مجلة العلوم القانونية والسياسية

اسم المقال: المسؤولية عن التصادم البحري في التشريعين الأردني والسعودي (دراسة قانونية فقهية مقارنة)
اسم الكاتب: د. حسن حرب اللصاصمة
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/1037
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 15:54 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة العلوم القانونية والسياسية جامعة ديالى ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

المسؤولية عن التصادم البحري في التشريعين الأردني والسعودي (دراسة قانونية فقهية مقارنة)

Liability for the Maritime collision in both Jordanian and Saudi Legislations (Comparative Jurisprudence Study)

الكلمة المفتاحية : التصادم البحري

Keywords: Maritime collision

الباحث الدكتور حسن حرب اللصاصمة

قاضي محكمة إستئناف عمان سابقاً - الأردن

Researcher Dr. Hassan Harb Al-Lsasamh
Former judge of Appealing Court Amman - Jordan
E-mail: hasan428842@yahoo.com

ملخص البحث

يعد التصادم البحري من الحوادث البحرية، والتي تخضع لتعريف وحقيقة وتصنيف، وتمثل ركائز صلة التصادم البحري بالحوادث البحرية، ويقصد بالتصادم البحري عموماً «احتكاك أو تلامس مباشر بين عائمتين بحريتين إحداهما سفينة، ويتم إرجاع الحوادث التي تتعرض لها السفن إلى ـــ أخطاء بشرية من قبل الطاقم، وأخطاء بشرية من غير الطاقم، وخطأ فني، وخطأ تنظيمي، وعليه تكون أنواع التصادم البحري بين السفن، بسبب القوة القاهرة، وبسبب خطأ مشتبه به، وخطأ إحدى السفينتين، والخطأ المشترك، ويتعين تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم، وإذا وقع التصادم تحدد المسؤولية عن التصادم البحري على أساس المسؤولية المتقابلة والمسؤولية المنفردة حسب مقتضى الحال، وفي الفقه الإسلامي تتحدد المسؤولية، عن التصادم العمد، حسب نوع التصادم، فالتصادم العمد في حالة وقوف إحدى السفينتين، تكون المسؤولية على السفينة السائرة بلا نزاع، لأنها المتعدية. وفي التصادم العمد في حالة سير كلا السفينتين سواء كان التعمد من كليهما أو من أحدهما، تكون المسؤولية المترتبة على تصادم السفن العمد عند الفقهاء؛ وفيه تكون المسؤولية عن الهلاك بسبب التصادم العمد، وقد عولجت هذه الأحكام في الفقه الإسلامي، وقانون التجارة البحرية الأردني، ونظام المحكمة التجارية السعودي.

المقدمـــــة

إن التطور في مجال السفن عملية مستمرة، تمضي أولاً بأول مع مرور الزمن وفي مجال الملاحة البحرية، كون التطور في مجال الملاحة البحرية ذاتها طبقًا لعدة عوامل، أهمها: التطور التكنولوجي والعملي الذي يشمل كافة المجالات، حيث إن معظم الابتكارات يكون لها استخدامات ملاحية، وهذا ما يزيد من حجم الحوادث البحرية وخصوصًا في الأزمنة المتأخرة. ونتيجة للحركة الدؤوبة لهذه السفن البحرية تكون عرضة للحوادث البحرية، من تصادم بحري وإسعاف وإنقاذ وخسارة بحرية، ويخضع كلا منها لأحكام محددة عولجت في الفقه الإسلامي والقانون الوضعي ويهمنا من هذه الحوادث البحرية التصادم البحري متناولين أحكامه في الفقه الإسلامي، وفي قانون التجارة البحرية الأردني ونظام المحكمة التجارية السعودي[١]، من خلال التعريف بموضوع الدراسة.

التعريف بموضوع الدراسة : –

التصادم البحري بين السفن يعد من الحوادث البحرية، ويخضع لأحكام شرعية في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني، والوقوف على تلك الأحكام يبين عناصر التعريف بموضوعه، من خلال أهميته وإشكاليته وأهدافه ومنهجيته ومحتوى خطة دراسته، وفقاً للتفصيل الآتي : –

أولاً : – أهمية موضوع الدراسة : –

إن التصادم البحري بين السفن الحربية له صلة بالحوادث البحرية، وله ماهية محددة، وأحكام مرسومة في الشريعة الإسلامية في الكتاب والسنة والفقه الإسلامي، وفي قانون التجارة البحرية الأردني، ونظام المحكمة التجارية السعودي وللوقوف على هذه الصلة، وتلك الماهية والأحكام جاءت هذه الدراسة لتعبر عن هذه الأهمية.

ثانياً : – إشكالية موضوع الدراسة :–

انطلاقاً من صلة التصادم البحري بين السفن بالحوادث البحرية، والتي يترتب عليها ماهية هذا التصادم وأحكامه، تنبثق معضلات علمية وعملية بين الإطار النظري لفكرته في الشريعة الإسلامية المشار إليها في الكتاب والسنة النبوية الشريفة والفقه الإسلامي، وفي القانون البحري الوضعي، وواقعه التطبيقي القضائي، الأمر الذي يقتضي المواءمة والملاءمة بين إطاري هذه المعضلة فكرة وواقعاً تطبيقياً من خلال إشكالية هذه الدراسة.

ثالثاً : – أهداف موضوع الدراسة : –

تهدف دراسة موضوع التصادم البحري بين السفن الحربية في قانون التجارة البحرية الأردني والشريعة الإسلامية (دراسة قانونية فقهية مقارنة)، للتعرف على صلة التصادم البحري بين السفن بالحوادث البحرية، والتي يترتب عليها ماهية هذا التصادم وأحكامه، وما ينبثق عن ذلك من معضلات علمية وعملية بين الإطار النظري لفكرتها في الشريعة الإسلامية المشار إليها في الفقه الإسلامي، وفي القانون الوضعي، من خلال قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ وتعديلاته، ونظام المحكمة التجارية السعودي رقم ١٥ لعام١٣٥٠هـ وواقعه التطبيقي القضائي .

رابعاً : – منهجية موضوع الدراسة :–

سنتناول موضوع التصادم البحري في قانون التجارة البحرية الأردني والفقه الإسلامي (دراسة قانونية فقهية مقارنة)، للتعرف على صلة التصادم البحري بين السفن بالحوادث البحرية، والترتيب عليها ماهية هذا التصادم وأحكامه، وما ينبثق عن ذلك من معضلات علمية وعملية بين الإطار النظري لفكرته في الشريعة الإسلامية المشار إليها في الفقه الإسلامي، وفي القانون البحري الوضعي، وواقعه التطبيقي القضائي، وفقاً للمنهج التحليلي التأصيلي المقارن بين الفقه الإسلامي والقانون البحري الأردني، ونظام المحكمة التجارية السعودي.

خامساً :– محتوى خطة موضوع الدراسة : –

سنعالج الموضوع من خلال خطة دراسية محتواها تمهيد ومطلبين وخاتمة، فالتمهيد يعالج صلة التصادم البحري بين السفن بالحوادث البحرية[٢]، تعريفا وحقيقة وتصنيفاً في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني، بينما المطلب الأول يتناول ماهية التصادم البحري بين السفن، مفهوماً وأساساً في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني، ونظام المحكمة التجارية السعودي، وفي المطلب الثاني نعالج أحكام التصادم البحري بين السفن، من حيث أنواع هذا التصادم، وقواعد منع حدوثه، وفي الخاتمة نعالج خلاصة موضوع البحث ونتائجه وتوصياته.

تمهيد : – صلة التصادم البحري بالحوادث البحرية : –

يعد التصادم البحري من الحوادث البحرية، الأمر الذي يعني أن الحوادث البحرية تخضع لتعريف محدد، وحقيقة مرسومة، وتصنيف واضح وهذا التعريف، وتلك الحقيقة، وذاك التصنيف، تمثل ركائز صلة التصادم البحري بالحوادث البحرية، ولكي يتسنى لنا الوقوف على تلك الركائز سوف نتناولها من خلال الفروع الآتية:–

الفرع الأول : – تعريف الحوادث البحرية:–

في اللغة : –الحوادث جمع حادث من الحدوث، والحدوث: كون الشيء بعد أن لم يكن، وإحداثه: إيجاده. وسواء كان المحدث جوهرًا أو عرضًا. ويقال لكل ما قرب عهده: محدث فعلاً كان أو قولاً. قال ابن القيم: 'الفائدة السبعون: إذا حدثت حادثة ليس فيها قول لأحد من العلماء فهل يجوز الاجتهاد فيها بالإفتاء والحكم أم لا؟ فيه ثلاثة أوجه: أحدها: يجوز، وعليه تدل فتاوى الأئمة وأجوبتهم فإنهم كانوا يُسألون عن حوادث لم تقع قبلهم فيجتهدون فيها[٣].

وفي الاصطلاح : – يخلط الكثيرون بين مفهوم التصادم البحري بين السفن والحادث الملاحي البحري[٤]، التصادم البحري عموما هو مجرد «احتكاك أو تلامس مباشر بين عائمتين بحريتين إحداهما سفينة» مثل الارتطام الحاصل بين سفينة وسفينة أخرى أو سفينة وأي قاطرة

بحرية أخرى مثل الزورق أو اللنش البحري، ولا يعتبر ارتطام سفينة برصيف الميناء أو حطام سفينة غارقة في البحر أو ارتطام سفينة بجسر تمر بأسفله تصادماً بحرياً.

كذلك لا يعتبر الارتطام بين القاطرات والزوارق البحرية تصادماً بحرياً بل حادث ملاحي بحري لأن الزورق أو القاطرة البحرية وكل ما هو على شاكلتهم لا يعتبر «سفينة» بل عائم بحري يعمل داخل المياه الإقليمية أي في نطاق (١٢) ميلاً بحرياً وهذا يجعل من تعريف السفينة بأنها «كل عائم بحري خارج نطاق المياه الإقليمية ولفترة زمنية تمتد إلى عام أو أكثر ولأغراض تجارية»، لذلك عندما يحدث ارتطام بين سفينة وقاطرة بحرية داخل المياه الإقليمية فإن ذلك يعتبر «تصادماً بحرياً» لأن أحد الطرفين المتصادمين عبارة عن سفينة، ويعنينا هنا كل حادث بحري يقع على السفن[٥].

الفرع الثاني : –حقيقة حوادث السفن في البحر:–

يمكننا تعريف التصادم البحري في مسائل الحوادث البحرية بأنه كل ما يحدث للسفن البحرية في البحر من تصادم أو مساعدة وإنقاذ أو مخالفة لأصول السلامة أو خرق للاتفاقيات الدولية أو حروب بحرية أو آفات سماوية أو خسارات بحرية إلى غير ذلك من الأمور التي تتعلق بهذا المصطلح[٦].

الفرع الثالث : – تصنيف الحوادث البحرية بين السفن :–

من خلال استقراء الحوادث البحرية ــ للسفن على وجه العموم ــ بشتى صورها وأنواعها، حيث قسمت الحوادث التي تتعرض لها السفن إلى خمس مراتب طبقًا لجسامة الحادث أو ذاتية القانون البحري، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة، الحدث؛ وذلك حتى يسهل التعامل مع كل منها طبقًا لمرتبته (٧)؛ وهي كما يلي:

١– حدث من المرتبة الأولى؛ وهو إصابة السفينة بضرر يمكن إصلاحه في الموقع بواسطة طاقم صيانة السفينة، دون الحاجة إلى الاستعانة بأفراد أو معدات من خارج الجهة المالكة للسفينة.

٢- حدث من المرتبة الثانية، وهو إصابة السفينة بضرر يمكن إصلاحه في الموقع بواسطة أفراد صيانة مستدعين من خط الصيانة الثاني، أي الخبراء.

٣- حدث من المرتبة الثالثة؛ وهو إصابة السفينة بضرر يمكن إصلاحه في الموقع ولكنه يفوق الإمكانيات الفنية للجهة مالكة السفينة، ولا بد من طلب المساعدة من جهة متخصصة أو بعقد خارجي مع شركة خاصة.

٤- حدث من المرتبة الرابعة: وهو إصابة السفينة بضرر لا يمكن إصلاحه في الموقع ولابد من إخلاء السفينة وتعويمها من قبل سفينة القطر البحري إلى ورشة للإصلاح المتخصص أو اللجوء إلى عقد خارجي مع شركة خاصة.

٥- حدث من المرتبة الخامسة؛ وهو وجود خلل جسيم لا يمكن إصلاحه مطلقًا أو تحطم السفينة تمامًا وفقدها، ويتم في هذه الحالة شطب السفينة المفقودة من السجلات لحين العثور عليها أو على حطامها[٨].

المطلب الأول : ماهية التصادم البحري بين السفن

يخضع التصادم البحري عموماً، والتصادم البحري بين السفن لماهية محددة، على ضوئها يتضح مفهوم التصادم البحري بين السفن كما يتضح أساسه القانوني، وقد عولجت هذه الماهية في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني، نظام المحكمة التجارية السعودي وللوقوف على هذه الماهية – مفهوماً وأساساً، سنعرض لها من خلال الفرعين الآتيين: –

الفرع الأول :– مفهوم التصادم البحري بين السفن :–

يتم الخلط بين مفهوم التصادم البحري والحادث الملاحي البحري، التصادم البحري هو مجرد «احتكاك أو تلامس مباشر بين عائمتين بحريتين إحداهما سفينة» مثل الارتطام الحاصل بين سفينة وسفينة أخرى أو سفينة وأي قاطرة بحرية أخرى مثل الزورق أو اللنش البحري، ولا يعتبر ارتطام سفينة برصيف الميناء أو حطام سفينة غارقة في البحر أو ارتطام سفينة بجسر تمر

بأسفله تصادماً بحرياً كذلك لا يعتبر الارتطام بين القاطرات والزوارق البحرية تصادماً بحرياً بل حادث ملاحي بحري لأن الزورق أو القاطرة البحرية وكل ما هو على شاكلتهم لا يعتبر «سفينة» بل عائم بحري يعمل داخل المياه الإقليمية أي في نطاق (١٢) ميلاً بحرياً وهذا يجعل من تعريف السفينة بأنها «كل عائم بحري خارج نطاق المياه الإقليمية ولفترة زمنية تمتد إلى عام أو أكثر ولأغراض تجارية»، لذلك عندما يحدث ارتطام بين سفينة وقاطرة بحرية داخل المياه الإقليمية فإن ذلك يعتبر «تصادماً بحرياً» لأن أحد الطرفين المتصادمين عبارة عن سفينة. ولهذا نجد التعريف الانجليزي لمفهوم السفينة بعبارة (كل مركب صالح للملاحة)، ولكن تعريفهم للزوارق واللنشات والقاطرات البحرية بعبارة (كل عائمة..) والتصادم البحري لا يحدث فقط بسبب الارتطام المباشر بين سفينة وسفينة أخرى أو أي عائم بحري آخر، والذي غالبا ما ينتج بسبب عدم التزام ربابنة السفن بقوانين حركة الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية، بل يمكن أن يحدث التصادم البحري بسبب ظاهرة الانجذاب "دون أن يكون هناك أي احتكاك أو تلامس مباشر مثل أن تكون أحد السفن تسير بسرعة عالية وتغير اتجاه سيرها فجأة فتجبر أو ترغم السفن المجاورة على الانحراف عن خط سيرها وارتطامها ببعضها أو بأي شيء آخر كذلك يحدث التصادم بسبب تولد أمواج قوية ناتجة عن مرور السفينة بسرعة عالية" وهذا يحدث عندما تمر سفينة كبيرة الحجم بسرعة عالية بالقرب من سفينة صغيرة فتسبب تولد أمواج قوية "وهذا يسبب انحراف السفينة الصغيرة عن مسارها وإصابتها بأضرار دون أن يكون هناك أي احتكاك أو تلامس بين السفينتين[٩].

الفرع الثاني : –الأساس القانوني للتصادم البحري بين السفن :–

يتم إرجاع الحوادث التي تتعرض لها السفن الحربية إلى مجموعة أسباب هي:

١ــ أخطاء بشرية من قبل الطاقم؛ وتشمل هذه الأخطاء فشل أي من أفراد الطاقم العامل ــ بما في ذلك الفشل لأسباب صحيحة ــ في تنفيذ الأعمال التي يجب أن يتقن تنفيذها، مما يتسبب في حدوث الحادث أو الحدث [١٠].

٢ــ أخطاء بشرية من غير الطاقم وتشمل فشل أي فرد من أفراد الصيانة في تنفيذ أعمال يجب أن يتقنها، مما يتسبب أو يشارك في حدوث الحادث البحري للسفينة الحربية، وتصنف الأخطاء البشرية عادة إلى أخطاء متعمدة، أو أخطاء في التقدير، أو بسبب الإهمال والتفريط، عندما لا يتم إعطاء الاهتمام الكافي عند أداء الواجب[١١].

٣ ــ خطأ فني؛ ويشمل انهيار أو تحطم أحد أجزاء السفينة، أو أي نظام من نظمها، أو معداتها سواء الأرضية منها أو المحمولة في البحر، وذلك رغم مطابقتها للمواصفات الفنية وخضوعها لأعمال الصيانة الدورية المقررة.

٤ ــ خطأ تنظيمي؛ وتشمل الأخطاء التي تحدث للسفن في البحر بسبب قصور السياسات، أو نقص الكفاءة الإدارية. ويندرج تحت ذلك: التقصير في توفير التدريب الكامل والكافي للأطقم، أو نقص التوعية الفنية، أو الخطأ في التموين، سواء بالوقود أو بالزيوت أو بالقوة البشرية اللازمة.

٥ــ خطأ خارج المنظومة؛ وتشمل الأخطاء التي تخرج عن الإشراف المباشر للجهة مالكة السفينة؛ مثل أخطاء الجهة المسئولة عن تشغيل الموانئ، أو التوجه والإرشاد البحري.

٦ــ خطأ لم يتحدد بصورة مؤكدة؛ وهو الخطأ الذي تتوافر الشكوك حول مسؤوليته عن الحادث، لكن لجان التحقيق لم تتوصل لما يؤكد ذلك.

٧ــ الإتلاف الذاتي للسفينة، ويشمل التلف الناتج عنه ارتداد القذائف بالنسبة للسفن الحربية، أو حاملات الطائرات؛ وكذلك التلف الناتج عن الموجات التضاغطية المتولدة المرتدة من الأهداف القريبة، أو هجوم خاطئ في نفس طائرات الجيش، وعليه يتم تحديد مسؤولية المتسبب عن التصادم البحري على أساس «الخطأ واجب الإثبات»[١٢]، وتنص المادة (٢٩٧) من قانون التجارة البحرية الدولية وكذلك القانون الانجليزي والقانون الامريكي والقانون الفرنسي على تطبيق قاعدة «النسبية» عند توزيع المسؤولية بين السفينتين المتصادمتين إذ تتحمل كل سفينة جزءاً من الاضرار حسب جسامة الخطأ الذي ارتكبته وكان سبباً في

التصادم ويرى القضاء الانجليزي تقاسم تكلفة الضرر الذي اصاب السفينتين بالمناصفة أو التساوي ويتم ذلك بطريقتين:

١- مبدأ المسؤولية المتقابلة وذلك بأن تقوم كل سفينة أحد أطراف التصادم بأن تتحمل نصف تكلفة الضرر الذي أصاب السفينة الأخرى المشاركة في التصادم.

٢- مبدأ المسؤولية المنفردة وطبقاً لهذا المبدأ تقوم السفينة التي أصابها اقل ضرر بتعويض السفينة الأخرى الأكثر ضرراً نصف الفرق بين ما تحملته كل منهما من أضرار. ونود الإشارة إلى أن الدولة الإقليمية والتي يقع حادث التصادم البحري في مياهها الإقليمية لن تستطيع بالضرورة فرض قوانينها وسلطة قضائها المحلي للفصل في منازعات التصادم البحري إذا أصر مالك أحد السفينتين المتصادمتين عرض موضوع التصادم على محكمة لوكسمبرغ والمختصة بنزاعات التصادم البحري باستثناء إجراءات إثبات حالة حادث التصادم الأولية والتي تتم تحت إشراف إحدى الهيئات البحرية الدولية المعترف بها وباتفاق طرفي النزاع وذلك بسبب دولية النشاط البحري ودولية القانون البحري(١٣).

وفي الفقه الإسلامي لم أجد تعريفًا لأهل الفقه عن تصادم السفن بهذا المعنى المركب، ولكن وردت عنهم عبارات عن الواجب في حال التصادم يمكننا من خلال الوقوف عليها أن نحدد معنى للتصادم بمشيئة الله تعالى؛ وسنعرض لذلك عند دراسة أنواع التصادم البحري بين السفن(١٤).

المطلب الثاني : أحكام التصادم البحري بين السفن

إن أحكام التصادم البحري بين السفن لتعبر عن أنواع هذا التصادم، وتحدد القواعد الدولية الحديثة لمنع هذا التصادم، وكانت هذه الأحكام مثار إهتمام في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني، وللوقوف على ذلك، سنعالجه من خلال الفرعين الآتيين : –

الفرع الأول : أنواع التصادم البحري بين السفن:–

ويرجع حدوث التصادم البحري إلى أربعة أسباب:

١- القوة القاهرة وهذا النوع من التصادم يصعب تجنبه ولا تتحمل أي من السفينتين مسؤولية التعويض عن الخسائر الناتجة من التصادم وتتحمل كل سفينة تكلفة ما أصابها من أضرار. ويرجع سبب وقوع هذا النوع من التصادم البحري للسفن إلى:

أ- عطل جهاز الدفة والمقود وعطل محركات السفينة مما يجعل السفينة في وضع خارج السيطرة والتحكم.

ب- تسبب الرياح الشديدة والعواصف الإعصارية إلى قطع حبال السفن الراسية في الميناء " السفن خلال توقفهم في عرض البحر الإقليمي قبل دخولهم الميناء متسبباً في حدوث ارتطام السفن ببعضها البعض.

ث- تصادم مشكوك في أسبابه حيث يستحيل إثبات الدليل على تحديد المخطئ من أي من السفينتين.

د- تصادم المتسبب به إحدى السفينتين:- حيث تلزم السفينة المتسببة بالخطأ بتعويض السفينة الأخرى المتضررة عن الأضرار التي لحقت بها والتي تشمل الأضرار التي أصابت بدن السفينة، وكذلك الأضرار التي أصابت البضاعة على متن السفينة المتضررة، وأيضاً البضاعة التي على متن السفينة المتسببة بالتصادم وقد يصل الأمر بأن تطالب السفينة المتضررة بالتعويض عن توقفها عن العمل من أجل القيام بأعمال إصلاح الضرر.

هـ:- تصادم بسبب خطأ مشترك :- وهو التصادم الذي يقع بسبب خطأ كل من السفينتين المتصادمتين وتقدر مسؤولية كل سفينة لنسبة الخطأ الذي صدر عنها. وإذا تعذر اثبات نسبة خطأ أي من السفينتين المتصادمتين توزع المسؤولية بينهما بالتساوي. حوادث تصادم السفن مع البعض أو مع أي عنصر مادي آخر(١٥).

وفي الفقه الإسلامي لم يرد عن التصادم البحري بين السفن شيء بهذا المعنى المركب، ولكن وردت فيه عبارات عن الواجب في حال التصادم يمكننا من خلال الوقوف عليها أن نحدد معنى للتصادم بمشيئة الله تعالى(١٦)؛ فمن ذلك: ما جاء في المغني: "وإن تصادم نفسان

يمشيان، فماتا، فعلى عاقلة كل واحد منهما دية الآخر. روي هذا عن علي رضي الله عنه والخلاف هاهنا في المسؤولية كالخلاف فيما إذا اصطدم الفارسان، إلا أنه لا تقاص هاهنا في المسؤولية؛ لأنه على غير من له الحق؛ لكون المسئولية على عاقلة كل واحد منهما. وإن اتفق أن تكون المسؤولية على من له الحق، مثل أن تكون العاقلة هي الوارثة، أو تكون المسؤولية على المتصادمين، تقاصًا. ولا يجب القصاص، سواء كان اصطدامهما عمدًا أو خطأ؛ لأن الصدمة لا تقتل غالبًا'، وقوله بعد ذلك: 'وإذا وقعت السفينة المنحدرة على المصاعدة، فغرقتا، فعلى المنحدرة قيمة السفينة المصاعدة، أو أرش ما نقصت إن أخرت، إلا أن يكون قيم المنحدرة غلبته الريح، فلم يقدر على ضبطها، وجملته أن السفينتين إذا اصطدمتا، لم تخل من حالين:– أحدهما: أن تكونا متساويتين، كاللتين في بحر أو ماء واقف، أو كانت إحداهما منحدرة والأخرى مصاعدة، فنبدأ بما إذا كانت إحداهما منحدرة والأخرى مصاعدة؛ ولا يخلو من حالين:

أحدهما: أن يكون القيم بها مفرطًا، بأن يكون قادرًا على ضبطها، أو ردها عن الأخرى، فلم يفعل، أو أمكنه أن يعدلها إلى ناحية أخرى، فلم يفعل، أو لم يكمل آلتها من الحبال والرجالات وغيرهما، فعلى المنحدرة ضمان المصاعدة؛ لأنها تنحط عليها من علو، فيكون ذلك سببًا لغرقها، فتنزل المنحدرة بمنزلة السائر، والمصاعدة بمنزلة الواقف. وإن غرقتا جميعًا، فلا شيء على المصعد، وعلى المنحدر قيمة المصعد، أو أرش ما نقصت إن لم تتلف كلها، إلا أن يكون التفريط من المصعد؛ بأن يمكنه العدول بسفينته، والمنحدر غير قادر ولا مفرط، فتكون المسؤولية على المصعد؛ لأنه المفرط. وإن لم يكن من واحد منهما تفريط، لكن هاجت ريح، أو كان الماء شديد الجرية، فلم يمكنه ضبطها، فلا ضمان عليه؛ لأنه لا يدخل في وسعه ضبطها، ولا يكلف الله نفسًا إلا وسعها.

الحال الثاني: أن يكونا متساويتين، فإن كان القيمان مفرطين ضمن كل واحد منهما سفينة الآخر، بما فيها من نفس ومال[١٧]، وقد أورد الفقه الإسلامي آراء الفقهاء في هذا الشأن بالقول :–

وفي التاج والإكليل لابن المواق: 'قال مالك في السفينتين تصطدمان فتغرق إحداهما بما فيها، فلا شيء في ذلك على أحد، لأن الريح تغلبهم إلا أن يعلم أن النواتية أو أرادوا صرفها قدروا فيضمنوا وإلا فلا شيء عليهم. قال ابن القاسم: ولو قدروا على حبسها إلا أن فيها هلاكهم وغرقهم فلم يفعلوا، فليضمن عواقلهم دياتهم ويضمنوا الأموال في أموالهم، وليس لهم أن يطلبوا نجاتهم بغرق غيرهم. وكذلك لو لم يروهم في ظلمة الليل وهم لو رأوهم لقدروا على صرفها فهم ضامنون لما في السفينة ودية من مات على عواقلهم، ولكن لو غلبتهم الريح أو غلفوا لم يكن عليهم شيء[١٨].

وفي بلغة السالك: 'إن تصادم المكلفان أو تجاذبا حبلاً أو غيره فسقطا راكبين أو ماشيين أو مختلفين قصدًا فماتا فلا قصاص لفوات محله، وإن مات أحدهما فحكم القود يجري بينهما، حملاً على القصد عند جهل الحال لا على الخطأ عكس السفينتين إذا تصادمتا، وجهل الحال فيحملان على عدم القصد من رؤسائهما فلا قود ولا ضمان، لأن جريهما بالريح ليس من عمل أربابهما كالعجز الحقيقي بحيث لا يستطيع كل منهم أن يصرف دابته أو سفينته عن الآخر فلا ضمان بل هو هدر، لكن الراجح أن العجز الحقيقي في المتصادمين فيه ضمان الدية في النفس والقيمة في الأموال. بخلاف السفينتين فهدر، وحملا عليه عند جهل الحال، وأما لو قدر أهل السفينتين على الصرف ومنعهم خوف الغرق أو النهب أو الأسر حتى أهلكت إحدى السفينتين الأخرى فضمان الأموال في أموالهم والدية على عواقلهم؛ لأنهم لا يجوز لهم أن يلموا بهلاك غيرهم[١٩].

وفي مطالب أولي النهى: 'وإن كانت إحداهما' ـــ أي: السفينتين المصطدمين ـــ 'واقفة'، وكانت الأخرى سائرة، واصطدمتا فغرقتا؛ فلا ضمان على قيم الواقفة؛ لأنه لم يتعد ولم يفرط[٢٠]. وجاء في المحلى لابن حزم: 'فإن حملا سفينتهما على التصادم فهلكتا: ضمن كل واحد نصف قيمة السفينة الأخرى، لأنها هلكت من فعلها، ومن فعل ركابها. وأما الفارسان يصطدمان ـــ فإن أبا حنيفة، ومالكًا، والأوزاعي، والحسن بن الحي، قالوا: إن ماتا فعلى عاقلة كل واحد منهما دية الآخر كاملة. قلت: من خلال استعراض هذه العبارات الفقهية من

الفقهاء يتضح لنا أن التصادم عندهم يطلق على السفن المبحرة مع بعضها، أو الواقفة إذا ارتطمت بها سفينة مبحرة؛ ويقاس على ذلك السفينة الحربية التي لا تصطدم مع أخرى، وإنما ترتطم بقعر البحر أو بأي جبل ثلجي أو أي جسم آخر له تأثير على جسم السفينة الخارجي، وعلى ذلك فإنه يمكن وضع تعريف لتصادم السفن الحربية بسفينة حربية أو سفن أخرى، أو أي جسم عائم على سطح البحر، أو الصخور، أو الأرصفة، أو المنشآت الثابتة وينتج عن ذلك أضرار أو خسائر لواحدة أو أكثر من السفن الحربية المتصادمة[٢١].

الفرع الثاني : – القواعد الحديثة لمنع التصادم البحري بين السفن :–

وضعت الأنظمة البحرية قواعد لمنع التصادم بين السفن الحربية أو غيرها[٢٢]،وهي متمثلة بالآتي:–

أولاً: استعمال الرادار لمنع التصادم:– يعد جهاز الرادار في السفينة الحربية المبحرة في المهمات العسكرية من الأمور الواجبة، إذ به يتضح سير السفينة واتجاهاتها، والسفن القريبة المبحرة في موقعها؛ ولهذا فإنه يتعين القول بضرورة استخدامه عند الإبحار وخصوصًا في السفن الكبيرة كالبوارج، وحاملات الطائرات، وسفن النقل العسكري، ونحوها مما يترتب على حوادثها خسائر فادحة، ويعد عدم استخدام هذا الجهاز في هذه السفن نوعًا من التفريط.

ثانيًا: واجبات الربان والضباط العسكريين القانونية لمنع التصادم:–

(١) مراقبة الأفق جيدًا على فترات غير متباعدة:– يجب على الربان مراعاة هذا الأمر أيًا كان نوع العمل الذي يقوم به؛ سواء كان لديه مراقب للأفق أم لا، إذ إن مراقبة الأفق يجعله متحسبًا لوقوع أية تغيرات بحرية، مما يجعله يتفادى أي سوء ممكن أن يحصل له، وكذلك مراقبة أية سفينة يراها تقترب من سفينته.

(٢) عمل المناورة عند اقتراب أية سفينة أخرى:–كذلك يجب على الربان في المهمات العسكرية عند رؤية سفينة تقترب من سفينته مما يجعل خطر التصادم قائمًا أو محتملاً، أن يتم رصد اتجاهها بواسطة البوصلة ويكتب الاتجاه ووقت الرصد، وإذا لم يتغير اتجاها تغيرًا محسوسًا فيتم عمل المناورة اللازمة في الوقت المناسب والمبكر.

(٣) استعمال الإشارات الصوتية المصممة في السفن الحربية عند تغيير خط السير أو تشغيل الآلات إلى الخلف إذا اقتربت السفينة من سفينته حيث يزيد احتمال خطر التصادم فإنه يجب عليه استعمال الإشارات الضوئية إذا كان سيتم تغيير خط السير أو تشغيل الآلات للخلف، ولكن إذا تمت المناورة من مسافة بعيدة ميلين أو ثلاثة أميال فلا داعي لاستعمال الإشارة الصوتية[٢٣].

استعمال إشارات الضباب والسير إلى الناحية الآمنة عند حلول الضباب أو العواصف الرملية أو المطر الشديد أو أي سبب يقلل مدى الرؤية، ويجب عليه في هذه الحالة اتباع الخطوات التالية:-

أـــ فتح الرادار.

ت- إخطار غرفة الآلات بأن السرعة ستنخفض .

جـــ وضع مراقب إضافي في غرفة الضباب.

دـــ الابتداء في استعمال إشارات الضباب.

هـــــ التأكد من موقع السفينة بالنسبة للأرض إذا كانت قريبة منها، وأن السفينة بعيدة عن الحوادث الملاحية، وفي حالة وجود أي خطر يتم تغيير خط السير إلى الناحية الآمنة، مع مراعاة مواقع السفن الأخرى القريبة.

وـــ رصد مواقع السفن الأخرى، ومقارنة البورصات ببعضها، والحوادث بأية سفينة أخرى، وتتخذ الإجراءات اللازمة لتلافي خطر التصادم، وإذا كان خطر التصادم سيحدث فتتخذ كل الإجراءات لتقليل أضراره بوقف السفينة أو تشغيل آلاتها إلى الخلف ومحاولة تلقي الصدمة عند وقوع التصادم[٢٤].

الفرع الثالث : – المسؤولية عن التصادم البحري بين السفن :-

لقد عولجت المسؤولية عن التصادم البحري بين السفن في القانون البحري الأردني، وفي نظام المحكمة التجارية السعودي، وفي الفقه الإسلامي، وللوقوف على تلك المعالجة، سنعرض لها من خلال التفصيل الآتي : –

أولاً : – المسؤولية عن التصادم البحري في التشريع البحري الأردني والسعودي :–

ويرجع حدوث التصادم البحري في التشريع البحري الأردني والسعودي إلى أربعة أسباب:

١– القوة القاهرة وهذا النوع من التصادم يصعب تجنبه ولا تتحمل أي من السفينتين مسؤولية التعويض عن الخسائر الناتجة من التصادم وتتحمل كل سفينة تكلفة ما أصابها من أضرار. ويرجع سبب وقوع هذا النوع من التصادم البحري للسفن إلى:

أ– عطل جهاز الدفة والمقود وعطل محركات السفينة مما يجعل السفينة في وضع خارج السيطرة والتحكم.

ب– تسبب الرياح الشديدة والعواصف الإعصارية إلى قطع حبال السفن الراسية في الميناء كذلك عندما تؤدي العواصف إلى سحب أو جر باورات " السفن خلال توقفهم في عرض البحر الإقليمي قبل دخولهم الميناء متسبباً في حدوث ارتطام السفن ببعضها البعض.

ج– تصادم مشكوك في أسبابه حيث يستحيل إثبات الدليل على تحديد المخطئ من أي من السفينتين وعليه تتحمل كل سفينة تكلفة الأضرار التي أصابتها.

د– تصادم المتسبب به إحدى السفينتين: حيث تلزم السفينة المتسببة بالخطأ، بتعويض السفينة الأخرى المتضررة عن الأضرار التي لحقت بها والتي تشمل الأضرار التي أصابت بدن السفينة، وكذلك الأضرار التي أصابت البضاعة على متن السفينة المتضررة، وأيضاً البضاعة التي على متن السفينة المتسببة بالتصادم وقد يصل الأمر بأن تطالب السفينة المتضررة بالتعويض عن توقفها عن العمل من أجل القيام بأعمال إصلاح الضرر.

هـــ) تصادم بسبب خطأ مشترك :– وهو التصادم الذي يقع بسبب خطأ كل من السفينتين المتصادمتين وتقدر مسؤولية كل سفينة لنسبة الخطأ الذي صدر عنها. وإذا تعذر إثبات نسبة خطأ أي من السفينتين المتصادمتين توزع المسؤولية بينهما بالتساوي[٢٥].

وتنص المادة (٢٩٧) من قانون التجارة البحرية الدولية وكذلك القانون الانجليزي لأمريكي والقانون الفرنسي على تطبيق قاعدة «النسبية» عند توزيع المسؤولية بين السفينتين المتصادمتين إذ تتحمل كل سفينة جزءاً من الأضرار حسب جسامة الخطأ الذي ارتكبه وكان

سبباً في التصادم ويرى القضاء الانجليزي تقاسم تكلفة الضرر الذي اصاب السفينتين بالمناصفة أو التساوي ويتم ذلك بطريقتين:-

١- مبدأ المسؤولية المتقابلة:- وذلك بأن تقوم كل سفينة أحد أطراف التصادم بأن تتحمل نصف تكلفة الضرر الذي أصاب السفينة الأخرى المشاركة في التصادم.

٢- مبدأ المسؤولية المنفردة :- وطبقا لهذا المبدأ تقوم السفينة التي أصابها اقل ضرر بتعويض السفينة الأخرى الفرق بين ما تحملته كل منهما من اضرار. ونود الإشارة إلى أن الدولة الإقليمية والتي يقع حادث التصادم البحري في مياهها الإقليمية لن تستطيع بالضرورة فرض قوانينها وسلطة قضائها المحلي للفصل في منازعات التصادم البحري إذا أصر مالك أحد السفينتين المتصادمتين عرض موضوع التصادم على محكمة لوكسمبرغ والمختصة بنزاعات التصادم البحري باستثناء إجراءات إثبات حالة حادث التصادم الأولية والتي تتم تحت إشراف إحدى الهيئات البحرية الدولية المعترف بها وباتفاق طرفي النزاع وذلك بسبب دولية النشاط البحري ودولية القانون البحري[٢٦].

ثانياً :- المسؤولية عن التصادم البحري بين السفن في الفقه الإسلامي : -

يتناول الفقهاء والأصوليون مسؤولية قائد السفينة عنها من جانبين:

الجانب الأول: من حيث ضمان الضرر الناتج عن الإخلال بعقد القيادة المشتمل على التعليمات اللازمة؛ وهي ما تسمى في الفقه بالمسؤولية التعاقدية[٢٧].

وبما أن قائد السفينة هو المتصرف في قيادتها فإنه إذا نتج حادث بحري من جراء التصادم، تسبب في إتلاف السفينة الأخرى فلا يخلو الأمر من تفصيل بناءً على أحوال العمدية وأحوال الخطأ والاشتباه وبيانه فيما يلي:

أولاً: التصادم العمد وفيه مسائل: المسألة الأولى: أنواع تصادم العمد؛ ويشتمل على نوعين:

النوع الأول: التصادم العمد في حالة وقوف إحدى السفينتين، وذلك بأن تكون الواقفة في مرسى السفن أو على المخطاف أو في مكان مزدحم بالسفن المنتظرة، أو متعطلة في عرض البحر؛ وفي هذه الحالة تكون المسؤولية على السفينة السائرة بلا نزاع، لأنها المتعدية.

النوع الثاني: التصادم العمد في حالة سير كلا السفينتين، سواء كان التعمد من كليهما أو من أحدهما، وفي هذه الحال يفرق بين المسؤولية في الأموال، والمسؤولية في الأنفس .

المسألة الثانية:– المسؤولية المترتبة على تصادم السفن العمد عند الفقهاء؛ وفيه أمور: الأول: المسؤولية عن هلاك الأرواح بسبب التصادم العمد :– نصوص الشريعة تحرم التصادم العمد العدوان المؤدي إلى هلاك الأنفس بغير حق، وهذا التحريم بإجماع أهل العلم من الفقهاء وعموم المسلمين، والأصل فيه الكتاب والسنة والإجماع.

فأما الكتاب فقول الله تعالى: {وَلا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلاَّ بِالْحَقِّ وَمَنْ قُتِلَ مَظْلُوماً فَقَدْ جَعَلْنَا لِوَلِيِّهِ سُلْطَاناً} [الإسراء:٣٣]وقال تعالى: {وَمَا كَانَ لِمُؤْمِنٍ أَنْ يَقْتُلَ مُؤْمِناً إِلاَّ خَطَأً} [النساء:٩٢].وقال: {وَمَنْ يَقْتُلْ مُؤْمِناً مُتَعَمِّداً فَجَزَاؤُهُ جَهَنَّمُ خَالِداً فِيهَا} [النساء:٩٣].

وأما السنة، فقد دلت على ذلك أحاديث منها ما يلي:

١–عن عبد الله بن مسعود رضي الله عنه قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: 'لا يحل دم امرئ مسلم، يشهد أن لا إله إلا الله، وأني رسول الله، إلا بإحدى ثلاث؛ الثيب الزاني، والنفس بالنفس، والتارك لدينه المفارق للجماعة[٢٨].

٢–عن عثمان، وعائشة، عن النبي صلى الله عليه وسلم مثله[٢٩].

٣– أما الإجماع: فإنه لا خلاف بين الأمة في تحريمه، فإن فعله الإنسان متعمدًا، فسق، وأمره إلى الله، إن شاء عذبه، وإن شاء غفر له. ففي هذه الأدلة الشفاء لمعرفة حرمة القتل العمد الناتج عن التصادم العمد العدوان والله أعلم.

ثانيا: – أنواع حوادث السفن العمدية وما يجب فيها:– فأنواع حوادث السفن العمدية المتسببة في القتل نوعان:–

الأول: أن يضرب شخص سفينة بمحدد كرصاص أو قذيفة حادة، مما يقطع، ويدخل في بدن السفينة، فهذا كله إذا جرح به الراكب على السفينة جرحًا كبيرًا، فمات، أو تخرقت به سفينته فغرق فيها فهو قتل عمد، بلا خلاف بين العلماء فيما نعلم.والثاني: القتل بغير المحدد

من مثقل ونحوه، كتعمد التصادم بين السفن مع بعضها أو غيرها، أو الرمي بالمدافع والقنابل على السفينة المبحرة، مما يغلب على الظن حصول الزهوق به، ففي اعتباره حادثًا عمدًا يوجب القصاص خلاف على ثلاثة أقوال:

(أ)– إن هذا عمد موجب للقصاص وهو قول أهل العلم من المالكية، والشافعية، والحنابلة، والظاهرية، به قال النخعي، والزهري، وابن سيرين، وحماد، وعمرو بن دينار، وابن أبي ليلى، وإسحاق، وأبو يوسف، ومحمد بن الحسن من الحنفية [٣٠]،والأدلة في ذلك:–

١ــ قول الله تعالى: {وَمَنْ قُتِلَ مَظْلُوماً فَقَدْ جَعَلْنَا لِوَلِيِّهِ سُلْطَاناً} [الاسراء:٣٣]، وهذا مقتول ظلمًا ولا فرق بين رميه بسلاح محدد أو اصطدام غيره بسفينة عمدًا.

٢ــ قول الله تعالى: {يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُتِبَ عَلَيْكُمُ الْقِصَاصُ فِي الْقَتْلَى} [البقرة:١٧٨].

٣ــ عن أنس رضي الله عنه، أن يهوديًا قتل جارية على أوضاح لها بحجر، فقتله رسول الله صلى الله عليه وسلم بين حجرين[٣١]. ووجه الدلالة:– أن المثقل كالحجر معتبر في القتل العمد والقصاص كما فعل النبي صلى الله عليه وسلم، ويقاس عليه الاصطدام العمد العدوان.

٤ــ عن أبي هريرة رضي الله عنه، قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم فقال: 'ومن قتل له قتيل، فهو بخير النظرين؛ إما يودي، وإما يقاد[٣٢].

٥ ــ ولأنه يقتل غالبًا، فأشبه المحدد.

(ب):– لا يعتبر عمدًا موجبًا للقصاص وهو القول الحسن. وروي عن الشعبي. وابن المسيب، وعطاء، وطاوس حيث قالوا : العمد ما كان بالسلاح[٣٣].

(ج):– لا يعتبر عمدًا موجبًا للقصاص إلا أن يكون قتله بالنار وهو مذهب الحنفية وعن أبي حنيفة في مثقل الحديد روايتان. وأدلة أصحاب القول الثالث:–١ – قول النبي صلى الله عليه وسلم: 'إلا إن في قتيل عمد الخطأ، قتيل السوط والعصا والحجر، مائة من الإبل[٣٤] . ووجه الدلالة: حيث سماه عمد الخطأ، وأوجب فيه الدية دون القصاص[٣٥].

فيلاحظ أن الحديث محمول على المثقل الصغير؛ لأنه ذكر العصا والسوط، وقرن به الحجر. فدل على أنه أراد ما يشبهها. ولأن العمد لا يمكن اعتباره بنفسه، فيجب ضبطه

بمظنته، ولا يمكن ضبطه بما يقتل غالبًا، لحصول العمد بدونه في الجرح الصغير، فوجب ضبطه بالجرح. أما قولهم: لا يمكن ضبطه. ممنوع؛ فإننا نوجب القصاص بما نتيقن حصول الغلبة به، وإذا شككنا، لم نوجبه مع الشك، وصغير الجرح قد سبق القول فيه، ولأنه لا يصح ضبطه بالجرح، بدليل ما لو قتله بالنار، أو بمثقل الحديد[٣٦] والذي يترجح ــ والله أعلم بالصواب ــ هو القول الأول القائل باعتبار المثقل أداة للقتل لما يلي:-١ــ لعموم الأدلة التي استدلوا بها، وقوتها، وإجابتهم على أدلة أبي حنيفة.

٢ــ لأن القصد من التصادم العمد هو الإتلاف والقتل، وقد حصل، فيعتبر قتلاً عمدًا، وقد ثبت عن النبي صلى الله عليه وسلم قوله: 'إنما الأعمال بالنيات وإنما لكل امرئ ما نوى[٣٧].

قال ابن قدامة: 'ومن هذا النوع: أن يلقي عليه حائطًا، أو صخرة، أو خشبة عظيمة، أو ما أشبهه مما يهلكه غالبًا، فيهلكه، ففيه القود؛ لأنه يقتل غالبًا'. والله أعلم بالصواب.

الخاتمـــــــة

يعد التصادم البحري بين السفن من الحوادث البحرية ، الأمر الذي يعني أن الحوادث البحرية تخضع لتعريف محدد، وحقيقة مرسومة، وتصنيف واضح وهذا التعريف، وتلك الحقيقة، وذاك التصنيف، تمثل ركائز صلة التصادم البحري بين السفن بالحوادث البحرية، ويقصد بالتصادم البحري عموماً هو مجرد «احتكاك أو تلامس مباشر بين عائمتين بحريتين إحداهما سفينة»، و يتم إرجاع الحوادث التي تتعرض لها السفن إلى ــ أخطاء بشرية من قبل الطاقم، وأخطاء بشرية من غير الطاقم، و خطأ فني؛ ويشمل انهيار أو تحطم أحد أجزاء السفينة، أو أي نظام من نظمها، أو معداتها، وخطأ تنظيمي؛ وتشمل الأخطاء التي تحدث للسفن في البحر بسبب قصور السياسات، أو نقص الكفاءة الإدارية، و خطأ خارج المنظومة؛ وتشمل الأخطاء التي تخرج عن الإشراف المباشر للجهة الحربية مالكة السفينة، وخطأ لم يتحدد بصورة مؤكدة، والإتلاف الذاتي للسفينة الحربية، وعليه تكون أنواع التصادم البحري بين السفن الحربية، بسبب القوة القاهرة، وبسبب خطأ مشتبه به، وخطأ إحدى السفينتين، والخطأ المشترك، ويتعين تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم، والتي تتمثل باستعمال الرادار لمنع التصادم والقيام بواجبات الربان والضباط العسكريين القانونية لمنع التصادم من خلال مراقبة الأفق جيدًا على فترات غير متباعدة:– يجب على الربان مراعاة هذا الأمر أياً كان نوع العمل الذي يقوم به؛ سواء كان لديه مراقب للأفق أم لا، إذ إن مراقبة الأفق يجعله متحسبًا لوقوع أية تغيرات بحرية، مما يجعله يتفادى أي سوء ممكن أن يحصل له، وكذلك مراقبة أية سفينة يراها تقترب من سفينته. عمل المناورة عند اقتراب أية سفينة أخرى:–كذلك يجب على الربان في المهمات العسكرية عند رؤية سفينة تقترب من سفينته مما يجعل خطر التصادم قائمًا أو محتملاً، أن يتم رصد اتجاهها بواسطة البوصلة ويكتب الاتجاه ووقت الرصد، وإذا لم يتغير اتجاها تغيرًا محسوسًا فيتم عمل المناورة اللازمة في الوقت المناسب والمبكر، استعمال الإشارات الصوتية المصممة في السفن عند تغيير خط السير أو تشغيله إذا كان سيتم تغيير خط السير أو تشغيل الآلات للخلف، ولكن إذا تمت المناورة من مسافة بعيدة ميلين أو ثلاثة أميال فلا داعي

لاستعمال الإشارة الصوتية. واستعمال إشارات الضباب والسير إلى الناحية الآمنة عند حلول الضباب أو العواصف الرملية أو المطر الشديد أو أي سبب يقلل مدى الرؤية، ويجب عليه في هذه الحالة اتباع الخطوات التالية:

أـــ فتح الرادار.

ب–إخطار غرفة الآلات بأن السرعة ستنخفض .

جـــ وضع مراقب إضافي في غرفة الضباب.

دـــ الابتداء في استعمال إشارات الضباب.

هـــــ التأكد من موقع السفينة بالنسبة للأرض إذا كانت قريبة منها، وأن السفينة بعيدة عن الحوادث الملاحية، وفي حالة وجود أي خطر يتم تغيير خط السير إلى الناحية الآمنة، مع مراعاة مواقع السفن الأخرى القريبة.

وـــ رصد مواقع السفن الأخرى،

ومقارنة البورصات ببعضها، والحوادث بأية سفينة أخرى، وتتخذ الإجراءات اللازمة لتلافي خطر التصادم، وإذا كان خطر التصادم سيحدث فتتخذ كل الإجراءات لتقليل أضراره بوقف السفينة أو تشغيل آلاتها إلى الخلف ومحاولة تلقي الصدمة عند وقوع التصادم، وإذا وقع التصادم تحدد المسؤولية عن التصادم البحري على أساس المسؤولية المتقابلة والمسؤولية المنفردة حسب مقتضى الحال، وفي الفقه الإسلامي تتحدد المسؤولية، التصادم العمد بالسفن ، حسب نوع التصادم، فالتصادم العمد في حالة وقوف إحدى السفينتين ، وذلك بأن تكون الواقفة في مرسى السفن أو على المخطاف أو في مكان مزدحم بالسفن المنتظرة، أو متعطلة في عرض البحر؛ وفي هذه الحالة تكون المسؤولية على السفينة السائرة بلا نزاع، لأنها المتعدية.

النوع الثاني: التصادم العمد في حالة سير كلا السفينتين سواء كان التعمد من كليهما أو من أحدهما، وفي هذه الحال يفرق بين المسؤولية في الأموال والمسؤولية في الأنفس .

وتكون المسؤولية المترتبة على تصادم السفن العمد عند الفقهاء؛ وفيه تكون المسؤولية عن هلاك الأنفس بسبب التصادم العمد:–

فنصوص الشريعة تحرم التصادم العمد العدوان المؤدي إلى هلاك الأنفس بغير حق، وهذا التحريم بإجماع أهل العلم من الفقهاء وعموم المسلمين، وحوادث السفن العمدية المتسببة في القتل نوعان:- الأول: أن يضرب شخص سفينة بمحدد كرصاص أو قذيفة حادة، مما يقطع، ويدخل في بدن السفينة، فهذا كله إذا جرح به الراكب على السفينة جرحًا كبيرًا، فمات، أو تخرقت به سفينته فغرق فيها فهو قتل عمد، بلا خلاف بين العلماء فيما نعلم. والثاني: القتل بغير المحدد من مثقل ونحوه، كتعمد التصادم بين السفن مع بعضها أو غيرها، أو الرمي بالمدافع والقنابل على السفينة المبحرة، مما يغلب على الظن حصول الزهوق به، ففي اعتباره حادثًا عمدًا يوجب القصاص خلاف على ثلاثة أقوال:- الأول: أن هذا عمد موجب للقصاص وهو قول أهل العلم من المالكية، والشافعية، والحنابلة، والظاهرية، به قال النخعي، والزهري، وابن سيرين، وحماد، وعمرو بن دينار، وابن أبي ليلى، وإسحاق، وأبو يوسف، ومحمد بن الحسن من الحنفية ، والثاني:-لا يعتبر عمدًا موجبًا للقصاص وهو القول الحسن. وروي عن الشعبي. وابن المسيب، وعطاء، وطاوس حيث قالوا: العمد ما كان بالسلاح. والثالث:- لا يعتبر عمدًا موجبًا للقصاص إلا أن يكون قتله بالنار وهو مذهب الحنفية وعن أبي حنيفة في مثقل الحديد .

فيلاحظ أن الحديث محمول على المثقل الصغير؛ لأنه ذكر العصا والسوط، وقرن به الحجر. فدل على أنه أراد ما يشبهها. ولأن العمد لا يمكن اعتباره بنفسه، فيجب ضبطه بمظنته، ولا يمكن ضبطه بما يقتل غالبًا، لحصول العمد بدونه في الجرح الصغير، فوجب ضبطه بالجرح. أما قولهم: لا يمكن ضبطه. ممنوع؛ فإننا نوجب القصاص بما نتيقن حصول الغلبة به، وإذا شككنا، لم نوجبه مع الشك، وصغير الجرح قد سبق القول فيه، ولأنه لا يصح ضبطه بالجرح، بدليل ما لو قتله بالنار، أو بمثقل الحديد. والذي يترجح ــ والله أعلم بالصواب ــ هو القول الأول القائل باعتبار المثقل أداة للقتل لما يلي:-

١ــ لعموم الأدلة التي استدلوا بها، وقوتها، وإجابتهم على أدلة أبي حنيفة.

٢ــ لأن القصد من التصادم العمد هو الإتلاف والقتل، وقد حصل، فيعتبر قتلاً عمدًا، وقد ثبت عن النبي صلى الله عليه وسلم قوله: 'إنما الأعمال بالنيات وإنما لكل امرئ ما نوى'.

قال ابن قدامة: 'ومن هذا النوع: أن يلقي عليه حائطًا، أو صخرة، أو خشبة عظيمة، أو ما أشبهه مما يهلكه غالبًا، فيهلكه، ففيه القود؛ لأنه يقتل غالبًا'. والله أعلم بالصواب.

الهـــوامـــش

(١) لقد قضى المشرع البحري الأردني بسريان أحكام التصادم البحري الواردة في قانون التجارة البحرية على التصادم البحري بين جميع أنواع السفن بما في ذلك السفن الحربية وذلك وفقا لنص المادة٢٤٤ منه مغايرا بذلك الموقف لما ورد النص عليه في المادة ٣٩٨من نظام المحكمة التجارية السعودي، بدلالة نص المادة ٣١ من نظام الموانئ والمنائر السعودي ، في تفصيل ذلك أنظر، عبد الرحيم، د- ثروت، شرح القانون البحري السعودي، عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود، بدون سنة نشر،ص-٢٤٤ وما بعدها، وموقف القضاء المصري، أنظر، نقض مصري،١٤يناير١٩٨٠، طعن رقم١٠٣٤، سنة٤٨ قضائية.

(٢) مصطلح الحوادث البحرية في القانون الوضعي يقتصر على الأخطار البحرية التي تشمل التصادم البحري والاسعاف والانقاذ والخسائر البحرية المشتركة بينما هذه المدلول يتسع في الفقه الإسلامي ليشمل كل ما يحدث في البحر من تصادم أو تلوث أو مساعدة وإنقاذ أو مخالفة لأصول السلامة أو خرق للاتفاقات الدولية أو حروب بحرية أو آفات سماوية أو خسارات بحرية أو كافة الأمور التي تتعلق بهذا المصطلح، أنظر في ذلك، طه، د- مصطفى كمال، القانون البحري الجديد، ط -١ ، منشأة المعارف ،الاسكندرية، ١٩٩٥، ص -٣٦٧ وما بعدها. والقرني، د- عائض بن مقبول، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري) في الفقه الإسلامي ، دراسة تأصيلية فقهية مقارنة، ط -١ ، مكتبة القانون والاقتصاد ،الرياض، ٢٠١٢، ص – ٤١.

(٣) أنيس ، إبراهيم، وآخرون، المعجم الوسيط، ط-، القاهرة، ١٩٧٥، الفعل حدث، والإمام الجصاص، أحكام القرءان، جزء-٥، ص-٢٤٣.

(٤) حول هذا الخلط، أنظر، صادق، د. هشام علي ، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن،ط-١،منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٧، ص-٧٨ وما بعدها.

(٥) العطير، د.عبدالقادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الأردني، ط-١،مكتبة دار الثقافة، عمان، ١٩٩٩، ص- ٤٩٠، ويونس، د.علي حسن ، أصول القانون البحري، طبعة٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧، ص-٣٢٦.

القليوبي، د.سميحة، القانون البحري، طبعة أولى، القاهرة، ١٩٨٢، ص ٢٩–٣١. وكذلك، عبدالرحيم، د. ثروت، ذاتية القانون البحري، بحث منشور في مجلة القانون والاقتصاد، جامعة البصرة، العدد الاول والثاني، السنة الاولى، أيلول عام ١٩٦٨، ص ٦٢.

(٦) القرني، د.عائض بن مقبول ، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة، مرجع سابق، ص٤١.

(٧) حول هذا التصنيف، أنظر، كلية الملك فيصل الجوية، مجلة الصقور العسكرية، عدد– ٤٤، ص–٣٠–٣١، والعزيز، عميد بحري، مصطفى محمد ، القواعد الدولية البحرية لمنع التصادم في البحر، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٧، ص–١١ وما بعدها.

(٨) العطير، د.عبدالقادر، الوسيط، مرجع سابق، ص–٤٩٦، والشرقاوي، د.محمود سمير، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص–٦٠٩. وصرخوه، د.يعقوب، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الكويتي، الجزء الثاني، ط–١، الكويت، ١٩٨٢، ص–٣٣٥. ومكي، د. ابراهيم ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، الجزء الأول، طبعة أولى، الكويت، ١٩٧٥، ص٣٣٩.

(٩) أنظر مقال، الظفيري، نايف، الحوادث البحرية، جريدة الوطن، الكويت، مساحة للجميع، ٢٠١٢/٢/٢٠.

(10){R}:- introduction to shipping law .2ed.ed. London.1963 .p.503.

(11) chorly and giles :- shipping law .8th.ed. London. 1989. p.369.

(١٢) القرني، د.عائض بن مقبول، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة، مرجع سابق، ص٤٣. و العطير، د.عبدالقادر، الوسيط، مرجع سابق، ص–٥٠٦، ويونس، د.علي حسن، أصول القانون البحري، مرجع سابق، ص–٣٤٢، وعبدالرحيم، د.ثروت، البحري السعودي، مرجع سابق، ص–٢٤٠–٢٤٢، والعزيز، عميد بحري، مصطفى محمد، القواعد الدولية البحرية لمنع التصادم في البحر، مرجع سابق، ص–١١٨ وما بعدها.

(13) dover {v}:-anlysis of marine and other isuranse closes .8th.ed. London .1960 .p.465

(14) " dover :- elements and practice of marine insurance .8th .ed .london .195 .p-289. And –duckworth{L}:- The principles of marine law .3rd.ed. 1967 .p-350.

(١٥) الشواربي، د.طلال، التصادم البحري وأحكامه، ط–١، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٨٨، ص–٥ وما بعدها.

(١٦) انظر، رجب، د.محمد مصطفى، القانون البحري الإسلامي، طبعة أولى، الإسكندرية، ١٩٩٠، ص ٣١ وما بعدها. ومنصور، عبد الحفيظ ، القانون البحري في الفقه المالكي، بحث نشر في تطور علوم البحار ودورها في النمو الاقتصادي، وزارة شؤون الثقافة التونسية، سفاقس، تشرين الثاني، ١٩٧٦، ص–١٧٨.

(١٧) المقدسي، إبن قدامة، المغني، جزء–٩، طبعة–١، دار الفكر، بيروت، ١٤٠٥هـ، ص٣٠٦.

(١٨) المواق، أبو يوسف العبدري أبو عبدالله، التاج والإكليل، جزء–٣، ط–٢، دار الفكر، بيروت، ١٣٩٨هـ، ص– ٣٠٠.

(١٩) الصاوي، أحمد، بلغة السالك، جزء–٤، ط–١، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٥، ص–٢٥٧.

(٢٠) الرحيباني، مصطفى السيوطي، مطالب أولي النهى، جزء–٤، ط–١، المكتب الإسلامي، دمشق، ١٩٦١، ص–٣٤٦، وعليش، محمد، منح الجليل شرح مختصر خليل، جزء–٩، ط١، دار الفكر، بيروت، ١٩٨٩، ص–٢٩٨.

(٢١) الخرشي، شرح مختصر خليل، جزء–٨، ط–١، دار الفكر، بيروت، ١٩٩٥، ص–٢٧٦. ووزارة الأوقاف الكويتية، الموسوعة الفقهية الكويتية، جزء–١و٢٨، ص–٤٦،٤٥.

(٢٢) إبن حزم، المحلى، جزء –٧، دار الآفاق الجديدة، بيروت، ١٩٧٢، ص –٤٣٢.

(٢٣) العزيز، عميد بحري مصطفى محمد، القواعد الدولية البحرية لمنع التصادم في البحر، مرجع سابق، ص–١١٨ وما بعدها، والشواربي، د.طلال، التصادم البحري وأحكامه، مرجع سابق، ص–٥ وما بعدها.

(٢٤) في تفصيل هذه القواعد أنظر، العزيز، عميد بحري ب، مصطفى محمد، القواعد الدولية البحرية لمنع التصادم في البحر، مرجع سابق، ص–١١ وما بعدها.

(٢٥) د.العطير، الوسيط، مرجع سابق، ص–٥٠٥، ود.محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص–٦٠٩. وصرخوه، د.يعقوب، الوسيط، مرجع سابق، ص٣٣٥. ومكي، د. ابراهيم، الوسيط، مرجع سابق، ص٣٣٩.

(٢٦) الظفيري، نايف، الحوادث البحرية جريدة الوطن، الكويت، مساحة للجميع، ٢٠١٢/٢/٢٠.

The principles of marine law .3rd.ed. 1967 .p-350 duckworth {L}:- And – Lowndes and Rudolf :-the of general average and York antwarp .1.London .1975 .p -560. And –Payanand Ivamy:- carriage of goodz by sea .3rd .ed. London .1989. p -228.

(٢٧) وحول القواعد الفقهية المتعلقة بالحوادث البحرية، أنظر، القرني، د.عائض بن مقبول، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة،مرجع سابق،ص–٤٤ وما بعدها

(٢٨) حديث صحيح، رواه البخاري، ٦/٩.

(٢٩) أنظر، نفس المرجع السابق.

(٣٠) الشيباني، محمد بن الحسن ، المبسوط ، جزء–٤، ص–٦٥٥.

(٣١) حديث صحيح، رواه البخاري، كتاب الديات، فتح الباري.

(٣٢) أخرجه أحمد ،١٧١/٣.

(٣٣) المغني، ٢١٠/٨.

(٣٤)اسناده حسن، أخرجه أحمد، ٤١١/٥.

(٣٥) الخرشي، شرح مختصر خليل، مرجع سابق، ص–٢٧٦. ووزارة الأوقاف الكويتية، الموسوعة الفقهية

(٣٦) وزارة الأوقاف الكويتية، الموسوعة الفقهية الكويتية، جزء–١و٢٨، ص–٤٥،٤٦.

(٣٧) حديث صحيح، عن عمر بن الخطاب رضي الله عنه، أخرجه الحميدي، ٢٨.

المصـــــادر

أولاً : – الكتب العربية :–

- أنيس، إبراهيم، وآخرون، المعجم الوسيط، ط–٢، القاهرة، ١٩٧٥، الفعل حدث.
- مكي، د. ابراهيم، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، الجزء الأول، طبعة أولى، الكويت،١٩٧٥.
- المقدسي، إبن قدامة، المغني،جزء–٩، طبعة–١،دار الفكر،بيروت،١٤٠٥هـ.
- المواق، أبو يوسف العبدري أبو عبدالله، التاج والإكليل، جزء–٣، ط–٢، دار الفكر، بيروت، ١٣٩٨هـ.
- إبن حزم، المحلى، جزء –٧، دار الآفاق الجديدة، بيروت، ١٩٧٢.
- الصاوي، أحمد، بلغة السالك، جزء–٤، ط–١، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٥.
- البهوتي، كشاف القناع عن متن الإقناع، جزء–٤، مطبعة الحكومة، مكة المكرمة، ١٣٩٤هـ.
- الخرشي، شرح مختصر خليل، جزء–٨، ط–١، دار الفكر، بيروت، ١٩٩٥.
- عبدالرحيم، د–ثروت، شرح القانون البحري السعودي، عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود، بدون سنة نشر.
- عبدالرحيم، د. ثروت، ذاتية القانون البحري، بحث منشور في مجلة القانون والاقتصاد، جامعة البصرة، العدد الأول والثاني، السنة الاولى، أيلول عام ١٩٦٨.
- القليوبي، د. سميحة، القانون البحري، طبعة أولى، القاهرة، ١٩٨٢.
- الشواربي، د.طلال، التصادم البحري وأحكامه، ط–١، منشأة المعارف، الاسكندرية،

القرني، د. عائض بن مقبول، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري) في الفقه الإسلامي، دراسة تأصيلية فقهية مقارنة، ط –١، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٢.

- العطير، د–عبد القادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الأردني، ط–١، مكتبة دار الثقافة، عمان، ١٩٩٩.
- منصور، عبد الحفيظ، القانون البحري في الفقه المالكي، بحث نشر في تطور علوم البحار ودورها في النمو الاقتصادي، وزارة شؤون الثقافة التونسية، سفاقس، تشرين الثاني، ١٩٧٦ .
- الخفيف، علي، الضمان في الفقه الإسلامي، المطبعة الفنية الحديثة، القاهرة،١٩٧١ .
- يونس، د.علي حسن، أصول القانون البحري، طبعة٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧.
- العزيز، عميد بحري، مصطفى محمد، القواعد الدولية البحرية لمنع التصادم في البحر، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٧.
- عليش، محمد، منح الجليل شرح مختصر خليل، جزء–٩، ط–١، دار الفكر، بيروت، ١٩٨٩.
- رجب، د. مصطفى محمد القانون البحري الإسلامي، طبعة أولى، الإسكندرية، ١٩٩٠.
- الشرقاوي، د. محمود سمير، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣.
- الرحيباني، مصطفى السيوطي، مطالب أولي النهى، جزء–٤، ط–١، المكتب الإسلامي، دمشق، ١٩٦١.
- صادق، د. هشام علي، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ط–١، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٧.
- وزارة الأوقاف الكويتية، الموسوعة الفقهية الكويتية،جزء–١و٢٨.
- صرخوه، د– يعقوب، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الكويتي، الجزء الثاني، ط—١، الكويت،١٩٨٢.

ثانياً :– القوانين والدوريات القضائية :–

– قانون التجارة البحرية الأردني.

– نظام المحكمة التجارية السعودي.

– مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية، السنة ١٧،١٩٦٢.

– مجلة الصقور العسكرية، كلية الملك فيصل العسكرية،عدد–٤٤.

– مجلة نقابة المحامين الأردنية، أعداد سنة ١٩٧٠ وما بعدها.

ثالثاً :– كتب اللغة الإنكليزية :–

Buglass-marine insurance and general average in u.s.a."4th"ed.1994 -bartle{R}:- introduction to shipping law .2ed.ed. London.196 :- introduction to shipping law ed.ed. London.1963.

chorly and giles :- shipping law .8th.ed. London.1989. p.369 dover {v}:-anlysis of marine and other isuranse closes .8th.ed. London .1960 .

" dover :- elements and practice of marine insurance .8th . ed . london .1957

–duckworth{L}:- The principles of marine law .3rd.ed. 1967

–Lowndes and Rudolf :-the law of general average and York antwarp .10th .ed London .1975 .

–Payanand Ivamy :-carriage of goodz by sea .3rd .ed. London .1989.

Liability for the Maritime collision in both Jordanian and Saudi Legislations (Comparative Jurisprudence Study)

Researcher Dr. Hassan Harb Al-Lsasamh
Former judge of Appealing Court Amman - Jordan

Abstract

Maritime is one of the marine accidents subjected to a definition, a reality and a classification representing pillars of Maritime collision and marine accidents. In general, Maritime collision means : a direct friction or a contact between any two floating objects at sea one of them is a ship. These accidents are due to human mistakes committed by the crew or to other causes not by the crew or to technical or regulatory mistakes. Accordingly, the accidents happen among ships because of force majeure, of suspected error, of one of ships and of a mutual mistake. The international rules should be applied to prevent such collision. If the collision happens, the liability is determined on the basis of counterpart liability and single liability as appropriate .

In the Islamic Jurisprudence the liability for willful collision ,on purpose, is determined according to the type of collision so if one of the two ships are parked, the liability is for the moving one, but if both ships are moving the liability will be according to Moslem scholars, whether the willful collision was because of one or both of them. In willful collision, the liability shall be for the damage caused by such collision. The provisions of willful collision have been addressed by Islamic Jurisprudence, Jordanian Marine Trade Act and by system of Saudi Trade Court.