



التصادم البحري في القانون الليبي والمقارن

1. د. رمضان عبد الله العموري
2. أ. عبد الله محمد أبو فطيره
Abduallah Abufttirah@Gmail.com ramdan20112001@Gmail.com

الملخص

تناولت الدراسة موضوع التصادم البحري في القانون الليبي والقوانين المقارنة ومدى توافقها مع الاتفاقيات الدولية المنظمة له في الاختصاص المدني في النظام البحري، وطرحت الإشكالية التساؤلات الآتية كيف عالج التشريع الليبي والتشريعات العربية التصادم البحري في قوانينها ومدى توافقها مع الاتفاقيات الدولية الخاصة بذلك.

واستخدمت الدراسة المنهج التحليلي المقارن، وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج من أهمها، أن اتفاقية بروكسل لسنة 1910م جاءت لتوحيد أحكام التصادم البحري، إلا أن المسؤولية المترتبة عليه لا تزال تثير إشكاليات تتنازع الاختصاص خاصةً عندما تكون الدول أطرافاً في التصادم ليست طرفاً في المعاهدة، كما أن هناك مسائل لم تتضمنها المعاهدة، أما معاهدة بروكسل لسنة 1952م جاءت لتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني، فالمشروع الليبي تحدوه أغلب التشريعات العربية أخذت باتفاقيات الخاصة بالتصادم والاختصاص المدني ووضعت قوانينها وفقاً للاتفاقيات الدولية .



توصلت الدراسة إلى عدة توصيات أهمها: الدعوة إلى إبرام اتفاقية دولية جديدة وفي حالة تعذر ذلك مراجعة الاتفاقيات السابقة لسد النقص بها والتوحيد الموضوعي لها لكي تطبق دون اللجوء إلى قواعد الإسناد، وإنشاء محكمة دولية بحرية مختصة بالنظر في الحوادث البحرية التي تقع في أعالي البحار، وندعو المشرع الليبي إلى إعداد قانون بحري جديد يتوافق مع القوانين البحرية الحديثة.

المقدمة

نظراً للتطور الكبير في صناعة السفن من حيث كثرتها وعددها وسرعتها العالية، إضافة إلى اتخاذ خطوط سيرها في الملاحة البحرية مما جعلها عرضة لخطر التصادم البحري .

حيث يعتبر كأحد الأخطار البحرية وخطورة النتائج التي يؤدي إليها كانت على ما يبدو سبباً في وجود أحكام قانونية في تشريعات الكثير من الدول تناولت موضوع التصادم البحري كطابع وقائي وكقواعد قانونية الهدف منها بيان أحكام التصادم البحري، ومن هذا المنطلق جاءت الدراسة للإجابة على التساؤل الآتي:

كيف عالجت التشريعات المحلية (العربية) -ومنها القانون الليبي- التصادم البحري في قوانينها؟ ومدى توافقها مع الاتفاقيات الدولية؟

أهداف الدراسة: جاءت الدراسة لتحقيق الأهداف التالية :



- تسليط الضوء على مفهوم التصادم البحري على دور القوانين في تحديد الآثار المترتبة عليه، ومعالجة آثار التصادم البحري .

- بيان أهمية الانضمام للاتفاقيات الدولية بخصوص التصادم البحري أو الأخذ بما جاء بخصوصها في القوانين الوطنية، كما فعلت أغلب القوانين الوطنية، وسنأخذ بعين الاعتبار القانون البحري الليبي .

- أهمية الدراسة :-

الأهمية النظرية: يمكن أن يسهم البحث في إثراء المحتوى العلمي فيما يتعلق بقضية التصادم البحري والعوامل المرتبطة به.

الأهمية التطبيقية :

تكمن في دراسة التشريعات البحرية العربية في معالجة الدعوى المدنية في التصادم البحري ، ومقارنتها مع القانون البحري الليبي، وبيان مدى نجاح الاتفاقيات الدولية بخصوص التصادم البحري في توحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري وخاصة قواعد الاختصاص المدني في دعوى التصادم البحري .

منهجية الدراسة :

ستكون الدراسة تحليلية مقارنة، حيث ستحلل المواد القانونية التي خصصت لمسألة دعوى التصادم، وإجراء مقارنة بين تشريعات بعض الدول العربية وبين القانون البحري الليبي .



خطة البحث :-

قسمت الدراسة إلى مباحث :

المبحث الاول: ماهية التصادم البحري

المبحث الثاني: دعاوى التصادم البحري.

الخاتمة تضمنت نتائج وتوصيات .

المبحث الأول

ماهية التصادم البحري

اختلف الفقه حول تحديد المقصود بالتصادم البحري ، فقد اهتم البعض بصفة السفينة أو السفن التي كانت طرفاً في التصادم ، وهناك جانب من الفقه يرى التركيز على المياه التي يقع فيها التصادم البحري بين السفن بصرف النظر عن صفة المنشأة⁽¹⁾.

أما اتفاقية بروكسل لسنة 1910م الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري فقد عرفت في مادتها الأولى بأنه " التصادم الذي يحصل بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحه بحرية داخلية بغض النظر عن مكان التصادم " .

وبناءً عليه نجد أن الاتفاقية اعتبرت وجود سفينة واحدة في التصادم كاف لاعتباره تصادم بحري، فيعتبر التصادم موجود طالما وجدت سفينة واحدة على

⁽¹⁾ عبد الرحمن يعقوب يوسف، التصادم البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003م ، ص 54 .



الأقل بغض النظر على مكان حصول التصادم، وهذا ما أخذ به القانون البحري الليبي⁽²⁾.

في حين أن القانون المصري قد وسع من نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري عندما اعتبر العائمات المقيدة بمرسى ثابت بحكم السفينة البحرية أو مركب الملاحة داخلية بحسب الأحوال⁽³⁾.

وبناءً على ما تقدم يتبين أن هناك شروطاً يجب أن تتوفر في الحادث حتى يعتبر التصادم بحري بحسب ما ورد في اتفاقية بروكسل 1910 م : -

1- أن يكون التصادم بين منشأتين عائمتين، وهي أن يكون ارتطام بين المنشأتين العائمتين وهي إحدى الصور التي يعرفها نظام التصادم، وبالتالي لا يكون تصادم الذي يحصل بين سفينة وجسم ثابت كأن يكون رصيف ، أو حطام سفينة غارقة، حيث يعتبر حادث لا نرى عليه المسؤولية في التصادم البحري⁽⁴⁾.

ونصت المادة 241 من القانون البحري الليبي تطبيق أحكام التعويض على الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو ما على متنها من أشياء وأشخاص

⁽²⁾المادة 236 من القانون البحري الليبي، و 236 من القانون البحري الأردني، والمادة 292 من القانون

البحري العماني، و 223 من القانون البحري الكويتي .

⁽³⁾المادة 292 من القانون البحري المصري .

⁽⁴⁾مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 1996م، ص 335 .



كإغفال حركة أو عدم مراعاة القوانين على الضرر بسبب تلاطم الأمواج التي تحدثه سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن ترتطم بها .
وأن يكون التصادم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية، وبذلك لا يعد تصادم بحري إذا كان بين سفينة وجسم ثابت .
وقد يقع التصادم بين أكثر من سفينة كما نص على ذلك القانون البحري الليبي، حيث تصطدم سفينة أولى بسفينة ثانية فتدفعها إلى الاصطدام بسفينة ثالثة، فالاصطدام كان بسبب السفينة الأولى لا الثانية، وأن الضرر يقع على الثالثة، فإن مالك السفينة الأخيرة له أن يرفع دعوى تصادم على الأولى ويطلق عليه تصادم بالواسطة⁽⁵⁾.

2- أن يكون التصادم بين المنشأتين العائمتين إحداها سفينة بحرية لكي يكون التصادم بحرياً يجب أن تكون إحدى المنشآت المتصادمة سفينة بحرية، وعرفها القانون البحري الليبي أي السفينة في المادة الأولى " هي كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وتسميتها سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أو لم تكن " وعلى ذلك لا بد من عناصر حتى نكون أمام سفينة⁽⁶⁾، وهذا ما أكدته اتفاقية بروكسل لسنة 1910م، وهو ما أخذت به أغلب التشريعات العربية، وعلى ذلك فإن ارتطام سفينة بمركب ملاحية داخلية في

⁽⁵⁾ علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية ، 1988م .

⁽⁶⁾ عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005م، ص 9-11 .



المياه البحرية أو النهرية يعتبر تصادماً بحرياً، وغالباً ما تصطدم ببعض المراكب عند اجتيازها المياه الداخلية في طريقها إلى الميناء، ولا يهم نوع السفينة إن كانت تجارية أو للنزهة⁽⁷⁾.

وتنطبق كذلك أحكام التصادم حتى لو كانت السفينتان المتصادمتان مملوكتان لمجهز واحد، وهو ما يطلق عليه التصادم بين السفن الشقيقة، وتحمل المخاطر يستوجب أن تكون كل من السفينتين ذمة مالية مستقلة⁽⁸⁾.

وفي الحقيقة هناك مسألة مهمة تحتاج إلى تحديد، وهي ماهية السفينة البحرية، فلا أهمية للمياه التي يقع فيها التصادم فالتعريف التقليدي للسفينة المتفق عليه هي أنها المنشأة العائمة التي تقوم بالملاحة البحرية دون أن تكون مخصصة لذلك على وجه الاعتياد⁽⁹⁾.

ويتطلب التعريف أن تتوفر في السفينة العائمة من المواصفات والوسائل الخاصة بما يؤهلها لمزاولة النشاط الذي خصصت له وهو الملاحة البحرية، وهناك اختلاف بين الآراء حول الملاحة والبحرية فالبعض يعتد بمكان الملاحة وهو البحر، تمييزاً لها عند الملاحة في الأنهار والقنوات الداخلية⁽¹⁰⁾.

⁽⁷⁾ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، 1970م، بدون دار نشر، ص531، مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، 2000م، ص 405 .

⁽⁸⁾ أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع والحوادث البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية 1980م، ص 153 .

⁽⁹⁾ محمد سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 15 .

⁽¹⁰⁾ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 1983م .



ومن هذا المنطلق أثير جدل حول تحديد معنى البحر، ومن وجهة النظر الصائبة أن أفضل تعريف علمي يعتمد على الأوصاف الجغرافية والجيولوجية والطبيعية له، إلا أن الملاحة يجب أن تكون معرضة للمخاطر البحرية، فلا يكفي أن تتم في البحر حيث إن أغلب القوانين تسترط في الريان والطاقت كفاءة خاصة وعالية لا تتطلبها للمراكب النهرية حيث إنها راعت الملاحة في البحر أخطر من الملاحة في النهر.

ويمكن أن تحمل الملاحة النهرية أحيانا مخاطر، ولكن هذه حالات استثنائية لا تصلح للاعتماد عليها كمعيار عام، فالمعيار الهام هو أن تتم الملاحة في البحر، وأن تكون معرضة للمخاطر البحرية في نفس الوقت .

ويتضح وصف السفينة ليشمل ملحقاتها سواء متصلة بها أو غير متصلة بها كقوارب النجاة، ومعيار ملحقات السفينة هو ما يلزم لملاحة السفينة واستغلالها⁽¹¹⁾.

3- أن يكون هناك ارتطام مادي، أي أن يكون هناك ارتطام مادي أدى إلى حصول الضرر سواء حصل الارتطام بصورة مباشرة أو بصورة غير مباشرة مثل تلاطم الأمواج الذي تحدثه سفينة على سفينة أخرى مارة بالقرب منها، وهذا ما نصت عليه المادة 241 من القانون البحري الليبي .

وهناك حالات تتوفر فيها شروط التصادم البحري ومع كل هذا لا يطبق عليها أحكام التصادم البحري، وهي:

⁽¹¹⁾ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، ط1، 2012م، ص 40-50. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1983م .



- إذا حصل تصادم بين السفن الحربية أو بين سفن الدولة المخصصة لأغراض غير تجارية⁽¹²⁾، ونصت على ذلك اتفاقية بروكسل لسنة 1910م في المادة الأولى على أن (لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومات المخصصة للخدمة العامة)، ونص على حكم تطبيق أحكام التصادم البحري على السفن الحربية والسفن الدولية المخصصة بدائرة رسمية، إلا أن أغلب القوانين العربية استثنتها من أحكام التصادم وهو ما أخذت به اتفاقية بروكسل لسنة 1910م وهذا ما أخذ به القانون البحري الليبي في المادة 244.
- إذا وقع التصادم في حالة وجود رابطة عقدية وقع بسببها التصادم ، ومثال ذلك التصادم بين سفينة قاطرة وأخرى مقطورة ، فعدم النص عليه يعطي للمدعي الخيار بين رفع دعوى التصادم البحري إما على أساس المسؤولية التقصيرية أو على أساس المسؤولية العقدية .
- إذا وقع تصادم بين سفينة الإرشاد والسفينة المرشدة ، والسبب أنه لا تطبق عليهم أحكام التصادم البحري لارتباطهما بوجود بعلاقة بينهما .

⁽¹²⁾م 244 من القانون البحري الليبي .



أنواع التصادم البحري

تتنوع الأسباب التي تؤدي إلى التصادم البحري، وإذا كانت أغلب الحالات تكون بسبب خطأ إحدى السفن، فإن التصادم قد يكون سببه خطأ مشترك بين السفن، أو نتيجة قوة قاهرة أو تصادم مشتبه به.

1- التصادم بسبب خطأ إحدى السفن: وهو التصادم الذي يحصل نتيجة خطأ إحدى السفن، حيث نصت معاهدة بروكسل لسنة 1910م في المادة الثالثة منها أنه إذا وقع التصادم نتيجة خطأ السفينتين وجب تعويض الضرر على من ارتكب الخطأ، أي أن السفينة التي ارتكبت الخطأ تلتزم بالتعويض عن الأضرار الناشئة عنه⁽¹³⁾، والخطأ قد يكون منسوباً إلى ريان السفينة أو أحد ضباطها⁽¹⁴⁾، كعدم السماح بإعفاء الأولوية بالمرور للسفينة التي لها الحق في ذلك، أو عدم استعمال الإشارات والعلامات المتعارف عليها التي تحذر السفن من التصادم⁽¹⁵⁾، وقد يكون منسوباً إلى مجهز السفينة، كأن يسمح بسفر سفينة غير صالحة لذلك، أو مخالفة قواعد السير في البحر، وقد يكون المجهز مسؤولاً عن التصادم الذي يقع بسبب خطأ من المرشد، ولو كان الإرشاد إجبارياً حيث تنتقي

⁽¹³⁾ محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، عقد النقل البحري، منشورات الدار الجامعية الجديدة، 2005م، ص 132 .

⁽¹⁴⁾ م 296 من القانون البحري المصري، م 238 من القانون البحري الليبي و م 255 من قانون التجارة البحرية الكويتي، و م 1/138 من القانون البحري التونسي، 238 من قانون التجارة البحرية الأردني .

⁽¹⁵⁾ محمد القبيلوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993م، ص 610 .



مع حرية الريان في الاستعانة بالمرشد أو عدمه، ذلك أن قيادة السفينة وإدارتها تكون للريان بالمعلومات عند مسالك الميناء وخط السير⁽¹⁶⁾، وقد استبعد المشرع الليبي جميع القرائن على الخطأ، وهذا ما نصت عليه المادة 245، ويترتب على ذلك أن للمدعي في دعوى التصادم أن يقيم الدليل على خطأ الريان أو مجهز السفينة التي تسببت في وقوع التصادم، وهذا من شأنه استبعاد العمل بالقرائن التي أخذ بها القضاء⁽¹⁷⁾.

2- التصادم بسبب خطأ مشترك بين السفينتين: ويقصد به التصادم المشترك من الريان أو طاقم كل من السفينتين كأن يخطئ ريان كل سفينة في المناورات اللازمة لحركة السفينة مما يؤدي إلى وقوع التصادم .

حيث اقتضت معاهدة بروكسل لسنة 1910م في المادة الرابعة الفقرة الأولى منها " إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة الأخطاء التي ارتكبتها" وهي تطبيق للمبادئ العامة في المسؤولية، أما إذا كانت الحالة لا تسمح بتحديد نسبة الخطأ أو أن الأخطاء كانت متساوية فتقسم المسؤولية

⁽¹⁶⁾ المادة 240 من القانون البحري الليبي " إذا وقع التصادم نتيجة خطأ السائق بقيت المسؤولية كما هي مقررة في المواد السابقة ولو كان حضوره إلزامياً " .

⁽¹⁷⁾ مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 339 .



بالتساوي⁽¹⁸⁾، أي أن تكون كل سفينة مسؤولة عن نسبة أخطاءها في حالة تقدير النسبة⁽¹⁹⁾.

والمسؤولية عن الأضرار تختلف بين المسؤولية عن الأضرار المادية والمسؤولية عن الأضرار البدنية، حيث نصت المادة 239 من القانون البحري الليبي بأن تتحمل السفن المخطئة وبدون تضامن تجاه الغير الأضرار اللاحقة بالسفن أو حمولاتها سواء أمتعة أو أموال أو تجارة ممن هم على متنها . أما إذا كان نتيجة التصادم إصابة البحارة أو أضرار بدنية فتكون المسؤولية تضامنية⁽²⁰⁾.

3- التصادم بسبب القوة القاهرة :ويقصد بها كل حادث غير متوقع ولا يمكن توقعه وإليه يرجع الضرر تماماً، وهو ما يعرف بالتصادم القهري . وتحصل أغلب الحوادث في الموانئ كوجود ضباب كثيف أو هبوب عواصف قوية، ولذلك تتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر دون أن يحق لها الرجوع على السفينة الأخرى، وهذا ما أكدته المادة الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة 1910م⁽²¹⁾.

⁽¹⁸⁾ م 297 من القانون البحري المصري، و م 226 من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة 238 من القانون الأردني و م 239 من القانون البحري الليبي، و م 2/254 من القانون البحري السعودي .
⁽¹⁹⁾ هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون سنة، ص 318 .
⁽²⁰⁾ م 239 من القانون المدني البحري الليبي .
⁽²¹⁾ م 234 من القانون البحري المصري، والمادة 224 من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة 237 من قانون التجارة البحرية الأردني، و م 237 من القانون البحري الليبي، 2/254 من القانون البحري السعودي .



ويشترط لكي يكون التصادم ناجماً عن القوة القاهرة وعدم مسؤولية كل من رباني السفينتين أن يكون كلٌ منهما قد راعى القواعد المتبعة في الملاحة البحرية أثناء حدوث الحادث، وأن تكون الحادثة من النوع الذي لا يمكن توقعه أو تجنبه، أما إذا كان من الممكن توقعه فلا يعتبر الحادث قهرياً، كما لو حصل الحادث بسبب تيار عادي ينطلق في وقت ثابت أو هبوب رياح أعلمت بها الأرصاد الجوية أو بسبب ظلام الليل⁽²²⁾.

4- التصادم بسبب مجهول: يعتبر التصادم الذي يكون الشك حول أسبابه، أي لا يمكن نسبته إلى سبب معين، وهو الذي يعجز القضاء عن معرفة أسبابه، وقد ألحق القانون البحري الليبي التصادم المشتبه بأسبابه بالتصادم القهري، وبالتالي يكون الضرر على من أصابه، ولا يشترط أن تكون السفينة في حالة حركة بل حتى لو كانت راسية حيث التصادم، فطالما أن سبب التصادم مجهول لا يجوز افتراض خطأ من السفن المتصادمة⁽²³⁾.

وهو ما أخذ به أغلب التشريعات العربية ومنها الليبي في المادة 237 من القانون البحري الليبي، وألزمت المادة 242 من القانون البحري الليبي أنه على ربان السفينة التي اصطدمت بسفينة أخرى أن يغيث ركابها وبحارتها بقدر ما تبين ذلك، مادام لا يعرض سفينته للخطر .

⁽²²⁾هاشم رمضان، التصادم البحري، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، 1975 م، ص 243 .

⁽²³⁾مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 338 .



المبحث الثاني

دعوى التصادم

كما هو معلوم أن القضاء المدني مطلوب بعكس القضاء الجنائي التلقائي الحركة، ولذلك فإن القاضي لا يمكن أن يباشر عمله دون وجود دعوى يطلب فيها المدعي حقا له تجاه الغير، ولا بد أن تتوفر في الدعوى شروط حتى تكون الدعوى مقبولة شكلاً وموضوعاً، منها الأهلية وأن يكون مالك السفينة شخصاً طبيعياً واحداً أما إذا كان أكثر من شخص ومنهم من قال يوكل الشركاء أحدهم ليمثلهم.

وهذا ما أخذت به بعض التشريعات العربية مثل التشريع الكويتي⁽²⁴⁾، أما القانون المصري أخذ بالرأي القائل باختيار مدير أو أكثر من الشركاء أو من الغير لإدارة السفينة، وإذا لم يتم الاختيار اعتبر كل مالك على الشيوخ مديراً للسفينة وهذا ما أخذه به المشرع المصري⁽²⁵⁾، وبعض التشريعات أن المستأجر أو المنتفع أو المجهز بجميع أعمال الإدارة ومنها تمثيل الشيوخ أمام القضاء، وعلى اعتبار أن الشركاء لم يختاروا فإن القانون يعين نائباً قانونياً على دراية تامة بأحوال السفينة وعلى علم بواقعة التصادم⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ م 44 من قانون التجارة البحرية الكويتي .

⁽²⁵⁾ م 18-19 من القانون البحري المصري .

⁽²⁶⁾ أخذت بذلك بعض التشريعات منها : م 9 من القانون البحري البحريني .



- المحكمة المختصة بنظر الدعوى :من أجل تحديد المحكمة المختصة مكانياً بنظر دعوى التصادم البحري، وهناك بعض قواعد الاختصاص المدني وردت في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية .

إن معاهدة بروكسل لسنة 1910م المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالتصادم البحري قد أغفلت مسألتين متعلقتين بتوحيد الاختصاص القضائي للدعوى المدنية والجنائية للتصادم البحري، إلا أنه تم معالجة ذلك بموجب اتفاقية بروكسل لسنة 1952م المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري، وذلك بإشارة إليها في المادة الأولى منها، حيث نصت على النظر في الدعوى أمام المحاكم الآتية وحسب اختيار المدعي .

- محكمة موطن المدعي أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز استغلاله إلا أن هذا المبدأ قد يكون ضد مصلحة المدعي الذي قد يتحمل نفقات كبيرة عند رفعه الدعوى، ومن الصعب عليه الإحاطة بكل ظروف الحادث وخاصة عندما تكون المحكمة بعيدة عن مكان الحادث⁽²⁷⁾.

- محكمة المكان الذي يتم فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على أي سفينة مملوكة للمدعى عليه إذا كان الحجز جائز⁽²⁸⁾.

⁽²⁷⁾ م 300 من القانون البحري المصري، م 231 كويتي، م 246 الأردني، 257، السعودي، مجدي سلامة ، القانون التجاري البحري، ط1 دار عيد للنشر والتوزيع ، عمان، الأردن، 2017م، ص 436 .

⁽²⁸⁾ م 3-5 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952م الخاصة بالحجز التحفظي على السفينة .



- أمام محكمة التصادم، إذا كان التصادم في أحد الموانئ أو المرافئ أو المياه الإقليمية .

ويمكن تطبيق أحكام المعاهدة لمصلحة أصحاب الشأن من شاحنين وركاب ومستأجرين ومنتفعين، عندما تكون كل سفن المشتركة في التصادم تابعة لدول متعاقدة ، وأن يحمل التصادم طابع دولي⁽²⁹⁾.

أما إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدول غير متعاقدة فيمكن تطبيق أحكام المعاهدة على شرط التعامل بالمثل، وإن كان أصحاب الشأن ينتمون إلى نفس الدولة فإن القانون الوطني هو الواجب التطبيق دون المعاهدة⁽³⁰⁾.

- أما نصوص التشريعات العربية ، ومنها التشريع الليبي ، فإنها جاءت متفقة مع نصوص الاتفاقية الدولية المتعلقة بقواعد الاختصاص المدني الخاص بمسائل التصادم البحري حيث منحت المادة 246 من القانون البحري الليبي⁽³¹⁾ الحق للمدعي في رفع دعوى الناشئة عن التصادم البحري أمام المحاكم الآتية :

- محكمة المدعي عليه - أي موطنه - وهو تطبيق للقواعد العامة، حيث إنهم حق المدعي أن يقيم الدعوى أمام محكمة موطن المدعي عليه،

⁽²⁹⁾ أحمد محمد حسني، مرجع سابق، ص 82 .

⁽³⁰⁾ م 12، أولا وثانيا من معاهدة بروكسل لسنة 1910م المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالتصادم البحري .

⁽³¹⁾ م 246 من القانون البحري الليبي، وكذلك م 300 من القانون البحري المصري، والمادة 231 من قانون التجارة الكويتي، و 246 من قانون التجارة البحرية الأردني، 257 القانون البحري السعودي .



والموطن هو مكان إقامة الشخص عادة حتى لو لم يكن مستمراً، وإذا تعدد المدعى عليه

فيمكن رفع دعوى في محل إقامة أحد هؤلاء المدعى عليهم .

- محكمة مربط السفينة الصادمة أي محكمة الميناء الذي تسجل السفينة فيه باعتباره موطناً لها، أي موطن قانوني لها، ولا يجوز أن تتخذ أكثر من موطن، ويجب كتابته على مؤخرة السفينة بوضوح وبحروف عربية ولاينية واضحة⁽³²⁾.

- أما اتفاقية بروكسل 1952م كان لها رأي آخر بهذه المسألة حيث نصت

على أن للمدعي أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز

استغلال المدعى عليه⁽³³⁾، وميناء الاستغلال يختلف عن ميناء التسجيل، حيث

إن ميناء الاستغلال تتم فيه العمليات الخاصة باستغلال السفينة، ويكون ميناء

أن متحدين أو مختلفين كما لو تم التسجيل في ميناء ومؤشر الاستغلال في

ميناء آخر .

- محكمة مكان التصادم وهو إذا وقع التصادم في المياه الإقليمية الليبية أو

⁽³²⁾م 246 من القانون البحري الليبي، و م 5 من قانون التجارة البحرية الكويتي، و م 14 من القانون البحري العماني .

⁽³³⁾المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1952م المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني للتصادم البحري .



إضافة المادة 246 أنه في حالة دخول سفينة بعد تصادمها إلى ميناء ليبي، فإن محكمة هذا الميناء تكون مختصة بإجراء التحقيق والكشف الفني، حيث يسهل للطرف المتضرر الحصول على حقه في الميناء القريب لمكان وقوع التصادم، وكذلك سهولة التحقيق في الحادث والمعاناة وتحديد نسبة الأضرار بسبب الحادث، وذلك لأن السفن المتصادمة تكون قريبة من المحكمة التي تنظر القضية⁽³⁴⁾.

ويجدر بالذكر أن اتفاقية بروكسل لسنة 1952م أخذت بنفس الحلول، وهنا يظهر دور الاتفاقية في تحقيق التعاون القضائي الدولي .

لم تستطع القواعد العامة تحقيقه، فالحكم الأجنبي يكون له قوة الأمر المقضي به مادام قد صدر من إحدى المحاكم المختصة⁽³⁵⁾، ولم يخضع المشرع الليبي المسؤولية عن التصادم لأي إجراء ما أكدته المادة 245 من القانون البحري الليبي، والمادة 6 من اتفاقية بروكسل .

– أما تقادم الدعوى المدنية في التصادم البحري .

فقد نصت المادة 7 من اتفاقية بروكسل على أن (تسقط دعوى المطالبة بالتعويض بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث) ويشمل ذلك كل دعاوى المطالبة بالتعويض الناتجة عن التصادم البحري، أما دعوى الرجوع التي تقيمها إحدى السفينتين على الأخرى في حالة المسؤولية التضامنية عن

⁽³⁴⁾ المادة 246 من القانون البحري الليبي، د محمد اخياط ، التصادم البحري، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه ، جامعة عين شمس، 1987م .

⁽³⁵⁾ المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1952م الخاصة بتوحيد الاختصاص المدني للتصادم .



الأضرار الجسيمة كحصول الموت فإنها تسقط بعد مرور سنة واحدة من تاريخ الدفع⁽³⁶⁾.

أما القوانين العربية ومنها الليبي فكانت أغلبها متأثرة بما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1952م، فقد جاء القانون المصري والليبي والكويتي بنصوص متشابهة لما جاءت به الاتفاقية، فالقانون الليبي في المادة 239 نص على ذلك⁽³⁷⁾.

والمواعيد المذكورة أنفا تعتبر مواعيد تقادم وليس مواعيد سقوط ، حيث تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة في القانون المدني، وقد خولت اتفاقية بروكسل 1910م قانون المحكمة لبيان أسباب الوقف والانقطاع⁽³⁸⁾.

الخاتمة

إن التصادم البحري لم يكن من الحوادث المهمة خاصة عندما كانت السفن شراعية، لكن مع التطور الكبير الذي شهدته صناعة السفن فتضاعفت أعدادها وأصبحت ذات سرعة كبيرة وذات أحجام كبيرة، وأصبحت مخاطر التصادم

⁽³⁶⁾ المادة 7 الفقرة 2، من اتفاقية بروكسل 1952م ، 5/258،254، من القانون البحري السعودي .

⁽³⁷⁾ م 301 من القانون البحري المصري، والمادتين 232-233 من القانون البحري الكويتي، والمادة 247 من القانون البحري الليبي

⁽³⁸⁾ نصت م 7 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952م على أن (أسباب إيقاف وانقطاع هذه المدة لسقوط الدعوى يقرها قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى) .



البحري تهدد احتمال وقوعه أصبح كبيراً مما سيؤدي إلى خسائر كبيرة في الأرواح والأموال وجسيمة للسفن.

إن معاهدة بروكسل لسنة 1910م جاءت لتوحيد أحكام التصادم البحري، إلا أن المسؤولية المترتبة على التصادم لا زالت تثير إشكالية التنازع وخصوصاً عندما تكون الدول الأطراف في التصادم ليست طرفاً في المعاهدة، وهناك بعض المسائل لم تنظمها الاتفاقية، ولم تجدها حلاً، وبالتالي لا مناص من الرجوع إلى القواعد العامة .

أما على مستوى التشريعات الداخلية للدول فأغلب التشريعات أخذت بها ومنها المشرع الليبي حيث قام بأخذ أحكام المعاهدة إلى القانون البحري، رغم أن المعاهدة لا تلزم بإعادة سن أحكامها في القانون الداخلي، فتستطيع الدولة أن تضع أحكام تخالف الاتفاقية على سفنها، والمشروع الليبي كان أخذه بأحكام المعاهدة رأياً صائباً، لأنها نتاج دولي، كما أبرمت اتفاقية بروكسل 1952م لمواجهة إشكالية الاختصاص في التصادم .

ومن خلال هذه النتائج توصلت الدراسة إلى مجموعة توصيات :-



- الدعوة إلى إبرام اتفاقية دولية جديدة لتوحيد الاختصاص المدني تشترك فيها كل الدول، وفي حالة عدم إبرام اتفاقية جديدة يسعى المشرع الدولي إلى مراجعة المعاهدات السابقة لسد النقص بها، والتوحيد الموضوعي للمعاهدات هو السبيل الأفضل لذلك لكونه يطبق مباشرةً دون اللجوء إلى قواعد الإسناد والمشاكل التي تحيط بتطبيقها .

- إنشاء محكمة دولية بحرية مختصة بالنظر في المنازعات بين السفن نتيجة التصادم البحري في أعالي البحار .

- ندعو المشرع الليبي إلى إعداد قانون بحري جديد يتوافق مع القوانين البحرية الحديثة ، وأن يضم حلول التنازل الحديثة الواردة في المعاهدات .



المراجع

- 1- أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع والحوادث البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1980م .
- 2- عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005م .
- 3- عبدالرحمن يعقوب يوسف، التصادم البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، جمهورية مصر، 2003م .
- 4- علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، جمهورية مصر، 1988م .
- 5- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر 1983 .
- 6- مجدي سلامة، القانون التجاري، البحري، ط1، دارغيداء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2017م .
- 7- محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، منشورات الدار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2005م .
- 8- محمد القيلولي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط4، 1993م .
- 9- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، السعودية، ط1، 2012م .
- 10- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، بلا دار نشر، 1970م .
- 11- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، 2000م .
- 12- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996م .
- 13- هاني دويدا، الوجيز في القانون البحري، الدار الجامعية الجديدة الإسكندرية، بدون تاريخ نشر .



ثانيا : الرسائل الجامعية :

- 1- محمد خياط، التصادم البحري رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة، 1987م .
- 2- هاشم رمضان الجزائري، التصادم البحري، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، كلية القانون، العراق، 1975م .

ثالثا : القوانين :-

- 1- القانون البحري السعودي لسنة 1440هـ .
- 2- القانون البحري الليبي رقم (1976/62م) .
- 3- قانون التجارة البحري الكويتي رقم (1980/28م) .
- 4- قانون التجارة البحرية الأردني رقم (1972/12م) .
- 5- قانون التجارة البحرية البحريني رقم (1982/23م) .
- 6- قانون التجارة البحرية المصري (1990/8م) .
- 7- قانون التجارة العمانية رقم (1981/35م) .