الوقت الحاضر ومن الأفضل تبرير هذا التقليد بالصفة الأخلاقية للإلتزام بالإنقاذ مع ملاحظة أن من يقوم بذلك فى وقت ما قد ينتفع به فى وقت لاحق، فالوفاء بهذا الواجب الأخلاقى يجب ألا يتم مقابل أجر أو تعويض ولا يغير من وجهة النظر هذه أن هناك عقوبة جنائية للإخلال بهذا الإلتزام.

ومع ذلك ففى حالة وقوع حادث فى البحر فإن إنقاذ الأموال غالباً ما يقترب فى ذات الوقت، بإنقاذ أرواح بشرية. وقد يشترك كثير من المنقذين أو يساعد فى عملية إنقاذ الأرواح.

وحتى لا يكون هناك إخلال بالمساواة بين من يقومون بإنقاذ الأموال ومن يقومون بإنقاذ الأرواح فقد أضافت الفقرة الثانية للمادة ٩ من المعاهدة أن (منقذوا الأرواح البشرية الذين يتدخلون بمناسبة الحادث الذى أدى إلى المساعدة

(١) إيفامى المرجع السابق ص ٩٤.

أو الإنقاذ يستحقون حصة عادلة في الأجر الذى يعطى لمنقذى السفينة وشحنتها وملحقاتها^(١).

٢١٦- أما القانون البحرى الجديد فقد قرر إستحقاق مكافأة على إنقاذ الأشخاص وذلك فى الفقرة الأولى من المادة ٣١١ التى تنص على أن «تستحق عن إنقاذ الأشخاص مكافأة يحددها القاضى عند الخلاف ويجوز له أن يعفى الشخص الذى أنقذ من أداء المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك»^(٢).

وهذه الفقرة لا مقابل لها فى القانون الفرنسى وغالبية التشريعات العربية والأجنبية.

وقد سبق القانون المصرى فى تقرير إستحقاق مكافأة على إنقاذ الأشخاص

(١) تقابل المادة ١٧ من القانون الفرنسى الجديد، ٢٥٦ لىبي، ٢٥٢ تونس، ٢٣٩ كوتى، ٢٥٣ سورى، ٢٥٦ أردنى، ٣٣٣ إماراتى. الفقرة ٢ من المادة ٣١١ بحرى جديد.

(٢) ولمعرفة وجهة نظر المشرع فى إيراد هذا الحكم ننقل ما جاء بالملذكرة الإيضاحية «هناك إتجاه فى الإتفاقيات الدولية وبعض التشريعات الوطنية إلى عدم تقرير مكافأة عن إنقاذ الأشخاص بحجة أن إنقاذ الروح البشرية واجب إنسانى ينبغى أن يؤديه كل فرد دون أن ينتظر ثواباً عليه إلا من عند الله ومع التسليم بوجود هذا الواجب الإنسانى الأخلاقى، قدر المشروع أن من غير المنطقي أن تستحق المكافأة عند إنقاذ الأموال ولا تستحق عند إنقاذ الأشخاص إذ يخشى أن يفضل بحارة السفينة المنقذة - أو على الأقل ذوو النفوس المريضة منهم - إنقاذ البضائع على إنقاذ الأشخاص لعلهم أنهم سوف لا يكافأون على هذا الإنقاذ. ثم أنه من الإنصاف أن يحصل المنقذ على مكافأة نظير جهده ومخاطرته إذا كانت الحالة المالية للشخص الذى أنقذه تسمح بدفع المكافأة. ولهذا رأى المشروع أن يعالج المسألة من زاويتها العملية فنص فى الفقرة الأولى من المادة ٣١١ على مبدأ إستحقاق المكافأة عن إنقاذ الأشخاص، وترك تقديرها للإتفاق ولللقاضى عند الخلاف. وواجه النص الفرض الذى يكون فيه الشخص الذى أنقذ فقيراً لا يستطيع دفع أى مكافأة فرخص القاضى فى إعفائه منها. وهكذا وفق النص بين الوجهين المادى والأخلاقى من المسألة. وقد يقال ألا يخشى أن يفضل المنقذ الغنى على الفقير؟ والجواب أن تفضيل شخص على شخص أهون من تفضيل مال على روح بشرية. ثم أن الغالب أن يجرى الإنقاذ فى ظروف لا تسمح بالسؤال عن الحالة المالية للشخص الذى ينقذ، فالكل غرقى يصارعون الموت، ولا يختار المنقذ من ينقذه منهم، وإنما هو يمد يده إلى أقرب الغرقى إليه فينتشله».

القانون البحرى العماني لسنة ١٩٨١ إذ نص فى الجزء الأول من المادة ٣٠٧ على أن «تستحق عن إنقاذ حياة الأشخاص مكافأة يحددها القاضى ويجوز له أن يعفى الشخص الذى أنقذ من أداء تلك المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك..».

٤- طرود البريد

٢١٧- نصت المادة ٣٠٩ بحرئى جديد على أن «لا تستحق أى مكافأة أو مصاريف عن إنقاذ رسائل البريد أبأً كان نوعها».

وهذه المادة ترجمة حرفية للمادة ٢٠ من القانون الفرنسى الخاص بحدواث البحر لسنة ١٩٦٧، ولا مقابل لها فى التشريعات العربية. وقد جاء بالمذكرة الإيضاحية أن حكم هذه المادة هو تطبيق للإتفاقيات الدولية.

٥- مكافأة الإنقاذ لا تخضع لتحديد المسئولية

٢١٨- كان القانون البحرى الملغى يأخذ بنظام الترك العينى (ترك السفينة والأجرة) فى المادة ٣٠ فقرة ٢ منه، إلا أن القانون البحرى الجديد هجر هذا النظام وأتى بتنظيم جديد لتحديد المسئولية فى المواد من ٨١ إلى ٩١ إستوحاه إلى حد كبير من معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الدعاوى البحرية^(١).

(١) وافقت مصر على هذه الإتفاقية بالقرار الجمهورى رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦ ووافق عليها مجلس الشعب بجلسة ١٩٨٧/١١/١٥ ونشرت فى الجريدة الرسمية بالعدد ٢٤ بتاريخ ١٩٨٨/٦/١٦ وبهذا أصبحت قانوناً من القوانين المعمول بها فى النطاق المحدد لها وذلك إعتباراً من ١٩٨٨/٧/١. وطبقاً للمادة ٤/١٧ من هذه المعاهدة فإن الإنضمام إليها يحل محل ويلغى الإتفاقية الخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن لسنة ١٩٥٧ (بروكسل) وإتفاقية تحديد ملاك السفن لسنة ١٩٢٤.

لم تنضم مصر لمعاهدة تحديد مسئولية ملاك السفن المبرمة ببروكسل فى ١٩٢٤/٨/٢٥، وانضمت فى سنة ١٩٦٤ لمعاهدة ١٩٥٧/١٠/١٠ الخاصة بتحديد مسئولة ملاك السفن وعمل بها إعتباراً من ١٩٦٨/٥/٣١. وقد إنسحبت مصر من هذه الإتفاقية الأخيرة إعتباراً من ١٩٨٥/٥/٨ بموجب رسالة من السفارة المصرية فى بروكسل إلى الحكومة البلجيكية بإعتبارها الوديع وذلك حسبما جاء بالنشرة الصادرة عن اللجنة البحرية الدولية ببروكسل فى =

وقد أخرجت المادة ٨٢ بحرى جديد من نطاق تحديد المسؤولية بعض الديون تظل عنها المسؤولية مطلقة ومن بين هذه الديون تلك الناشئة عن إنقاذ السفينة والمساهمة فى الخسارات المشتركة (الفقرة ب من المادة) (١).

وهذه الديون مستثناة من التحديد بموجب المادة ٣ من معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ التى إستبعدت من نطاق تطبيقها دعاوى الإنقاذ والإسهام فى الخسارات المشتركة.

المبحث الثالث

دعوى المكافأة

أولاً: أطراف الدعوى

١- المدعى

٢١٩- دعوى المطالبة بمكافأة المساعدة مباشر بصفة عامة بناء على طلب الريان. وتبدأ المحكمة بتحديد مبلغ المكافأة بصفة إجمالية ثم تقوم بعد ذلك بتقسيمها بين من ساهموا فى المساعدة. فإذا كانت عدة سفن قد إشتراك فى عمليات المساعدة فإن المحكمة تحدد الجزء الذى تستحقه كل سفينة. فإذا تعذر تحديد دور كل سفينة قسمت المكافأة بينهم بنسب متساوية.

٢٢٠- ولا تعود المكافأة المستحقة للسفينة إلى مجهزها فقط، وإنما توزع بين المالك والريان وأفراد الطاقم.

= ١٩٨٤. وقد حلت محلها معاهدة ١٩٧٦ الموقعة بلندن. وكانت المادة ٤/١ م من معاهدة ١٩٥٧ لا تجيز للمالك تحديد مسؤوليته عن ديون المساعدة وعليه فإن ديون المساعدة فى ظل معاهدة ١٩٥٧ كانت ديوناً يمكن تقاضيتها دائماً.

(١) تقابل المادة ١/٦٠ من القانون الفرنسى رقم ٦٧/٥ بتاريخ ٦٧/١/٣ الخاص بالمركز القانونى للسفن البحرية، المادة ٢/٨١ عمانى، ١٤٠/ب إماراتى، ٢/٩٣ كويتى، ٩٦ ثالثاً ب أردى. وما زالت بعض التشريعات تخضع دعاوى الإنقاذ لتحديد المسؤولية المادة ٩٧ لىبى، ٦/٩٤ سورى، ١٣٢ و ١٣٣ تونسى.

وقد نصت المادة ٢/٦ من معاهدة بروكسل على أن (التوزيع بين المالك والربان، والأشخاص الآخرين الذين في خدمة كل من السفن التي قامت بعملية الإنقاذ يسوى طبقاً للقانون الوطنى للسفينة).

وقد خلت غالبية التشريعات من تحديد النسب التي توزع بها المكافأة بين مالك وربان وأفراد طاقم كل من السفن المساعدة، وإنما تركت ذلك للمحكمة.

وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى للمادة ٣١٠ بحرى جديد بقولها «يتفق الطرفان على مقدار المكافأة فإذا لم يتفقا حددت المحكمة مقدارها وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي إشتراك في عمليات الإنقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها»^(١).

وإذا كانت السفينة التي قامت بالإنقاذ سفينة أجنبية فيتم التوزيع بين مالكيها وربانها والأشخاص الذين في خدمتها طبقاً لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها (الفقرة ٢ للمادة ٣١٠ بحرى جديد)^(٢).

ولإجراء هذا التقسيم فإن على المحكمة أن تأخذ في إعتبارها ذات العناصر التي إستعملت في تحديد مقدار المكافأة. فعلى المحكمة أن تفحص ظروف الدعوى فإذا تبين لها أن الخدمة المقدمة ترجع أساساً إلى بطولة الطاقم، في حين أن أموال الجهاز لم تعرض لخطر كبير فإن حصة الطاقم يجب أن تكون أكبر من حصة الجهاز.

وعلى العكس، فإذا كانت القوة القاطرة للسفينة التي قدمت المساعدة هي الغالبة فإن الجهاز يجب أن يحظى بالجزء الأكبر من المكافأة.

٢٢١- والواقع أن نص المادة ٢/٦ من المعاهدة بعد أن ذكرت المالك والربان لم تنصف البحارة أو أفراد الطاقم وإنما قالت (والأشخاص الآخرين الذين في

(١) المادة ١/١٤-٢ من القانون الفرنسى، ١/٣٠٦-٢ عمانى، ١/٢٣٨-٢ كويتى، ١/٢٤٩ تونسى، ١/٢٥٣ لىبى، ١/٣٣١-٢ إماراتى، ١/٢٥٠-٢ سورى، ١/٢٥٣ أردنى.

(٢) المادة ٣/١٤ من القانون الفرنسى، ٣/٣٠٦ عمانى، ٣/٢٣٨ كويتى، ٢/٢٥٣ لىبى، ٣٣٢ إماراتى، ٣/٢٥٠ سورى، ٢/٢٥٣ أردنى.

خدمة كل من السفن التي قامت بعملية الإنقاذ). وطبقاً لهذا النص لا يشترط أن يكون الشخص ضمن أفراد الطاقم حتى يستفيد من تقسيم المكافأة، وإنما يكفي أن يكون في خدمة السفينة المنقذة مثل المرشد الذي يكون موجوداً على ظهر السفينة المساعدة.

وقد راعت ذلك المادة ٣١٠ فقرة ١ بحرى جديد بنصها صراحة على التوزيع بين مالك السفينة وربانها وبحارتها.

٢٢٢- لم تشر المعاهدة وكذا كافة التشريعات إلى الشحنة التي تكون على ظهر السفينة المساعدة وما إذا كان يكون لها الحق في جزء من المكافأة. والواقع أنه يجب الإعراف للشحنة بالحق في جزء من المكافأة، فعمليات المساعدة قد تسبب تأخير الرحلة أو الإبتعاد عن الطريق فضلاً عن التعرض لمخاطر معينة، فالربان عندما يتصرف على هذا النحو فإنه يكون قد ساهم في جعل المساعدة ممكنة. ولما كانت المكافأة تتناسب مع فعالية الخدمات التي تؤدي فإن حصة الشحنة قد تكون صغيرة للغاية إذ أن مساهمتها سلبية تماماً.

إلا أنه يجب ألا ننسى أن من بين عناصر التقدير الأخطار التي يتعرض لها المنقذ.

والواقع أن الشحنة قد تتحمل خطراً جدياً ، فقد تلتف دون أن يكون في استطاعة مالكها الرجوع على الناقل ومن ثم فإن إعطاء الشحنة جزء من المكافأة هو السبيل الوحيد في هذه الحالة.

٢- المدعى عليه

٢٢٣- تلتزم السفينة التي قدمت لها المساعدة بدفع المكافأة، فربان السفينة المنقذة يمكنه إذن أن يطالب السفينة المغائة بكل المكافأة حتى ولو كان على ظهر هذه السفينة الأخيرة شحنة أخذت قيمتها في الاعتبار عند تحديد مبلغ المكافأة^(١).

(١) بروكسل ١٩٢٢/١/٧ المجلة الدولية ٣٤-٣٢٠. نقض إيطالي ١٩٢٥/٣/٩ دور ٣٣-٤٣٨،

ريبر جزء ٣ بند ٢١٨٦ مكرر، دالنجون جزء ٤ بند ١٤١٦.

فالربان الذى يلجأ إلى المساعدة يتصرف فى الواقع فى مصلحة السفينة والشحنة.

ومن ناحية أخرى فإن الربان لا تقتصر سلطته فى إبرام إتفاق مساعدة لإنقاذ السفينة وشحناتها وإنما له أيضاً أن يمثل أمام القضاء فى حالة غياب الشاحنين ويجادل فى المكافأة التى يطالب بها المساعد عندما تكون المكافأة قد حسبت أخذاً فى الاعتبار قيمة الشحنة المنقذة.

وعليه، فإن الإتفاق الذى يبرمه الربان والحكم الذى يصدر ضده - فيما عدا حالة الغش - يكون له حجية فى مواجهة الشاحنين بما أن للربان سلطة التصرف باسمهم^(١).

٢٢٤- ولربان السفينة المغائة الذى دفع المكافأة أن يرجع على الشحنة لإسترداد الجزء من المكافأة الذى دفعه عنها كما أن لمقدم المساعدة دعوى مباشرة ضد ملاك الشحنة التى أنقذت إذ أن مكافأة المساعدة يجب أن يتحملها كل من إستفاد من الخدمة المقدمة^(٢).

٢٢٥- والواقع أن المساعدة لا تكون دائماً خسارة مشتركة، فالشروط المتطلبة قانوناً حتى تكون هناك خسارة مشتركة ليست هى ذات الشروط اللازمة حتى تكون هناك مكافأة مساعدة.

ومما لاشك فيه، أن كل خسارة مشتركة - من وجهة نظر الإمتياز - تعتبر كالمساعدة إلا أن العكس غير صحيح بالضرورة. فكل مساعدة أو إنقاذ لا يكون بالضرورة خسارة مشتركة.

فيكون هناك إنقاذ مثلاً عندما تقوم سفينة بإعادة سفينة هجرها طاقمها. وفى هذه الحالة لا توجد خسارة مشتركة بما أنه لا توجد أية تضحية إختيارية قام بها الربان، وإنما على العكس فإن إرادة الربان بقيت بعيدة عن الإنقاذ. حقيقة أن مصاريف غير عادية أنفقت من أجل السلامة العامة إلا أنه ليست

(١) ريبير جزء ٣ بند ٢١٨٩ مكرر.

(٢) سمستر وونكلمولن جزء ٣ بند ١٢٢٧.

كل مصاريف إستثنائية تنفق من أجل السلامة العامة تعتبر خسارة مشتركة وإنما يجب زيادة على ذلك أن تكون قد تمت إختياراً.

فالمساعدة تكون في الغالب خسارة مشتركة إلا أنه لا يلزم أن تكون كذلك دائماً. فعندما لا تنطبق قواعد الخسارات المشتركة فإنه يجب تطبيق قواعد العدالة.

ومن أجل ذلك يجب تحديد من إستفاد من المساعدة. فقد تكون الشحنة فقط هي التي إستفادت ، كما لو تم إنقاذ بضائع مفقودة في البحر. وقد تكون المكافأة مستحقة على السفينة والشحنة وأجرة النقل. والواقع أنه من الصعب وضع قاعدة عامة وإنما يرجع في كل حالة إلى ظروف الدعوى.

٢٢٦- وإذا كان من قدمت له المساعدة هو - في الأصل - الذي يلتزم بدفع المكافأة. أفلا يمكن مطالبة من كان خطؤه السبب في جعل المساعدة ضرورية؟

حكمت محكمة أنفريس في حكم لها صدر في ١٨٩٣/٢/١٦ أجابت فيه بالنفي إذ قالت أن أجر المساعدة يجب أن يطلب من السفينة المغاثة وليس من السفينة الصادمة (١).

ولا يوافق الأستاذان سمستر وونكلمولن على هذا الرأي ومن رأيهم أن أجر المساعدة يمكن أن يطالب به كل من إستفاد من المساعدة.

فإذا كان الصادم مسئولاً عن التصادم فإنه يكون قد إستفاد من المساعدة بما أنه بدون هذه المساعدة سيكون معرضاً لدفع تعويض كبير. وفضلاً عن ذلك فإن مقدم المساعدة يمكنه أن يلجأ إلى دعوى مدينه أى أن يطالب المصدوم نيابة عن المغاث (٢).

٢٢٧- والأصل أن المدينين بمكافأة المساعدة لا يلتزمون بالتضامن فيما

(١) مشار إليه في سمستر وونكلمولن المرجع السابع ص ٤٢٢.

(٢) المرجع السابق بند ١٢٢٩.

بينهم. فالتضامن لا ينشأ إلا من نص القانون أو من الإتفاق. ولما كان القانون لم ينص على التضامن فإن كل مدين يكون ملتزماً فقط بالجزء الخاص به. إلا أنه لا يوجد ما يمنع من النص على التضامن فى الإتفاق.

ثانياً: إمتياز مكافأة المساعدة

٢٢٨- نصت المادة ٤/٢٩ بحرى جديد على إمتياز المكافأة المستحقة عن الإنقاذ أى أنها من الديون الممتازة فى المرتبة الرابعة^(١).

ثالثاً: التقادم

٢٢٩- نصت المادة ١٠ من المعاهدة على أن (يسقط حق المطالبة بالأجر بعد مضى سنتين من اليوم الذى إنتهت فيه أعمال المساعدة أو الإنقاذ. وأسباب إنقطاع وإيقاف مدة سقوط الحق يحددها قانون المحكمة التى ترفع أمامها الدعوى.

وتحفظ الجهات العليا المتعاقدة لنفسها الحق فى أن تضع فى تشريعاتها كسبب لإبتداء المدة المحددة سابقاً كون السفينة التى صار مساعدتها أو إنقاذها لم يمكن حجزها فى المياه الإقليمية للدولة التى يقيم فيها الطالب أو يوجد فيها محله الرئيسى). وهذه المدة مدة تقادم يمكن أن تنقطع بإقرار المقات بالتزامه بدفع المكافأة.

وقد نصت المادة ٣١٥ بحرى جديد على أن:

١- تنقضى دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن الإنقاذ بمضى سنتين من تاريخ إنتهاء أعمال الإنقاذ.

٢- ومع مراعاة أحكام القانون المدنى يقف سريان المدة المنصوص عليها فى الفقرة

(١) تقابل المادة ٤/٣١ من القانون الفرنسى رقم ٦٧/٥ الصادر فى ٦٧/١/٣، ٦٧/١/٣، ٦٧/١/٣ لىبى، ٣/١٥٦ عمانى، ١٨٤/ج إماراتى، ٧١/رابعاً تونسى، ٣/٤٨ سورى، ٥٠/ج أردنى. وطبقاً للمادة ٤ من المعاهدة الدولية بشأن الإمتيازات والرهون البحرية لسنة ١٩٦٧ فإن لمكافأة الإنقاذ المرتبة الخامسة.

السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية وكان المدعى من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها^(١).

ولا يسرى حكم الفقرة ٢ من المادة ٣١٥ على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية المملوكة للدولة أو لشخص عام وتلك التي تخصصها الدولة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية وذلك إعمالاً لنص المادة ٣٠٣ بحرى جديد.

رابعاً: المحكمة المختصة والتحكيم

٢٣٠- نصت المادة ٣١٦ بحرى جديد على أن «يقع باطلاً كل إتفاق يقضى بإختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن الإنقاذ أو بإجراء التحكيم في هذه الدعاوى خارج جمهورية مصر العربية وذلك إذا وقع الإنقاذ في المياه المصرية وكانت السفينة التي قامت بالإنقاذ أو السفينة التي أنقذت تتمتع بالجنسية المصرية».

ولم يرد بالمذكرة الإيضاحية بخصوص هذه المادة أكثر من ترديد للنص ذاته.

وهذه المادة لا مقابل لها إلا في القانون التجارى البحرى الجديد لدولة الإمارات العربية المتحدة لسنة ١٩٨١ إذ تنص المادة ٣٣٩ منه على أنه «يقع باطلاً كل إتفاق يقضى بإختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن المساعدة والإنقاذ أو بإجراء التحكيم في هذه الدعاوى خارج الدولة، وذلك إذا وقعت المساعدة والإنقاذ في المياه الخاضعة لقضاء الدولة وكانت كل من السفينة التي قامت بالمساعدة والإنقاذ والسفينة التي أنقذت تتمتع بجنسية الدولة».

وظاهر أن نص المادة ٣١٦ تشترط لإبطال الإتفاق أن يتم الإنقاذ في المياه المصرية ويكفى بعد ذلك أن تكون إحدى السفينتين التي قامت بالإنقاذ أو التي أنقذت ترفع علم مصر. في حين أن المادة ٣٣٩ بحرى إمارات إستلزمت بالإضافة إلى وقوع الإنقاذ في مياه الدولة أن تكون السفينتان التي قدمت المساعدة والتي أنقذت تتمتعان بجنسية دولة الإمارات.

(١) تقابل بفقرتها المادة ١٨ من القانون الفرنسى الخاص بحوادث البحر، ٣١١ عمانى،

٢٠٥٧/١-٢ أردنى. وتقابل الفقرة الأولى منها المادة ٢٤٣ كوينى، ٣٣٧ إماراتى،

٢٥٤ سوريا، ٢٥٧ لىبى. ومدة التقادم فى القانونين السورى واللىبى سنة واحدة.

ملاحق الكتاب

الملحق رقم ١

الإتفاقيات الدولية

- أ- إتفاقية التصادم لسنة ١٩١٠ .
- ب- إتفاقية الإختصاص المدنى فى مسائل التصادم لسنة ١٩٥٢ .
- ج- إتفاقية الإختصاص الجنائى فى مسائل التصادم لسنة ١٩٥٢ .
- د- إتفاقية المساعدة والإنقاذ لسنة ١٩١٠ .

(أ)

المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد
المتعلقة بالمصادمات البحرية الموقعة ببروكسل
فى ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠

مادة ١: فى حالة حصول تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية وسفن ملاحية داخلية تسوى التعويضات المستحقة عن الخسائر اللاحقة بالسفن والأشياء والأشخاص الذين يكونون على ظهرها طبقاً للنصوص الآتية بقطع النظر عن المياه التى حصل بها التصادم.

مادة ٢: إذا حصل التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو كان هناك شك فى أسباب التصادم فتكون الخسائر على عاتق من إصابته.
ويطبق هذا الحكم أيضاً فى حالة ما إذا كانت السفن أو إحداها راسية وقت الحادث.

مادة ٣: إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن فتلزم السفينة التى أرتكبت ذلك الخطأ بتعويض الخسائر.

مادة ٤: إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسئولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التى إرتكبتها على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسئولية بالتساوى.

والخسائر التى تصيب السفن أو شحنتها أو أمتعة أو ممتلكات طاقمها أو ركابها أو غيرهم من الأشخاص الذين يكونون على ظهرها تتحملها السفن المخطئة بنفس تلك النسبة بدون تضامن بالنسبة للغير.

وتلزم السفن المخطئة بالتضامن بالنسبة للغير عن الخسائر الناشئة عن الموت أو الجروح على أن يكون لمن دفع حصة أكبر من التى كان عليه أن يتحملها فى النهاية طبقاً للفقرة الأولى من هذه المادة حق المطالبة بالفرق.

ويترك للتشريعات الأهلية أن تقرر فيما يختص بحق المطالبة بالفرق مدى وأثر الإشتراطات التعاقدية أو القانونية التي تحدد مسؤولية ملاك السفن أزاء الأشخاص الذين يوجدون على ظهر السفينة.

مادة ٥: تبقى المسؤولية المقررة في المواد السابقة في حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً.

مادة ٦: لا يشترط لدعوى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناتجة عن المصادمات البحرية عمل بروتستو أو عمل أى إجراء خاص آخر.

وليست هناك قرائن قانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية.

مادة ٧: تسقط دعوى المطالبة بالتعويضات بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث . والمدة المحددة لرفع دعوى المطالبة بالفرق المقرر في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة هي سنة واحدة ولا تسرى هذه المدة إلا من يوم الدفع.

وأسباب إيقاف وإنقطاع هذه المدة المحددة لسقوط الدعوى يقررها قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى.

وتحفظ الجهات العليا المتعاقدة لنفسها الحق في أن تدخل في تشريعاتها كسبب لإنقطاع المدد المحددة آنفاً كون السفينة المدعى عليها لم يمكن حجزها في المياه الإقليمية التي يوجد فيها محل إقامة الطالب أو مركزه الرئيسى.

مادة ٨: بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها.

وعليه كذلك بقدر الإمكان أن يخطر السفينة الأخرى بإسم سفينته ومينائها الأصلى والجهات التي قدمت منها والتي ستتوجه إليها.

ومالك السفينة ليس مسئولاً عن مجرد مخالفة الأحكام السابقة.

مادة ٩: تتعهد الجهات العليا المتعاقدة التي لا يعاقب تشريعها من يخالف أحكام المادة السابقة أن تدخل أو تضع فى تشريعها النصوص اللازمة للعقاب على تلك المخالفات. وتبادل الجهات العليا المتعاقدة عندما يمكنها ذلك القوانين واللوائح التي تكون قد صدرت أو سوف تصدر فى بلادها لتنفيذ حكم الفقرة السابقة.

مادة ١٠: ومع الإحتفاظ بحق إبرام إتفاقات أخرى لا تؤثر الأحكام الحالية على القواعد المقررة لتحديد مسئولية ملاك السفن كما هى مفروضة فى كل بلاد ولا على الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل أو أية عقود أخرى.

مادة ١١: لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة.

مادة ١٢: تطبق أحكام المعاهدة الحالية على جميع أصحاب الشأن عندما تكون جميع السفن المختصة تابعة لبلاد الجهات العليا المتعاقدة وفى الحالات الأخرى المنصوص عليها فى القوانين الأهلية إلا أنه قد إتفق:

١- على أنه إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدولة غير متعاقدة يمكن تعليق تطبيق هذه الأحكام بالنسبة لكل دولة على شرط التبادل.

٢- على أنه عندما يكون جميع أصحاب الشأن تابعين لنفس الدولة التي ترفع الدعوى أمام محكمتها. فإن القانون الأهلى هو الذى يطبق وليست المعاهدة.

مادة ١٣: تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة أخرى أو للأشياء أو الأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال أو عدم إتباع اللوائح ولو لم يكون هناك تصادم.

مادة ١٤: تجوز لكل دولة متعاقدة أن تطلب عقد مؤتمر جديد بعد مضي ثلاث سنوات على دخول المعاهدة الحالية فى دور التنفيذ للبحث فيما قد يمكن إدخاله من التحسينات عليها وعلى الأخص لتوسيع دائرة تطبيقها إذا أمكن.

وعلى الدولة التى تريد إستعمال هذا الحق أن تعلن رغبتها هذه إلى الدول الأخرى بواسطة الحكومة البلجيكية التى تتولى دعوة المؤتمر فى خلال ستة شهور.

مادة ١٥ : يجوز للدول التى لم توقع على المعاهدة الحالية أن تنضم إليها إذا طلبت ذلك وتبلغ الرغبة فى الإنضمام إلى الحكومة البلجيكية بالطريقة الدبلوماسية وتبلغ الحكومة البلجيكية ذلك إلى كل من الحكومات المتعاقدة الأخرى وينتج هذا الإنضمام أثره بعد شهر واحد من التبليغ الذى ترسله الحكومة البلجيكية.

مادة ١٦ : يصير التصديق على المعاهدة الحالية.

وبعد مضى مدة سنة واحدة على الأكثر إبتداء من يوم التوقيع على المعاهدة تتصل الحكومة البلجيكية بحكومات الجهات العليا المتعاقدة التى تكون أظهرت إستعدادها للتصديق عليها بقصد تقرير ما إذا كان من المناسب تنفيذها.

وتودع التصديقات فى الحال كلما إقتضى الأمر ذلك ببروكسل وتنتج المعاهدة أثرها بعد شهر واحد من هذا الإيداع.

ويبقى البروتوكول مفتوحاً لمدة سنة أخرى بالنسبة للدول التى مثلت فى مؤتمر بروكسل وبعد إنقضاء هذه المهلة لا يكون لها إلا الإنضمام إليها وذلك طبقاً لأحكام المادة ١٥ .

مادة ١٧ : فى حالة ما إذا رغبت إحدى الجهات العليا المتعاقدة نقض المعاهدة الحالية لا يكون لهذا النقض أثر إلا بعد سنة تنقضى من اليوم الذى يبلغ فيه إلى الحكومة البلجيكية وتبقى المعاهدة نافذة بالنسبة للجهات العليا الأخرى.

مادة إضافية

وخلافاً لما جاء بالمادة ١٦ سالفه الذكر وقد أُنفق على أن حكم المادة التي
تحدد المسؤولية في حالة ما يكون التصادم حدث بسبب خطأ مرشد إجباري لا
يعتبر نافذاً من تلقاء نفسه إلا عندما تتفق الجهات العليا المتعاقدة على تحديد
مسئولية ملاك السفن.

وإقراراً بذلك وقع مفضوا الجهات العليا المتعاقدة على المعاهدة الحالية
ووضعوا اختتامهم.

حررت ببروكسل من نسخة واحدة في ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠.

الدول التي صدقت والتي انضمت إلى معاهدة التصادم ١٩١٠

إسم الدولة	التاريخ	إسم الدولة	التاريخ
التصديقات		الإنضمات	
النمسا	١٩١٣/٢/١	جزيرة نورفولك	١٩١٣/٢/١
بلجيكا	١٩١٣/٢/١	غينيا الجديدة	١٩١٣/٢/١
البرازيل	١٩١٣/١٢/٣١	باربادوس	١٩١٣/٢/١
الدانمارك	١٩١٣/٦/١٨	كندا	١٩١٤/٩/٢٥
فرنسا	١٩١٣/٢/١	قبرص	١٩١٣/٢/١
ألمانيا الديمقراطية	١٩٥٤/١٢/٢٧	دانزج	١٩٢٢/٦/٢
ألمانيا الاتحادية	١٩٥٣/١١/١	مصر	١٩٤٣/١١/٢٩
بريطانيا العظمى	١٩١٣/٢/١	إستونيا	١٩٢٩/٥/١٥
اليونان	١٩١٣/٩/٢٩	فيجي	١٩٧٠/١٠/١٠
هنغاريا	١٩١٣/٢/١	فنلندا	١٩٢٣/٧/١٧
إيرلندا	١٩١٣/٢/١	جامبيا	١٩١٣/٢/١
إيطاليا	١٩١٣/٦/٢	غانا	١٩١٣/٢/١
اليابان	١٩١٤/١/١٢	جوا	١٩١٤/٧/٢٠
ملجاش	١٩١٣/٢/١	بريطانيا العظمى	١٩١٣/٢/١
المكسيك	(بانضمام فرنسا)	المستعمرات البريطانية -	
نيكاراجوا	١٩١٣/٢/١	باهامس - جبل طارق -	
هولندا	١٩١٣/٧/١٨	هونغ كونج - دومينيكا -	
النرويج	١٩١٣/٢/١	سانت كريستوف -	
البرتغال	١٩١٣/١١/١٢	سيشل - جزر سلامون -	
رومانيا	١٩١٣/٧/٢٥	سانت هيلانا سانت	
روسيا	١٩١٣/٢/١	روسيا - سانت فانت	
السويد	١٩١٣/١١/١٢		

تابع الدول التي صدقت والتي إنضمت إلى معاهدة التصادم ١٩١٠

إسم الدولة	التاريخ	إسم الدولة	التاريخ
انجولا	١٩١٤/٧/٢٠	غينيا بيساو	١٩١٣/٢/١
الارجنتين	١٩٢٢/٢/٢٨	هائتي	١٩٥١/٨/١٨
استراليا	١٩٣٠/٩/٩	الاتحاد الهندي	١٩١٣/٢/١
موزمبيق	١٩١٣/٧/٢٠	ايران	١٩٦٦/٤/٢٦
نيوفونلاند	١٩١٤/٣/١١	جامايكا	١٩١٣/٢/١
نيوزيلاندا	١٩١٣/٥/١٩	كينيا	١٩١٣/٢/١
نيجيريا	١٩١٣/٢/١	ليبيا	١٩٣٤/١١/٩
باراجواي	١٩٦٧/١١/٢٢	(بانضمام إيطاليا)	
بولندا	١٩٢٢/٦/٢	مالطا	١٩١٣/٢/١
سيراليون	١٩١٣/٢/١	سيرى لانكا	١٩١٣/٢/١
سنغافورة	١٩١٣/٢/١	سويسرا	١٩٥٤/٥/٢٨
الصومال	١٩١٣/٢/١	توجنا	١٩٧٨/٦/١٣
أسيانيا	١٩٢٣/١١/١٧	تيمور	١٩١٤/٧/٢
		ترنناد ، توباجو	١٩١٣/٢/١
		تركيا	١٩٥٥/٧/٤
		أوروغواي	١٩١٥/٧/٢١
		الاتحاد السوفيتي	١٩٣٦/٧/١٠
		يوغوسلافيا	١٩٣١/١٢/٣١
		زائير	١٩٦٧/٧/١٧

(ب)

اتفاقية دولية

بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالإختصاص المدنى فى مسائل التصادم البحرى موقع عليها ببروكسل بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢

المتعاقدون وقد أدركوا مقدار الفائدة التى تعود عليهم من توحيد بعض القواعد المتعلقة بالإختصاص المدنى فى مسائل التصادم البحرى قد اتفقوا على ماأتى :

مادة ١ :

١- يجوز رفع الدعوى الناشئة عن التصادم الذى يحدث بين السفن البحرية بعضها بعضاً أو بينها وبين مراكب الملاحة الداخلية أمام إحدى المحاكم الأتى بيانها وحسب:

(أ) أمام محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد أو أمام المحكمة التى يقع بدائرتها أحد مراكز إستغلاله.

(ب) أمام محكمة المكان الذى أجرى فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه فى حالة ما إذا كان الحجز مأذوناً به. أو أمام محكمة المكان الذى كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه. والذى قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو أى ضمان آخر.

(ج) أمام محكمة المكان الذى وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع فى الموانئ والمرافىء أو فى المياه الداخلية.

٢- وللمدعى الخيار فى أن يقرر رفع دعواه أمام إحدى المحاكم المذكورة فى الفقرة السابقة.

٣- لا يجوز للمدعى دون أن يتنازل عن دعواه السابق رفعها أن يرفع أمام محكمة أخرى على نفس المدعى عليه دعوى جديدة مستندة إلى نفس الوقائع.

مادة ٢: لا تخل أحكام المادة الأولى بأى حال من الأحوال بحق الخصوم فى رفع دعوى أمام أية محكمة يكونون قد أتفقوا عليها فيما بينهم أو فى عرضها على التحكيم.

مادة ٣:

١- دعاوى المدعى عليه ضد المدعى الناشئة عن نفس التصادم يجوز رفعها أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية وفقاً لأحكام المادة الأولى.

٢- إذا تعدد المدعون جاز لكل منهم رفع دعواه أمام المحكمة التى سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه.

٣- فى حالة ما إذا كان التصادم قد وقع بين عدة سفن لا تحول نصوص هذه الاتفاقية دون أن تقرر المحكمة التى رفعت إليها الدعوى عملاً بأحكام المادة الأولى اختصاصها وفقاً لقواعد الاختصاص فى قانونها الوطنى بنظر جميع الدعاوى المقامة عن نفس الحادث.

مادة ٤: تسرى أحكام هذه الاتفاقية ولو لم يحدث تصادم على الدعاوى التى ترمى إلى تعويض الأضرار التى أحدثتها سفينة بأخرى أو أحدثتها السفينة بأشياء أو بأشخاص فوق ظهرها وكان ذلك ناشئاً عن قيام السفينة بحركة أو عن إغفالها القيام بحركة أو لعدم مراعاتها اللوائح.

مادة ٥: لا يخل أى نص من نصوص هذه الاتفاقية بالقواعد القانونية المعمول بها فى الدول المتعاقدة فيما يتعلق بتصادم السفن الحربية أو بسفن الدولة المخصصة لخدمتها.

مادة ٦: لا تسرى أحكام هذه الاتفاقية على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل أو عن عقد آخر.

مادة ٧: لا تسرى هذه الاتفاقية على الحالات المنصوص عليها فى أحكام الاتفاقية المعدلة الخاصة بالملاحة فى نهر الرين المؤرخة ١٧ أكتوبر ١٨٦٨ .

مادة ٨: تسرى أحكام هذه الاتفاقية على جميع ذوى الشأن عندما تكون السفن التى تشملها الدعوى تابعة جميعها للدول المتعاقدة .
ومع ذلك فمن المتفق عليه :

١- أنه فيما يتعلق بذوى الشأن التابعين لدولة غير متعاقدة يجوز لدولة متعاقدة أن تعلق تطبيق هذه الأحكام على شرط المعاملة بالمثل (التبادل) .

٢- أنه عندما يكون كل من ذوى الشأن تابعين لنفس الدولة التى رفعت الدعوى أمام محكمتها فإن القانون الوطنى لهذه الدولة هو الذى يطبق دون أحكام الاتفاقية .

مادة ٩: يتعهد الأطراف المتعاقدون بأن يخضعوا للتحكيم جميع أوجه الخلاف التى تنشأ بين الدول بشأن تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها وذلك دون أخلال بالتزامات المتعاقدين الذين أتعفوا على عرض منازعاتهم على محكمة العدل الدولية .

مادة ١٠: يظل باب التوقيع على هذه الاتفاقية مفتوحاً للدول التى مثلت فى مؤتمر الدبلوماسية التاسع للقانون البحرى وتتولى وزارة الخارجية البلجيكية تحرير محضر التوقيع عليها .

مادة ١١: يجرى التصديق على هذه الاتفاقية وتودع وثائقه لدى وزارة الخارجية البلجيكية التى تقوم بتبليغ الدول الموقعة عليها والمنظمة إليها بهذا الإيداع .

مادة ١٢ :

١- يعمل بهذه الاتفاقية بين أسبق دولتين فى التصديق عليها بعد ستة شهور من تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثانية .

٢- تسرى هذه الاتفاقية على كل دولة موقعة تصادق عليها عقب الإيداع الثانى بعد ستة شهور من تاريخ قيامها بإيداع وثيقة تصديقها عليها.

مادة ١٣ : يجوز لكل دولة لم تكن ممثلة فى المؤتمر الدبلوماسى التاسع للقانون البحرى الانضمام إلى هذه الاتفاقية.

وتبلغ الانضمامات إلى وزارة الخارجية البلجيكية التى تخطر بها جميع الدول الموقعة والمنظمة بالطريق الدبلوماسى.

تكون الاتفاقية نافذة فى حق الدولة المنظمة بعد ستة شهور على تسلم هذا التبليغ على أن يكون ذلك قبل تاريخ العمل بها كما حددته المادة (١٣-١).

مادة ١٤ : يجوز لكل دولة متعاقدة أن تطالب بعد مضى ثلاث السنوات التالية للعمل بهذه الاتفاقية فى حقها عقد مؤتمر يعهد إليه بالنظر فى جميع الاقتراحات التى ترمى إلى تعديل الاتفاقية.

وتخطر كل دولة متعاقدة ترغب فى استعمال هذه الرخصة الحكومة البلجيكية التى تتولى الدعوى إلى عقد المؤتمر فى ظرف ستة شهور.

مادة ١٥ : لكل دولة من الدول المتعاقدة الحق فى نقض هذه الاتفاقية فى أى وقت بعد العمل بها ومع ذلك فلا يترتب أثر هذا النقص إلا بعد سنة من تاريخ إعلانه إلى الحكومة البلجيكية التى تخطر به الدول المتعاقدة الأخرى بالطريق الدبلوماسى.

مادة ١٦ :

١- لكل دولة متعاقدة أن تبلغ الحكومة البلجيكية كتابة عند التصديق على هذه الاتفاقية أو الانضمام إليها أو فى أى وقت لاحق بتطبيقها على بعض أو جميع الأقاليم التى تتولى هى فيها مهمة العلاقات الدولية وتسرى الاتفاقية على تلك الأقاليم بعد ستة شهور من تاريخ وصول هذا التبليغ لوزارة الخارجية البلجيكية على ألا يكون ذلك قبل نفاذ هذه الاتفاقية فى حق تلك الدولة.

٢- يجوز لكل دولة متعاقدة أربطت بالتصريح المنصوص عليه فى الفقرة ١ من هذه المادة أن تخطر وزارة الخارجية البلجيكية فى أى وقت بآنتهاء تطبيق الأتفاقية على تلك الأقاليم. ويترتب أثر هذا النقض فى الميعاد المنصوص عليه فى المادة ١٥.

٣- تخطر وزارة الخارجية البلجيكية جميع الدول الموقعة على الأتفاقية والمنظمة إليها بكل تبليغ يصلها مما هو منصوص عليه فى هذه المادة وذلك بالطريق الدبلوماسى.

تحررت هذه الأتفاقية ببروكسل من نسخة واحدة بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ باللغتين الفرنسية والأجليزية على أن تكون لكل من اللغتين حجيتها.

(ج)

اتفاقية دولية

بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالأختصاص الجنائي

فى مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى

الموقعة فى بروكسل فى ١٠/٥/١٩٥٢

المتعاقدون وقد أدركوا مقدار الفائدة التى تعود عليهم من توحيد بعض القواعد المتعلقة بالأختصاص الجنائي فى مسائل التصادم البحرى وحوادث الملاحة الأخرى قد أنفقوا على ما يلى:

مادة ١: إذا وقع تصادم أو أى حادث آخر لسفينة بحرية وكان من شأنه أن يرتب مسؤولية جنائية أو تأديبية على كاهل الربان أو أى شخص آخر فى خدمة هذه السفينة فلا يجوز اتخاذ أى إجراء فى ذلك إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التى كانت السفينة تحمل علمها وقت وقوع التصادم أو الحادث الملاحى.

مادة ٢: لا يجوز فى الحالة المنصوص عليها فى المادة السابقة لغير السلطات التى تحمل السفينة علمها أن يؤمر بحجز السفينة أو بمنعها من السفر ولو كان الأمر متعلقاً بإجراءات التحقيق.

مادة ٣: لا تخل نصوص هذه الاتفاقية دون اعتراف أية دولة لسلطانها الخاصة فى حالة وقوع تصادم بحرئ أو أى حادث ملاحى آخر بالحق فى اتخاذ التدابير الخاصة بشهادات الأختصاص والترخيص التى منحتها وفى محاكمة رعاياها عن الجرائم التى ارتكبوها وهم على متن سفينة تحمل علم دولة أخرى.

مادة ٤: لا تطبق هذه الاتفاقية على المصادمات أو حوادث الملاحة الأخرى التى تقع فى الموانئ والمرافئ والمنائر الداخلية.

وفضلاً عن ذلك فإنه يجوز للدول المتعاقدة أن تحتفظ لنفسها عند توقيع

الأنفاقية أو إيداع وثائق التصديق عليها.،أو الانضمام إليها بالحق فى تعقب الجرائم التى أرتكبت فى مياهاها الإقليمية الخاصة.

مادة ٥: يتعهد الأطراف المتعاقدة بأن يخضعوا للتحكيم جميع أوجه الخلاف التى قد تنشأ بين الدول بشأن تفسير هذه الأنفاقية أو تطبيقها وذلك دون أخلال بالتزامات المتعاقدين الذين أتعفوا على عرض منازعاتهم على محكمة العدل الدولية.

مادة ٦: يظل باب التوقيع على هذه الأنفاقية مفتوحاً للدول التى مثلت فى المؤتمر الدبلوماسى التاسع للقانون البحرى. وتتولى وزارة الخارجية البلجيكية تحرير محضراً للتوقيع عليها.

مادة ٧: يجرى التصديق على هذه الأنفاقية وتودع وثائقها لدى وزارة الخارجية البلجيكية التى تقوم بتبليغ الدول الموقعة عليها والمنظمة إليها بهذا الإيداع.

مادة ٨:

(أ) يعمل بهذه الأنفاقية بين أسبق دولتين فى التصديق عليها بعد ستة شهور من تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثانية.

(ب) تسرى هذه الأنفاقية على كل دولة موقعة تصادق عليها عقب الإيداع الثانى بعد ستة شهور من تاريخ قيامها بإيداع وثيقة تصديقها عليها.

مادة ٩: يجوز لكل دولة لم تكن ممثلة فى المؤتمر الدبلوماسى التاسع للقانون البحرى الانضمام إلى هذه الأنفاقية. وتبلغ الانضمامات إلى وزارة الخارجية البلجيكية التى تخطر بها جميع الدول الموقعة والمنظمة بالطريق الدبلوماسى.

تكون الأنفاقية نافذة فى حق الدولة المنظمة بعد ستة شهور من تسلم التبليغ على أن لا يكون ذلك قبل تاريخ العمل بها كما حددته (المادة ٨-١).

مادة ١٠: يجوز لكل دولة متعاقدة أن تطلب بعد مضى الثلاث سنوات

التالية لنفاذ هذه الاتفاقية بحقها فى عقد مؤتمر يعهد إليه بالنظر فى جميع الاقتراحات التى ترمى إلى تعديل الاتفاقية.

وتخطر كل دولة متعاقدة ترغب فى إستعمال هذه الرخصة الحكومة البلجيكية التى تتولى الدعوى إلى عقد مؤتمر فى ظرف ستة شهور.

مادة ١١ : لكل دولة من الدول المتعاقدة الحق فى نقض هذه الاتفاقية فى أى وقت بعد العمل بها ومع ذلك فلا يترتب أثر هذا النقص إلا بعد سنة من تاريخ إعلانه إلى الحكومة البلجيكية التى تخطر به الدول المتعاقدة الأخرى بالطريق الدبلوماسى.

مادة ١٢ :

١- لكل دولة متعاقدة أن تبلغ الحكومة البلجيكية كتابة عند التصديق على هذه الاتفاقية أو الانضمام إليها أو فى أى وقت لاحق بتطبيقها على بعض أو جميع الأقاليم التى تتولى هى فيها مهمة العلاقات الدولية. وتسرى الاتفاقية على تلك الأقاليم بعد ستة شهور من تاريخ وصول هذا التبليغ لوزارة الخارجية البلجيكية على ألا يكون ذلك قبل نفاذ هذه الاتفاقية فى حق تلك الدولة.

٢- يجوز لكل دولة متعاقدة أرتبطت بالتصريح المنصوص عليه فى الفقرة (أ) من هذه المادة أن تخطر وزارة الخارجية البلجيكية فى أى وقت بأنتهاء تطبيق الاتفاقية ويترتب أثر هذا النقص فى ميعاد السنة المنصوص عليه فى المادة ٩ .

٣- تخطر وزارة الخارجية البلجيكية جميع الدول الموقعة على الاتفاقية والمنظمة إليها بكل تبليغ يصلها مما هو منصوص عليه فى هذه المادة وذلك بالطريق الدبلوماسى.

تحررت هذه الاتفاقية ببروكسل من نسخة واحدة بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ باللغتين الفرنسية والإنجليزية على أن تكون لكل من اللغتين حجيتها.

(د)

معاهدة خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة

بالمساعدة والانقاذ البحرى

الموقعة فى بروكسل فى ٢٣ سبتمبر ١٩١٠

والمعدلة ببروتوكول ٢٧ مايو ١٩٦٧

مادة ١ : تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التى تكون فى حالة الخطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى التولون وأجرة الركاب وكذا على الخدمات التى هى من نفس النوع التى تؤدى بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون أى تمييز بين هذين النوعين من الخدمات وبقطع النظر عن المياة التى حصلت فيها.

مادة ٢ : كل عمل مساعدة أو أنقاذ أنى بنتيجة مفيدة يعطى الحق فى أجر عادل وإن لم تأت الخدمة التى تقدم بنتيجة مفيدة فلا يستحق عنها أى أجر ولا يجوز فى أية حالة أن يزيد المبلغ الذى يدفع على قيمة الأشياء التى صار انقاذها.

مادة ٣ : الأشخاص الذى يشتركون فى عمليات الاغاثة على الرغم من رفض السفينة المغائة رفضاً صريحاً ومعقولاً لا يكون لهم الحق فى أى أجر.

مادة ٤ : لا يكون للقاطرة الحق فى أى أجر عن مساعدة أو أنقاذ السفينة التى تقطرها أو شحنتها الا اذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذاً لعقد القطر.

مادة ٥ : يستحق الأجر حتى فى حالة ما اذا كانت المساعدة أو الانقاذ قد حصلوا بين سفن مملوكة للمالك واحد.

مادة ٦ : تحدد قيمة الأجر باتفاق الطرفين والا فتحدد بمعرفة القاضى

ويسرى ذلك الحكم أيضاً على النسبة التى يوزع بها ذلك الأجر بين من قاموا بالإنقاذ.

والتوزيع بين المالك والربان والأشخاص الآخرين الذين فى خدمة كل من السفن التى قامت بعملية الإنقاذ يسوى طبقاً للقانون الوطنى للسفينة.

مادة ٧: كل اتفاق خاص بالمساعدة والإنقاذ يرم وقت الخطر ويخت تأثيره يجوز للقاضى إبطاله أو تعديله بناء على طلب أحد الطرفين اذا رأى القاضى أن الشروط المتفق عليها ليست عادلة.

وفى جميع الأحوال اذا ثبت أن رضاء أحد الطرفين قد أفسد بالتدليس أو التستر أو أن قيمة الأجر مبالغ فيها زيادة أو نقصاً بحيث لا تتناسب مع الخدمة المؤداة فإنه يجوز للقاضى أن يطل أو يعدل هذا الاتفاق بناء على طلب صاحب المصلحة فى ذلك.

مادة ٨: يحدد الأجر بمعرفة القاضى حسب الظروف مع مراعاة الأسس الآتية:

(١) الفائدة التى حصلت ومجهودات واستحقاق الذين قدموا مساعدتهم والخطر الذى كان يحيق بالسفينة التى صار مساعدتها وركابها وطاقمها وشحنها وبالمنفدين وبالسفينة المنقذة والمدة المستغرقة والمصاريف والأضرار التى نشأت وأخطار المسئولية وغير ذلك مما تعرض لها المنقذون وقيمة المهمات التى استعملوها مع مراعاة نوع الخدمة المخصصة لها السفينة اذا اقتضى الحال ذلك.

(ب) قيمة الأشياء التى انقذت.

وتطبق نفس هذه الأحكام على التوزيع المنصوص عليه فى الفقرة الثانية من المادة السادسة.

وجوز للقاضى أن يحكم بتخفيض الأجر أو يرفضه اذا ظهر أن المنقذين قد تسببوا بخطئهم فى جعل الإنقاذ أو المساعدة ضرورياً أو أنهم ارتكبوا جرائم سرقة أو أخفاء أشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش.

مادة ٩ : لا يستحق أى أجر على الأشخاص الذين صار انقازهم مع عدم الاخلال بأحكام القوانين الوطنية فى هذا الشأن.

ومنقذوا الأرواح البشرية الذين يتدخلون بمناسبة الحادث الذى أدى إلى المساعدة أو الأنقاذ يستحقون حصة عادلة فى الأجر الذى يعطى لمنقذى السفينة وشحنتها وملحقاتهما.

مادة ١٠ : يسقط حق المطالبة بالأجر بعد مضى سنتين من اليوم الذى انتهت فيه أعمال المساعدة أو الأنقاذ.

وأسباب انقطاع وأيقاف مدة سقوط الحق يحددها قانون المحكمة التى ترفع أمامها الدعوى.

وتحفظ الجهات العليا المتعاقدة لنفسها الحق فى أن تضع فى تشريعاتها كسبب لابتداء المدة المحددة سابقا كون السفينة التى صار مساعدتها أو انقاذها لم يمكن حجزها فى المياة الاقليمية للدولة التى يقيم فيها الطالب أو يوجد فيها محله الرئيسى.

مادة ١١ : يجب على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك فى استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك حتى ولو كان من الأعداء.

ومالك السفينة غير مسئول بسبب مخالفة أحكام النص السابق.

مادة ١٢ : تتعهد الجهات العليا المتعاقدة التى لا يعاقب تشريعها على مخالفة المادة السابقة أن تدخل أو تقترح فى تشريعاتها النصوص اللازمة لتقرير معاقبة من يرتكب مثل هذه المخالفة وتبلغ الجهات العليا المتعاقدة بعضها بعضاً فى أقرب فرصة ممكنة بالقوانين أو اللوائح التى تكون قد صدرت أو تصدر فى بلادها لتنفيذ الحكم المتقدم.

مادة ١٣ : لا تأثير لهذه المعاهدة فى أحكام التشريعات الوطنية أو الاتفاقات

الدولية الخاصة بتنظيم خدمات المساعدة أو الأنقاذ بواسطة السلطات العامة أو بوضعها تحت إشرافها وخصوصاً ما كان منها متعلقاً بأنقاذ معدات الصيد.

مادة ١٤ : لا تطبق هذه المعاهدة على السفن الحربية وسفن الحكومة المعدة كلية لخدمة عامة^(١).

مادة ١٥ : تطبق نصوص هذه المعاهدة بالنسبة لجميع أصحاب السفن اذا كانت السفينة التى تقوم بالمساعدة أو الأنقاذ أو السفينة التى ساعدت أو أنقذت مملوكة لأحدى الدول المتعاقدة كما تطبق فى الحالات الأخرى التى تنص عليها القوانين الوطنية.

ومع كل فقد اتفق على ماأتى:

١- بالنسبة لأصحاب الشأن التابعين لدولة غير متعاقدة يمكن لكل الدول المتعاقدة أن تعلق تنفيذ الأحكام المذكورة على شرط المعاملة بالمثل.

٢- فى حالة ما يكون جميع أصحاب الشأن تابعين لنفس دولة المحكمة التى يعرض أمامها الأمر يطبق القانون الوطنى لا المعاهدة.

٣- بدون مساس بأحكام القوانين الوطنية الأكثر توسعاً لا تطبق المادة ١١ إلا بين السفن التابعة لدول من الجهات العليا المتعاقدة.

(١) عدلت المادة ١٤ من الاتفاقية بموجب بروتوكول ٢٧ مايو ١٩٦٧ فأصبحت كمايلى. (تطبق نصوص هذه المعاهدة كذلك على خدمات المساعدة أو الأنقاذ التى تقدم من أو إلى إحدى السفن الحربية أو سفن الحكومة أو أية سفينة أخرى تملكها أو تستغلها أو تستأجرها الحكومة أو أية سلطة عامة.

ولا ترفع الدعاوى ضد الدولة بسبب خدمات مساعدة أو أنقاذ قدمت لسفينة حربية أو لسفينة مخصصة تماماً وقت الحادث أو عند اقامة الدعوى لخدمة عامة غير تجارية الا أمام محاكم هذه الدولة.

وتحتفظ كل من الجهات العليا المتعاقدة لنفسها بالحق فى أن تحدد كيفية ومدى تطبيق المادة ١١ على السفن المشار إليها فى الفقرة الثانية من هذه المادة.

مادة ١٦ : لكل من الجهات العليا المتعاقدة الحق في طلب عقد مؤتمر جديد بعد ثلاث سنوات من تاريخ دخول المعاهدة الحالية في دور التنفيذ بقصد البحث فيما قد يمكن ادخال عليها من التحسينات وخصوصاً لتوسيع دائرة تطبيقها أن أمكن.

وعلى الدولة التي تريد استعمال هذا الحق أن تعلن رغبتها هذه الى الدول الأخرى بواسطة الحكومة البلجيكية التي يكون عليها دعوة المؤتمر بعد ستة شهور. مادة ١٧ : للدول التي لم توقع هذه المعاهدة أن تنضم اليها بناء على طلبها وتبلغ هذه الرغبة بالانضمام إلى الحكومة البلجيكية بالطرق الدبلوماسية وهذه تبلغها لكل من حكومات الدول المتعاقدة الأخرى. ويسرى مفعولها بعد شهر من تاريخ التبليغ الذي ترسله الحكومة البلجيكية.

مادة ١٨ : يجب التصديق على المعاهدة الحالية. وبعد مضي سنة على الأكثر من تاريخ التوقيع على المعاهدة تتصل الحكومة البلجيكية بحكومات الجهات العليا المتعاقدة التي أظهرت استعدادها للتصديق عليها بقصد تقرير ما اذا كان هناك محل لدخولها في دور التنفيذ بعد شهر وفي هذه الحالة تودع التصديقات حالا بمدينة بروكسل وتدخل المعاهدة في دور التنفيذ بعد شهر من تاريخ هذا الايداع.

ويبقى البروتوكول مفتوحاً مدة سنة أخرى بالنسبة للدول التي مثلت في مؤتمر بروكسل. وبعد ذلك التاريخ يمكن لتلك الدول الانضمام إلى المعاهدة طبقاً لأحكام المادة السابعة عشرة.

مادة ١٩ : في الحالة التي تنقض فيها إحدى الجهات العليا المتعاقدة المعاهدة الحالية لا يكون لهذا النقض أثر الا بعد مضي سنة من اليوم الذي اخطرت به الحكومة البلجيكية وتبقى المعاهدة نافذة المفعول للجهات المتعاقدة الأخرى. واقراً لما تقدم قام مفوضوا الجهات العليا المتعاقدة بالتوقيع على المعاهدة الحالية بأسمائهم ووضعوا اختامهم.

حررت بمدينة بروكسل من نسخة واحدة في ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠.

الدول التي صدقت والتي إنضمت إلى معاهدة المساعدة
والانقاذ وبروتوكول تعديلها لسنة ١٩٦٧

إسم الدولة	التاريخ	إسم الدولة	التاريخ
التصديقات	الإنضمامات		
النمسا	١٩١٣/٢/١	أستراليا	١٩٣٠/٩/٩
بلجيكا	١٩١٣/٢/١	باربادوس	١٩١٣/٢/١
البرازيل	١٩١٣/١٢/٣١	كندا	١٩١٤/٩/٢٥
الدانمارك	١٩١٣/٦/١٨	قبرص	١٩١٣/٢/١
فرنسا	١٩١٣/٢/١	داننرج	١٩٢١/١٠/١٥
ألمانيا الديمقراطية من	١٩٥٤/١٢/٢٠	الدومينكان	١٩٦٨/٧/٢٣
ألمانيا الاتحادية من	١٩٥٣/١١/١	مصر	١٩٤٣/١١/١٩
بريطانيا العظمى	١٩١٣/٢/١	إستونيا	١٩٢٩/٥/١٥
اليونان	١٩١٣/١٠/١٥	فيجي	١٩٧٠/١٠/١٠
هنگاريا	١٩١٣/٢/١	فنلندا	١٩٢٣/٧/١٧
إيرلندا	١٩١٣/٢/١	جامبيا	١٩١٣/٢/١
إيطاليا	١٩١٣/٦/٢	غانا	١٩١٣/٢/١
اليابان	١٩١٤/١/١٤	جويانا	١٩١٣/٢/١
ملجاش	١٩١٣/٢/١	غينيا بيساو	١٩١٤/٧/٢٠
المكسيك	١٩١٣/٢/١	هايتي	١٩٥١/٨/١٨
هولندا	١٩١٣/٢/١	الإتحاد السوفيتي	١٩١٣/٢/١
النرويج	١٩١٣/١١/١٢	إيران	١٩٦٦/٤/٢٦
البرتغال	١٩١٣/٧/٢٥	جامايكا	١٩١٣/٢/١
رومانيا	١٩١٣/٢/١	كينيا	١٩١٣/٢/١
روسيا	١٩١٣/٢/١	مالطا	١٩١٣/٢/١
السويد	١٩١٣/١٣/١٢	موزمبيق	١٩١٤/٧/٢٠
والولايات المتحدة الأمريكية	١٩١٣/٢/١		

**الدول التي صدقت والتي إنضمت إلى معاهدة المساعدة
والانقاذ وبروتوكول تعديلها لسنة ١٩٦٧**

إسم الدولة	التاريخ	إسم الدولة	التاريخ
الجزائر	١٩٦٤/٤/١٣	نيوفونلاند	١٩١٤/٣/١١
أنغولا	١٩١٤/٧/٢٠	نيوزيلندا	١٩١٣/٥/١٩
الأرجنتين	١٩٢٢/٢/٢٨	نيجيريا	١٩١٣/٢/١
سيراليون	١٩١٣/٢/١	سلطنة عمان	١٩٧٥/٨/٢١
سنغافورة	١٩١٣/٢/١	بارجواي	١٩٦٧/١١/٢٢
الصومال	١٩١٣/٦/٢	بولندا	١٩٢١/١٠/١٥
أستراليا	١٩٢٣/١١/١٧	زائير	١٩٦٧/٧/١٧
سيرى لانكا	١٩١٣/٢/١	تونجا	١٩٧٨/٦/١٣
سويسرا	١٩٥٤/٥/٢٨	بروتوكول ٢٧ مايو ١٩٦٧:	
سوريا	١٩٧٤/٨/١	التصديقات:	
تيمور	١٩١٤/٧/٢٠	النمسا	١٩٧٤/٤/٤
ترنيداد، توباغو	١٩١٣/٢/١	بلجيكا	١٩٧٣/٤/١١
تركيا	١٩٥٥/٧/٤	مصر	١٩٧٧/٧/١٥
أوروغواي	١٩١٥/٧/٢١	بريطانيا العظمى	١٩٧٤/٩/٩
الإتحاد السوفيتي	١٩٣٦/٧/١٠	يوغوسلافيا	١٩٧١/٥/٣
يوغوسلافيا	١٩٣١/١٢/٣١	الإنضمامات:	
		جرسي	١٩٧٧/٦/٢٢
		سوريا	١٩٧٤/٨/١

الملحق رقم (٢)

النصوص المتعلقة بالحوادث البحرية (التصادم - الإنقاذ) في
القانون البحري الجديد والقوانين العربية والقانون الفرنسى لسنة
١٩٦٧

- (أ) قانون التجارة البحرية المصرى لسنة ١٩٩٠.
- (ب) القانون البحرى العماني لسنة ١٩٨١.
- (ج) قانون التجارة البحرية الكويتى لسنة ١٩٨٠.
- (د) القانون التجارى البحرى لدولة الإمارات العربية المتحدة لسنة ١٩٨١.
- (هـ) القانون البحرى الليبي لسنة ١٩٥٣.
- (و) القانون البحرى التونسى لسنة ١٩٦٢.
- (ز) قانون التجارة البحرية الأردنى لسنة ١٩٧٢.
- (ح) قانون التجارة البحرية السورى لسنة ١٩٥٠.
- (ط) القانون رقم ٦٧/٥٤٥ الفرنسى الصادر فى ١٩٦٧/٧/٧ الخاص
بحوادث البحر والمرسوم رقم ٦٨/٦٥ الصادر فى ١٩٦٨/١/١٩ الخاص
بحوادث البحر.

(أ)

قانون التجارة البحرية المصرى الجديد لسنة ١٩٩٠

الباب الرابع

فى الحوادث البحرية

الفصل الأول

التصادم

مادة ٢٩٢ - (١) فى حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، تسرى التعويضات التى تستحق عن الأضرار التى تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل دون إعتبار للمياه التى حصل فيها التصادم. وفيما عدا العائمات المقيدة بمرسى ثابت، تعتبر كل عائمة فى حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية بحسب الأحوال.

(٢) وتسرى الأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل ولو لم يقع إرتطام مادى على تعويض الأضرار التى تسببها سفينة إذا كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام التى يقررها التشريع الوطنى أو الإتفاقيات الدولية السارية فى جمهورية مصر العربية بشأن تنظيم السير فى البحار.

مادة ٢٩٣ - تسرى أحكام هذا الفصل عدا حكم الفقرة (٢) من المادة (٣٠) من هذا القانون على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التى تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية.

مادة ٢٩٤ - لا يفترض الخطأ فى المسئولية الناشئة عن التصادم.

مادة ٢٩٥- إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر، ويسرى هذا الحكم ولو كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو كانت إحدى هذه السفن راسية وقت وقوع الحادث.

مادة ٢٩٦- إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن إلتزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذى يترتب على التصادم.

مادة ٢٩٧- (١) إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التى حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذى وقع منها. وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذى وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينها بالتساوى.

(٢) وتسأل السفن التى إشتراك فى الخطأ بذات النسبة المنصوص عليها فى الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الأضرار التى تلحق بالسفن أو بحمولتها أو بالأمتعة أو الأشياء الأخرى الخاصة بالبحارة أو بأى شخص آخر موجود على السفينة.

(٣) وتكون المسؤولية قبل الغير بالتضامن إذا ترتب على الخطأ وفاة شخص أو إصابته بجروح، ويكون للسفينة التى تدفع أكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى.

مادة ٢٩٨- تترتب المسؤولية المنصوص عليها فى هذا الفصل ولو وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة فى المسؤولية.

مادة ٢٩٩- (١) يجب على ربان كل سفينة من السفن التى حدث التصادم بينها أن يبادر إلى مساعدة السفن الأخرى وبحارتها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها وذلك بالقدر الذى لا يعرض سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى، ويكون الربان مسئولاً إن أهمل فى تنفيذ هذا الإلتزام، وعليه كلما أمكن ذلك أن يعلم السفن

الأخرى بإسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها.

(٢) ولا يكون المجهز مسئولاً عن مخالفة هذه الإلتزامات إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

مادة ٣٠٠ - (١) للمدعى إقامة الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية:

(أ) المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المدعى عليه.

(ب) المحكمة التى يقع فى دائرتها أول ميناء مصرى لجأت إليه السفن التى حدث بينها التصادم.

(ج) المحكمة التى يقع فى دائرتها الميناء الذى حجز فيه على السفن التى حدث بينها التصادم أو على إحدى هذه السفن.

(د) المحكمة التى يقع فى دائرتها مكان حدوث التصادم إذا حدث تصادم فى مياه مصرية.

(٢) ويجوز للخصوم الإنفاق على عرض النزاع الناشئ عن التصادم على التحكيم، على أن يجرى التحكيم حسب إختيار المدعى فى دائرة إحدى المحاكم المنصوص عليها فى الفقرة السابقة.

مادة ٣٠١ - (١) تنقضى دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمضى سنتين من تاريخ وقوع الحادث. ومع ذلك ينقضى حق الرجوع المنصوص عليه فى الفقرة (٣) من المادة ٢٩٧ من هذا القانون بمضى سنة من تاريخ الوفاء.

(٢) ومع مراعاة أحكام القانون المدنى يقف سريان المدد المنصوص عليها فى الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها فى المياه الإقليمية المصرية، وكان المدعى من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها.

الفصل الثانى

الإنقاذ

مادة ٣٠٢-(١) تسرى أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التى تكون فى خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التى تؤدى بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون إعتبار للمياه التى يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة.

(٢) وتعد كل عائمة فى حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحه داخلية بحسب الأحوال.

مادة ٣٠٣- تسرى الأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل، عدا حكم الفقرة (٢) من المادة ٣١٥ من هذا القانون على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التى تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية، فإذا كانت هذه السفن أو المراكب مملوكة للدولة أو لشخص عام، فلا تسرى عليها أحكام المادة ٣٠٧ والفقرة (٢) من المادة ٣١٥ من هذا القانون.

مادة ٣٠٤-(١) على كل ربان أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد فى البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذى لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى، ويكون الربان مسئولاً إن أهمل فى تنفيذ هذا الإلتزام.

(٢) ولا يكون مجهز السفينة مسئولاً عن مخالفة الإلتزام المشار إليه فى الفقرة السابقة إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

مادة ٣٠٥-(١) كل عمل من أعمال الإنقاذ يعطى الحق فى مكافأة عادلة بشرط أن يؤدى إلى نتيجة نافعة، ولا يجوز أن تزيد المكافأة على قيمة الأشياء التى أنقذت.

(٢) وإذا لم تؤدى أعمال الإنقاذ إلى نتيجة نافعة إلتزمت

السفينة التى قدمت لها هذه الأعمال بالمصاريف التى أنفقت فى هذا الشأن.

مادة ٣٠٦- لا يستحق الأشخاص الذين إشتراكوا فى أعمال الإنقاذ أى مكافأة أو مصاريف إذا كانت السفينة التى قدمت لها هذه الأعمال قد رفضت معونتهم صراحة ولسبب معقول.

مادة ٣٠٧- تستحق المكافأة ولو تم الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد.

مادة ٣٠٨- فى حالة القطر لا تستحق أى مكافأة أو مصاريف للسفينة التى تقوم بهذه العملية عن إنقاذ السفينة التى تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات إستثنائية لا تدخل عادة فى القطر.

مادة ٣٠٩- لا تستحق أى مكافأة أو مصاريف عن إنقاذ رسائل البريد أياً كان نوعها.

مادة ٣١٠- (١) يتفق الطرفان على مقدار المكافأة فإذا لم يتفقا حددت المحكمة مقدارها وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التى إشتراك فى عمليات الإنقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها.

(٢) وإذا كانت السفينة التى قامت بالإنقاذ سفينة أجنبية فيتم التوزيع بين مالكيها وربانها والأشخاص الذين فى خدمتها طبقاً لقانون الدولة التى تتمتع السفينة بجنسيتها.

مادة ٣١١- (١) تستحق عن إنقاذ الأشخاص مكافأة يحددها القاضى عند الخلاف ويجوز له أن يعفى الشخص الذى أنقذ من أداء المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك .

(٢) ويستحق الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح نصيباً عادلاً فى المكافأة التى تعطى لمن قاموا بإنقاذ السفينة والبضائع بمناسبة الحادث ذاته ولا يجوز

الجمع بين نصيب المنقذ من هذه الحصة والمكافأة المشار إليها فى الفقرة السابقة.

مادة ٣١٢- يجوز للمحكمة - بناء على طلب أحد الطرفين - إبطال أو تعديل كل إتفاق على الإنقاذ إذا تبين لها أن شروطه غير عادلة.

مادة ٣١٣- (١) تراعى المحكمة فى تحديد المكافأة الأساسيين التاليين بحسب الترتيب:

(أ) مقدار المنفعة التى نتجت عن الإنقاذ وجهود الأشخاص الذين إشتراكوا فيه وكفاءتهم والخطر الذى تعرضت له السفينة التى أنقذت والأشخاص الموجودين عليها والبضائع المشحونة فيها والخطر الذى تعرض له المنقذون والسفينة التى قامت بالإنقاذ والوقت الذى إستغرقته هذه العمليات والمصروفات والأضرار التى نتجت عنها وقيمة الأدوات التى أستعملت فيها على أن يراعى عند الإقتضاء كون السفينة مخصصة للإنقاذ.

(ب) قيمة الأشياء التى أنقذت وأجرة النقل.

(٣) وتراعى المحكمة الأساسيين ذاتيهما عند توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ إذا تعددوا.

مادة ٣١٤- يجوز للمحكمة أن تقضى بتخفيض المكافأة أو بإلغائها إذا تبين أن القائمين بالإنقاذ قد إرتكبوا أخطاء جعلت الإنقاذ لازماً أو إذا إرتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش.

مادة ٣١٥- (١) تنقضى دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن الإنقاذ بمضى سنتين من تاريخ إنتهاء أعمال الإنقاذ.

(٢) ومع مراعاة أحكام القانون المدنى يقف سريان المدة المنصوص عليها فى الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها فى المياه الإقليمية وكان

المدعى من الأشخاص الذى يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها.

مادة ٣١٦- يقع باطلاً كل إتفاق يقضى بإختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن الإنقاذ أو بإجراء التحكيم فى هذه الدعاوى خارج جمهورية مصر العربية وذلك إذا وقع الإنقاذ فى المياه المصرية وكانت السفينة التى قامت بالإنقاذ أو السفينة التى أنقذت تتمتع بالجنسية المصرية.

(ب)

القانون البحري العماني لسنة ١٩٨١

الكتاب السادس

الحوادث البحرية

الباب الأول

التصادم البحري

مادة ٢٩٢: ١- إذا وقع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية و
مراكب ملاحية داخلية تسوى التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق
بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودة على السفينة طبقاً للأحكام الواردة في هذا
الفصل بصرف النظر عن المياه التي حصل التصادم فيها.

٢- وتسرى الأحكام المذكورة ولو لم يقع إحتكاك مادي بين السفن على
تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين
على السفينة، إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بمنورة أو إهمال
القيام بها أو عن عدم مراعاة اللوائح التي تقررها المعاهدات الدولية أو التشريع
الوطني بشأن تنظيم السير في البحار.

مادة ٢٩٣: إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسبابه أو لم
تعرف هذه الأسباب تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر. ويسرى هذا الحكم
أيضاً ولو كانت السفن أو أحداها راسية وقت وقوع التصادم.

مادة ٢٩٤: إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن إلتزمت هذه السفينة
بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم.

مادة ٢٩٥: ١- إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة بنسبة
الخطأ الذي وقع منها. ومع ذلك إذا حالت الظروف دون تعيين نسبة الخطأ الذي

وقع من كل سفينة على وجه التحديد أو إذا تبين أن أخطاءها تعادلت وزعت المسؤولية بينها بالتساوى.

٢- وتسأل السفن بالنسبة المذكورة فى الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الأضرار التى تلحق بالسفينة أو البضائع أو الأمتعة أو الأموال الأخرى الخاصة بالبحارة أو المسافرين أو أى شخص آخر موجود على السفينة. أما فى حالة وفاة الأشخاص الموجودين على السفينة أو أصابتهم فتكون المسؤولية بالتضامن ويكون للسفينة التى تحملت أكثر من حصتها فى التعويض الرجوع على السفن الأخرى بالفرق.

مادة ٢٩٦: تترتب المسؤولية المقررة فى هذا الفصل إذا وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً.

مادة ٢٩٧: لا يفترض الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم البحرى.

مادة ٢٩٨: يجب على ربان كل سفينة من السفن التى وقع بينها التصادم أن يبادر إلى مساعدة السفينة الأخرى وبحارتها والمسافرين عليها وذلك فى حدود إستطاعته ودون تعريض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جدى.

وعليه، قدر الإمكان، أن يعلم السفينة الأخرى بإسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المتوجهة إليها .

ولا مسئولية على مالك السفينة بالنسبة لمخالفة هذه الأحكام بالذات.

مادة ٢٩٩: ١- للمدعى رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام أى من المحاكم الآتية:

(أ) محكمة موطن المدعى أو المحكمة التى يقع فى دائرتها مركز إستثمار تابع له.

(ب) محكمة ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه.

(ج) محكمة المكان الذى وقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه

التي أحدثت الضرر أو على سفينة أخرى مملوكة له إذا كان الحجز عليها جائزاً أو محكمة المكان الذي كان يجوز توقيع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو ضماناً آخر.

(د) محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا حدث في الموانئ أو المرافئ أو المياه الداخلية.

مادة ٣٠٠: إذا إختار المدعى إحدى المحاكم السابق ذكرها في المادة السابقة فلا يجوز له رفع دعوى جديدة تستند إلى نفس الوقائع أمام محكمة أخرى إلا إذا تنازل عن الدعوى الأولى.

ويجوز للخصوم الإتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة أصلاً أو عرض النزاع على التحكيم. ويجوز للمدعى عليه تقديم طلباته المقابلة الناشئة عن ذات التصادم أمام المحكمة التي تنظر الدعوى الأصلية. وإذا تعدد المدعون وأقام أحدهم الدعوى أمام محكمة مختصة جاز لباقي المدعين إقامة الدعاوى الموجهة إلى نفس الخصم والناشئة عن التصادم أمام نفس المحكمة.

مادة ٣٠١: ١- لا تسمع دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بعد مضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث.

٢- ولا تسمع دعوى الرجوع المشار إليه في الفقرة الأخيرة من المادة (٢٩٥) بمضى سنة من تاريخ الوفاء.

٣ - ويقف التقادم المنصوص عليه في الفقرتين السابقتين إذا تعذر حجز سفينة المدعى عليه في المياه الإقليمية للدولة التي يوجد بها موطن المدعى أو محل عمله الرئيسي.

الباب الثاني

المساعدة والإنقاذ

مادة ٣٠٢: تسرى أحكام هذا الفصل على أعمال المساعدة والإنقاذ بين السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر والأشخاص وكل الأشياء الموجودة فيها وحمولتها وأجور النقل. كما تسرى على هذه الخدمات نفسها التي تقدمها السفن البحرية لمراكب الملاحاة الداخلية أو العكس وذلك دون تمييز بين هذين النوعين من المساعدة والإنقاذ ودون إعتبار للمياه التي تقدم فيها.

مادة ٣٠٣: ١ - كل عمل مفيد من أعمال المساعدة أو الإنقاذ يعطى الحق في مكافأة عنه ولا تستحق مكافأة ما إذا لم تؤدي المساعدة أو الإنقاذ إلى أية منفعة.

وفي جميع الأحوال لا يجوز أن تتعدى المكافأة قيمة الأشياء التي أنقذت.

٢ - وتستحق المكافأة حتى إذا تمت أعمال المساعدة والإنقاذ بين سفن مالك واحد.

مادة ٣٠٤: لا يستحق مكافأة ما الأشخاص الذين يساهمون في أعمال المساعدة والإنقاذ إذا منعتهم من ذلك صراحة السفينة المعانة وكان لهذا المنع سبب معقول.

مادة ٣٠٥: لا تستحق السفينة القاطرة أية مكافأة على أعمال المساعدة والإنقاذ التي تقدمها للسفينة المقطورة أو لحمولتها. وذلك باستثناء الخدمات الإستثنائية التي تقدمها السفينة القاطرة ولا يمكن إعتبارها ضمن التزاماتها الأصلية بمقتضى عقد القطر.

مادة ٣٠٦: ١ - في الحالات السابقة يحدد مقدار المكافأة باتفاق الطرفين وإلا فتحدده المحكمة المختصة.

٢ - وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي اشتركت في المساعدة والإنقاذ.

وكذلك نسبة التوزيع بين مالك السفينة وريانها وغيرهما من الأشخاص.

٣ - وإذا استحققت المكافأة لسفينة أجنبية فيتم توزيعها بين مالكيها وريانها والأشخاص الذين في خدمتها طبقاً لقانون جنسيتها.

مادة ٣٠٧: تستحق عن إنقاذ حياة الأشخاص مكافأة يحددها القاضي ويجوز له أن يعفى الشخص الذى أنقذ من أداء تلك المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك. كما يستحق الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح البشرية وساهموا فى أعمال الإنقاذ أو المساعدة التى اتخذت بصدد الحادث نصيباً عادلاً فى المكافأة المقررة لمنقضى السفينة وحمولتها وموجوداتها.

مادة ٣٠٨: ١ - يجوز للمحكمة بناء على طلب أحد الطرفين إبطال أو تعديل كل اتفاق بشأن أعمال المساعدة أو الإنقاذ يتم وقت قيام الخطر وتحت تأثيره إذا وجدت أن شروطه مجحفة.

٢ - وفى جميع الأحوال يجوز للمحكمة بناء على طلب ذوى الشأن إبطال أو تعديل أى اتفاق مما ذكر فى الفقرة السابقة إذا تبين أن رضا أحد الطرفين شابه غش أو تضليل أو أن المكافأة المتفق عليها مبالغ فى تقديرها زيادة أو نقصاً بحيث لا تتناسب والخدمات التى أدت.

مادة ٣٠٩: ١ - تحدد المحكمة المكافأة تبعاً لظروف كل حالة ومع مراعاة الإعتبارات الآتية مرتبة حسب أهميتها :

أولاً : مدى النجاح الذى تحقق وجهود المنقذين وكفاءتهم والخطر الذى تعرضوا له هم والسفينة التى قامت بالمساعدة والإنقاذ والسفينة التى قدمت لها المساعدة وركابها وحمولتها والوقت الذى استغرقته هذه العمليات والمصاريف والأضرار التى نتجت عنها ومخاطر المسئولية وغيرها من المخاطر التى تعرض لها من قاموا بالإنقاذ وقيمة الأدوات التى استعملوها مع مراعاة مدى إعداد السفينة أصلاً لأعمال المساعدة والإنقاذ إن وجدت.

ثانياً : قيمة الأشياء التى تم إنقاذها.

٢ - وفى توزيع المكافأة بين مستحقيها إذا تعددوا تراعى المحكمة الإعتبارات المتقدمة.

٣ - ويجوز للمحكمة أن تقضى بتخفيض قيمة المكافأة أو إلغائها إذا تبين أن المنقذين ارتكبوا أخطاء استلزمت المساعدة أو الإنقاذ أو إذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو قاموا بأعمال غش أخرى.

مادة ٣١٠: على كل ربان متى كان ذلك فى مقدوره ودون تعريض سفينته أو بحارتها أو ركبائها لخطر جسيم أن يقدم المساعدة لكل شخص يوجد فى البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء.

ويعاقب ربان السفينة الذى لا يقدم المساعدة المشار إليها بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن مائة ريال عمانى ولا تتجاوز خمسمائة ريال عمانى - أو ما يعادله من عملات أجنبية - أو بإحدى هاتين العقوبتين.

ولا يترتب على المخالفة المذكورة أية مسئولية على مالك السفينة أو تجهزها.

مادة ٣١١: ١ - لا تسمع دعوى المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والإنقاذ بعد مضى سنتين من تاريخ إنتهاء هذه الأعمال.

٢ - يوقف التقادم المذكور إذا تعذر حجز السفينة التى قدمت لها المساعدة فى المياه الإقليمية للدولة التى يوجد بها موطن المدعى أو مركز عمله الرئيسى.

(جـ)

قانون التجارة البحرية الكويتى لسنة ١٩٨٠

الفصل الرابع

الحوادث البحرية

الفصل الأول

التصادم

(مادة ٢٢٣)

١ - إذا وقع تصادم بين سفن بحرية، أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، تسوى التعويضات المستحقة عن الأضرار التى تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين على السفينة طبقاً للأحكام الواردة فى هذا الفصل دون اعتبار للمياه التى حصل فيها التصادم.

٢ - وتسرى الأحكام المذكورة - ولو لم يقع تصادم مادى - على تعويض الأضرار التى تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين على السفينة طبقاً للأحكام الواردة فى هذا الفصل دون إعتبار للمياه التى حصل فيها التصادم.

٢- وتسرى الأحكام المذكورة - ولو لم يقع تصادم مادى - على تعويض الأضرار التى تسببها سفينة لسفينة أخرى، أو للأشياء، أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة، إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن حركة الأمواج بسبب قيام السفينة بمناوره أو إهمال القيام بها أو عن عدم مراعاة القوانين واللوائح.

(مادة ٢٢٤): إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة، أو قام شك حول أسبابه، تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر. ويسرى هذا الحكم ولو كانت السفن أو إحداها راسية وقت التصادم .

(مادة ٢٢٥): إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن، إلترزت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم.
(مادة ٢٢٦)

١- إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذى وقع منها. ومع ذلك إذا حالت الظروف دون تعيين نسبة الخطأ الذى وقع من كل سفينة، أو إذا تبين أن أخطاءها متعادلة، وزعت المسؤولية بينها بالتساوى.

٢- وتسأل السفن التى إشتراك فى الخطأ بالنسبة المشار إليها فى الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها، قبل الغير عن الأضرار التى تلحق بالسفن أو البضائع أو الأمتعة أو الأموال الأخرى الخاصة بالبحارة أو المسافرين أو أى شخص آخر موجود على السفينة.

٣- وتكون المسؤولية بالتضامن إذا كان الضرر ناشئاً عن وفاة الأشخاص الموجودين عليها أو إصابتهم ، ويكون للسفينة التى تدفع أكثر من حصتها الرجوع على السفن الأخرى.

(مادة ٢٢٧): تترتب المسؤولية المقررة فى هذا الفصل إذا وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً.

(مادة ٢٢٨): لا يفترض الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم.

(مادة ٢٢٩): لا تسرى أحكام هذا الفصل على التصادم الذى يقع بين السفينة القاطرة، والسفينة المقطورة، ولا على أية حالة أخرى توجد فيها علاقة عقدية بين السفينتين.

(مادة ٢٣٠)

١- يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يبادر إلى مساعدة السفينة الأخرى وبحارتها والمسافرين عليها، وذلك فى حدود إستطاعته، ودون تعريض سفينته وبحارتها والمسافرين عليها لخطر جدى، وعليه بقدر إستطاعته

أن يخطر السفينة الأخرى بإسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها.

٢- ولا يكون مالك السفينة أو تجهزها مسئولاً لمجرد مخالفة الأحكام السابقة.
(مادة ٢٣١)

١- للمدعى رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية:

أ- محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التى يقع فى دائرتها أحد مراكز إستغلال السفينة.

ب- محكمة المكان الذى وقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه التى أحدثت الضرر، أو على سفينة أخرى مملوكة له، إذا كان الحجز عليها جائزاً، أو محكمة المكان الذى كان من الجائز توقيع الحجز فيه والذى قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو ضماناً آخر.

ج- محكمة المكان الذى وقع فيه التصادم، إذا حدث فى الموانئ أو المرافئ أو فى المياه الداخلية.

٢- ويجوز للخصوم الإتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة غير المحاكم المذكورة فى الفقرة السابقة، أو عرض النزاع على التحكيم.

(مادة ٢٣٢): تنقضى دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمضى سنتين من تاريخ وقوع الحادث.

(مادة ٢٣٣): ينقضى حق الرجوع المشار إليه فى الفقرة الأخيرة من المادة ٢٢٦ بمضى سنة من تاريخ الوفاء.

الفصل الثانى

المساعدة والإنقاذ

(مادة ٢٣٤): تسرى أحكام هذا الفصل على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التى تكون فى حالة الخطر، والأشياء التى تنقلها وأجور النقل. كما تسرى على الخدمات من النوع ذاته التى تؤدى بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية، دون إعتبار للمياه التى تقدم فيها هذه الخدمات أو تحصل فيها المساعدة أو الإنقاذ.

(مادة ٢٣٥)

- ١- كل عمل من أعمال المساعدة أو الإنقاذ يعطى الحق فى مكافأة عادلة إذا أدى إلى نتيجة نافعة.
- ٢- وفى جميع الأحوال لا يجوز أن يتجاوز المكافأة قيمة الأشياء التى أنقذت.
- ٣- وتستحق المكافأة ولو تمت المساعدة أو الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد.

(مادة ٢٣٦): لا يستحق الأشخاص الذين ساهموا فى أعمال المساعدة أية مكافأة إذا كانت السفينة التى قدمت لها المساعدة قد منعتهم عن معونتها صراحة ولسبب معقول.

(مادة ٢٣٧): فى حالة القطر أو الإرشاد لا تستحق أية مكافأة - للسفينة التى تقوم بهذه العملية - عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التى تقطرها أو ترشدها أو البضائع الموجودة عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة أو المرشدة بخدمات إستثنائية لاتدخل عادة فى عمليات القطر والإرشاد.

(مادة ٢٣٨)

- ١- يحدد الطرفان مقدار المكافأة وإلا فتحدده المحكمة.
- ٢- وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التى إشتراك فى

عمليات المساعدة أو الإنقاذ، وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها.

٣- وإذا كانت السفينة التى قامت بالإنقاذ أجنبية فيتم التوزيع بين مالكيها وربانها والأشخاص الذين فى خدمتها طبقاً لقانون الدولة التى تتمتع السفينة بجنسيتها.

(مادة ٢٣٩)

١- لا تستحق مكافأة عن إنقاذ الأرواح البشرية.

٢- ومع ذلك يستحق الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح البشرية نصيباً عادلاً، فى المكافأة التى تعطى لمن قاموا بإنقاذ السفينة والبضائع بمناسبة الحادث ذاته.

(مادة ٢٤٠)

١- يجوز للمحكمة بناء على طلب أحد الطرفين إبطال أو تعديل كل إتفاق على مساعدة أو إنقاذ تم وقت الخطر وتحت تأثيره إذا وجدت أن شروط الإتفاق غير عادية.

٢- وفى جميع الأحوال يجوز للمحكمة بناء على طلب ذوى الشأن إبطال أو تعديل الإتفاق المذكور إذا تبين أن رضا أحد الطرفين شابه تدليس أو إخفاء للحقيقة أو أن المكافأة لا تتناسب زيادة أو نقصاً والخدمات التى أديت.

(مادة ٢٤١)

١- تراعى المحكمة فى تحديد المكافأة - تبعاً للظروف - الأساسين الآتيين حسب ترتيب ذكرهما:

أ- مقدار الفائدة التى نتجت عن الإنقاذ، وجهود المنقذين وكفاءتهم، والخطر الذى تعرضت له السفينة التى قدمت لها المساعدة والمسافرون عليها وبحارتها والبضائع المشحونة فيها، والخطر الذى تعرض له المنقذون والسفينة التى قامت بالمساعدة والإنقاذ، والوقت الذى إستغرقته هذه العمليات، والمصاريف والأضرار التى نتجت عنها، ومخاطر المسئولية وغيرها من المخاطر التى تعرض

لها المنقذون، وقيمة الأدوات التي إستعملوها ، مع مراعاة تخصص السفينة فى المساعدة والإنقاذ عند الإقتضاء.

ب- قيمة الأشياء التى أنقذت.

٢- وتراعى المحكمة الأساسين المذكورين فى الفقرة السابقة عند توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ إذا تعددوا.

٣- ويجوز للمحكمة أن تقضى بتخفيض المكافأة أو إلغائها إذا تبين أن القائمين بالإنقاذ قد إرتكبوا أخطاء جعلت المساعدة أو الإنقاذ لازماً، أو إذا أرتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش.
(مادة ٢٤٢)

١- يجب على كل ربان فى حدود إستطاعته ودون تعريض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جدى أن يقدم المساعدة لكل شخص يوجد فى البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء.

٢- وبمقاب ربان السفينة الذى لا يقدم المساعدة المذكورة فى الفقرة السابقة بالحبس مدة لا تتجاوز ستة شهور وبغرامة لا تتجاوز ستة آلاف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين. ولا يسأل المالك أو المجهز عما يحكم به للغير من تعويض بسبب هذه الجريمة.

(مادة ٢٤٣) :تنقضى دعاوى المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والإنقاذ بمضى سنتين من تاريخ إنتهاء هذه الأعمال.

(د)

القانون التجارى البحرى لدولة الإمارات العربية المتحدة لسنة ١٩٨١

الباب الخامس

فى الحوادث البحرية

الفصل الأول

فى التصادم البحرى

(مادة ٣١٨)

١ - إذا وقع تصادم بين سفن بحرية أو بينها وبين مراكب تقوم بالملاحة فى المياه الداخلية تسوى التعويضات المستحقة عن الأضرار التى تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين على السفينة طبقاً للأحكام الواردة فى هذا الفصل دون إعتبار للنظام القانونى للمياه التى حصل فيها التصادم، وبأستثناء العائمت المقيمة بمرسى ثابت تعتبر كل عائمة فى حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب للملاحة الداخلية على حسب الأحوال.

٢ - وتسرى الأحكام المذكورة - ولو لم يقع أرتطام مادى - على تعويض الأضرار التى تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين على ظهرها إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو إهمال القيام بحركة أو عدم مراعاة الأحكام التى يقررها التشريع الوطنى أو الاتفاقيات الدولية المصادق عليها بشأن تنظيم السير فى البحار.

٣ - وتسرى أحكام التصادم البحرى ولو كانت أحد السفن المتصادمة مخصصة للخدمة العامة من قبل الدولة أو أحد هيئاتها أو مؤسساتها العامة.

مادة (٣١٩)

- ١- إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسبابه أو لم تعرف هذه الأسباب تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر.
- ٢- ويسرى الحكم المتقدم أيضاً إذا كانت السفن أو إحدهما راسية وقت وقوع التصادم.

مادة (٣٢٠): إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم.

مادة (٣٢١)

- ١- إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذى وقع منها، ومع ذلك إذا حالت الظروف دون تعيين نسبة الخطأ الذى وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية فيما بينها بالتساوى.
- ٢- وتسأل السفن فى حدود النسبة المشار إليها فى الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير وذلك عن الأضرار التى تلحق بالسفن أو البضائع أو الأمتعة أو الأموال الأخرى الخاصة بالبحارة أو بأى شخص آخر موجود على السفينة.
- ٣- وتكون المسؤولية بالتضامن إذا أدى الضرر إلى وفاة شخص على السفينة أو إصابته ويكون للسفينة التى تدفع أكثر من حصتها الرجوع على السفن الأخرى.

مادة (٣٢٢): تترتب المسؤولية المقررة فى هذا الفصل على التصادم الذى يقع بخطأ المرشد ولو كان الأرشاد إجبارياً.

مادة (٣٢٣): لا تسرى القرائن القانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم.

مادة (٣٢٤)

- ١- يجب على ربان كل سفينة من السفن التى وقع بينها التصادم أن يبادر إلى

مساعدة السفينة الأخرى وبحارتها والمسافرين عليها كلما كان ذلك ممكناً وبالقدر الذى لا يعرض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جسيم. وعليه أن يعلن السفينة الأخرى بأسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المتوجهة إليها.

٢- ولا يكون مالك السفينة أو تجهزها مسئولاً عن مخالفة الربان للأحكام السابقة إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

مادة (٣٢٥)

١- للمدعى رفع الدعوى الناشئة عن التصادم البحرى أمام إحدى المحاكم الآتية:
أ- المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المدعى عليه.

ب- المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه.

ج- المحكمة التى يقع فى دائرتها المكان الذى وقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه التى أحدثت الضرر أو على سفينة أخرى مملوكة له إذا كان الحجز عليها جائزاً أو المحكمة التى يقع فى دائرتها المكان الذى كان من الجائز توقيع الحجز فيه والذى قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو ضامناً آخر.

د- المحكمة التى يقع فى دائرتها المكان الذى وقع فيه التصادم إذا حدث فى الموانئ أو المرافئ أو فى غيرها من أجزاء المياه الداخلية.

٢- وإذا أختار المدعى إحدى المحاكم المبينة فى الفقرة السابقة فلا يجوز له رفع دعوى جديدة تستند إلى الوقائع ذاتها أمام محكمة أخرى إلا إذا تنازل عن الدعوى الأولى.

٣- ويجوز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة غير المحاكم المذكورة فى الفقرة الأولى أو عرض النزاع على التحكيم.

٤- ويجوز للمدعى عليه تقديم طلباته المقابلة الناشئة عن التصادم ذاته أمام المحكمة التى تنظر الدعوى الأصلية.

٥- وإذا تعدد المدعون وأقام أحدهم الدعوى أمام إحدى المحاكم جاز للآخرين

أقامة الدعوى الموجهة إلى الخصم ذاته والناشئة عن التصادم أمام هذه المحكمة.

مادة (٣٢٦): لا تسمع عند الإنكار وعدم العذر الشرعى:

١- دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم البحرى بمضى سنتين من تاريخ وقوع الحادث.

٢- دعوى الرجوع بالحق المشار إليه فى الفقرة الأخيرة من المادة (٣٢١) بمضى سنة من تاريخ الوفاء.

الفصل الثانى

المساعدة والأنقاذ

مادة (٣٢٧)

تسرى أحكام هذا الفصل على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التى تكون فى حالة خطر والأشخاص الموجودين عليها والأشياء التى تنقلها وأجور النقل. كما تسرى على الخدمات من النوع ذاته التى تؤدى بين السفن البحرية والمراكب التى تقوم بالملاحة فى المياه الداخلية وذلك دون اعتبار للنظام القانونى للمياه التى تقدم فيها هذه الخدمات.

مادة (٣٢٨)

- ١- كل عمل من أعمال المساعدة أو الأنقاذ يعطى الحق فى مكافأة عادلة إذا أدى إلى نتيجة نافعة.
- ٢- وفى جميع الأحوال لا يجوز أن تجاوز المكافأة قيمة الأشياء التى أنقذت.
- ٣- وتستحق المكافأة ولو تمت المساعدة أو الأنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد.

مادة (٣٢٩): لا يستحق الأشخاص الذين أسهموا فى أعمال المساعدة أية مكافأة إذا كانت السفينة المغالطة قد منعتهم عن معونتها صراحة ولسبب معقول.

مادة (٣٣٠): فى حالة القطر أو الإرشاد لا تستحق أية مكافأة للسفينة التى تقوم بهذه العملية عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التى تقطرها أو ترشدها أو البضائع الموجودة عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة أو المرشدة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة فى عمليات القطر أو الإرشاد.

مادة (٣٣١)

- ١- يحدد الطرفان مقدار المكافأة وإلا فتحدده المحكمة المدنية المختصة.
- ٢- وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التى أشرتكت فى

عمليات المساعدة أو الإنقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وريانها وبحارتها.

مادة (٣٣٢): إذا كانت السفينة المغيثة أجنبية فيتم توزيع المكافأة بين مالكيها وريانها والأشخاص الذين في خدمتها طبقاً لقوانين الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها.

مادة (٣٣٣)

١- لا تستحق أية مكافأة عن إنقاذ الأشخاص.

٢- ومع ذلك فإن الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح البشرية يستحقون نصيباً عادلاً في المكافأة التي تعطى لمن قاموا بإنقاذ السفينة، والبضائع بمناسبة الحادث ذاته.

مادة (٣٣٤): يجوز للمحكمة المدنية المختصة بناء على طلب أحد الطرفين أبطال أو تعديل كل اتفاق على مساعدة وإنقاذ تم وقت الخطر وتحت تأثيره إذا وجدت أن شروط الاتفاق غير عادلة.

وفي جميع الأحوال يجوز للمحكمة بناء على طلب ذوى الشأن أبطال أو تعديل الاتفاق المذكور إذا تبين أن رضا أحد الطرفين شابة تدليس أو أن المكافأة مبالغ فيها زيادة أو نقصاً بحيث لا تتناسب والخدمات التي أدت.

مادة (٣٣٥)

١- يراعى في تحديد المكافأة الأساسان الآتيان تبعاً للظروف حسب ترتيب ذكرهما:

أولاً: مقدار المنفعة التي نتجت عن الأنقاذ وجهود المنقذين وكفاءتهم والخطر الذي تعرضت له السفينة التي قدمت لها المساعدة، والمسافرين عليها وبحارتها والبضائع المشحونة فيها والخطر الذي تعرض له المنقذون والسفينة التي قامت بالمساعدة والأنقاذ والوقت الذي أستغرقته هذه العمليات والمصاريف والأضرار التي نتجت عنها مخاطر المسؤولية وغيرها من المخاطر التي تعرض لها المنقذون وقيمة

الأدوات التى أستعملوها مع مراعاة نوع الخدمة المخصصة لها السفينة التى تقوم بالمساعدة أو الأنقاذ إذا أقتضى الحال ذلك.

ثانياً: قيمة الأشياء التى أنقذت.

٢- وبمراعى الأساسان المذكوران فى الفقرة السابقة عند توزيع المكافأة بين القائمين بالأنقاذ إذا تعددوا.

٣- ويجوز تخفيض المكافأة أو إلغاؤها إذا تبين من الظروف أن القائمين بالأنقاذ قد ارتكبوا أخطاء جعلت المساعدة أو الأنقاذ أكثر لزوماً أو أنهم ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش وذلك دون أخلال بتوقيع العقوبات عليهم أو التعويض عن ذلك من الجهة المختصة.

مادة (٣٣٦) :

١- يجب على كل ربان فى حدود أستطاعته ودون تعريض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جسيم، أن يقدم المساعدة لكل سفينة تشرف على الفرق ولكل شخص يوجد فى البحر معرضاً لخطر ولو كان من الأعداء، ولا يكون مالك السفينة أو تجهزها مسئولاً عن مخالفة هذا الألتزام إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

٢- وبمقاب ربان السفينة الذى لا يقدم المساعدة المذكورة فى الفقرة السابقة بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تزيد على عشرة آلاف درهم أو بأحدى هاتين العقوبتين.

مادة (٣٣٧): لاتسمع عند الإنكار وعدم العذر الشرعى دعاوى المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والأنقاذ بمضى سنتين من تاريخ أنتهاء هذه الأعمال.

مادة (٣٣٨) :

١- تسرى أحكام هذا الفصل على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة للخدمة العامة.

٢- إستثناء من أحكام المادة (٣٣٦) تحدد القوانين الخاصة بالإلتزام بالمساعدة المعروضة على ربانة السفن الحربية.

مادة (٣٣٩): يقع باطلاً كل إتفاق يقضى بإختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن المساعدة والإنقاذ أو بإجراء التحكيم فى هذه الدعاوى خارج الدولة، وذلك إذا وقعت المساعدة والإنقاذ فى المياه الخاضعة لقضاء الدولة وكانت كل من السفينة التى قامت بالمساعدة والإنقاذ والسفينة التى أنقذت تتمتع بجنسية الدولة.

(هـ)

القانون البحرى الليبى لسنة ١٩٥٣

الباب السابع

فى الأخطار البحرية

الفصل الأول

التصادم

مادة ٢٣٦- القانون الواجب التطبيق

إذا وقع تصادم بين سفينتين أو أكثر قدر التعويض عن الضرر اللاحق بالسفن وما على متنها من أشياء وأشخاص وفقاً للأحكام التالية، ولا عبرة للمياه التى حدث فيها التصادم.

مادة ٢٣٧- التصادم العرضى أو الناتج عن قوة قاهرة

إذا وقع التصادم عرضاً أو إذا سببته قوة قاهرة أو تعذرت معرفة أسبابه بالدقة يتحمل المتضرر ما يلحقه من ضرر، ويعمل بهذا النص أيضاً إذا كانت السفن أو إحداها راسية حين التصادم بها.

مادة ٢٣٨- التصادم الناتج عن خطأ إحدى السفن

إذا وقع التصادم نتيجة لخطأ إحدى السفن ألزم بالتعويض عن الأضرار المسئول عن التصادم.

مادة ٢٣٩- التصادم الناتج عن خطأ مشترك

إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسئولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذى إرتكبه وإذا تعذر تقدير هذه النسبة أو إذا ظهر تساوى الأخطاء وزعت المسئولية حصصاً متساوية.

ويتحمل السفن المخطئة بالنسبة المذكورة وبدون تكافل تجاه الغير الأضرار اللاحقة بالسفن أو محمولاتها أو بأمثلة أو أموال البحارة أو الركاب أو غيرهم ممن وجدوا على متن السفينة.

وتلزم السفن المخطئة متكافئة تجاه الغير بالأضرار الناشئة عن وفاة أو ضرر بدني ، ومع ذلك للسفينة التي تدفع حصة تفوق مسئوليتها أن ترجع على السفن الأخرى.

مادة ٢٤٠- التصادم عن خطأ السائق

إذا وقع تصادم نتيجة لخطأ السائق بقيت المسئولية كما هي في المواد السابقة ولو كان حضور هذا السائق إلزامياً.

مادة ٢٤١- الأضرار الأخرى

تطبق الأحكام السابقة على التعويض عن الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو لما على متنها من أشياء أو أشخاص بقيامها بحركة أو بإغفالها حركة أو بعدم مراعاتها للقوانين أو اللوائح، حتى ولو لم يقع تصادم.

مادة ٢٤٢- الإغاثة

على ربان كل سفينة إصطدمت بغيرها أن يغيث السفينة الأخرى وبحارتيها وركابها بقدر ما يتيسر له ذلك ما دام لا يعرض سفينته وبحارته وركابه لخطر جدى.

مادة ٢٤٣- إبلاغ بيان عن السفينة المصطدمة

على الربان عند التصادم أن يعلم السفينة الأخرى قدر المستطاع باسم سفينته ومربطها والمرفأ الآتية منه والمرفأ الذاهبة إليه.

ولا يعد صاحب السفينة مسئولاً بمجرد الإخلال بالأحكام السابقة.

مادة ٢٤٤- السفن الحربية والحكومية

لا تطبق أحكام هذا الباب على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لمصلحة عامة.

مادة ٢٤٥- دعوى التعويض لا تخضع لإحتجاج

دعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن التصادم لا تخضع لإحتجاج ولا لمعاملة أخرى. ولا تترتب أية قرينة خاصة لجهة مسئولية التصادم.

مادة ٢٤٦- الإختصاص القضائي

إذا وقع تصادم فللمدعى الخيار فى أن يقيم الدعوى أمام محكمة المدعى عليه أو أمام محكمة مربط السفينة الصادمة.
تكون المحكمة التابع لها أول مرفأ لىبى تدخله إحدى السفن بعد تصادمهما مختصة لإجراء كل تحقيق أو كشف فنى.
وفى المياه الإقليمية الليبية تكون محكمة مكان التصادم هى المحكمة المختصة.

مادة ٢٤٧- التقادم

يسقط بالتقادم حق كل دعاوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن التصادم بإنقضاء سنتين بعد الحادث.
غير أن حق الرجوع المنصوص عليه فى الفقرة الثالثة من المادة ٢٣٩ يسقط بالتقادم بعد مرور سنة على يوم الدفع.

الفصل الثانى

المساعدة والإنقاذ

مادة ٢٤٨ - أحكام المساعدة والإنقاذ

تنظم الأحكام الآتية الأعمال التى تقوم بها إحد السفن لمساعدة أو إنقاذ سفينة أخرى فى خطر أو إنقاذ الأشياء الموجودة على متنها أو أجرتها أو أجرة ركبائها حتى فى حالة ترك بحارتها لها.

مادة ٢٤٩ - جعل المساعدة

يترتب على كل عمل من أعمال المساعدة أو الإنقاذ أداء جعل معقول إذا نتج عنه نفع ولا يستحق أى جعل إذا لم تتأت منفعة من المساعدة أو الإنقاذ. وفى جميع الأحوال لا يجاوز المبلغ الواجب دفعة قيمة الأشياء المنقذة.

مادة ٢٥٠ - رفض الإغالة

لا يحق أى جعل للأشخاص الذين يشتركون فى أعمال المساعدة إذا كانت السفينة المغالة قد منعتهم عن إغالتها منعاً صريحاً معقولاً.

مادة ٢٥١ - مساعدة السفينة القاطرة للمقطورة

لا يحق أى جعل للسفينة القاطر عن مساعدتها أو إنقاذها للسفينة المقطورة بها أو لشحنتها ما لم تقم بأعمال غير معتادة لا يمكن إعتبارها تنفيذاً لعقد القطر.

مادة ٢٥٢ - المساعدة بين سفن مالك واحد

يستحق الجعل وإن وقعت المساعدة أو الإنقاذ بين سفن مالك واحد.

مادة ٢٥٣ - تحديد الجعل وتوزيعه

يحدد بالتراضى مبلغ الجعل ونسبة توزيعه بين المنقذين أو بين مالكى كل سفينة منقذة وربانها وبحارتها.

وإذا كانت السفينة المنقذة أجنبية خضع التوزيع بين صاحبها وربانها
ومستخدميها لقانون دولتها.

مادة ٢٥٤- إلغاء وتعديل إتفاق المساعدة

للمحكمة أن تلغى أو أن تعدل، بناء على طلب أحد المتعاقدين، كل إتفاق
على مساعدة أو إنقاذ نشأ في وقت الخطر وتحت تأثيره إذا إعتبرت أن شروط
الإتفاق غير عادلة.

ولها أيضاً في جميع الأحوال بناء على طلب الجهة ذات الشأن أن تلغى أو
تعدل الإتفاق إذا ثبت لها حصول رضاء أحد الفريقين بسبب غش أو إحتيال أو
كتم معلومات أو إذا كان الجعل مرهقاً ولا يتناسب والخدمة المقدمة.

مادة ٢٥٥- أسس تحديد الجعل

تحدد المحكمة الجعل حسب مقتضى الحال إستناداً على الأسس الآتية:

١- في الدرجة الأولى: مدى نجاح أعمال المساعدة أو الإنقاذ وجهود المغيثين
وفضلهم والخطر الذي تعرضت له السفينة المعانة وركابها وبحارتها
ومحمولاتها والمنقذين والسفينة المنقذة والوقت المبذول والنفقات المتكبدة
والأضرار ومخاطر المسؤولية وغيرها من المخاطر التي يتعرض لها المنقذون وقيمة
الأدوات التي إستعملوها، وعند الإقتضاء إعتبار إعداد السفينة المغيثة لهذه
الغاية.

٢- في الدرجة الثانية: قيمة الأشياء المنقذة.

وتطبق الأحكام نفسها على التوزيع المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة
٢٥٣، وللمحكمة أن تنقص الجعل أو تبطله إذا تبين أن الإنقاذ أو المساعدة
إقتضاها خطأ المنقذين، أو إذا أقدم هؤلاء على إرتكاب سرقات أو على إخفاء
أشياء مسروقة أو غيرها من أعمال الإجرام أو الإحتيال.

مادة ٢٥٦ - إنقاذ الأشخاص

لا يستحق أى جمل على إنقاذ الأشخاص.

ولمنقذى الأرواح البشرية المتدخلين فى معرض الأخطار نفسها حق فى حصة عادلة من الجمل الذى يمنح لمنقذى السفينة وشحناتها وتفرعاتهما.

مادة ٢٥٧ - التقادم

يسقط بالتقادم حق دعوى المطالبة بجعل المساعدة أو الإنقاذ بإنقضاء سنة من إنتهاء أعمال المساعدة أو الإنقاذ.

(و)

القانون البحرى التونسى لسنة ١٩٦٢

(مجلة التجارة البحرية)

العنوان الأول

فى التصادم

الفصل 237- فى صورة حصول تصادم بين سفن بحرية أو بينها وبين مراكب نهريّة تسوى التعويضات المستحقة عن الأضرار اللاحقة بالسفن وما يوجد على متنها من الأشخاص والأشياء طبقاً للأحكام الآتية بدون إعتبار للمياه التى حصل فيها التصادم.

الفصل 238- إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن حمل التعويض على السفينة التى إرتكبت ذلك الخطأ.

وإذا حصل التصادم بسبب خطأ عدة سفن وتضررت منه سفينة أخرى لم ترتكب خطأ حمل تعويض الضرر على السفن المخطئة بالتضامن بينها.

الفصل 239- إذا كان الخطأ مشتركاً فمسؤولية كل سفينة تكون على نسبة خطورة الأخطاء التى إرتكبتها، على أنه إذا حالت الظروف دون تعيين النسبة أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة تحمل المسؤولية على التساوى.

والأضرار التى تلحق السفن أو حمولتها أو تلحق رجال الطاقم أو المسافرين أو أى شخص آخر وجد على متن السفينة فى أمتعتهم أو غير ذلك من أموالهم تتحملها السفن المخطئة على النسبة المذكورة بدون تضامن بينها إزاء الغير.

وتكون السفن المخطئة ملزمة بالتضامن قبل الغير بالأضرار الناشئة عن الموت أو الجروح.

الفصل 240- إذا كان التصادم طارئاً أو ناشئاً عن قوة قاهرة أو حام شك

حول أسبابه فإن الضرر الناشئ عن ذلك يتحملة من أصابه.

ويجرى هذا الحكم ولو كانت السفن أو إحداها راسية حين التصادم.

الفصل 241- تبقى المسؤولية المقررة بالفصول السابقة سارية المفعول إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد ولو كان حضوره إجبارياً.

الفصل 242- بعد حصول التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يتولى مساعدة السفينة الأخرى وطاقمها وركابها بقدر ما يكون ذلك فى استطاعته بدون أن يعرض سفينته وطاقمه وركابه لخطر جدى.

وعليه كذلك بقدر الإمكان أن يعرف السفينة الأخرى بإسم سفينته ومربطها والمكان الذى قدمت منه والذى ستتوجه إليه.

الفصل 243- تطبق أحكام هذا العنوان على تعويض الأضرار التى تسببت فيها سفينة لسفينة أخرى أو لما يوجد على متنها من الأشخاص والأشياء بقيامها بحركة أو بإغفالها حركة أو بعدم مراعاتها للترتيب وذلك ولو لم يقع إرتطام.

العنوان الثانى

فى المساعدة والإنقاذ بحراً

الفصل 244- كل عمل مساعدة وإنقاذ يقدم إلى السفن التى تكون فى حالة خطر وإلى الأشياء الموجودة على متنها وإلى أجرة النقل وإلى أجرة السفر وكذلك الخدمات التى هى من نفس النوع والتى تتبادلها السفن البحرية والمراكب النهرية تخضع للأحكام الآتية بدون أى تمييز بين هذين النوعين من الخدمات وبدون إعتبار للمياه التى حصلت فيها.

الفصل 245- كل عمل مساعدة وإنقاذ أتى بنتيجة مفيدة يخول الحق فى أجر عادل.

ولا يستحق أى أجر إذا لم يسفر عمل المساعدة أو الإسعاف عن نتيجة مفيدة إلا إذا وقع الإتفاق على خلاف ذلك.

والمبلغ الواجب دفعه لا يمكن أن يتجاوز فى أى حال من الأحوال قيمة الأشياء المنقذة.

الفصل 246- لا يستحق أى أجر كل من ساهم فى عمليات الإسعاف رغماً عن رفض السفينة المسعفة رفضاً صريحاً ومعقولاً.

وإذا صدر ذلك الرفض أثناء عمليات المساعدة أو الإنقاذ فإن المنقذين يستحقون أجراً عادلاً بشرط أن تسفر أعمالهم عن نتيجة مفيدة.

الفصل 247- لا يستحق السفينة الجارة أى أجر عن قيامها بمساعدة أو إنقاذ السفينة التى تجرها أو حمولتها إلا إذا أدت خدمات إستثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذاً إعتيادياً لعقد الجر.

الفصل 248- يستحق الأجر ولو كانت المساعدة أو الإنقاذ قد حصلوا بين سفن يستغلها مجهز واحد.

الفصل 249- يعين مبلغ الأجر بإتفاق الطرفين وإلا فيعيّنه الحاكم، وكذلك الأمر فيما يتعلق بنسبة توزيع ذلك الأجر بين مختلف السفن التى ساهمت فى

المساعدة أو الإنقاذ أو بين مجهزى كل سفينة قامت بعملية المساعدة أو الإنقاذ وبين ربانها وطاقمها.

وكذلك الأمر فى صورة إشترك عدة أشخاص أو عدة جماعات من الأشخاص كل باستقلاله فى عملية المساعدة أو الإنقاذ، وفى هذه الصورة لا يقضى الحاكم فى مبلغ الأجر وتوزيعه إلا بعد إدخال جميع من يتوقع منه إدعاء حق بعنوان المساعدة أو الإنقاذ حسب بيان المدين بالأجر.

الفصل 250- يجوز للحاكم تعديل كل إتفاق متعلق بالمساعدة والإنقاذ أبرم وقت الخطر وتحت تأثيره أن رأى أن الشروط المتفق عليها غير عادلة وذلك بناء على طلب أحد المتعاقدين.

ويجوز للحاكم فى جميع الأحوال أن يعدل الإتفاق بطلب ممن له مصلحة فى ذلك أن ثبت أن أحد الطرفين معيب بسبب التفرير أو إخفاء الحقيقة أو أن الأجر مبالغ فيه زيادة أو نقصاً بحيث لا يتناسب مع الخدمات المقدمة.

الفصل 251- يعين الحاكم الأجر حسب الظروف على أساس:

- النجاح الحاصل، ومجهودات المسعفين وفضلهم، والخطر الذى تعرضت له السفينة موضوع المساعدة وركابها وطاقمها وحمولتها والمنقذون والسفينة القائمة بالإنقاذ، والمدة المستغرقة، والمصاريف والأضرار الحاصلة، وأخطار المسؤولية وغيرها من الأخطار التى تعرض لها المنقذون، وقيمة الأدوات التى إستعملوها مع مراعاة إعداد وإختصاص السفينة القائمة بالمساعدة عند الإقتضاء، ذلك من جهة.

- ومن أخرى قيمة الأشياء التى أنقذت.

وتنطبق نفس الأحكام على توزيع الأجر المنصوص عليه بالفقرة الأولى من الفصل 249.

وللحاكم أن يحط من الأجر أو أن يلغيه إذا تبين أن الإنقاذ والمساعدة كانا نتيجة حتمية لخطأ المنتقذين، أو أنهم إرتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو قاموا بغير ذلك من الأعمال غير المشروعة.

الفصل 452- لا يستحق أى أجر عن إنقاذ الأشخاص إلا إذا نصت قوانينهم القومية على خلاف ذلك.

على أنه يضرب بسهم عادل فى الأجر الذى يستحقه منقذوا السفينة والحمولة وملحقاتهما لكل من تداخل بمناسبة الحادث فى عمليات المساعدة والإنقاذ فأنقذ نفساً بشرية.

الفصل 253- يجب على ربان كل سفينة بقدر المستطاع بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى أن يقدم مساعدته إلى كل شخص يعثر عليه بالبحر تحت خطر الهلاك ولو كان عدواً وإلا يكون مستهدفاً للعقاب بخطية قدرها ألف دينار وبالسجن مدة خمسة أعوام أو بإحدى العقوبتين فقط.

الفصل 254- إنقاذ المقتوفات البحرية يبقى خاضعاً لتراتبية الخاصة.

(ز)

قانون التجارة البحرية الأردني لسنة ١٩٧٢

الباب السابع

في الأخطار البحرية

الفصل الأول

في التصادم

مادة ٢٣٦: إذا وقع التصادم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية فإن التعويض من الضرر اللاحق بالسفن وما على متنها من أشياء وأشخاص يدفع وفقاً للأحكام التالية ولا عبء للمياه التي حدث فيها التصادم.

مادة ٢٣٧: إذا وقع التصادم عرضاً أو إذا سببته القوة القاهرة أو إذا حام الشك حول أسبابه فيتحمل المتضرر ما يلحقه من ضرر ويستمر العمل بمقتضى هذا النص إن كانت السفن أو إحداها راسية حين تصادمها.

مادة ٢٣٨: إذا كان التصادم مسبباً عن خطأ إحدى السفن فيترتب التعويض من الأضرار على المسؤول عن هذا التصادم.

مادة ٢٣٩: إذا كان الخطأ مشتركاً فتكون تبعة كل سفينة بنسبة فداحة الخطأ الذي إرتكبته ولكن إذا حالت الأحوال دون إثبات هذه النسبة أو إذا بدت الأخطاء كأنها متوازية فتوزع التبعة حصصاً متساوية.

وإن الأضرار الملحقة بالسفن أو بحمولتها أو بأمتعة البحارة أو الركاب وبسائر أموالهم أو أى شخص آخر وجد على متن السفينة تتحملها السفن المخطئة بالنسبة المذكورة وبدون تكافل تجاه الغير.

وتلزم السفينة المخطئة متكافئة تجاه الغير بالأضرار الناشئة عن وفاة أو جرح مع حفظ حق الإدعاء للسفينة التي تدفع حصة تفوق الحصة التي تترتب عليها نهائياً في الفقرة الأولى من هذه المادة.

مادة ٢٤٠: إذا وقع تصادم وكان سببه خطأ سائق بقيت التبعة كما هي مقررة في المواد السابقة ولو كان حضور هذا السائق إلزامياً.

مادة ٢٤١: تطبق الأحكام السابقة في غير وقوع التصادم على التعويض من الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة غيرها أو لما على متنها من أشياء أو أشخاص بقيامها بحركة أو بإغفالها حركتها أو بعدم مراعاتها للأنظمة.

مادة ٢٤٢: على ربان كل سفينة إصطدمت بغيرها أن يغيث السفينة الأخرى ويحارثها وركابها بقدر ما يتيسر له ذلك دون أن تتعرض سفينته وبحارته وركابه لخطر جدى.

مادة ٢٤٣: على الربان أيضاً أن يعلم السفينة الأخرى على قدر المستطاع باسم سفينته ومربطها والميناء الآتية منه والميناء الذاهبة إليه.

لا يعد صاحب السفينة مسؤولاً بمجرد المخالفة للأحكام السابقة.

مادة ٢٤٤: لا تطبق أحكام هذا الباب على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية.

مادة ٢٤٥: إن دعوى التعويض من الأضرار الناجمة عن التصادم لا تخضع لإحتجاج ولا لمعاملة أخرى ولا تترتب أية قرينة خطأ خاصة لجهة تبعة التصادم.

مادة ٢٤٦: إذا وقع تصادم فللمدعى الخيار فى أن يقيم الدعوى أمام محكمة المدعى عليه أمام محكمة مربوط السفينة الصادمة.

إن المحكمة التابع لها ميناء العقبة، عندما تدخله إحدى السفينتين بعد

تصادمهما تكون صالحة للقيام بكل تحقيق أو كشف فنى.
تعود الصلاحية فى المياه الإقليمية الأردنية إلى المحكمة البدائية التابع لها
الميناء.

مادة ٢٤٧: يسقط بحكم مرور الزمن حق كل دعاوى التعويض من
الأضرار الناجمة عن التصادم بإنقضاء مهلة سنتين بعد الحادث.
غير أن حق الإدعاء المنصوص عليه فى الفقرة الثالثة من المادة (٣٣٩)
يسقط بحكم مرور الزمن بعد مرور سنة على يوم الدفع.

الفصل الثانى

فى الإسعاف والإنقاذ

مادة ٢٤٨: كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة، خدمة لسفينة أخرى تكون فى خطر وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولإجرتها وأجرة نقل ركابها حتى فى حال ترك بحارتها لها يخضع للأحكام التالية:

مادة ٢٤٩: إن كل عمل إسعاف أو إنقاذ نتج عنه نفع يستوجب جعلاً عادلاً ولا يتوجب أى جعل إذا لم تنتج أية منفعة عن تقديم المساعدة والمبلغ الواجب دفعه لا يتجاوز فى حال من الأحوال قيمة الأشياء المنقوذة.

مادة ٢٥٠: لا يحق أى جعل للأشخاص الذين يشتركون بأعمال المساعدة إذا كانت السفينة المغائة قد منعتهم عن إغايتها منعاً صريحاً معقولاً.

مادة ٢٥١: لا يحق أى جعل للسفينة القاطرة عن إسعافها أو إنقاذها للسفينة المقطورة بها أو لحمولتها ما لم تقم بأعمال خارقة للعادة لا يمكن إعتبارها تنفيذاً لعقد القطر.

مادة ٢٥٢: يلزم الجعل وإن يكن كل من الإسعاف أو الإنقاذ قد وقع بين سفن لها مالك واحد.

مادة ٢٥٣: يحدد مبلغ الجعل باتفاق الفريقين وإلا فتحدده المحكمة.

وكذلك نسبة توزيع هذا الجعل بين المنقذين أو بين مالكى كل سفينة منقذة وربانها وبحارتها وإذا كانت السفينة المنقذة أجنبية فيتنظم التوزيع بين صاحبها وربانها ومستخدمها بموجب قانون دولتها.

مادة ٢٥٤: للمحكمة أن تلغى أو أن تعدل بناء على طلب أحد المتعاقدين كل إتفاق على إسعاف أو إنقاذ نشأ فى وقت الخطر وتحت تأثيره إذا إعتبرت أن شروط الإتفاق غير عادلة.

ولها أيضاً فى كل الحالات وبناء على طلب الجهة صاحبة العلاقة أن تلغى

أو تعدل الإتفاق إذا ثبت لها تعيب رضى أحد الفريقين بسبب خداع أو كتم معلومات أو إذا كان الجعل فادحاً من إحدى الناحيتين ولا يتناسب والخدمة المقدمة.

مادة ٢٥٥: تحدد المحكمة الجعل بحسب مقتضى الحال على أساس:

أ- فى الدرجة الأولى: النجاح المحرز وجهود المغيثين وفضلهم والخطر الذى تهدد السفينة المعانة وركابها وبحارتها وحمولتها والمنقذين والسفينة المنقذة والوقت المبذول والنفقات والأضرار المتكبدة ومخاطر التبعة وغيرها من المخاطر التى يتعرض لها المنقذون وقيمة الأدوات التى إستعملوها وعند الإقتضاء إعتبار إعداد السفينة المغيثة لهذا الغاية.

ب- وبدرجة ثانية قيمة الأشياء المنقوذة:

تطبق الأحكام نفسها على التوزيع المنصوص عليه فى الفقرة الثانية من المادة (٢٥٣) وللمحكمة أن تنقص الجعل وأن تبطله إذا تبين أن الإنقاذ أو الإسعاف إقتضاها خطأ المنقذين أو إذا أقدم هؤلاء على إرتكاب سرقات أو على إخفاء أشياء مسروقة أو على غيرها من أعمال الإحتيال.

مادة ٢٥٦: لا يلزم أى جعل عن الأشخاص المنقوذين.

لمنقذى الأرواح البشرية المتدخلين بمعرض الإخطار نفسها حق فى حصة عادلة من الجعل الذى يمنح لمنقذى السفينة والحمولة وتفرعاتهما.

مادة ٢٥٧: يسقط بحكم مرور الزمن حق دعوى المطالبة بجعل الإسعاف أو الإنقاذ بعد مرور سنتين على يوم إنتهاء أعمال الإسعاف أو الإنقاذ. ولا تسرى هذه المدة إذا لم تحجز فى المياه الأردنية السفينة المسعوفة أو المنقوذة.

يعاقب بالحبس من شهر إلى سنتين وبالغرامة من عشرة دنانير إلى ثلاثمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل ريان شاهد شخصاً فى البحر مهدداً بالفرق وإمتنع عن إسعافه دون أن يعرض سفينته وبحارتها وركابها لخطر جدى.

(ح)

قانون التجارة البحرية السوري لسنة ١٩٥٠

الباب السابع

فى الأخطار البحرية

الفصل الأول

فى التصادم

مادة ٢٣٣: إذا وقع التصادم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية فإن التعويض من الضرر اللاحق بالسفن وما على متنها من أشياء وأشخاص يدفع وفقاً للأحكام التالية ولا عبء للمياه التى حدث فيها التصادم.

مادة ٢٣٤: إذا وقع التصادم عرضاً أو إذا سببته القوة القاهرة أو إذا حام الشك حول أسبابه فيتحمل المتضرر ما يلحقه من ضرر ويستمر العمل بمقتضى هذا النص إن كانت السفن أو إحداها راسية حين تصادمها.

مادة ٢٣٥: إذا كان التصادم مسبباً عن خطأ إحدى السفن فيستلزم التعويض من الأضرار على المسؤول عن هذا التصادم.

مادة ٢٣٦: إذا كان الخطأ مشتركاً فتكون مسؤولية كل سفينة بنسبة فداحة الخطأ الذى إرتكبته ولكن إذا حالت الأحوال دون إثبات هذه النسبة أو إذا بدت الأخطاء كأنها متوازنة فتوزع المسؤولية حصصاً متساوية.

وإن الأضرار الملحقة بالسفن أو بحمولتها أو بأمثلة البحارة أو الركاب

ويسائر أموالهم أو أى شخص آخر وجد على متن السفينة تتحملها السفن المخطئة بالنسبة المذكورة وبدون تكافل تجاه الغير.

وتلزم السفن المخطئة متكافلة تجاه الغير بالأضرار الناشئة عن وفاة أو ضرر جسدى مع حفظ حق الإدعاء للسفينة التى تدفع حصة تفوق الحصة التى ترتب عليها نهائياً فى الفقرة الأولى من هذه المادة.

مادة ٢٣٧: إذا وقع تصادم وكان سببه خطأ سائق بقيت المسؤولية كما هى مقررة فى المواد السابقة ولو كان حضور هذا السائق إلزامياً.

مادة ٢٣٨: تطبق الأحكام السابقة ولو لم يحصل تصادم، على التعويض من الأضرار التى تسببها سفينة لسفينة غيرها أو لما على متنها من أشياء أو أشخاص بقيامها بحركة أو بإغفالها حركة أو بعدم مراعاتها للأنظمة.

مادة ٢٣٩: على ربان كل سفينة إصطدمت بغيرها أن يغيث السفينة الأخرى وبحارثها وركابها بقدر ما يتيسر له ذلك دون أن تتعرض سفينته وبحارته وركابه لخطر جدى.

مادة ٢٤٠: على الربان أيضاً أن يعلم السفينة الأخرى على قدر المستطاع بإسم سفينته ومربطها والمرافأ الآتية منه والمرافأ الذاهبة إليه.

لا يعد صاحب السفينة مسؤولاً بمجرد المخالفة للأحكام السابقة.

مادة ٢٤١: لا تطبق أحكام هذا الباب على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لمصلحة عامة.

مادة ٢٤٢: إن دعوى التعويض من الأضرار الناجمة عن التصادم لا تخضع لإحتجاج ولا لمعاملة أخرى ولا ترتب أية قرينة خطأ خاصة لجهة مسؤولية التصادم.

مادة ٢٤٣: إذا وقع تصادم فللمدعى الخيار فى أن يقيم الدعوى أمام محكمة المدعى عليه أمام محكمة مربوط السفينة الصادمة.

إن المحكمة التابع لها أول مرفأ سورى تدخله إحدى السفينتين بعد تصادمهما تكون صالحة للقيام بكل تحقيق أو كشف فنى.

تعود الصلاحية فى المياه الإقليمية السورية إلى محكمة مكان التصادم.

مادة ٢٤٤: يسقط بالتقادم حق كل دعاوى التعويض من الأضرار الناجمة عن التصادم بإنقضاء مهلة سنتين بعد الحادث.

غير أن حق الإدعاء المنصوص عليه فى الفقرة الثالثة من المادة (٣٣٦) يسقط بالتقادم بعد مرور سنة على يوم الدفع.

الفصل الثانى

فى الإسعاف والإنقاذ

مادة ٢٤٥ : كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة خدمة لسفينة أخرى تكون فى خطر وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولأجرتها وأجرة نقل ركابها حتى فى حال ترك بحارتها لها يخضع للأحكام التالية.

مادة ٢٤٦ : إن كل عمل إسعاف أو إنقاذ نتج عنه نفع يستلزم جعلاً معتدلاً.

ولا يتوجب أى جعل إذا لم تنتج أية منفعة عن تقديم المساعدة.

والمبلغ الواجب دفعه لا يتجاوز فى حال من الأحوال قيمة الأشياء المنقذة.

مادة ٢٤٧ : لا يحق أى جعل للأشخاص الذين يشتركون بأعمال المساعدة إذا كانت السفينة المغائة قد منعتهم عن إغايتها منعاً صريحاً معقولاً.

مادة ٢٤٨ : لا يحق أى جعل للسفينة القاطرة عن إسعافها أو إنقاذها للسفينة المقطورة بها أو لحمولتها ما لم تقم بأعمال خارقة للعادة لا يمكن إعتبارها تنفيذاً لمقعد القطر.

مادة ٢٤٩ : يتوجب الجعل وإن يكن كل من الإسعاف أو الإنقاذ قد وقع بين سفن لها مالك واحد.

مادة ٢٥٠ : يحدد مبلغ الجعل باتفاق الفريقين وإلا فتحدده المحكمة.

وكذلك نسبة توزيع هذا الجعل بين المنقذين أو بين مالكي كل سفينة منقذة وربانها وبحارتها.

وإذا كانت السفينة المنقذة أجنبية فيتنظم التوزيع بين صاحبها وربانها ومستخدميها بموجب قانون دولتها.

مادة ٢٥١ : للمحكمة أن تلغى أو أن تعدل بناء على طلب أحد المتعاقدين

كل إتفاق على إسعاف أو إنقاذ نشأ في وقت الخطر وتحت تأثيره إذا إعتبرت أن شروط الإتفاق غير عادلة.

ولها أيضاً في كل الحالات وبناء على طلب الجهة صاحبة العلاقة أن تلغى أو تعدل الإتفاق إذا ثبت لها تعيب رضی أحد الفريقين بسبب خداع أو كتم معلومات أو إذا كان الجعل فادحاً من إحدى الناحيتين ولا يتناسب والخدمة المقدمة.

مادة ٢٥٢: تحدد المحكمة الجعل بحسب مقتضى الحال على أساس:

أ- في الدرجة الأولى: النجاح المحرز وجهود المغيبيين وفضلهم والخطر الذي تهدد السفينة المعانة وركابها وبحارتها وحمولتها والمنقذين والسفينة المنقذة والوقت المبذول والنفقات والأضرار المكبدة ومخاطر المسؤولية وغيرها من المخاطر التي يتعرض لها المنقذون وقيمة الأدوات إستعملوها وعند الإقتضاء إعتبار إعداد السفينة المغيبة لهذا الغاية.

ب- وبدرجة ثانية قيمة الأشياء المنقوذة:

تطبق الأحكام نفسها على التوزيع المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة (٢٥٠) وللمحكمة أن تنقص الجعل وأن تبطله إذا تبين أن الإنقاذ أو الإسعاف إقتضاها خطأ المنقذين أو إذا أقدم هؤلاء على إرتكاب سرقات أو على إخفاء أشياء مسروقة أو على غيرها من أعمال الإحتيال.

مادة ٢٥٣: لا يتوجب أى جعل عن الأشخاص المنقودين.

لمنقذى الأرواح البشرية المتدخلين بمعرض الإخطار نفسها حق في حصة عادلة من الجعل الذي يمنح لمنقذى السفينة والحمولة وتفرعاتهما.

مادة ٢٥٤: يسقط بالتقادم حق دعوى المطالبة بجعل الإسعاف أو الإنقاذ بعد مرور سنة على يوم إنتهاء أعمال الإسعاف أو الإنقاذ.

(٦)

LOI N° 67 - 545 DU 7 JUILLET 1967

relative aux événements de mer

(Journal officiel du 9 juillet 1967,)

L'Assemblée nationale et le Senat ont adopté

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

CHAPTER I^{er}

Abordage.

Article 1^{er}

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

Article 2

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou

s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux auraient été au mouillage au moment de l'abordage.

Article 3

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Article 4

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa précédent du présent article, il doit définitivement supporter.

Article 5

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Article 6

Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Article 7

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'évènement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année à partir du jour du paiement.

Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Article 8

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article 7, troisième alinéa, sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public.

CHAPTER II

Assistance

Article 9

L'assistance des navires de mer en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où elle a été rendue.

Tous engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

Article 10

Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Article 11

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Article 12

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Article 13`

Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Article 14

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants.

Si le navire est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire.

Article 15

Toute convention d'assistance peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées à l'article 16 ou que

le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.

Article 15

La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances, en prenant pour base :

a) En premier lieu le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et le risque de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant;

b) En second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.

Les memes dispositions sont applicables aux répartitions prévues à l'article 14 (alinéa 2).

Le tribunal peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Article 17

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées. Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion

des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Article 18

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Article 19

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente sauf intervention effective et directe de sa part.

Article 20

Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature.

Article 21

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou

affectés à un service public, à l'exception de l'article 18 (alinéa 2).
Les articles 13 et 14 (alinéa 2) ne sont pas applicables aux navires
de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat.

Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations
d'assistance qui peuvent être imposées aux commandants de force
navale ou de bâtiment de la marine nationale sont fixées par
l'article 455 du code de justice militaire.

DECRET N° 68 - 65 DU 19 JANVIER 1968

relatif aux événements de mer

(Journal officiel du 25 janvier 1968)

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer, du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre de l'économie et des finances et du ministre des transports,

Vu la loi n° 67 - 545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer,

Décète :

CHAPTER I^{er}

Abordage.

Article 1^{er}

En cas d'abordage, le demandeur pourra, à son choix, assigner devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du port français dans lequel soit l'un, soit l'autre des deux navires s'est réfugié en premier lieu ou a été saisi.

Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction française, l'assignation pourra également être donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite.

CHAPTER II

Assistance

Article 2

Tout clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute clause compromissoire donnant compétence à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle lorsque le navire assistant et le navire assisté sont de nationalité française et que l'assistance a été rendue dans les eaux soumises à la juridiction française.

الملحق رقم (٣)

أ- قرار وزير النقل والمواصلات رقم ٢٥ لسنة ١٩٨٠ بقواعد وأجور عمليات المساعدة والإنقاذ

- العقد النموذجي للإنقاذ المعد من قبل هيئة للويدز.

(أ)

وزارة النقل والمواصلات والنقل البحرى
قرار رقم ٢٥ لسنة ١٩٨٠ (نقل بحرى)
بإصدار اللائحة الخاصة بقواعد وأجور عمليات المساعدة
والإنقاذ التى تقوم بها الهيئة العامة لميناء الإسكندرية(*)

وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى

بعد الإطلاع على معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ الخاصة بتوحيد القواعد
المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ؛

وعلى القانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤٣ فى شأن الإنضمام إلى معاهدة بروكسل
لسنة ١٩١٠؛

وعلى القانون رصم ٧٩ لسنة ١٩٦١ فى شأن الكوارث البحرية والحطام
البحرى؛

وعلى القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦٧ بإنشاء الهيئة العامة لميناء الإسكندرية؛
وعلى المرسوم الصادر فى ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ فى شأن تحديد تاريخ العمل
بمعاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠؛

وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٢٩٣ لسنة ١٩٦٦ بإختصاصات
ومستويات الهيئة العامة لميناء الإسكندرية؛

وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٩٨٥ لسنة ١٩٧٣ بتنظيم وتحديد
إختصاصات وزارة النقل البحرى؛

(*) الوقائع المصرية فى ٢٩ مايو سنة ١٩٨٠ - العدد ١٢٦ .

وعلى قرار وزير النقل البحرى رقم ١٥٧ لسنة ١٩٧٣ بتحديد فئات مقابل الإنتفاع بالوحدات العائمة التابعة للهيئة العامة لميناء الإسكندرية وتنظيم القطر بميناء الإسكندرية والقرارات المعدلة له؛

وعلى موافقة مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية بجلسته الثامنة لعام ١٩٧٩ المنعقدة بتاريخ ١١/٧/١٩٧٩ بإستصدار قرار وزارى باللائحة المنظمة لعمليات المساعدة والإنقاذ التى تقوم بها الهيئة العامة لميناء الإسكندرية؛ وبناء على ما إرتأه مجلس الدولة؛

قرر:

مادة ١- تسرى أحكام اللائحة المرفقة بشأن عمليات المساعدة والإنقاذ التى تقوم بها الهيئة العامة لميناء الإسكندرية.

مادة ٢- يصدر رئيس الهيئة العامة لميناء الإسكندرية القرارات المنفذة لأحكام اللائحة المرفقة.

مادة ٣- ينشر هذا القرار فى الوقائع المصرية ويعمل به من تاريخ نشره؛

تحريراً فى ٨ جمادى الأول سنة ١٤٠٠ (٢٥ مارس سنة ١٩٨٠).

اللائحة الخاصة بقواعد وأجور عمليات المساعدة والإنقاذ التي تقوم بها الهيئة العامة لميناء الإسكندرية

مادة ١- تقدم طلبات الإنقاذ والمساعدة من السفن المصرية والأجنبية مباشرة أو من الجهة أو الشركة التي تتبعها السفينة إلى الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ولا يعتبر الطلب مقبولاً إلا بموافقة رئيس الهيئة أو من يفوضه كتابة ويجوز في أحوال الإستعجال التي تستدعي السرعة القصوى أن تصدر هذه الموافقة شفاهة على أن تعزز كتابة في أقرب وقت ممكن.

مادة ٢- يحرر بين الهيئة العامة لميناء الإسكندرية والسفينة أو الجهة الطالبة أو الوسيطة عقد ينص فيه على أن الوحدات مطلوبة لعملية إنقاذ وأن الطرف الثاني قد إطلع على التعريف المنصوص عليها في هذه اللائحة وقبل معاملته بالفتات الواردة بها وذلك بعد إيداع تأمين يعادل نصف التكاليف التقديرية الكلية وتكون قيمته تحت طلب الهيئة العامة لميناء الإسكندرية على ألا تقل قيمة مبلغ التأمين عن (ألف جنيه مصرى).

ويكتفى في الحالات العاجلة بالحصول على إقرار كتابي من السفينة أو الجهة الطالبة أو الوسيطة يتضمن البيانات السابقة بعد دفع التأمين الذي تحدده الهيئة العامة لميناء الإسكندرية على أن تستوفى إجراءات التعاقد بعد ذلك.

ويوقع العقد عن الهيئة العامة لميناء الإسكندرية رئيسها أو من يفوضه في ذلك.

مادة ٣- تحدد فتات وأجور تشغيل الوحدات والمعدات والأدوات والأفراد والخبرة الفنية وكذلك مصاريف الانتقال وبدل السفر في حالة الإنقاذ على الوجه الآتى:

(أ) تعريفه وحدات الإنقاذ التابعة للهيئة العامة لميناء الإسكندرية عن

اليوم محسوباً على أساس ٢٤ ساعة تبدأ من ساعة بدء التحرك مع إعتبار جزء اليوم يوماً كاملاً:

١- سفينة إنقاذ قوة ٣٠٠٠٠ حصان ٣٥٠٠ جنيه.

٢- سفينة إنقاذ قوة ١٨٠٠ حصان ٢٥٠٠ جنيه.

٣- لنش غطس عميق ٥٠٠ جنيه.

مادة ٤- تقدر مكافأة الإنقاذ على النحو التالي:

أولاً- فى حالة إتمام الإنقاذ:

١- التكاليف الفعلية طبقاً للمادة الثالثة.

٢ - نصف قيمة الخبرة الفنية.

٣ - قيمة ما يكون قد تلف أو فقد من مهمات أثناء عملية الإنقاذ.

٤ - ١٠٪ من التكاليف كمصاريف إدارية.

٥- مبلغ تحدده الهيئة - ويراعى عند تقديره العناصر الآتية:

(أ) مدى الخطورة التى يتعرض لها الأفراد والوحدات القائمة بعملية الإنقاذ.

(ب) مدى الجهد والكفاءة المبذولين فى تنفيذ العملية.

(ج) ما تم إنقاذه من نفس ومال.

(د) قيمة المنفعة العائدة من عملية الإنقاذ.

ثانياً: فى حالة عدم إتمام الإنقاذ:

١- التكاليف الفعلية طبقاً للمادة الثالثة.

٢- نصف قيمة الخبرة الفنية.

٣- قيمة ما يكون قد تلف أو فقد من مهمات أثناء عملية الإنقاذ.

٤- ١٠٪ من التكاليف كمصاريف إدارية.

مادة ٥- تصرف مكافآت للأفراد الذين اشتركوا في عملية الإنقاذ أو المعاينة بقرار من رئيس الهيئة بناء على إقتراح مدير عام الهيئة وتحدد قيمة هذه المكافأة حسب أهمية كل حالة بعد تحصيل مكافأة الإنقاذ ويتم الصرف على بند المكافأة فقرة (ب) مكافأة من أعمال أخرى - الباب الأول - الأجور من ميزانية الهيئة.

٤ - لنش ركوبة صغير بما كينة ١٠٠ جنيه.

٥ - ونش حمولة ١٥٠ طن ١٠٠٠ جنيه.

٦ - ونش حمولة ٤٠ طن ٣٠٠ جنيه.

٧ - فلوكة أودنجى للغطس ٢٠ جنيه.

(ب) تعريف المعدات عن اليوم محسوباً على أساس (٢٤) ساعة تبدأ من ساعة التحرك مع اعتبار جزء اليوم يوماً كاملاً :

١ - طلمبة سحب سعة (٢٥٠ طن / ساعة) ٢٥٠ جنيه

٢ - طلمبة سحب سعة (١٠٠ طن / ساعة) ١٠٠ جنيه.

٣ - طلمبة سحب أقل من (١٠٠ طن / ساعة) ٧٥ جنيه.

٤ - ضاغط هواء متنقل ٨٠ جنيه.

٥ - مولد إنارة متنقل ٧٥ جنيه.

٦ - ماكينة قطع ولحام متنقلة ٥٠٠ جنيه.

٧ - برطوم تعويم حمولة (١٠ طن) ٢٠٠ جنيه.

٨ - برطوم تعويم حمولة (٤٠ طن) ١٠٠ جنيه.

(ج) تعريف الأدوات :

وتتم المحاسبة عليها حسب القيمة الفعلية لها بالسوق المحلى بموافقة رئيس الهيئة أو من يفوضه.

(د) تعريفه أجور تشغيل الأفراد عن يوم العمل الكامل أو الساعة بحسب الأحوال وبحسب جزء اليوم كاملاً وجزء الساعة ساعة كاملة :

- ١ - أخصائي فن غطس ٦٠ جنيه.
- ٢ - أخصائي فن إنقاذ ٦٠ جنيه.
- ٣ - أخصائي فن أعماق ٦٠ جنيه.
- ٤ - فرد فني إنقاذ ٣٥ جنيه.
- ٥ - فرد معاونة ٢٠ جنيه.
- ٦ - فرد غطس عميق ٥٠ جنيه في الساعة.
- ٧ - فرد غطس خفيف، ٣٠ جنيه في الساعة للمعاونة والبحث والكسح.
- ٨ - فرد غطس عميق، ٥٠ جنيه في السعة لسد الفتحات.
- ٩ - فرد غطس خفيف، ٣٥ جنيه في الساعة للقطاع واللحام والتصبين.

(هـ) تعريفه المعاينة :

تحسب على النحو التالي :

١ - بالنسبة للسفينة الجانحة أو المصابة :

٢٥٪ من الحمولة الكلية بالجنيه المصرى × عدد الأيام + التكاليف الفعلية طبقاً للفتات الواردة بالفقرات أ ، ب ، ج ، د ، ز + مصاريفها الإدارية.

٢ - بالنسبة للسفينة الغارقة :

٥٪ من الحمولة الكلية بالجنيه المصرى × عدد الأيام + التكاليف الفعلية طبقاً للفتات الواردة بالفقرات أ ، ب ، ج ، د ، ز + مصاريفها الإدارية.

(و) الخبرة الفنية :

تقدر عند طلب تنفيذ عملية الإنقاذ بمبلغ يحدد بمعرفة قائد الإنقاذ فى كل حالة على حدة حسب الظروف أو العوامل الجوية والبحرية السائدة بمنطقة العمل بعد إعتماؤها من رئيس الهيئة ويعتبر قراره نهائياً فى هذا الشأن .

(ز) مصاريف الإنتقال وبدل السفر فى حالة إنقاذ :

تحتسب مصاريف وسائل المواصلات ونقل الأفراد والمعدات من الهيئة إلى مكان العمل بما فى ذلك الإنتقال أثناء العملية نفسها بقيمتها الفعلية أو الإستهلاك أو الإيجار الفعلى.

(ب)
LLOYD'S

**STANDARD FORM OF
SALVAGE AGREEMENT
(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COMMITTEE OF
LLOYD'S)**

NO CURE - NO PAY

On board the

Dated

19

IT IS HEREBY AGREED between Captain for
and on behalf of the Owners of the "her
cargo freight bunkers and stores and for
and on behalf of (hereinafter called
" the Contractor") :

1. (a) The Contractor agrees to use his best endeavours to save the
and / or her cargo bunkers and stores and take
them to or other place to be
hereafter agreed or if no place is named or agreed to a place
of safety. The Contractor further agrees to use his best
endeavours to prevent the escape of oil from the vessel

while performing the services of salving the subject vessel and/or her cargo bunkers and stores. The services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure-no pay" except that where the property being salvaged is a tanker laden or partly laden with a cargo of oil and without negligence on the part of the Contractor and / or his Servants and/or Agents (1) the services are not successful or (2) are only partially successful or (3) the Contractor is prevented from completing the services the Contractor shall nevertheless be awarded solely against the Owners of such tanker his reasonably incurred expenses and an increment not exceeding 15 per cent of such expenses but only if and to the extent that such expenses together with the increment are greater than any amount otherwise recoverable under this Agreement. Within the meaning of the said exception to the principle of "no cure-no pay" expenses shall in addition to actual out of pocket expenses include a fair rate for all tugs craft personnel and other equipment used by the Contractor in the services and oil shall mean crude oil fuel oil heavy diesel oil and lubricating oil.

- (b) The contractor's remuneration shall be fixed by arbitration in London in the manner herein prescribed and any other difference arising out of this Agreement or the operations thereunder shall be referred to arbitration in the same way. In the even of the services referred to in this Agreement or any part of such services having been already rendered at

the date of this Agreement by the Contractor to the said vessel and/or her cargo bunkers and stores the provisions of this Agreement shall apply to such services.

- (c) It is hereby further agreed that the security to be provided to the Committee of Lloyd's the Salved Values the Award and/or Interim Award and/or Award on Appeal of the Arbitrator and/or Arbitrator(s) on Appeal shall be in

currency. If this Clause is not completed then the security to be provided and the Salved Values the Award and/or Interim Award and/or Award on Appeal of the Arbitrator and/or Arbitrator(s) on Appeal shall be in Pounds Sterling.

- (d) This Agreement shall be governed by and arbitration thereunder shall be in accordance with English law.

2. The Owners their Servants and Agents shall co-operate fully with the Contractor in and about the salvage including obtaining entry to the place named in Clause 1 of this Agreement or such other place as may be agreed or if applicable the place of safety to which the salved property is taken. The Owners shall promptly accept redelivery of the salved property at such place. The Contractor may make reasonable use of the vessel's machinery gear equipment anchors chains stores and other appurtenances during and for the purpose of the operations free of expense but shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice the same or any property the subject of this Agreement.

3. The Master or other person signing this Agreement on behalf of the property to be salvaged is not authorised to make or give and the Contractor shall not demand or take any payment draft or order as inducement to or remuneration for entering into this Agreement.

PROVISIONS AS TO SECURITY

4. The Contractor shall immediately after the termination of the services or sooner in appropriate cases notify the Committee of Lloyd's and where practicable the Owners of the amount for which he requires security (inclusive of costs expenses and interest). Unless otherwise agreed by the parties such security shall be given to the Committee of Lloyd's and security so given shall be in a form approved by the Committee and shall be given by persons firms or corporations resident in the United Kingdom either satisfactory to the Committee of Lloyd's or agreed by the Contractor. The Committee of Lloyd's shall not be responsible for the sufficiency (whether in amount or otherwise) of any security which shall be given nor for the default or insolvency of any person firm or corporation giving the same.
5. Pending the completion of the security as aforesaid the Contractor shall have a maritime lien on the property salvaged for his remuneration. Where the aforementioned exception to the principle of "no cure-no pay" becomes likely to be applicable the Owners of the vessel shall on demand of the Contractor provide security for the Contractor's remuneration under the aforementioned exception in accordance with Clause 4 hereof.

The salvaged property shall not without the consent in writing of the Contractor be removed from the place (within the terms of Clause 1) to which the property is taken by the Contractor on the completion of the salvage services until security has been given as aforesaid. The Owners of the vessel their Servants and Agents shall use their best endeavours to ensure that the Cargo Owners provide security in accordance with the provisions of Clause 4 of this Agreement before the cargo is released. The Contractor agrees not to arrest or detain the property salvaged unless (a) the security be not given within 14 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after the date of the termination of the services (the Committee of Lloyd's not being responsible for the failure of the the parties concerned to provide the required security within the said 14 days) or (b) the Contractor has reason to believe that the removal of the property is contemplated contrary to the above agreement. In the event of security not being provided or in the event of (1) any attempt being made to remove the property salvaged contrary to this agreement or (2) the Contractor having reasonable grounds to suppose that such an attempt will be made the Contractor may take steps to enforce his aforesaid lien. The Arbitrator appointed under Clause 6 or the person(s) appointed under Clause 13 hereof shall have power in their absolute discretion to include in the amount awarded to the Contractor the whole or such part of the expense incurred by the Contractor in enforcing or protecting by insurance or otherwise or in taking reasonable steps to enforce or protect his lien as they shall think fit.

PROVISIONS AS TO ARBITRATION

6. (a) Where security within the provisions of this Agreement is given to the Committee of Lloyd's in whole or in part the said Committee shall appoint an Arbitrator in respect of the interests covered by such security.

(b) Whether security has been given or not the Committee of Lloyd's shall appoint an Arbitrator upon receipt of a written or telex or telegraphic notice of a claim for arbitration from any of the parties entitled or authorised to make such a claim.
7. Where an Arbitrator has been appointed by the Committee of Lloyd's and the parties do not wish to proceed to arbitration the parties shall jointly notify the said Committee in writing or by telex or by telegram and the said Committee may thereupon terminate the appointment of such Arbitrator as they may have appointed in accordance with Clause 6 of this Agreement.
8. Any of the following parties may make a claim for arbitration viz : - (1) The Owners of the ship. (2) The Owners of cargo or any part thereof. (3) The Owners of any freight separately at risk or any part thereof. (4) The Contractor. (5) The Owners of the bunkers and/or stores. (6) Any other person who is a party to this Agreement.
9. If the parties to any such Arbitration or any of them desire to be heard or to adduce evidence at the Arbitration they shall give notice to that effect to the Committee of Lloyd's and shall respectively nominate a person in the United Kingdom to

represent them for all the purposes of the Arbitration and failing such notice and nomination being given the Arbitrator or Arbitrator(s) on Appeal may proceed as if the parties failing to give the same had renounced their right to be heard or adduce evidence.

10. The remuneration for the services within the meaning of this Agreement shall be fixed by an Arbitrator to be appointed by the Committee of Lloyd's and he shall have power to make an Interim Award ordering such payment on account as may seem fair and just and on such terms as may be fair and just.

CONDUCT OF THE ARBITRATION

11. The Arbitrator shall have power to obtain call for receive and act upon any such oral or documentary evidence or information (whether the same be strictly admissible as evidence or not) as he may think fit and to conduct the Arbitration in such manner in all respects as he may think fit and shall if in his opinion the amount of the security demanded is excessive have power in his absolute discretion to condemn the Contractor in the whole or part of the expense of providing such security and to deduct the amount in which the Contractor is so condemned from the salvage remuneration. Unless the Arbitrator shall otherwise direct the parties shall be at liberty to adduce expert evidence at the Arbitration. Any Award of the Arbitrator shall (subject to appeal as provided in this Agreement) be final and binding on all the parties concerned. The Arbitrator and the Committee of Lloyd's may charge reasonable fees and expenses for their

services in connection with the Arbitration whether it proceeds to a hearing or not and all such fees and expenses shall be treated as part of the costs of the Arbitration. Save as aforesaid the statutory provisions as to Arbitration for the time being in force in England shall apply.

12. Interest at a rate per annum to be fixed by the Arbitrator from the expiration of 21 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after the date of publication of the Award and/or Interim Award by the Committee of Lloyd's until the date payment is received by the Committee of Lloyd's both dates inclusive shall (subject to appeal as provided in this Agreement) be payable upon any sum awarded after deduction of any sums paid on account.

PROVISIONS AS TO APPEAL

13. Any of the persons named under Clause 8 may appeal from the Award but not without leave of the Arbitrator(s) on Appeal from an Interim Award made pursuant to the provisions of Clause 10 hereof by giving written or telegraphic or telex Notice of Appeal to the Committee of Lloyd's within 14 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after the date of the publication by the Committee of Lloyd's of the Award and may (without prejudice to their right of appeal under the first part of this Clause) within 14 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after receipt by them from the Committee of Lloyd's of notice of such appeal

(such notice if sent by post to be deemed to be received on the day following that on which the said notice was posted) give written or telegraphic or telex Notice of Cross-Appeal to the Committee of Lloyd's. As soon as practicable after receipt of such notice or notices the Committee of Lloyd's shall refer the Appeal to the hearing and determination of a person or persons selected by it. In the event of an Appellant or Cross-Appellant withdrawing his Notice of Appeal or Cross-Appeal the hearing shall nevertheless proceed in respect of such Notice of Appeal or Cross-Appeal as may remain. Any Award on Appeal shall be final and binding on all the parties concerned whether such parties were represented or not at either the Arbitration or at the Arbitration on Appeal.

CONDUCT OF THE APPEAL

14. No evidence other than the documents put in on the Arbitration and the Arbitrator's notes of the proceedings and oral evidence if any at the Arbitration and the Arbitrator's Reasons for his Award and Interim Award if any and the transcript if any of any evidence given at the Arbitration shall be used on the Appeal unless the Arbitrator(s) on the Appeal shall in his or their discretion call for or allow other evidence. The Arbitrator(s) on Appeal may conduct the Arbitration on Appeal in such manner in all respects as he or they may think fit and may act upon any such evidence or information (whether the same be strictly admissible as evidence or not) as he or they may think fit and may maintain increase or reduce the sum awarded by the

Arbitrator with the like power as is conferred by Clause 11 on the Arbitrator to condemn the Contractor in the whole or part of the expense of providing security and to deduct the amount disallowed from the salvage remuneration. And he or they shall also make such order as he or they shall think fit as to the payment of interest on the sum awarded to the Contractor. The Arbitrator(s) on the Appeal may direct in what manner the costs of the Arbitration and of the Arbitration on Appeal shall be borne and paid and he or they and the Committee of Lloyd's may charge reasonable fees and expenses for their services in connection with the Arbitration on Appeal whether it proceeds to a hearing or not and all such fees and expenses shall be treated as part of the costs of the Arbitration on Appeal. Save as aforesaid the statutory provisions as to Arbitration for the time being in force in England shall apply.

PROVISIONS AS TO PAYMENT

15. (a) In case of Arbitration if no Notice of Appeal be received by the Committee of Lloyd's within 14 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after the date of the publication by the Committee of the Award and/or Interim Award the Committee shall call upon the party or parties concerned to pay the amount awarded and in the event of non-payment shall realize or enforce the security and pay therefrom to the Contractor (whose receipt shall be a good discharge to it) the amount awarded to him together with interest as

hereinbefore provided but the Contractor shall reimburse the parties concerned to such extent as the final Award is less than the Interim Award.

- (b) If Notice of Appeal be received by the Committee of Lloyd's in accordance with the provisions of Clause 13 hereof it shall as soon as but not until the Award on Appeal has been published by it call upon the party or parties concerned to pay the amount awarded and in the event of non-payment shall realize or enforce the security and pay therefrom to the Contractor (whose receipt shall be a good discharge to it) the amount awarded to him together with interest if any in such manner as shall comply with the provisions of the Award on Appeal.
- (c) If the Award and/or Interim Award and/or Award on Appeal provides or provide that the costs of the Arbitration and/or of the Arbitration on Appeal or any part of such costs shall be borne by the Contractor such costs may be deducted from the amount awarded before payment is made to the Contractor by the Committee of Lloyd's unless satisfactory security is provided by the Contractor for the payment of such costs.
- (d) If any sum shall become payable to the Contractor as remuneration for his services and/or interest and/or costs as the result of an agreement made between the Contractor and the parties interested in the property salvaged or any of them the Committee of Lloyd's in the event of non-payment shall

realize or enforce the security and pay therefrom to the Contractor (whose receipt shall be a good discharge to it) the amount agreed upon between the parties.

- (e) Without prejudice to the provisions of Clause 4 hereof the liability of the Committee of Lloyd's shall be limited in any event to the amount of security held by it.

GENERAL PROVISIONS

16. Notwithstanding anything hereinbefore contained should the operations by only partially successful without any negligence or want of ordinary skill and care on the part of the Contractor his Servants or Agents and any portion of the vessel her appurtenances bunkers stores and cargo be salved by the Contractor he shall be entitled to reasonable remuneration and such reasonable remuneration shall be fixed in case of difference by Arbitration in manner hereinbefore prescribed.
17. The Master or other person signing this Agreement on behalf of the propoerty to be salved enters into this Agreement as Agent for the vessel her cargo freight bunkers and stores and the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.
18. In considering what sums of money have been expended by the Contractor in rendering the services and/or in fixing the amount of the Award and/or Interim Award and/or Award on Appeal the Arbitrator or Arbitrator(s) on Appeal shall to such an extent and in so far as it may be fair and just in all the circumstances

give effect to the consequences of any change or changes in the value of money or rates of exchange which may have occurred between the completion of the services and the date on which the Award and/or Interim Award and/or Award on Appeal is made.

19. Any Award notice authority order or other document signed by the Chairman of Lloyd's or any person authorised by the Committee of Lloyd's for the purpose shall be deemed to have been duly made or given by the Committee of Lloyd's and shall have the same force and effect in all respects as if it had been signed by every member of the Committee of Lloyd's.
20. The Contractor may claim salvage and enforce any Award or agreement made between the Contractor and the parties interested in the property salvaged against security provided under this Agreement if any in the name and on behalf of any Sub-Contractors Servants or Agents including Masters and members of the Crews of vessels employed by him in the services rendered hereunder provided that he first indemnifies and holds harmless the Owners of the property salvaged against all claims by or liabilities incurred to the said persons. Any such indemnity shall be provided in a form satisfactory to such Owners.
21. The Contractor shall be entitled to limit any liability to the Owners of the subject vessel and/or her cargo bunkers and stores which he and/or his Servants and/or Agents may incur in and about the services in the manner and to the extent provided

by English law and as if the provisions of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 were part of the law of England.

For and on behalf of the Contractor

(To be signed either by the Contractor personally or by the Master of the salving vessel or other person whose name is inserted in line 3 of this Agreement.)

For and on behalf of the Owners of property to be salvaged.

(To be signed by the Master or other person whose name is inserted in line 1 of this Agreement.)

للمؤلف

أولاً : الكتب :

- ١ - النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية ١٩٨٠ - منشأة المعارف
بالأسكندرية.
- ٢ - قضاء النقض البحري ١٩٨٣ - منشأة المعارف بالإسكندرية.
- ٣ - قضاء النقض التجاري ١٩٨٢ - منشأة المعارف بالإسكندرية.
- ٤ - البيوع البحرية (الطبعة الثانية) ١٩٨٣ - منشأة المعارف بالإسكندرية.
- ٥ - عقود إيجار السفن ١٩٨٥ - منشأة المعارف بالإسكندرية.
- ٦ - قضاء النقض الضريبي ١٩٨٦ - منشأة المعارف بالإسكندرية.
- ٧ - ملحق قضاء النقض البحري ١٩٨٦ - منشأة المعارف بالإسكندرية.
- ٨ - النقل الدولي البحري للبضائع - الطبعة الثانية ١٩٨٩ - منشأة المعارف
بالإسكندرية.
- ٩ - عقد النقل البحري فى القانون البحرى الجديد - منشأة المعارف
بالإسكندرية ١٩٩١.
- ١٠ - قضاء النقض البحري - منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٩٧.

ثانياً : البحوث والمقالات :

- ١ - سند الشحن ودوره فى التجارة البحرية - مجلة إدارة قضايا الحكومة عدد ٢
س ١٩.
- ٢ - التقادم السنوى الوارد فى المادة ٢١٩ من القانون البحرى الليبى - مجلة
المحكمة العليا الليبية عدد ٣ س ١٣ ، ابريل ١٩٧٧.
- ٣ - المساعدة والإنقاذ فى القانون البحرى الليبى - مجلة إدارة قضايا الحكومة
الليبية عدد ١ س ١ ، يونيو ١٩٧٧.

- ٤ - إتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر - مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري مجلد ٤ عدد ٧ ، يوليو ١٩٧٨ .
- ٥ - التقدم فى المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ وبروتوكول ١٩٦٨ - مجلة الأكاديمية مجلد ٤ عدد ٨ ، يناير ١٩٧٩ .
- ٦ - أضواء على معاهدة هامبورج لسنة ١٩٧٨ - مجلة الأكاديمية مجلد ٦ عدد ١١ ، يوليو ١٩٨٠ .
- ٧ - غرامات التأخير وكسب الوقت - مجلة الأكاديمية مجلد ٨ عدد ١٥ ، يوليو ١٩٨٢ .
- ٨ - أول قانون تجارى بحرى لدولة الإمارات العربية المتحدة - مجلة الأكاديمية مجلد ٩ ، العدد ١٨ ، يناير ١٩٨٤ .
- ٩ - الشرعية فى مجال نشاط النقل البحري - الأهرام الإقتصادى العدد ٧٨٥ الصادر فى ٣٠ يناير ١٩٨٤ .
- ١٠ - المسؤولية الجنائية لربابنة السفن - النشرة الإخبارية لأكاديمية النقل البحري ، مارس ١٩٨٤ .
- ١١ - أضواء على بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ - مجلة القضاء ، يونيو ١٩٨٤ .
- ١٢ - الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية على الناقل البحري - مجلة الأكاديمية المجلد ١٠ ، العدد ٢٠ ، يناير ١٩٨٥ .
- ١٣ - التوحيد المنشود لتحديد مسؤولية الناقل البحري - النشرة الدورية لمركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري - العدد الثالث ، مارس ١٩٨٥ .
- ١٤ - خطابات الضمان وأثرها على حجية سند الشحن - مجلة القضاء - يناير ١٩٨٥ .
- ١٥ - التحكيم فى المنازعات البحرية - محاضرة ألقىت بندوة التحكيم التجارى لجمعية المحققين بدولة الإمارات العربية - دى فى ١٧/٦/١٩٩٣ .

الباب الأول

التصادم البحري

فصل تمهيدى

التشريع والتنظيم الدولى

التشريعات البحرية العربية

الفصل الأول : التصادم البحري فى القانون المصرى الملغى

الفرع الأول : ماهية التصادم فى القانون المصرى الملغى

أولاً : تعريف التصادم البحري

ثانياً : شروط التصادم البحري :

١ - أن يحصل ارتطام مادى بين المنشأتين العائمتين

٢ - أن تكون المنشأتان العائمتان إحداهما سفينة بحرية

٣ - أن يحصل الإرتطام فى البحر

ثالثاً : نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري

الفرع الثانى : أحكام التصادم فى القانون المصرى الملغى

أولاً : التصادم القهرى

ثانياً : التصادم بسبب الخطأ

١ - الخطأ

٢ - نتائج الخطأ

(أ) الخطأ الفردى لربان إحدى السفينتين

(ب) التصادم بخطأ مشترك

ثالثاً : التصادم المشتبه فيه

الفرع الثالث : دعوى التصادم فى القانون المصرى الملغى

٢٨	١ - ماهية دعوى التصادم
٢٩	٢ - الدفع بعدم القبول
	الفصل الثانى: التصادم البحرى فى القانون البحرى الجديد وفى
٣١	معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠
٣١	الفرع الأول : ماهية التصادم البحرى
٣١	أولاً : تعريف التصادم البحرى
٣٣	ثانياً : شروط التصادم
٣٣	١ - المقصود بالتصادم
٣٥	٢ - أن يتعلق التصادم بسفينة
٣٦	- الأجهزة العائمة أو العائمات
٣٨	- السفن الحربية وسفن الدولة
٣٩	٣ - أن تتدخل فى التصادم منشأتين عائمتين
٤١	ثالثاً: نطاق تطبيق معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠
٤١	١ - من الناحية الدولية
٤٢	٢ - سفن الدولة
٤٣	الفرع الثانى : أنواع التصادم وقواعد المسؤولية
٤٣	المبحث الأول: أنواع التصادم
	١ - التصادم الناشئ عن القوة القاهرة أو المشكوك فى
٤٣	سببه
٤٥	٢ - التصادم الناشئ عن الخطأ الفردى لإحدى السفن
٤٥	٣ - التصادم بخطأ مشترك
٤٦	(أ) تقسيم الأضرار فى حالة الأخطاء المشتركة
	(ب) عدم التضامن عن الأضرار المادية التى
٤٨	تحصل للغير
٥٠	ج- التضامن بالنسبة للأضرار البدنية

٥١	د- الملتمزم بالتعويض
٥١	المبحث الثانى: تقدير التعويض
٥١	١- تطبيق القواعد العامة
٥٣	٢- عناصر الضرر القابل للإصلاح
٥٥	٣- تقدير قيمة الأضرار
٥٥	(أ) الهلاك الكلى للسفينة
٥٦	(ب) التلقيات
٦٠	(ج) الأضرار للبضائع والأشخاص
٦٠	(د) الفوائد
٦٠	(هـ) تاريخ تقدير الأضرار
٦١	الفرع الثالث: الخطأ فى التصادم البحرى
٦٢	المبحث الأول: صور الخطأ
٦٢	١ - الطريق الواجب إتباعه
٦٤	٢ - السرعة
٦٥	٣ - الأنوار والأشكال
٦٦	٤ - الإشارات الضوئية والسطحية
٦٧	٥ - الإهمال بوجه عام
٦٧	(أ) خطأ الربان وأفراد الطاقم
٦٨	(ب) خطأ المرشد
٦٩	(ج) خطأ المجهز
٧٠	المبحث الثانى: إثبات الخطأ
٧٠	١ - عبء الإثبات
٧١	٢ - طرق الإثبات
٧٤	٣ - حجية الأحكام الجنائية
٧٦	٤ - رابطة السببية

٧٦	الفرع الرابع : دعوى التصادم
٧٦	١ - أطراف الدعوى
٧٧	٢ - عدم خضوع الدعوى لإجراء خاص
٧٧	٣ - المحكمة المختصة بنظر الدعوى
٧٨	٤ - الإنفاق على التحكيم
٧٩	٥ - تقادم الدعوى
٨١	٦ - دعاوى الرجوع
٨١	الفرع الخامس : معاهدة بروكسل بشأن الاختصاص المدني
٨١	١ - الاختصاص الدولي
٨٢	٢ - نطاق تطبيق المعاهدة
٨٤	٣ - المحاكم المختصة
٨٥	٤ - إستبعاد الاختصاص
٨٦	الفرع السادس : معاهدة بروكسل بشأن الاختصاص الجنائي
٨٦	١ - تاريخ المعاهدة
٨٨	٢ - نطاق تطبيق المعاهدة
٨٩	٣ - قواعد الاختصاص
	الباب الثانى
	الإنقاذ البحرى
٩١	
٩٣	مقدمة
٩٥	القانون الفرنسى لسنة ١٩٦٧ والتشريعات العربية
٩٧	الفصل الأول : عموميات
٩٧	الفرع الأول : التفرقة بين المساعدة والإنقاذ
٩٧	١ - التفرقة القديمة
٩٨	٢ - إلغاء هذه التفرقة
١٠٠	٣ - التفرقة المعاصرة

١٠٢	الفرع الثانى : الإلتزام بمساعدة السفن
١٠٢	١ - التطور التاريخى للإلتزام بالمساعدة
١٠٤	٢ - الإلتزام بالإنقاذ فى القانون المصرى
١٠٦	٣ - الإلتزام بالإنقاذ فى حالة التصادم
١٠٦	٤ - الإلتزام بإنقاذ الأشخاص
١١٠	٥ - إلتزام البحار بإنقاذ السفينة والأشخاص والشحنة
١١١	ثالثاً : نطاق تطبيق أحكام التصادم البحرى
	الفرع الثالث: تعريف الإنقاذ فى القانون المصرى وفى معاهدة
١١٢	بروكسل ١٩١٠
١١٧	- حكم حديث لمحكمة النقض المصرية
	- إختلاف تعريف المساعدة والإنقاذ فى مفهوم بعض
١١٨	التشريعات
١١٨	- رأى مخالف للأستاذ رودير
١١٩	الفرع الرابع: شروط الإنقاذ
١١٩	المبحث الأول: الشرط الأول - صفة القائم بالإنقاذ
١٢٠	- سفن الدولة
١٢١	- سفن الدولة فى معاهدة بروكسل ١٩١٠
	المبحث الثانى: الشرط الثانى - صفة من تقدم له خدمة
١٢٤	الإنقاذ
	المبحث الثالث: الشرط الثالث - الخطر الذى توجد فيه
١٢٦	السفينة المغائة
١٢٦	- معيار الخطر
١٣٠	- الخطر الذى تصادفه السفينة المنقذة
	المبحث الرابع: الشرط الرابع - عدم وجود رفض من السفينة
١٣٢	المغائة
	المبحث الخامس: الشرط الخامس: عدم وجود إلتزام تعاقدى
١٣٤	بالإنقاذ

١٣٤	١- الطاقم
١٣٤	٢- الركاب
١٣٥	٣- الإنقاذ والقطر
١٣٨	٤- التمييز بين الإنقاذ والقطر - أمثلة
١٣٩	٥- السفن التي تخص نفس المجهز
١٤٠	المبحث السادس: نطاق تطبيق المعاهدة وتنازع القوانين
١٤٠	أولاً: نطاق تطبيق معاهدة بروكسل
	ثانياً: تنازع القوانين - نطاق تطبيق العقد - تنازع
١٤٢	الإختصاص
١٤٤	الفصل الثانى: مكافأة الإنقاذ
١٤٤	الفرع الأول : الحق فى المكافأة
١٤٤	١ - تبرير المكافأة
١٤٥	٢- أولوية القانون على إتفاق الطرفين
١٤٥	٣- أن تكون النتيجة مفيدة
١٤٩	٤- الوضع فى القانون البحرى الجديد
١٤٩	الفرع الثانى : الأسس القانونية للمكافأة
١٤٩	المبحث الأول: التحديد الإنفاقي للمكافأة
١٥٢	- خطأ وغش المنتقذين
١٥٤	المبحث الثانى: تحديد المكافأة بواسطة المحكمة
١٥٨	١- الضريبة المستحقة على مكافأة الإنقاذ
١٥٩	٢- أمثلة لكيفية تقدير المحاكم لمكافأة الإنقاذ
١٦٣	٣- مكافأة إنقاذ الأشخاص
١٦٥	٤- طرود البريد
١٦٥	٥- مكافأة الإنقاذ لا تخضع لتحديد المسؤولية
١٦٦	المبحث الثالث: دعوى المكافأة

- أولاً: أطراف الدعوى
 ١٦٦ ١ - المدعى
 ١٦٦ ٢ - المدعى عليه
 ١٦٨ ثانياً: إمتياز مكافأة المساعدة
 ١٧١ ثالثاً: التقادم
 ١٧١ رابعاً: المحكمة المختصة والتحكيم
 ١٧٢ ملاحق الكتاب
 ١٧٣ ملحق رقم (١) الإتفاقيات الدولية
 ١٧٥ أ- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة
 ١٧٦ بالمصادمات البحرية الموقعة ببروكسل فى
 ١٩١٠/٩/٢٣
 ١٨٣ ب- إتفاقية دولية بتوحيد بعض القواعد المتعلقة
 بالإختصاص المدنى فى مسائل التصادم البحرى.
 موقع عليها ببروكسل فى ١٩٥٢/٥/١٠
 ١٨٨ ج- إتفاقية دولية بتوحيد بعض القواعد المتعلقة
 بالإختصاص الجنائى فى مسائل التصادم البحرى
 وحوادث الملاحة الأخرى الموقعة فى بروكسل فى
 ١٩٥٢/٥/١٠
 ١٩١ د- معاهدة خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة
 والإنقاذ البحرى الموقعة فى بروكسل فى
 ١٩١٠/٩/٢٣ والمعدلة ببروتوكول ١٩٦٧/٥/٢٧
 ١٩٨ ملحق رقم (٢) النصوص المتعلقة بالحوادث البحرية
 (التصادم - الإنقاذ) فى القانون البحرى الجديد
 والقوانين العربية والقانون الفرنسى لسنة
 ١٩٦٧

١٩٩	(أ) قانون التجارة البحرية المصرى لسنة ١٩٩٠
٢٠٦	(ب) القانون البحرى العماني لسنة ١٩٨١
٢١٢	(ج) قانون التجارة البحرية الكويتى لسنة ١٩٨٠
٢١٨	(د) القانون التجارى البحرى لدولة الإمارات العربية المتحدة لسنة ١٩٨١
٢٢٦	(هـ) القانون البحرى الليبى لسنة ١٩٥٣
٢٣٢	(و) القانون البحرى التونسى لسنة ١٩٦٢ (مجلة التجارة البحرية)
٢٣٧	(ز) قانون التجارة البحرية الأردنى لسنة ١٩٧٢
٢٤٢	(ح) قانون التجارة البحرية السورى لسنة ١٩٥٠
٢٤٧	(ط) القانون رقم ٦٧/٥٤٥ الفرنسى الصادر فى ١٩٦٧/٧/٧ الخاص بحوادث البحر والمرسوم رقم ٦٨/٦٥ الصادر فى ٦٨/١/١٩ الخاص بحوادث البحر
٢٥٧	ملحق رقم (٣)
٢٥٨	أ- قرار وزير النقل والمواصلات رقم ٢٥ لسنة ١٩٨٠ بقواعد وأجور عمليات المساعدة والإنقاذ
٢٦٥	ب- العقد النموذجى للإنقاذ المعد من قبل هيئة اللويدز No Cure- No Pay
٢٧٩	للمؤلف
٢٨١	فهرس

تم بحمد الله وتوفيقه

رقم الإيداع ٩٧/٨٩٥٨

الترقيم الدولي 7-0360-03-I. S.B.N.

مكتب فلمنج للطباعة

٩ شارع أبسطوليدس - بجوار مستشفى المبرة

ت ٥٧٠٣٥٣١ - ٥٤٦١٧٥٥

جمهورية مصر العربية - الإسكندرية