



جامعة العلوم الإسلامية العالمية
كلية الدراسات العليا
قسم القانون المقارن

الإطار القانوني للتصادم البحري وفق القانون الأردني واتفاقية بروكسل
(دراسة مقارنة)

**Legal Framework for Maritime Collisions in
Accordance with Jordanian Law and the Brussels
Convention (Comparative Study)**

إعداد

نيفين عماد يوسف حسن

إشراف

أ. د. علي خالد قطيشات

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في تخصص القانون
في جامعة العلوم الإسلامية العالمية

تاريخ المناقشة: عمان 2023/6/19 م

The world Islamic sciences & Education University (wise)

Faculty of Graduate Studies

Debarment of comparative law



**Legal Framework for Maritime Collisions in
Accordance with Jordanian Law and the Brussels
Convention (Comparative Study)**

By

Neveen Emad Yousef Hasan

Supervisor

Prof. Dr. Ali Khaled Quteshat

**"Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master in Law at The World Islamic Sciences and
Education University"**

Amman

Discussion date: 19/6/2023

الملخص

الإطار القانوني للتصادم البحري وفق القانون الأردني وإتفاقية بروكسل (دراسة مقارنة)

إعداد

نيفين عماد يوسف حسن

إشراف

أ. د. علي خالد قطيشات

تاريخ المناقشة: 2023 / 6 / 19

تناولت الدراسة موضوع الإطار القانوني للتصادم البحري وفق القانون الأردني واتفاقية بروكسل، وتم بيان النظام القانوني للتصادم البحري في التشريع الأردني واتفاقية بروكسل لعام 1910 وبيان مدى توافق نصوص قانون التجارة البحرية فيما يتعلق بالتصادم البحري مع الاحكام التي جاءت فيها اتفاقية بروكسل لعام 1910، وسيكون ذلك من خلال البحث في مفهوم التصادم البحري وشروطه ونطاقه والتعويض عنه لبيان جوانب النقص والغموض وبيان الاختلاف في الاحكام بين قانون التجارة الأردني والاتفاقية، وفي هذه الحالة يثور التساؤل التالي: في حالة اختلاف الاحكام بين اتفاقية بروكسل وقانون التجارة البحرية الأردني ايهما يكون الأولى بالتطبيق؟

واتبعت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي المقارن، وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج واهمها ان المشرع الاردني سرى على ذات نهج اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بأحكام التصادم البحري، وانتهت الدراسة بعدد من التوصيات الجوهرية أهمها ضرورة تعديل نصوص قانون التجارة البحرية الأردني بما يوائم اتفاقية بروكسل في بعض احكام التصادم البحري كالسفينة المرشدة.

الكلمات المفتاحية: التصادم البحري، القانون البحري الأردني 1972، اتفاقية بروكسل .

ABSTRACT**Legal Framework for Maritime Collisions in Accordance with Jordanian Law and the Brussels Convention (Comparative Study)****By****Neveen Emad Yousef Hasan****Supervisor****Prof.Dr. Ali Khaled Quteshat****Date of discussion: 19/6 / 2023**

The study dealt with the subject of the legal framework for maritime collision in accordance with Jordanian law and the Brussels Convention. During the research on the concept of maritime collision, its conditions, scope, and compensation for it, to show deficiencies and ambiguities, and to explain the difference in provisions between the Jordanian Trade Law and the Convention.

The study followed the comparative descriptive analytical approach, and The study reached a number of results, the most important of which is that the Jordanian legislator applied the same approach as the Brussels Convention with regard to the provisions of maritime collision.

Key word: Maritime Collisions, Jordanian Law 1972, Brussels Convention.

قائمة المحتويات

الصفحة	الموضوع
ب	قرار لجنة المناقشة
ج	الإهداء
د	الشكر والتقدير
هـ	قائمة المحتويات
ط	الملخص باللغة العربية
ي	الملخص باللغة الإنجليزية
6-1	المقدمة
2	مشكلة الدراسة
2	أسئلة الدراسة
3	أهمية الدراسة
3	أهداف الدراسة
4	منهجية الدراسة
4	محددات الدراسة
4	الدراسات السابقة:
6	خطة الدراسة
24-7	الفصل التمهيدي ماهية التصادم البحري
8	المبحث الأول: مفهوم التصادم البحري
9	المطلب الأول: التعريف التشريعي للتصادم البحري
13	المطلب الثاني: التعريف الفقهي للتصادم البحري
15	المبحث الثاني: شروط التصادم البحري ونطاقه
16	المطلب الأول: شروط التصادم البحري
21	المطلب الثاني: نطاق التصادم البحري

48-25	الفصل الأول: احكام التصادم البحري
26	المبحث الأول: احكام التصادم البحري الارادي
27	المطلب الأول: التصادم البحري الناشئ عن خطأ احدى السفينتين
34	المطلب الثاني: التصادم البحري الناشئ عن الخطأ المشترك
41	المبحث الثاني: احكام التصادم البحري الغير ارادي
42	المطلب الأول: التصادم البحري بسبب القوة القاهرة أو الحادث الفجائي
47	المطلب الثاني: التصادم البحري المشتبه في سببه
85-49	الفصل الثاني الآثار القانونية الناشئة عن التصادم البحري
50	المبحث الأول: المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
51	المطلب الأول: أساس وطبيعة المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
54	المطلب الثاني: اركان المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
67	المطلب الثالث: حالات الاعفاء من المسؤولية
72	المبحث الثاني: احكام دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
73	المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية والمحكمة المختصة بنظرها
81	المطلب الثاني: الاثبات في دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
90	المطلب الثالث: تقام دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
93	الخاتمة
94	النتائج
95	التوصيات
96	قائمة المراجع

الفصل التمهيدي

ماهية التصادم البحري

يشكل التصادم البحري أحد أهم الأخطار الناشئة عن الملاحة البحرية، وذلك نظرا لكثرة شيوعه وللآثار الخطيرة المترتبة عليه، وبما ان جميع السفن معرضة للتصادم البحري ولا يمكن تجنب وقوعه يقتضي ذلك دراسة الإطار القانوني للتصادم البحري في التشريع الأردني واتفاقية بروكسل وذلك من حيث بيان مفهوم التصادم البحري وشروطه ونطاقه.

وعليه، سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين كما يلي:

المبحث الأول: مفهوم التصادم البحري

المبحث الثاني: شروط التصادم البحري ونطاقه

المبحث الأول

مفهوم التصادم البحري

يعد التصادم البحري من أكثر الحوادث خطورة وضرر، وذلك نظرا للتطور والتقدم العلمي والتكنولوجي في صناعة السفن وضخامتها، حيث ان حجم الإضرار التي تلحق بالسفينة أو بالبضائع المنقولة فيها نتيجة لهذه الحوادث يكون كبير جدا، كما قد تصل درجة الخطورة إلى حياة الأفراد، عدا عن الأضرار البيئية الحاصلة نتيجة للتسرب البترولي أو غيره من المواد عند تصادم السفن في عرض البحر أو عند الساحل، بالإضافة إلى الأضرار الاقتصادية التي قد تلحق بالملاحة البحرية وقطاع السياحة بالبلد التي وقع بجانبه الاصطدام، ونظرا لأهمية التصادم البحري وما يترتب عليه من إضرار جسيمة كان لابد من تسليط الضوء على موضوع التصادم البحري، ولتحديد مفهوم التصادم البحري لابد من بيان التعريفات الواردة له في الاتفاقيات الدولية وتحديد اتفاقية بروكسيل والنشريات المقارنة والتشريع الأردني ومن ثم بيان التعريفات الفقهية له.

وعليه، سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين كما يلي:

المطلب الأول: التعريف التشريعي للتصادم البحري

المطلب الثاني: التعريف الفقهي للتصادم البحري

المطلب الأول

التعريف التشريعي للتصادم البحري

بذلت الدول العديد من الجهود فيما يتعلق بالتصادم البحري وذلك نظرا لجسامة الخطورة الناشئة عنه حيث انه عند وقوع حوادث التصادم البحري بين السفن التي ترفع أعلاما مختلفة لدول مختلفة لابد من أن تكون هناك قواعد موحدة تنطبق على هذا التصادم للحيلولة دون نشوء تنازع بين قوانين تلك الدول، وكان وضع اتفاقية من شأنه التغلب على بعض المشاكل المتعلقة بالتصادم البحري وأهمها مشكلة تنازع القوانين، وتجسدت أهم هذه الجهود في اتفاقية بروكسل لعام 1910 المتعلقة بالتصادم البحري، واتفاقية بروكسل لعام 1952 المتعلقة بتوحيد الاختصاص الجنائي والمدني.

حيث جاء في اتفاقية بروكسل لعام 1910 والخاصة بالتصادم البحري، في المادة الأولى منها بأنه "إذا وقع تصادم بين سفينتين أو أكثر أو بين سفينة ومركب للملاحة الداخلية فتسري التعويضات عن الأضرار التي تلحق بالسفن والمراكب والأشياء والأشخاص الموجودة عليها دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم".⁽¹⁾

وبناء على هذا النص يتبين لنا بأن اتفاقية بروكسل اعتبرت ان التصادم البحري هو التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومراكب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم، فالتصادم بموجب هذه الاتفاقية يعتبر قائم بغض النظر في أي مياه وقع، وبهذا تكون الاتفاقية اهتمت بالسفن التي يقع بينها التصادم على اعتبار أنها محل هذا التصادم وليس بمكان وقوع التصادم سواء كان في المياه الإقليمية ام في مياه البحار.

وعليه، فإن الاتفاقية اعتدت بالتصادم الذي ينشأ بين سفينتين أو أكثر وهذا يعني انها لا تعتبر من قبيل التصادم ارتطام سفينة بحرية بحطام سفينة أخرى، أو بأحد الصنادل أو الصخور أو رصيف الميناء أو غيرها من العائمات التي ليست لها مقومات السفن البحرية أو مركب الملاحة الداخلية، وهذا يعني ان التصادم يجب ان يكون بين طرفين متحركين وهم السفن ومراكب الملاحة الداخلية.⁽²⁾

وترى الباحثة ان محل التصادم البحري بموجب اتفاقية بروكسل هو السفينة البحرية أو مركب الملاحة الداخلية، وانه يجب لكي يعتد بالتصادم ان يكون بين سفينتين على الأقل أو سفينة ومركب ملاحية داخلية، ويكون تصادم بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه سواء في المياه الإقليمية أو المياه البحرية.

⁽¹⁾المادة (1) من اتفاقية بروكسل لعام 1910 المتعلقة بالتصادم البحري الموقعة بتاريخ 23 كانون الأول 1910.
⁽²⁾ترك، محمد عبد الفتاح (2005)، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، ص65.

وتجدر الإشارة إلى ان اتفاقية بروكسل استثنت بعض السفن من احكام التصادم البحري، حيث نصت المادة (11) من هذه الاتفاقية على انه "لا تطبق احكام الاتفاقية الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة"، وعليه، فإن احكام اتفاقية بروكسل المتعلقة بالتصادم البحري لا تنطبق على الحوادث التي تنشأ بين السفن الحربية وسفن الحكومة لخدمة المصلحة العامة مع سفن الافراد، بالتالي لا تعتبر هذه الحوادث من قبيل التصادم البحري ولا تنطبق عليها احكامه.

وبالرغم من ان الاتفاقية اعتبر في المادة (1) منها بأن التصادم يقع بصورة مباشرة بين السفن الا انها جاءت في المادة (13) منها اعتدت بالتصادم الذي يقع بصورة غير مباشرة، حيث نصت المادة على " تطبق الاتفاقية الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أو عدم إتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم"، وهذا يعني أن الاتفاقية وسعت من مفهوم التصادم البحري بحيث انه لا يجب ان يقع التصادم بين السفن بشكل فعلي لتطبيق احكام الاتفاقية والتعويض عن الخسائر، اذ انه قد تلحق السفينة خسائر بسفينة أخرى دون الارتطام المادي بينهما سواء نتيجة لحركة الأمواج أو مرور السفينتين بجانب بعضهما البعض، فاذا الحققت اضرار وخسائر بالسفينة الأخرى تكون ملزمة بالتعويض بالرغم من عدم وجود التصادم المادي المباشر، بالتالي فان التصادم يكون بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.⁽¹⁾

وبذلك ترى الباحثة ان التصادم البحري بموجب اتفاقية بروكسل هو التصادم الذي يقع بشكل مباشر أو غير مباشر بين سفينة بحرية وأخرى أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن مكان وقوع التصادم.

واتجهت غالبية التشريعات المقارنة بذات النهج الذي اخذت به اتفاقية بروكسل، الا ان هناك تشريعات وسعت من مفهوم التصادم البحري كما فعل المشرع المصري والاماراتي، حيث نجد ان المشرع المصري اعتبر من قبيل التصادم البحري التصادم الحادث الذي يحصل بين السفينة والعائمات المقيدة بمرسى ثابت فهي تعتبر بمثابة سفينة بحرية، حيث نصت المادة (292) من قانون التجارة البحرية المصري بانه "في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية تسوى التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم، وفيما عدا العائمة المقيدة بمرسى ثابت تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال".⁽²⁾

(1)ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص63.

(2)قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، الصادر بتاريخ 1990/4/22.

كما نصت المادة (318) من القانون البحري الاماراتي⁽¹⁾ على انه "1- إذا وقع تصادم بين سفن بحرية أو بينها وبين مراكب تقوم بالملاحة في المياه الداخلية تسوى التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين على السفينة طبقاً للأحكام الواردة في هذا الفصل دون اعتبار للنظام القانوني للمياه التي حصل فيها التصادم، وبإستثناء العائمت المقيدة بمرسى ثابت تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب للملاحة الداخلية على حسب الأحوال.

2-وتسري الأحكام المذكورة -ولو لم يقع ارتطام مادي -على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على ظهرها إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو إهمال القيام بحركة أو عدم مراعاة الأحكام التي يقررها التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية المصادق عليها بشأن تنظيم السير في البحار.

3-وتسري أحكام التصادم البحري ولو كانت إحدى السفن المتصادمة مخصصة للخدمة العامة من قبل الدولة أو إحدى هيئاتها أو مؤسساتها العامة".

وبناء على هذه المادة، ترى الباحثة بأن المشرع الاماراتي وسع من مفهوم التصادم البحري بحيث اعتبر التصادم بحري وتطبق عليه احكامه إذا وقع بين سفينة وعائمة بمرسى ثابت على اعتبار انها سفينة بحرية كما فعل المشرع المصري، بالإضافة إلى انه اعتبر التصادم بحري إذا وقع بين سفن الحكومة المخصصة للمنفعة العامة وذلك بعكس ما جاء في اتفاقية بروكسل والتي أخرجت من نطاق احكامها سفن الحكومة المخصصة للمنفعة العامة.

اما فيما يتعلق بالمشرع الأردني وبالرجوع إلى قانون التجارة البحرية الأردني⁽²⁾ نجد ان المشرع لم يعرف التصادم البحري وانما اكتفى بتحديد الاحكام الخاصة فيه وذلك في المادة (236) والتي نصت على "إذا وقع تصادم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية فان التعويض من الضرر اللاحق بالسفن وما على متنها من اشياء واشخاص يدفع وفقاً للأحكام التالية ولا عبرة للمياه التي حدث فيها التصادم".

وبناء على هذا النص، نجد ان المشرع الأردني اخذ بذات المفهوم التي اخذت به اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بالتصادم البحري، ولم يتوسع في مفهوم التصادم البحري عن الاتفاقية، حيث اعتبر ان

⁽¹⁾القانون البحري الاماراتي، قانون اتحادي رقم (26) لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري المنشور في الجريدة الرسمية العدد 98 السنة الحادية عشر بتاريخ 1981/11/21.

⁽²⁾قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 وتعديلاته، المنشور على الصفحة رقم (698) من عدد الجريدة الرسمية رقم (2357) بتاريخ 1972/4/6.

التصادم يجب ان يكون بين سفن بحرية وأخرى أو بين سفينة بحرية وسفن الملاحة الداخلية دون أي اعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم سواء كان التصادم في المياه الإقليمية أو مياه البحر.

كما نصت المادة (241) من قانون التجارة البحرية الأردني على انه "تطبق الاحكام السابقة في غير وقوع التصادم على التعويض من الاضرار التي تسببها سفينة لسفينة غيرها أو لما على متنها من اشياء أو اشخاص بقيامها بحركة أو بإغفالها حركة أو بعدم مراعاتها للأنظمة".⁽¹⁾

وبناء على نص هذه المادة، نجد ان المشرع الأردني اخذ بالتصادم سواء كان بشكل مباشر وغير مباشر أيضاً، حيث انه تطبق احكام التصادم البحري على الاضرار التي تلحقها السفينة لسفينة أخرى دون وجود الارتطام المادي المباشر، وبذلك يتفق المشرع الأردني مع ما جاءت به اتفاقية بروكسل.

الا ان المشرع الأردني وسع من نطاق التصادم البحري فيما يتعلق بالسفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة للمنفعة العامة، وهذا على عكس ما جاءت به اتفاقية بروكسل، حيث نصت المادة (244) من قانون التجارة البحرية الأردني بأنه "تطبق احكام هذا الباب على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية".⁽²⁾

وبعد ما قمنا ببيان التعريفات التشريعية التي وردت للتصادم البحري في اتفاقية بروكسل والتشريعات المقارنة وقانون التجارة البحرية الأردني تبين لنا بأن هذه التشريعات تتفق في مضمون مفهوم التصادم البحري مع وجود بعض الاختلافات توسع من نطاق التصادم البحري، وسنقوم في المطلب التالي ببيان التعريفات الفقهية لهذا التصادم.

⁽¹⁾المادة (241) من قانون التجارة البحرية الأردني.

⁽²⁾المادة (244) من قانون التجارة البحرية الأردني.

المطلب الثاني

التعريف الفقهي للتصادم البحري

تعددت التعريفات الفقهية للتصادم البحري، فهناك من عرفه بأنه " ارتطام أو احتكاك سفينة بسفينة أخرى أو بوحدة أخرى غير السفينة وتسبب أضراراً أو خسائر لواحدة أو أكثر من السفن أو الوحدات المتصادمة"⁽¹⁾.

وفي تعريف اخر بأنه " ارتطام أو احتكاك سفينة بسفينة أخرى أو بوحدة عائمة أخرى تسبب إضراراً أو خسائر لواحدة أو أكثر من السفن أو الوحدات المتصادمة"⁽²⁾.

وتلاحظ الباحثة بأن هذه التعريفات لم تحدد مكان وقوع التصادم في المياه الإقليمية أو في مياه البحار وانما ترك المسألة على إطلاقها.

وفي تعريف اخر للتصادم بأنه " ارتطام مادي يقع في البحر بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية"⁽³⁾.

وتلاحظ الباحثة ان هذا التعريف اعتد فقط في التصادم الذي يقع في البحر دون المياه الإقليمية، وفي هذا تضيق لنطاق التصادم البحري.

كما عرف التصادم البحري بأنه " التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحدث فيها التصادم"⁽⁴⁾.

وتلاحظ الباحثة ان هذا التعريف يتفق مع ما جاء في اتفاقية بروكسل من حيث ان يكون التصادم بين السفن ومراكب الملاحية الداخلية وبغض النظر عن المياه التي وقع فيها.

وفي تعريف اخر للتصادم البحري بأنه "ارتطام أو احتكاك سفينة بسفينة أخرى أو بوحدة عائمة أخرى تسبب إضراراً أو خسائر لواحدة أو أكثر من السفن أو الوحدات المتصادمة"⁽⁵⁾.

(1) الشواربي، عبد الحميد (2003)، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 549.

(2) يوسف، يعقوب (2006)، التصادم البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 33.

(3) محمد، علاء عمر (2010)، الدعوى المدنية في التصادم البحري، دراسة تحليلية ومقارنة، بحث منشور في مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، العدد 1، البصرة، العراق، ص 1.

(4) طه، مصطفى كمال (2006)، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة، منشورات حلي الحقوقية الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، ص 328.

(5) حسني، احمد محمود (2000)، الحوادث البحرية للتصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 9.

وبناء على ما تقدم، ترى الباحثة ان هناك تعريفات للتصادم البحري اعتبرت ان التصادم يجب ان يقع في البحر وفي تعريفات أخرى لم تعدد بمكان وقوع التصادم، الا ان جميع التعريفات السابقة تتفق بأن محل التصادم البحري هو السفينة مراكب الملاحة الداخلية، بالتالي يخرج من نطاق التصادم البحري وقوع التصادم بين السفينة ورصيف الميناء أو حطام سفينة أخرى أو الصخور أو غيرها من العائمات في البحر.

وترى الباحثة انه يمكن اعطاء تعريف للتصادم البحري بأنه "الارتطام المادي الحاصل بصورة مباشرة أو غير مباشرة بين سفينتين بحريتين على الأقل أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية، بغض النظر عن مكان وقوع التصادم".

وبعد ما قمنا ببيان مفهوم التصادم البحري بأنه التصادم الذي يحصل بين السفن بغض النظر عن المياه التي وقع فيها، فإنه لكي يعتبر الحادث تصادماً بحرياً يجب أن تتوافر فيه بعض الشروط، كما يثور التساؤل حول نطاق هذا التصادم، فهل يعتبر أي حادث بين السفن تصادماً بحرياً أم أن هناك حالات مستثناة منه، وهذا ما ستقوم الباحثة ببيانه في المبحث التالي.

المبحث الثاني

شروط التصادم البحري ونطاقه

من خلال التعاريف السابق ذكرها فيما يتعلق بالتصادم البحري، يتبين لنا بأنه يجب ان تتوافر شروط للتصادم الحاصل بين السفن لكي تنطبق عليه احكام التصادم البحري، كما انه لابد من بيان نطاق التصادم البحري أي الحالات التي تعتبر تصادم بحري والحالات المستثناة منه.

وعليه، سيتم تقسيم هذا المبحث إلى المطلبين التاليين:

المطلب الأول: شروط التصادم البحري

المطلب الثاني: نطاق التصادم البحري

المطلب الثاني

شروط التصادم البحري

يشترط لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً توافر ثلاث شروط وهي ان تكون السفن بحرية أو مراكب ملاحية داخلية، ان تكون هذه السفن والمراكب عائمة، ان يتم الارتطام المادي بين السفن والمراكب، وسنقوم ببيان هذه الشروط من خلال الفرعين التاليين:

الفرع الأول: ان يكون التصادم بين سفن بحرية ومراكب ملاحية داخلية عائمة

الفرع الثاني: ان يكون الارتطام مادي بين السفن والمراكب

الفرع الأول

ان يكون التصادم بين سفن بحرية ومراكب ملاحية داخلية عائمة

يعتبر التصادم تصادماً بحرياً إذا حدث بين سفن مخصصة للملاحة البحرية أو بين سفينة بحرية ومركب مخصص للملاحة الداخلية النهرية، ووردت تعريفات متعددة للسفينة سواء في الاتفاقيات الدولية أو التشريعات الوطنية، حيث عرفت السفينة وفقاً لاتفاقية لندن حول المساعدة في البحر لعام 1989 بأنها "السفينة هي كل منشأة بحرية أو آلية عائمة أو تركيبة قادرة على الملاحة"، كما عرف المشرع الأردني السفينة في قانون التجارة البحرية في المادة (3) بانها "السفينة هي كل مركب صالح للملاحة أيا كان محمولة وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح ام لم تكن، وتعتبر جزءاً من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها"¹.

وعليه، فإنه لكي يتم تطبيق احكام التصادم البحري يجب ان تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية أو الملاحة الداخلية ويكون ذلك عند اجتياز السفن البحرية للأنهار بقصد الوصول إلى الموانئ، ويكون التصادم بغض النظر عن نوع السفينة وغرضها سواء كان تجارياً أو صيداً أو نزهة، وبغض النظر عن موقع الحادث الذي يحصل فيه التصادم، فسواء أن كان ذلك في البحر أو الأنهار، إلا أنه لا يمكن اعتبار الحادث تصادماً بحرياً، إذا وقع بين مراكب مخصصة للملاحة النهرية الداخلية حتى وإن كان ذلك في المياه البحرية، حيث انه وفقاً لاتفاقية بروكسل والتشريع الأردني يجب ان تكون احدى السفن التي وقع بينهما التصادم سفينة بحرية.⁽¹⁾

¹المادة (3) من قانون التجارة البحرية الأردني .
⁽¹⁾المقدادي، عادل علي (2009)، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص195.

وعليه، فالتصادم البحري يجب ان يكون اما بين سفينتين بحريتين أو سفينة بحرية ومركب ملاحه داخلية، فالشرط الأول هو ان تكون احدى السفن سفينة بحرية لكي يتم تطبيق احكام التصادم البحري، فاذاكان الحادث بين مراكب الملاحه الداخليه ولو في المياه البحريه فلا يعد من قبيل التصادم البحري، وبهذا تلاحظ الباحثة أن العبرة في تحديد التصادم البحري هو محل التصادم أي صفة المنشآت التي حصل بينها التصادم وليس مكان وقوع الحادث اي ليس بطبيعة المياه التي وقع فيها.

وتجدر الإشارة في هذا الشأن إلى انه لا عبرة بمجهز السفينة أو مالكةا لتطبيق أحكام التصادم البحري، حيث ان التصادم قد يحصل بين سفينتين تابعيتين لنفس المجهز وبالرغم من ذلك يعد تصادم بحري حيث أن كلتا السفينتين لها ذمة بحرية مستقلة ويؤمن عليها لدى مؤمنين مختلفين، وهذا ما يسمى بالتصادم بين السفن الشقيقة، وبالرغم من أنهم غير المتوقع ان يرفع المجهز دعوى التصادم على نفسه في هذه الحالة بصفته مالكا للسفينة المخطئة والسفينة المضرورة معا حيثأن كل سفينة تعد ثروة بحرية مستقلة بما لها من حقوق وما يتقنها من التزامات، وبالتالي فإنه ينبغي حتى في مثل هذه الحالة تسوية الحقوق والمسؤوليات الناشئة عن التصادم تماما كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين.⁽¹⁾

كما يشترط ان يكون التصادم حاصل بين سفينتين عائمتين، والمقصود بالعائمة هي كل الأجهزة العائمة والمعدة للملاحه سواء في البحر أو في المياه الداخلية ولو لم ينطبق عليها وصف السفينة، والتي تملك قوتها المحركة الخاصة بها والتي تمكنها من الحركة والمناورة أيأ كان مصدر هذه الحركة (شراعية ميكانيكية)، اما إذا كان الحادث وقع بين سفينة وجسم ثابت فإنه لا يعتبر تصادم بحري، فإذا ارتطمت السفينة برصيف الموانئ أو حاجز أمواج أو صخور أو جسم عائما لا يعتبر سفينة أو مركب ملاحه داخلية كرافعة أو حطام أو صندل أو طائرة بحرية وهذا ما اكدت عليه اتفاقية بروكسل في المادة (1) منها كما أكد عليه قانون التجارة البحرية الأردني في المادة (236) بأن يكون التصادم بين سفينتين على الاقل.⁽²⁾

وعليه، فإنه يشترط لاعتبار الحادث تصادم بحري أن يقع هذا الحادث بين سفن بحرية عائمة في المياه أو بين سفن بحرية ومراكب ملاحه داخلية عائمة لديها القدرة على الحركة والسير في المياه بكافة إمكانياتها سواء كان ذلك في المياه الإقليمية أو البحرية، وخلاصة القول، ترى الباحثة انه يشترط في التصادم البحري ان تكون احدى السفن أو كليهما مخصصة للملاحه البحرية وعائميتين، وبعض النظر عن مالكةا أو صفتها و غرضها سواء كانت سفن تجارية أو نزهة أو صيد بغض النظر عن المكان الذي يحدث به التصادم سواء كان في المياه البحرية أو الإقليمية النهرية.

(1) طه، مصطفى كمال، مرجع سابق، ص404.

(2) شحماط، محمود (2010)، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، ص73.

وبناء على ما تقدم، ترى الباحثة أن التصادم البحري لا يقتصر على أن يقع بين منشأتين عائمتين فقط بل يجب أن تكون إحدى المنشآت المتصادمة سفينة بحرية بغض النظر عما إذا كانت هذه السفينة صادمة أو مصدومة، وسواء وقع هذا التصادم في المياه البحرية أو المياه الداخلية.

وعليه قد يحصل التصادم بين السفن عند اجتيازها المياه الداخلية وهي في طريقها إلى الميناء، ويعتبر تصادما بحريا وتطبق عليه احكام اتفاقية بروكسل لعام 1910، أما إذا وقع حادث تصادم بين مركبين من مراكب الملاحة النهرية ولو في المياه البحرية، فلا يعتبر تصادما بحريا متى ثبت عدم وجود السفينة ومن في حكمها ضمن المراكب المتصادمة، وترفع الدعوى على هذا الأساس بأنها دعوى مدنية مطالبة بالتعويض وفقا للقواعد العامة، وليست دعوى تصادما بحريا.⁽¹⁾

وعليه فإن الشرط الأساسي في حوادث التصادم البحري هو أن يكون لإحدى المنشآت البحرية المتصادمة و صف السفينة البحرية، والسفينة البحرية وهي كل مركب صالح للملاحة وفقا للتعريف الذي أورده المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية المذكور أعلاه، وتكتسب المنشأة البحرية صفة السفينة منذ اليوم الذي تصبح فيه قادرة على ممارسة الملاحة البحرية إما بنزولها فعلا إلى البحر ومباشرة الممارسة على سبيل الاعتياد، أو منذ إعدادها للقيام بهذا النوع من الملاحة وتخصيصها لذلك ولو قبل نزولها البحر فعلا، ويظل هذا الوصف لصيغا بها طالما ظلت قادرة على ممارسة هذه الملاحة، وينتهي هذا الوصف عن المنشأة البحرية إذا توقفت عن ممارسة الملاحة البحرية إما بصفة نهائية، كما لو تحطمت، أو بصفة عارضة كما لو تحولت إلى ممارسة الملاحة النهرية.⁽²⁾

الفرع الثاني

ان يكون الارتطام مادي بين السفن والمراكب

إلى جانب الشرط السابق تشترط اتفاقية بروكسل في التصادم البحري لكي يعتد به تصادما بحريا أن يحصل الارتطام المادي بين المنشأتين العائمتين سواء كان هذا الارتطام بصورة مباشرة بين المنشأتين (الالتحام فعلي) أو بصورة غير مباشرة، كأن يسبب تلاطم الأمواج الذي تحدثه سفينة على سفينة أخرى مارة بالقرب منها، وهو ما يؤكد ضرورة الأخذ بالمفهوم العام والواسع للارتطام المادي وليس الضيق فقط، بدليل أن أغلب التشريعات العربية بما فيها المشرع الأردني التي لم تقف على المعنى الضيق لمصطلح الارتطام المادي، بل جعلته شاملا لكل الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة

(1)المقادي، عادل علي، مرجع سابق، ص196.

(2)طه، مصطفى كمال، مرجع سابق، ص405.

أخرى أو للأشياء أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء تنفيذ المناورة أو إهمال في تنفيذه، أو عدم مراعاة أنظمة الملاحة.⁽¹⁾

وعليه، فإن اتفاقية بروكسل لعام 1910 لم تشترط فقط ان يكون التصادم بين سفينتين بحريتين عائمتين أو سفينة ومركبة ملاحية داخلية عائمة، انما أيضا اشترطت الاتفاقية لكي يعتبر الحادث تصادماً بحرياً أن يحدث احتكاكاً وارتطام مادي بين السفينتين العائمتين، سواء كان هذا الارتطام المادي بشكل مباشر أو غير مباشر، حيث اكدت على ذلك المادة (13) من الاتفاقية بقولها "تطبق الاتفاقية الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أو عدم إتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم".

وهذا يعني ان الاتفاقية اشترطت ان يتم الارتطام أو الاحتكاك فيما بين السفينتين بشكل مباشرة فعلي أو بشكل غير مباشر كأن تمر سفينة بالقرب من سفينة أخرى دون أن ترتطم بها أو تحتك بها ولكن بسبب سرعة السفينة الأولى أو إهمالها وعدم مراعاتها للأحكام البحرية الوطنية أو الدولية السارية ومخالفة قواعد السير في البحر فيتترتب على ذلك تحرك الأمواج بعنف من حول السفينة الأخرى وتكون بذلك الحقت الضرر للسفينة الأخرى، فهنا أيضا يعتبر ذلك تصادم بحري.⁽²⁾

بالإضافة لذلك فإنه لا يشترط الاحتكاك الفعلي بين السفن بل يكفي أن يتم إثبات أن هناك خسائر ألحقتها سفينة بأخرى سببها القيام بمناورة، ومثال على ذلك الأضرار التي تحدث نتيجة اضطراب الأمواج وهيجانها بشكل عنيف بسبب مرور السفينة، أو يتم إثبات أن التصادم كان سببه عدم احترام اللوائح ومنها القواعد الدولية والداخلية لتجنب التصادم، كما أنه قد يكون التصادم حاصل عن طريق الارتطام المادي الغير مباشر، وذلك عندما ينتج عن تصادم إحدى السفن بالأخرى تصادماً مع سفينة ثالثة، وهذا ما يسمى التصادم عن طريق الواسطة.⁽³⁾

وتجدر الإشارة إلى انه يجب ان يحدث التصادم أثراً مادياً ظاهراً على السفينة سواء كان التصادم مباشر أو غير مباشر وذلك بغض النظر عن الجزء الذي تعرضت له السفن في الحادث، سواء كان ذلك قد وقع على جسمها أو أحد ملحقاتها.⁽⁴⁾

(1) المرزوقي، محمد منصور محمد (2019)، التصادم البحري (دراسة مقارنة بين قانون دولة الامارات العربية المتحدة وقانون جمهورية مصر العربية ومعاهدة بروكسل)، رسالة ماجستير، جامعة الامارات العربية المتحدة، كلية القانون، قسم القانون الخاص، الامارات، ص39.
(2) اللصاصمة، حسن حرب (2015)، المسؤولية عن التصادم البحري في التشريعين الاردني والسعودي (دراسة قانونية فقهية مقارنة)، مجلة العلوم القانونية والسياسية، السعودية، ص12.
(3) المرزوقي، محمد منصور محمد، مرجع سابق، ص40.
(4) اللصاصمة، حسن حرب، مرجع سابق، ص13.

كما أكدت على ذلك المادة (241) من قانون التجارة البحرية الاردني على انه " تطبق الاحكام السابقة في غير وقوع التصادم على التعويض من الاضرار التي تسببها سفينة لسفينة غيرها أو لما على متنها من اشياء أو اشخاص بقيامها بحركة أو بإغفالها حركة أو بعدم مراعاتها للأنظمة"².

وبهذا النص فان المشرع الأردني سرى على ذات النهج التي سرت عليه اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بالتوسع بمفهوم الارتطام المادي المباشر وغير المباشر وبين الحالات التي يحدث فيها ضرر بشكل غير مباشر كان تغفل السفينة قواعد الحركة المرورية البحرية وعدم مراعاتها للأنظمة البحرية فقد ينتج عن ذلك ضرر بسفينة أخرى دون ان يحدث الارتطام الفعلي المادي.

وعليه، فإن التصادم لا يعتبر تصادما بحريا الا إذا كان بين السفن والمراكب، فإذا وقع حادث تصادم بين سفينة وجزيرة أو بين سفينة وصخرة أو غيرها من الثوابت لا تنطبق عليه احكام التصادم البحري وتكون السفينة مسؤولة في تعويض الاضرار التي تلحق بأي من المتضررين.

وبهذا نكون انتهينا من بيان الشروط الواجب توافرها لكي يعتبر الحادث تصادما بحريا بالمعنى القانوني السليم للتصادم البحري، فإذا ما توافرت هذه الشروط نكون امام تصادما بحريا وترى الباحثة أن المشرع الأردني سرى على ذات النهج التي جاءت به اتفاقية بروكسل لعام 1910 فيما يتعلق بشروط التصادم البحري، الا ان الاتفاقية والمشرع الأردني أيضا استثنوا بعض الحالات من نطاق التصادم البحري وسنقوم بالمطلب التالي ببيان هذه الحالات.

²المادة (241) من قانون التجارة البحرية الاردني .

المطلب الثاني

نطاق التصادم البحري

ذكرنا في المطلب السابق الشروط الواجب توافرها لكي تقوم حالة التصادم البحري وتطبق احكامه، الا ان اتفاقية بروكسل استثنت بعض الحالات من انطباق احكامها عليها بالرغم من توافر شروط التصادم البحري، لذلك لا بد من بيان نطاق تطبيق احكام التصادم البحري والحالات المستثناة منه، ولقد بينا فيما سبق الحالات التي تطبق فيها احكام التصادم البحري، الا ان السؤال الذي يثور هنا ما هي الحالات المستثناة من تطبيق احكام التصادم البحري وفقا للاتفاقية بروكسل والقانون الأردني؟

بالرجوع إلى احكام اتفاقية بروكسل لعام 1910، نجد انها استثنت من تطبيق احكامها حالات معينة، وهي حالة السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة للمنفعة العامة، وحالة التصادم الذي يقع بين سفينة قاطرة وسفينة مقطورة، وحالة التصادم الي يقع بين سفينة الارشاد والسفينة المرشدة، وسنبين هذه الحالات بالفروع التالية:

الفرع الأول: السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة للمنفعة العامة

الفرع الثاني: التصادم بين السفينة القاطرة والمقطورة

الفرع الثالث: التصادم بين سفينة الارشاد والسفينة المرشدة

الفرع الأول

السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة للمنفعة العامة

ان اتفاقية بروكسل لعام (1910) استثنت من تطبيق احكامها بشكل واضح وصريح على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة للمنفعة العامة حيث نصت المادة (11) منها على "لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة".

وبناء على هذا النص، فإنه متى حصل التصادم بين السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة للمنفعة العامة لا تطبق عليها احكام التصادم البحري.⁽¹⁾

(1) المرزوقي، محمد منصور محمد، مرجع سابق، ص42.

ونجد بأن العبرة من هذا الاستثناء ان هذه السفن تتمتع بسيادة الدولة التابعة لها، حيث انه إذا تمت مطالبة الدولة بالتعويض نتيجة للأضرار التي أحدثتها هذه السفن، فإن الدولة تكون الطرف الآخر في الخصومة وليس السفينة المتصادمة التابعة لها، بالتالي يتم مقاضاة الدولة عن الأضرار التي تنتجها السفن التابعة لها وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية والتي أساسها مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه.⁽¹⁾

إلا أنه وبالرجوع إلى قانون التجارة البحرية الأردني نجد ان المشرع الأردني لا يتفق مع ما جاءت به اتفاقية بروكسل من حيث استثناء السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة للمنفعة العامة من تطبيق احكام التصادم البحري عليها، اذ نجد ان المشرع الأردني يطبق الاحكام المتعلقة بالتصادم على هذه السفن حيث نصت المادة (244) من هذا القانون على انه "تطبق أحكام هذا الباب على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية".

وبذلك يكون المشرع الأردني لا يستثني هذه السفن من احكام التصادم البحري، فاذا وقع التصادم بين احدى السفن المملوكة للحكومة الأردنية مع سفينة أخرى في مياه البحار تثار هنا إشكالية في التطبيق من حيث تطبيق احكام التصادم البحري وفقاً لقانون التجارة البحرية ام تطبيق قواعد المسؤولية وفقاً لاتفاقية بروكسل، وترى الباحثة ان كان من الاجدر على المشرع الأردني استثناء تطبيق احكام التصادم البحري على هذه السفن كما فعلت اتفاقية بروكسل وغالبية التشريعات العربية المقارنة كالتشريع المصري والاماراتي وذلك تقادياً لإشكاليات تنازع القوانين.

ومن هنا نتمنى الباحثة من المشرع الأردني بتعديل نص المادة (244) من قانون التجارة البحرية الأردنية بأن تصبح متفقة مع ما جاء في المادة (11) من اتفاقية بروكسل لكي لا نكون بصدد مشكلة تنازع القوانين، حيث أنه إذا ما وقع حادث بين سفينة حربية أو سفينة مخصصة لخدمة منفعة عامة مع سفينة أخرى وبغض النظر عن المياه التي وقعت فيها فإنه وبالنسبة لقانون التجارة البحرية الأردني يعتبر هذا الحادث تصادماً بحرياً، وبذلك فإن كافة الاثار الناشئة عن هذا الحادث من حيث دعوى المسؤولية والتعويض والتقادم وغيرها تسري عليها الاحكام السارية على التصادم البحري، وهذا على خلاف ما ذهب اليه اتفاقية بروكسل من عدم اعتبار مثل هذا التصادم تصادماً بحرياً، وهنا نكون أمام مشكلة تنازع في القوانين وتعارضها، وبما أن الاردن مصادقة على اتفاقية بروكسل فإنه لا يجوز أن تعارضها في الاحكام، لذلك نتمنى من المشرع الأردني تعديل ما جاءت به المادة (244) من قانون التجارة البحرية الأردني واستثناء السفن الحربية والسفن المخصصة للمنفعة العامة من حوادث التصادم البحري كما فعلت اتفاقية بروكسل لكي لا يكون هناك تعارض في الاحكام.

(1) اللصاصة، حسن حرب، مرجع سابق، ص43.

الفرع الثاني

التصادم بين السفينة القاطرة والمقطورة

من بين حالات المستثناة من التصادم البحري حالة التصادم الحاصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة فهذه الحالات تخضع لأحكام عقد القطر الذي ينظم العلاقة بين السفينتين، ذلك أن اغلب التشريعات أخذت بهذا الحكم وتركت المسألة للقواعد العامة التي تنظم عمليات القطر البحري، وذلك بموجب اتفاقية بروكسل لعام 1910 حيث استثنت هذه الاتفاقية من احكام التصادم البحري حالة التصادم الحاصل بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة فهذه الحالة تخضع لأحكام عقد القطر الذي ينظم العلاقة بين السفينتين، حيث ترتبط السفينة بعلاقة تعاقدية تلزم بموجبها بالقيام بقطر سفينة أو عائمة أخرى من مكان لآخر خلال مدة معينة بحيث تكون السفينة القاطرة مجهزة بالمعدات اللازمة والضرورية، ومؤمته بطاقم كفو يناسب مهمة القطر، وهذا هو عقد القطر، بحيث تلزم بموجبه السفينة المقطورة في أن تضع نفسها تحت تصرف القاطرة في المكان والوقت المتفق عليهما مقابل أجر معلوم.⁽¹⁾

فاذا حصل التصادم بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة فانه لا تسري عليه احكام التصادم البحري وذلك على أساس العقد القائم بينهما وهو عقد القطر والذي يحدد التزامات الطرفين وواجباتهم تجاه بعضهم البعض، بالتالي فان حدوث التصادم بينهما وأثناء عملية القطر فان المسؤولية القائمة تكون على أساس العقد.⁽²⁾

وبالرجوع إلى قانون التجارة البحرية الأردني نجد انه نصت المادة (235) من هذا القانون على انه "إذا قطرت سفينة وكانت تتصرف بوسائلها الدافعة فان ربانها مسؤول تجاه كل شخص ثلث عن خطأ ربان السفينة القاطرة ما لم يثبت ان هذه لم تكن بإدارته. غير ان مسؤوليته هذه تبقى له حق الادعاء على ربان السفينة القاطرة إذا ثبت ان هذا الربان قد ارتكب خطأ شخصيا".

وبموجب هذه المادة نجد ان المشرع الأردني يتفق مع ما جاء باتفاقية بروكسل فيما يتعلق باستثناء السفينة القاطرة والمقطورة من احكام التصادم البحري وتطبيق احكام المسؤولية العقدية عليها على أساس عقد القطر القائم بينهما.

وترى الباحثة، أن حسنا فعل المشرع الأردني باستثناء حالة الحادث الحاصل بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة من حالات التصادم البحري وسرى على ذات نهج اتفاقية بروكسل بهذا الشأن.

(1) يوسف، يعقوب، مرجع سابق، ص58.

(2) ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص41.

الفرع الثالث

التصادم بين سفينة الارشاد والسفينة المرشدة

من الحالات المستثناة من تطبيق احكام التصادم البحري حالة التصادم الحاصل بين سفينة الإرشاد والسفينة المرشدة وهذه الحالة يسري عليها قواعد الارشاد البحري، ويرى غالبية الفقه بأن السبب في ذلك هو ارتباط كل من المرشد وربان السفينة المرشدة بعقد يحكم العلاقة بينهم⁽²⁾.

وعقد الإرشاد يعتبر عقد عمل ذو مدة قصيرة يتفق من خلاله المرشد وربان السفينة حيث يلتزم المرشد بإرشاد السفينة عند دخولها الميناء أو خروجها منه مقابل مبلغ من النقود ويسأل مجهزة السفينة التي ارتبطت بعقد مع المرشد عن الأضرار التي تصيب السفينة خلال تقديم الإرشاد على أساس المسؤولية العقدية إلا إذا ثبت أن الضرر ناتج عن خطأ جسيم من المرشد وهنا تقوم أيضا المسؤولية التقصيرية.⁽³⁾

وبالرجوع إلى قانون التجارة البحرية الأردني نجد انه لم ينص على هذه الحالة، وبذلك نتمنى من المشرع الأردني بالنص على هذه الحالة في قانون التجارة البحرية وذلك لتحديد القاعدة القانونية التي سوف تطبق في حالة حدوث التصادم بين هذه السفن.

وبناء على كافة ما تقدم، ترى الباحثة ان التصادم البحري يقوم بين سفينتين أو أكثر أو سفينة ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم، كما ان اتفاقية بروكسل والمشرع الأردني حددت نطاق التصادم البحري، وسنقوم في الفصل التالي ببيان احكام هذا التصادم.

⁽²⁾ يوسف، يعقوب، مرجع سابق، ص22.

⁽³⁾ المرزوقي، محمد منصور محمد، مرجع سابق، ص45.

الفصل الأول

أحكام التصادم البحري

تناولنا في الفصل السابق مفهوم التصادم البحري وشروطه ونطاقه، وبعد ما قمنا ببيان ذلك لا بد من بيان احكام التصادم البحري أي الحالات التي تعتبر تصادما بحريا، حيث إن غالبية حالات التصادم البحري يكون للعنصر البشري دور كبير في وقوعها، بحيث انها ترجع إلى الخطأ البشري، لذلك فان غالبية الحوادث البحرية ناشئة عن العنصر البشري أي انها حوادث ارادية، الا انه يوجد هناك حالات تصادم بحري تكون ناشئة بسبب لا يد للإرادة فيه، كالقوة القاهرة.

وعليه، فان غالبية التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية، اعتبرت ان التصادم البحري اما ان يكون راجع لسبب ارادي كالخطأ الناشئ عن احدى السفينتين أو سبب غير ارادي كالقوة القاهرة، وأكدت على ذلك اتفاقية بروكسل لعام 1910 في المواد (2-4) منها، كما نص المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية على هذه الحالات في المواد (237-239)، وتختلف الاحكام التي تنطبق على حالات التصادم البحري سندا للسبب الذي أدى لنشوء التصادم، لذلك لا بد من بيان هذه الحالات والاحكام التي تنطبق عليها.

وعليه، سيتم تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: احكام التصادم البحري الارادي

المبحث الثاني: احكام التصادم البحري غير الارادي

المبحث الأول

احكام التصادم البحري الارادي

لقد نصت المادة (3) من اتفاقية بروكسل لعام 1910 على انه " إذا حصل التصادم بسبب خطأ احدى السفن فتلتزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض الخسائر"، كما نصت المادة (4) من ذات الاتفاقية بفقرتها الأولى على انه " إذا كان الخطأ مشترك تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها"، كما نصت المادة (238) من قانون التجارة البحرية الأردني على انه "إذا كان التصادم مسبب عن خطأ احدى السفن فيتوجب التعويض من الاضرار على المسؤول عن هذا التصادم"³، كما نصت المادة (239) من ذات القانون على انه "اذا كان الخطأ مشتركاً فتكون تبعة كل سفينة بنسبة فداحة الخطأ الذي ارتكبه ولكن اذا حالت الاحوال دون اثبات هذه النسبة أو اذا بدت الاخطاء كأنها متوازية فتوزع التبعة حصصاً متساوية. وان الاضرار الملحقة بالسفن أو بحمولتها أو بأمتعة البحارة أو الركاب وبسائر اموالهم أو اي شخص آخر وجد على متن السفينة تتحملها السفن المخطئة بالنسبة المذكورة وبدون تكافل تجاه الغير، وتلزم السفينة المخطئة متكافلة تجاه الغير بالأضرار الناشئة عن وفاة أو جرح مع حفظ حق الادعاء للسفينة التي تدفع حصة تفوق الحصة التي تترتب عليها نهائياً في الفقرة الاولى من هذه المادة".

وعليه، فان حالات التصادم البحري الناشئ عن سبب ارادي اما ان يكون بسبب خطأ احدى السفن أو بسبب الخطأ الناشئ من قبل السفينتين أي الخطأ المشترك، وليبيان ماهية هاتين الحالتين والاحكام المتعلقة فيهما سنقوم بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين كما يلي:

المطلب الأول: التصادم البحري الناشئ عن خطأ احدى السفينتين

المطلب الثاني: التصادم البحري الناشئ عن الخطأ المشترك

³المادة (238) من قانون التجارة البحرية الأردني .

المطلب الأول

التصادم البحري الناشئ عن خطأ إحدى السفينتين

من الحالات التي ينشأ عنها التصادم البحري؛ الخطأ الصادر من قبل أحد السفن المتصادمة، ويعني هذا التصادم بأنه "التصادم الذي يحصل نتيجة خطأ ربان إحدى السفينتين، بحيث تربطه بالتصادم رابطة سببية واضحة ما بين خطأ الربان والضرر الحاصل نتيجة التصادم، وعليه يمكن تحميل المسؤولية السفينة المخطئة".⁽¹⁾

وعليه، فإن ارتطام سفينة عائمة بغير قصد بمركبة أخرى متحركة أو راسية، أو بجسم آخر ثابت ومتصل بقاع البحر أو عائم كجبل ثلجي أو بقايا حطام لحادث سابق، أما ما يصيب السفينة من حوادث بغير التصادم مثل افتعال الحريق أو الغرق المتعمد فهو لا يعد من قبيل الارتطام البحري.⁽²⁾

كما قد يحصل هذا التصادم نتيجة خطأ ربان إحدى السفن، حيث هناك رابطة سببية ما بين خطأ الربان والضرر الحاصل نتيجة التصادم، إذ غالباً ما يظهر خطأ الربان في مخالفة الأنظمة البحرية والتعليمات المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار، كما لو لم يتبع الربان القواعد المتعلقة بالأنوار، والعلامات التي تحذر السفن القادمة منع التصادم، أو عدم استعمال ربان السفينة لجهاز الرادار لمنع التصادم بحيث مما يؤدي إلى خسائر فادحة.⁽³⁾

بالإضافة لذلك يعتبر الإهمال وقلة الاحتراز عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة التي تستدعيها الخبرة البحرية وعدم مراعاة التعليمات والقواعد البحرية صورة من صور الخطأ الموجب للمسؤولية في التصادم البحري، فإذا أهمل ربان السفينة ربطها بالحبال، أو السرعة المفرطة عند المرور بقرب السفن الصغيرة، مما قد يؤدي إلى إغراقها بسبب الأمواج المتولدة من هذا المرور.⁽⁴⁾

وفي نطاق المسؤولية يعرف الخطأ بأنه "الإخلال بالالتزام قانوني، وهذا الالتزام واجب قانوني على جميع الأفراد بعدم الإضرار بالآخرين، بحيث يبذل الجميع العناية الدائمة وهي وجوب أخذ الحيطة والحذر اللازمين لتجنب الأضرار بالآخرين".⁽⁵⁾

(1) المعمري، يعرب بن ناصر بن حمود (2013)، التصادم البحري وفقاً للقانون البحري العماني، رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس، مسقط، عمان، ص 64.

(2) المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 199.

(3) يوسف، يعقوب، مرجع سابق، ص 25.

(4) المرزوقي، محمد منصور محمد، مرجع سابق، ص 48.

(5) السنهوري، عبد الرزاق (1964)، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام، مصادر الالتزام، الجزء الأول، الطبعة الثانية، القاهرة، مصر، ص 879.

وبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل لعام 1910، نجد انها نصت على هذه الحالة في المادة الثالثة منها على انه "إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن فلتلزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض الخسائر".

كما أكد المشرع الأردني على هذه الحالة في المادة (238) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت على انه " إذا كان التصادم مسبباً عن خطأ إحدى السفن، فيتوجب التعويض عن الأضرار على المسؤول عن هذا التصادم".

وهذه المادة تلزم السفينة التي صدر منها الخطأ بالتعويض عن الأضرار الحاصلة نتيجة لهذا الخطأ، ويعتبر هذا تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية الواردة في القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة (1976) والتي توجب التعويض على كل اضرار الحق ضرراً بالغير سندا للمادة (256) منه والتي تنص على انه " كل اضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر".

وينشأ الخطأ من احدى السفن المتصادمة غالباً نتيجة لخطأ الربان الناشئ عن مخالفة القوانين والقواعد والأنظمة البحرية والاتفاقيات الدولية والإقليمية والتعليمات المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار والتشريعات الوطنية والعادات المتبعة للسير في البحار، حيث انه الربان يتوجب عليه الالتزام بهذه القوانين والقواعد ولا يجوز مخالفتها، وإذا لم يتبع الربان هذه القواعد يكون مسؤول عن أي ضرر ناشئ عن اخلاله بها، فمثلاً اذا لم يتبع الربان القواعد والتعليمات المتعلقة بالألوان والإشارات الضوئية عند الضرورة والعلامات التي تحذر السفن القادمة مما ينتج عنه وقوع التصادم واضرار بالغير فانه يكون مسؤول عن ذلك، كما ان عدم التزام الربان بتخفيض السرعة عند تشكل الضباب الكثيف يكون مسؤول عن الضرر الناشئ اذا وقع تصادماً بحرياً.⁽¹⁾

كما ان خطأ الربان ليس فقط في عدم اتباعه القوانين والقواعد والتعليمات بل يكون في إهماله وتقصيره في اتخاذ الاحتياطات اللازمة في الظروف العادية والاستثنائية، ويعني ذلك ان قيام الربان بفعل غير صحيح أو غير مشروع أو امتناعه عن القيام بفعل يجب عليه القيام به مخالفاً بذلك الحيطة التي يحتاجها الربان المتوسط العناية؛ ترتب عليه المسؤولية عن أي ضرر ينشأ عن هذا الإهمال والتقصير، وعليه؛ فان التزام ربان السفينة يعتبر التزام ببذل عناية الرجل متوسط الحرص، فاذا لم يبذل العناية اللازمة فانه يكون مسؤول عن هذا الإهمال أو التقصير، ومثال على ذلك عدم التزام الربان باستخدام الإشارات الصوتية في حالة وجود تغيرات جوية أو عند تقابل السفن مع بعضها.⁽²⁾

⁽¹⁾ رضوان، فايز نعيم (2005)، القانون البحري في دولة الامارات العربية المتحدة، الطبعة الثانية، الامارات، ص378.
⁽²⁾ الشرقاوي، محمد سمير (2006)، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ص610.

وتطبيقاً لذلك فقد قضت محكمة مارسيلىا التجارية في حكم لها بأن "ارتطام سفينة راسية على مخطافها بسبب عدم كفاية رابط هذه السفينة ووقع الحادث عند مرور سفينة أخرى، وما أحدثه مرورها من فراغ في كمية المياه المحيطة بالسفينة الراسية فأدى ذلك إلى ارتطام هذه السفينة بالكوبري، فإن هذه السفينة الأخيرة تكون مسؤولة وحدها عن نتائج هذا التصادم ولا يكون هناك خطأ من جانب السفينة التي مرتب القرب منها ما دامت لم تصطدم بها".⁽¹⁾

وهناك حالات أخرى ينسب فيها الخطأ إلى اشخاص اخرين غير الربان، مثل طاقم السفينة أو مالكاها أو تجهزها، حيث يكون طاقم السفينة مسؤول في حالة عدم تقليل سرعة السفينة عند وجود الضباب الكثيف، أو عدم القيام بالمراقبة الجيدة، ففي هذه الحالة عدم قيام طاقم السفينة باتباع القواعد والقوانين والمعايير البحرية المترتبة عليهم بموجب عملهم يكونوا مسؤولين عن أي ضرر يلحق بالغير نتيجة اخلالهم بالتزاماتهم، كما يكون الخطأ منسوب إلى مالك السفينة أو تجهزها إذا كان يسمح للسفينة بالملاحة وهي غير صالحة لذلك كأن تكون غير مزودة بالأجهزة الملاحية المناسبة مما قد يؤدي إلى التصادم، حيث انه يجب على مالك السفينة ومجهزها ان يجهزها للملاحة وان يجري صيانة دورية لها وان لا يسمح لها بالملاحة اذا ما لم تكن مجهزة ومعدة لذلك والا يتحمل هو المسؤولية عن أي ضرر يلحق بالغير نتيجة لذلك.⁽²⁾

وتجدر الإشارة في هذا الشأن إلى الحالة التي يكون فيها الربان مسؤول بالرغم من ان الخطأ لم يكن منسوباً إليه أي ان الخطأ لم يكن بفعله، وهي حالة ان يكون الخطأ منسوب إلى المرشد، فإذا قام المرشد بتزويد الربان بمعلومات خاطئة عن مسالك الميناء، فالربان هنا هو المسؤول عن خطأ المرشد باعتبار أن الربان لا يتخلى عن قيادة السفينة حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً، وعندئذ يعتبر الخطأ وكأنه صادر عن الربان بذاته.⁽³⁾

وأكدت على ذلك المادة (130) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت على انه "على الرغم من وجود مرشد على متن السفينة وان كان وجوده اجبارياً فسلطة الربان ومسؤوليته تظلان كاملتين".

ومن الأمثلة على حالات التصادم البحري، حالة حادث التصادم البحري الذي وقع بين السفينة CADANS ضد السفينة FIRLE، حيث أدانت المحكمة السفينة الأولى لعدم إخلاء الطريق للسفينة الثانية، ومثال اخر ما حدث من تصادم بحري نتيجة تغيير السفينة خط سيرها لليمين من أهم الأسباب التي أدت

⁽¹⁾ حكم محكمة مارسيلىا التجارية الصادر بتاريخ 1963/6/13، وفقاً لاتفاقية لندن حول المساعدة في البحر لعام 1989، مشار إليه لدى: الشرفاوي، محمد سمير، مرجع سابق، ص 611.

⁽²⁾ المققادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 198.

⁽³⁾ احمد، عبد الفضيل محمد (2011)، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، بوابة جامعة المنصورة، مصر، ص 219.

إلى وقوع التصادم، وهناك حالة أخرى من حوادث التصادم ما وقع بين السفينة ALDEBRAN ضد ESS BRUSSELS حيث وقع التصادم في ميناء أنتورب في بلجيكا، أثناء الضباب، وقد أخطأت السفينة الثانية في أنها لم تتحقق من وجود السفينة الأولى على المخطاف، بالرغم من أن الأولى أعطت إشارات جذب الانتباه للسفينة الثانية. وهناك حادث التصادم الذي وقع بين السفينة Hoyenger والسفينة White Hurst، والذي كان السبب في وقوعه هو السرعة البطيئة التي كانت تبخر بها السفينة White Hurst، حيث لم يتمكن الربان من التحكم بالسفينة في مياه كانت سرعة التيار بمعدل خمسة عقدة بحرية مما أدى إلى وقوع التصادم.⁽¹⁾

وعليه، فإذا وقع التصادم بين السفن البحرية وكان السبب في ذلك التصادم يعود إلى الخطأ من قبل ربان السفينة أو طاقمها أو مالكها أو تجهزها أو المرشد، فإن هذه السفينة ستتحمل التعويض عن الأضرار الناجمة من جراء هذا التصادم، فتنحصر التعويض عن الضرر الذي لحق بهيكل السفينة المتضررة وكذلك تتحمل التعويض عن الضرر الذي لحق بالأشخاص والبضائع الموجودة وقت التصادم على ظهر السفينة المتصادمة المتضررة صاحبة الحق، لأن هذه السفينة هي التي تسببت بوقوع هذا التصادم وهي المسؤولة عنه وذلك إعمالاً بقاعدة المخطئ يتحمل الضرر الذي وقع بسببه.⁽²⁾

كما أكدت المادة (241) من قانون التجارة البحرية الأردني على ذلك التعويض بانه "تطبق الاحكام السابقة في غير وقوع التصادم على التعويض من الاضرار التي تسببها سفينة لسفينة غيرها أو لما على متنها من اشياء أو اشخاص بقيامها بحركة أو بإغفالها حركة أو بعدم مراعاتها للأنظمة".

وترى الباحثة أن المشرع الأردني سرى على ذات نهج اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بالمسؤولية والتعويض عن الاضرار التي تلحق بالغير سواء كانوا ركاب ام بضائع ام سفينة اخرى، وإن السفينة التي حدث الخطأ من جانبها تكون ملزمة بالتعويض هؤلاء عن كافة الاضرار التي لحقت بهم.

أما فيما يتعلق بإثبات هذا الخطأ، فقد نصت اتفاقية بروكسل لعام 1910 في المادة (6/2) منها بانه "ليست هناك قرائن على المضرورة أن يقيم الدليل على خطأ الربان أيا كانت الظروف التي حصل فيها التصادم".

وبموجب هذه المادة، فإن الخطأ في حادث التصادم البحري الذي يكون سببه خطأ إحدى السفن هو خطأ واجب الإثبات ولا محل لافتراضه، حيث ينبغي إثباته لقيام المسؤولية على عائق السفينة

⁽¹⁾ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 437، ص 454.

⁽²⁾المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 197.

المخطئة بسبب خطأ ربانها، وبهذا تكون استبعدت الاتفاقية سائر القرائن القانونية على الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية عن التصادم البحري.⁽¹⁾

وكذلك أكد المشرع الأردني على ذات الحكم في المادة (245) من قانون التجارة البحرية والتي نصت على انه "ان دعوى التعويض عن الاضرار الناجمة عن التصادم لا تخضع لاحتجاج أو لمعاملة اخرى ولا تترتب اية قرينة خطأ خاصة لجهة تبعة التصادم".

وهذا يعني أن الخطأ لا يفترض فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم البحري وبالاستناد إلى هذه المادة فالمشرع الأردني لا يجيز افتراض الخطأ عند تقرير المسؤولية الناشئة عن التصادم، حيث ألزمت المادة كل من يدعي ارتكاب خطأ من جانب سفينة معينة، ولكي يستحق التعويض عن الأضرار التي أصابت سفينته أن يثبت خطأ هذه السفينة، فالمشرع الأردني في هذا النص لا يجيز الاستناد على قرائن الخطأ لافتراض خطأ السفينة المتسببة في وقوع التصادم، وإنما يتوجب على المتضرر من التصادم ولكي يستحق التعويض أن يقدم الدليل الذي يثبت خطأ السفينة الأخرى.⁽²⁾

وعليه، فانه لا محل لافتراض خطأ السفينة السائرة إذا اصطدمت بسفينة راسية، وكذلك لا محل لافتراض خطأ سفينة تسيير بمحرك ميكانيكي إذا اصطدمت بسفينة شراعية، أو افتراض مسؤولية مالك السفينة في حالة امتناع ربانها عن تقديم المساعدة للسفينة الأخرى عند التصادم.⁽³⁾

وبناء على هذه النصوص الواردة في الاتفاقية وفي التشريع الأردني، ترى الباحثة ان المشرع الأردني اخذ بات الحكم الوارد في اتفاقية بروكسل لعام 1910 بخصوص اثبات الخطأ الناشئ من احدى السفن في التصادم البحري، وعليه فان حتى تقوم المسؤولية بحق السفينة التي أحدثت التصادم ان يثبت المتضرر من هذا التصادم ان التصادم نشأ بسبب من هذه ربان هذه السفينة أو مجهزها أو طاقمها أو مالكيها.

وقد كان القضاء سابقا في بعض الدول يعتمد قرائن معينة إذا ما تواجدت لافتراض الخطأ من جانب السفن في حوادث التصادم البحري، كما لو وقع تصادم بين سفينة بخارية وأخرى شراعية، فهنا يفترض وقوع الخطأ من جانب السفينة البخارية، باعتبار أن السفينة البخارية تستطيع المناورة لتقادي

(1) المرزوقي، محمد منصور محمد، مرجع سابق، ص 51.

(2) المقادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 200.

(3) اللصاصة، حسن حرب، مرجع سابق، ص 32.

هذا الاصطدام بسبب قدرتها على الحركة لأن حركتها أسهل من حركة السفن الشراعية، كما أن القواعد الدولية للملاحة البحرية تلزم السفينة البخارية بإخلاء الطريق للسفن الشراعية.⁽¹⁾

ومن القرائن الأخرى التي كان يعتمدها القضاء في اثبات الخطأ، في حالة حدوث تصادم بين سفينة تسير في البحر وأخرى راسية، فالمفترض أن هذا التصادم قد وقع نتيجة خطأ من جانب السفينة المتحركة بسبب سهولة تحركها وقدرتها على المناورة بشكل جيد لتفادي الحادث.⁽²⁾

كما ان قرينة الخطأ في الأحوال التي يقع فيها التصادم بين سفينتين وترفض إحداها أن تقدم المساعدة للأخرى، ففي هذه الحالة يفترض القضاء وقوع الخطأ من جانب السفينة التي امتنعت عن تقديم المساعدة؛ كان يعتبرها القضاء قرينة لافتراض الخطأ.⁽³⁾

وتجدر الإشارة، إلى أن إثبات الخطأ في حوادث التصادم أمر في غاية الصعوبة وذلك نظرا لأن التصادم قد يقع في عرض البحر وفي المحيطات، فلا مجال للقول بوجود الشهود على حادث التصادم عدا ربان السفن المتصادمة وطاقم العمل فيهما والمسافرين عليهما في حال كانت السفن لنقل ركاب، وهؤلاء الأشخاص جميعهم قد يشهدوا لصالح السفينة المتصادمة التي تنقلهم أو قد لا يشهدوا على ذلك، كما أنه ليس هناك ثقة بتقارير ربان السفن المتصادمة، فكل منهم يكاد يخلص نفسه من المسؤولية ويلقيها على الآخر، لذلك فان اثبات الخطأ من قبل احد السفن امر في غاية الصعوبة.⁽⁴⁾

لذلك، فإنه لا بد من أن تكون طرق وأساليب معينة لإثبات الخطأ الصادر من السفينة في حالة التصادم البحري، وستقوم الباحثة ببيان الطرق التي يتم من خلالها اثبات الخطأ في الفصل الأخير من هذه الدراسة نظرا لصعوبة اثبات هذا الامر بالطرق العادية في الاثبات.

وبما ان عبء اثبات الخطأ يقع على الشخص المتضرر من حادث التصادم، فيجب عليه ان يثبت ان الخطأ الصادر من جانب ربان احدى السفن المتصادمة أو طاقمها أو مجزها أو مالكها، ويكون اثبات هذا الخطأ بجميع طرق الإثبات، وذلك لأن هذا الأمر يتعلق بواقعة مادية يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات لإقامة الدليل على وقوع الخطأ، ومن ذلك الاستعانة بدفتر يومية السفينة والتقارير البحري، كما يمكن للمتضرر الاستعانة بالشهود والمختصين من خبراء لمعرفة الأسباب والملابسات التي أدت إلى وقوع الحادث، وبما اننا نتحدث في نطاق المسؤولية التقصيرية فلا يكفي اثبات الخطأ (فعل الاضرار) من جانب هؤلاء الأشخاص وانما أيضا يجب اثبات وجود العلاقة السببية بين الخطأ الصادر منهم وبين

(1)المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 198.

(2)احمد، عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 592.

(3)المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 198.

(4)احمد، عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 592.

الضرر الذي لحق بالمتضرر والا نكون امام حالات انتفاء هذه المسؤولية، كما يكون عبء اثبات هذه العلاقة على المتضرر.⁽¹⁾

وتجدر الإشارة في هذا الشأن، إلى ان الأصل العام والقواعد العامة في المسؤولية في القانون المدني الأردني ان المسؤولية تنتفي إذا ما اثبت الربان أو الطاقم أو المالك أو المجهز بان الضرر الذي وقع حال بينه وبين وقوعه سبب أجنبي لا يد له فيه، الا ان قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية بروكسل أعطت حكم خاص لهذه الحالة وهي حالة التصادم البحري الناشئ عن القوة القاهرة، وسنبحث في هذه الحالة تفصيلا في المبحث الثاني من هذا الفصل عن الحديث عن التصادم البحري غير الارادي.

وبناء على كافة ما تقدم، ترى الباحثة أن الخطأ الناشئ من قبل احدى السفن كحالة من حالات التصادم البحري اما ان يكون خطأ ناشئ من قبل ربان السفينة وذلك إذا لم يراعي القواعد والتعليمات أو إذا لم يبذل عناية الرجل متوسط الحرص، كما قد يكون الخطأ من قبل طاقم السفينة في حال عدم مراعاتهم للقواعد والتعليمات، كما قد يكون الخطأ من قبل مجهز السفينة أو مالكها وذلك إذا لم يتم تجهيز السفينة واعدادها للملاحة، وفي جميع هذه الحالات تكون هذه السفينة هي الملزمة بالتعويض عن الاضرار التي لحقت بالسفينة الأخرى وبالأشخاص أو بالبضائع المحملة عليها، ويكون عبء اثبات ذلك على المتضرر من جراء هذا التصادم، وترى الباحثة ان المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية الأردني يتفق بشكل واضح وصريح مع ما جاء في نصوص اتفاقية بروكسل في هذا الشأن.

⁽¹⁾ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص50.

المطلب الثاني

التصادم البحري الذي يكون سببه خطأ مشترك

من حالات التصادم الارادية أي التي تتدخل الإرادة في احداثها ليس فقط الخطأ من قبل احدى السفن المتصادمة، فقد يكون الخطأ ناشئ أيضا عن السفينتين المتصادمتين، وهذا يعني ان يكون التصادم ناشئ عن خطأ ساهمت به السفينتين المتصادمتين؛ أي ان التصادم الذي وقع نتيجة خطأ ربان كل من السفينتين المتصادمتين أو طاقم كل منهما، كأن تهمل إحدى هذه السفن استخدام الإشارات الضوئية في حال تشكل الضباب وبالرغم من ذلك بقيت السفينة الأخرى متجهة نحوها بسرعة عالية دون أن تحاول الوقوف تجنباً للخطر الذي يوجهها، وفي هذه الحالة يكون التصادم الناشئ عن الخطأ المشترك من قبل السفن المتصادمة.⁽¹⁾

وعليه، فإذا ما وقع التصادم بين السفن نتيجة الخطأ المشترك من قبل السفينتين؛ فإن كلا السفينتين المتصادمتين مسؤولين معا في التعويض عن الاضرار الناشئة عن هذا التصادم، الا ان الإشكالية التي واجهت الفقه في هذا الشأن حول تحديد نسبة الخطأ على كل سفينة لتحديد التعويض الذي يترتب عليها، واتجه الفقه والقضاء إلى الاستناد لقاعدة النسبية عند توزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة، وبذلك فإن مجموع الضرر الذي تتحمله كل سفينة من السفينتين يقسم بينهما بالتساوي، ومن ذلك كانت هناك طريقتين لتقسيم الضرر، اما من خلال مبدأ المسؤولية المتقابلة وذلك بأن تسأل كل سفينة في مواجهة الأخرى عن نصف الضرر الذي تحمته السفينة الأخرى، أو من خلال مبدأ المسؤولية المنفردة بحيث تدفع السفينة التي أصابها أقل الأضرار إلى السفينة الأخرى نصف الفرق بين ما تحمته كل منهما من أضرار.⁽²⁾

إلا انه وبعد صدور اتفاقية بروكسل لعام 1910 والتي جاءت بقاعدة جديدة في تحديد نسبة التعويض لكل من السفن المتصادمة في حال كان التصادم ناشئ عن الخطأ المشترك، حيث نصت الاتفاقية في المادة (1/4) منها على انه "تسأل كل سفينة وفقاً لدرجة خطئها، وفي حالة ما إذا كان من المستحيل وقتالظروف الحالة، معرفة درجة جسامه خطأ كل سفينة توزع المسؤولية بالتساوي"، وهذا يعني ان اتفاقية بروكسل لم تأخذ بالقاعدة التي كان معمول بها في السابق وهي القاعدة النسبية بالتساوي الا في حالة عدم القدرة على تحديد درجة جسامه الخطأ الواقع من السفن المتصادمة.

(1) الشرقاوي، محمود سمير، مرجع سابق، ص 611.
(2) المرزوقي، محمد منصور محمد، مرجع سابق، ص 51.

وترى الباحثة ان القاعدة التي جاءت بها اتفاقية بروكسل أفضل من القاعدة التي كان معمول بها قبل صدور هذه الاتفاقية، وذلك لان كانت قاعدة توزيع المسؤولية النسبية بالتساوي مجحفة بحق السفينة التي لم ترتكب سوى خطأ يسير، حيث قبل نفاذ الاتفاقية كانت تسأل هذه السفينة عن نصف مجموع الضرر الذي لحق بالسفينتين، وأكثر من هذا كانت تعتبر السفينة مخطئة ومسؤولة عن نتائج التصادم لمجرد أنها خالفت قواعد منع التصادم في البحر ولو لم يكن لهذه المخالفة أثر ما في حدوث التصادم، الا انه ووفقا لاتفاقية بروكسل أصبحت هذه السفينة تسال فقط بحجم الخطأ الواقع من قبلها الا اذا تعذر تحديد درجة جسامته.

وقد أشار إلى هذا الحكم المشرع الأردني في المادة (239) من قانون التجارة البحرية والتي نصت على انه "إذا كان الخطأ مشتركا فتكون تبعة كل سفينة بنسبة فداحة الخطأ الذي ارتكبته ولكن إذا حالت الاحوال دون اثبات هذه النسبة أو إذا بدت الاخطاء كأنها متوازية فتوزع التبعة حصصا متساوية. وان الاضرار الملحقة بالسفن أو بحمولتها أو بأمتعة البحارة أو الركاب وبسائر اموالهم أو اي شخص آخر وجد على متن السفينة تتحملها السفن المخطئة بالنسبة المذكورة وبدون تكافل تجاه الغير. وتلزم السفينة المخطئة متكافلة تجاه الغير بالاضرار الناشئة عن وفاة أو جرح مع حفظ حق الادعاء للسفينة التي تدفع حصة تفوق الحصة التي تترتب عليها نهائيا في الفقرة الاولى من هذه المادة".

وترى الباحثة، ان المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية سرى على ذات نهج الاتفاقية فيما يتعلق بتوزيع التعويض بين السفن في حالة التصادم الناشئ عن الخطأ المشترك، حيث تكون كل سفينة مسؤولة بقدر الخطأ الصادر عنها، اما في حالات عدم قدرة تحديد درجة جسامه خطأ كل سفينة فتكون السفن مسؤولة بالتساوي.

وعليه، فان الأصل في التعويض عن الاضرار الناشئة عن التصادم البحري بسبب الخطأ المشترك من قبل السفينتين ان كل سفينة مسؤولة بقدر الخطأ الصادر عنها، الا ان اتفاقية بروكسل لعام 1910 والمشرع الأردني وضعوا استثناء على هذا الأصل وهو إذا حالت الظروف دون القدرة على تعيين نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة، فتكون كل سفينة مسؤولة بالتساوي عن تعويض الاضرار الناشئة عن هذا التصادم.

وترى الباحثة، أن ما اخذت به اتفاقية بروكسل لعام 1910 والمشرع الأردني في قانون التجارة البحرية في مسألة تعويض الاضرار المشتركة يعد تطبيقا للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، بحيث انه متى كان التصادم ناشئ عن الخطأ المشترك من كلا السفينتين، فإن مسؤولية كل سفينة تكون بنسبة درجة جسامه الخطأ الذي صدر من قبلها، حيث أن كل سفينة تكون مسؤولة بقدر ما تسببت به من

ضرر تجاه السفينة الأخرى، وهذا هو الأصل الذي على أساسه تترتب المسؤولية والتعويض عنها، أما إذا كانت الظروف لا تسمح بتحديد نسبة جسامه الخطأ أو تبين بأن الأخطاء كانت متساوية فتقسم تبعة المسؤولية بالتساوي بين السفن المتصادمة، فكل سفينة من السفن المتصادمة تلتزم بالتعويض بنفس قدر التعويض المترتب على السفينة الأخرى.

ومثال على هذه الحالة من حالات التصادم، "حادث التصادم الذي وقع بين MOENJODARo ضد GLENFALLOCH فقد ارتكبت السفينة الأولى عدة أخطاء من بينها: تغيير خط سيرها بطريقة جعلتها تذهب إلى الجانب الآخر من القناة وعدم القيام بالمراقبة الجيدة، وفشل التصرف الذي قامت به حيث قامت بتغيير خط سيرها لليساار، أما أخطاء السفينة الثانية فتتمثل في عدم تخفيض سرعتها وعدم التوقف وقد تحملت السفينة الأولى ٨٠% من مسؤولية التصادم وتحملت الثانية ٢٠%".⁽¹⁾

وهناك "حادث التصادم الذي وقع بين ANNELLESE ضد ARIETTA حيث يتمثل خطأ السفينة الثانية بتغيير خط سيرها لليساار، وعدم وجود رد فعل سريع من السفينة الأولى ومن ثم وقع التصادم. وقد تحملت السفينة الأولى ١/٣ المسؤولية، بينما تحملت الثانية ٢/٣ المسؤولية".⁽²⁾

ومثال اخر "حادث التصادم وقع بين SAINT WILIAM ضد JAN LAURENZ حيث خالفت السفينة الأولى القواعد المحلية وخرجت مبكراً عن الوقت المحدد. كذلك ارتكبت السفينة الثانية مخالفة الإبحار بسرعة عالية في مثل هذه الظروف وقد تم تقسيم المسؤولية بين السفينتين بالتساوي".⁽³⁾

ومثال اخر "حادث التصادم وقع بين AMENITY ضد IRISH COAST حيث حاولت السفينة الثانية تخطي السفينة الأولى. ونظرا التولد ظاهرة التأثير التبادلي INTERACTION EFFECT انحرف مقدم السفينة الأولى جهة اليسار وحدث التصادم وتحملت السفينة الأولى ١/٥ المسؤولية، بينما تحملت السفينة الثانية ٤/٥ المسؤولية".⁽⁴⁾

وفي مثال اخر "حادث تصادم وقع بتاريخ ٢١ يوليو ١٩٧٨م بين السفينتين Sanshin و Vectory و C.Apollo وكان سبب الحادث عدم التقيد بقواعد منع التصادم البحري من حيث الالتزام بالسرعة الأملة، حيث لم تلتزم السفينتين بالسرعة الأملة التي تمكنهما من اللوقوف قبل وقوع التصادم، وكانت الرؤية محدودة، كما لم يقم أيا من ريان السفينتين باتخاذ الإجراءات اللازمة لتقادي وقوع

(1) موسى، طالب حسن (2012)، القانون البحري الأردني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص 246.

(2) ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 426.

(3) اللصاصمة، حسن حرب، مرجع سابق، ص 45.

(4) المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 201.

الإصطدام مثل تغيير خط سير السفينة، أو إيقاف المحركات، وخلصت النتيجة أن كلا السفينتين قد ارتكبت خطأ، حيث كانت نسبة خطأ السفينة SanshimVectory ٤٥% والسفينة C.Apollo⁽⁵⁾.

وهناك "حادث التصادم الذي وقع بين السفينتين Naess و Gilde في خليج السويس بسبب السرعة الكبيرة التي كانت تبجر بها السفينتين في قناة ضيقة، حيث قدرت السرعة من ١٢ - ١٥ عقدة، وخلصت النتيجة إلى خطأ كلتا السفينتين، وكانت نسبة خطأ السفينة Naess الثلثين، بينما قدرت نسبة خطأ السفينة Gilda الثلاث⁽¹⁾."

وبالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة (4) من اتفاقية بروكسل لعام 1910 نجد أنها أعطت حكم خاص فيما يتعلق بالتصادم الناشئ عن الخطأ المشترك بحيث ان المسؤولية عن الأضرار المادية التي تلحق بالغير غير تضامنية، حيث نصت على ان " الأضرار التي تصيب السفن أو البضائع أو الأمتعة الموجودة على ظهر السفن تتحملها السفن المخطئة بالنسبة المقررة في الفقرة الأولى دون تضامن بينهما بالنسبة للغير".

كما ورد هذا الحكم في نص المادة (239) من قانون التجارة البحرية الأردني بقولها "إن الأضرار الملحقة بالسفن أو بحمولتها أو بأمتعة البحارة أو الركاب وسائر أموالهم أو أي شخص آخر وجد على متن السفينة، تتحملها للسفن المخطئة بالنسبة المذكورة، وبدون تكافل تجاه الغير، وتلزم السفينة المخطئة متكافلة تجاه الغير بالأضرار الناشئة عن وفاة أو جرح مع حفظ حق الادعاء للسفينة التي تدفع حصة تفوق الحصة التي تترتب عليها نهائياً في الفقرة الأولى من هذه المادة".

وبناء على هذين النصين، فان السفن المتصادمة غير متضامنة في مواجهة الغير ممن تضرر من حادث التصادم الناشئ عن الخطأ المشترك، ويعني ذلك أنه لا يوجد تضامن في حالة تعويض الغير عن الأضرار المادية التي لحقت بهم، فالمتضرر من التصادم يلتزم فيما يتعلق بالأضرار المادية بتوزيع مطالبته بين المسؤولين عن الخطأ، وهذا الحكم خلافاً للقواعد العامة في المسؤولية والتي تقرر التضامن بين المسؤولين عن الضرر تجاه الغير⁽²⁾.

وعليه؛ فإن اتفاقية بروكسل لعام 1910 والمشرع الأردني في قانون التجارة البحرية الأردني قد اعتنقوا حكماً خاصاً مفاده المسؤولية بين السفن المتصادمة في التصادم الناشئ عن الخطأ المشترك للتعويض عن الأضرار المادية التي لحقت بالغير تكون غير تضامنية في مواجهة المتضررين، بحيث

(5) موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص 247.

(1) الشرقاوي، محمد سمير، مرجع سابق، ص 610.

(2) المرزوقي، محمد منصور محمد، مرجع سابق، ص 65.

انهذه السفن تكون مسؤولية بخصوص الأضرار المادية التي تلحق بالسفينة أو الأمتعة والأموال الأخرى العائدة للشركات أو الشاحنين أو البحارة مسؤولية غير تضامنية، بحيث يلتزم المتضرر من التصادم عند مطالبته بالتعويض ان يتم توزيع التعويض بين المسؤولين عن الخطأ وذلك بنسبة درجة جسامة الخطأ الصادر من كل سفينة، بحيث لا يستطيع المتضرر ان يطالب التعويض كامل من احدى السفن وترجع السفينة بمطالبة السفينة الأخرى المشتركة معها بالتصادم وهذا خلافا للأحكام العامة في المسؤولية التقصيرية التي تفترض التضامن في المسؤولية التقصيرية.

ويرى بعض الفقه ان الحكمة من وراء هذا الاستثناء وإلزام المتضرر بتقسيم مطالبته على المسؤولين عن الضرر تعود لتقادي الاحتيال الذي قد يلجأ إليه المتضرر فبذلك يتجنب الرجوع على الناقل الذي تعاقد معه ولكيلا يحتج في مواجهته بأن هناك حالات تعفيه قانونيا من المسؤولية، أو بالحد الأقصى للمسؤولية، ويرجع على المجهز الآخر ويحصل منه على التعويض كاملاً، وعندئذ يرجع هذا الأخير على المجهز الذي تعاقد معه المضرور بنصيبه في التعويض، فيفقد في هذه الحالة ميزة إعفاؤه من المسؤولية أو الحد منها.⁽¹⁾

الا ان الفقرة الثالثة من المادة (4) من اتفاقية بروكسل لعام 1910 جاءت بحكم اخر فيما يتعلق بالتعويض عن الاضرار البدنية باعتبار مسؤولية السفن تكون تضامنية للتعويض عن الاضرار البدنية التي تلحق المتضررين، حيث نصت على انه " ان التضامن بين المسؤولين بالنسبة للأضرار البدنية يكون لمن يدفع حصة أكبر من التي كان عليه أن يتحملها في النهاية طبقاً للفقرة الأولى من هذه المادة حق المطالبة بالفرق".

كما وقد اشار المشرع الأردني في المادة (239) من قانون التجارة البحرية الأردني على ان السفن المتصادمة تكون متضامنة في التعويض عن الاضرار البدنية، حيث نصت على " وتلزم السفينة المخطنة متكافلة تجاه الغير بالأضرار الناشئة عن وفاة أو جرح مع حفظ حق الادعاء السفينة التي تدفع حصة تفوق الحصة التي تترتب عليها نهائياً في الفقرة الأولى من هذه المادة".

وبناء على هذه النصوص، فاذا نشأ عن التصادم أي اضرار بدنية، كما لو نشأ عن التصادم وفاة أشخاص موجودين على متن السفن أو أنهم أصيبوا بجروح أو كسور، ففي هذه الحالة تلتزم السفن المتصادمة مسؤولية تضامنية تجاه ورثة الشخص المتوفى بسبب هذا التصادم أو المتضررين من

(1) احمد، عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص593.

الحادث، كما يحق للسفينة التي تكلفت بدفع نسبة عالية من التعويض تتجاوز قيمة الحصة المترتبة عليها من جراء التصادم أن تطالب السفينة الأخرى بالفرق الناجم عن ذلك.⁽²⁾

وعليه، فإذا نشأ عن التصادم البحري المشترك أي اضرار بدنية سواء لحقت بالركاب أو بالملاحين، فإن السفن المتصادمة تكون مسؤولة بالتعويض عن هذه الاضرار البدنية مسؤولية تضامنية كل سفينة تكون مسؤولة بقدر نسبة الخطأ الصادر عنها، وهذا الحكم يعد تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية التي تفترض التضامن كما يكون للسفينة التي دفعت أكثر من نسبة الخطأ الصادر عنها يحق لها الرجوع بالزيادة على السفينة الأخرى المشتركة معها في حادث التصادم، وإذا ما نجم عن التصادم وفاة ينتقل الحق في المطالبة بالتعويض للورثة.

وتجدر الإشارة في هذا الشأن إلى ان هذا الحكم المتعلق بالمسؤولية التضامنية يكون فقط في التعويض عن الاضرار البدنية التي لحقت بالغير وليس فيما بين السفن المتصادمة وربانها وطاقمها، ومن ذلك فلو اضطرت إحدى هذه السفن لدفعه زائدة عن حصتها في التعويض المستحق عليها المحكوم به فإنه يكون لها حق الرجوع بهذا الفرق على سائر السفن المتضامنة المشتركة في الخطأ.⁽¹⁾

وبناء على كافة ما تقدم؛ ترى الباحثة ان اتفاقية بروكسل لعام 1910 والمشرع الأردني في قانون التجارة البحرية يتفقوا في الاحكام المتعلقة بالتصادم الناشئ عن الخطأ المشترك من قبل السفن المتصادمة، بحيث تكون كل سفينة مسؤولة بقدر نسبة الخطأ الصادر عنها واذا تعذر تحديد نسبة الخطأ تكون كل السفن متساوية وهذا في مواجهة الاضرار بين السفن، اما فيما يتعلق بالاضرار التي تلحق بالغير نرى بان هذه التشريعات ميزت بين الاضرار المادية والبدنية، بحيث اعتبرت ان المسؤولية في التعويض عن الاضرار المادية غير تضامنية بحيث يلزم الغير بالرجوع بالتساوي على السفن بقدر نسبة خطأ كل سفينة وفي هذا خروج على القواعد العامة في المسؤولية التي تعتبر ان المسؤولية تكون تضامنية في التعويض عن كافة الاضرار سواء المادية أو البدنية، اما إذا كانت الاضرار التي لحقت بالغير بدنية، فهنا تكون المسؤولية تضامنية بحيث يحق للغير الرجوع على هذه السفن بالتكافل والتضامن.

وترى الباحثة وفيما يتعلق بالاضرار البدنية انه كان من الأولى للاتفاقية وللمشرع الأردني باعتبار المسؤولية تضامنية ليس فقط في مواجهة الغير وانما أيضا في مواجهة ربان السفينة وطاقمها، على اعتبار ان حادث التصادم المشترك قد يكون الخطأ من قبل احدى السفن لا يعود إلى الربان أو الطاقم كما إذا كان الخطأ كان بسبب مالك السفينة أو تجهزها، ويكون الخطأ من قبل السفينة الأخرى

(2)المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص199.

(1)رضوان، فايز نعيم، مرجع سابق، ص379.

راجع إلى خطأ من الربان أو الطاقم، ففي هذه الحالة هل يعتبر ربان وطاقم السفينة الأولى من الغير ام لا؟ أي هل يجوز له الرجوع على السفن المتصادمة بالتكافل والتضامن إذا ما لحق به ضرر بدني؟ ام تكون السفينة التي يعمل لديها هي فقط مسؤولة بتعويضه عن أي ضرر بدني يلحق به؟ لذلك كان من الأولى على الاتفاقية وعلى المشرع الأردني بتحديد من هو الغير.

ونظرا لسكوت الاتفاقية والمشرع الأردني عن تحديد من هو الغير فيما يتعلق بالأضرار البدنية وان عبارة الغير جاءت مطلقة، حيث جاء النص في الاتفاقية على انه " ان التضامن بين المسؤولين بالنسبة للأضرار البدنية يكون لمن يدفع حصة أكبر من التي كان عليه أن يتحملها في النهاية طبقاً للفقرة الأولى من هذه المادة حق المطالبة بالفرق"، كما جاء النص في المادة (239) من قانون التجارة البحرية الأردني على ان " تلزم السفينة المخطئة متكافلة تجاه الغير بالأضرار الناشئة عن وفاة أو جرح مع حفظ حق الادعاء السفينة التي تدفع حصة تفوق الحصة التي تترتب عليها نهائياً في الفقرة الأولى من هذه المادة"، بالتالي ترى الباحثة ان هذه الحالة تسري أيضا على الربان والطاقم فيما يتعلق بالأضرار البدنية، أي ان تكون المسؤولية تضامنية أيضا في مواجهة الربان أو الطاقم اذا لحق بهم ضرر بدني ولم يكون الخطأ الذي أدى للتصادم ناشئ عن اهمال أو تقصير منهم، ومن هنا نتمنى من المشرع الأردني بتحديد مفهوم الغير أو بالنص على هذه الحالة وبيان طبيعة المسؤولية فيها.

المبحث الثاني

احكام التصادم البحري الغير ارادي

بعد ما قمنا ببيان حالات التصادم البحري الارادي، أي الناشئ عن إرادة الربان أو الطاقم أو المالك أو المجهز، فان هناك حالات تصادم بحري تخرج عن إرادة هؤلاء الأشخاص، وهي حالات التصادم البحري الغير ارادي، وهذه الحالات هي اما ان تكون بسبب اجنبي أو قوة قاهرة أو حادث فجائي، أو في حالة عدم تحديد السبب الذي أدى إلى نشوء التصادم أي مشتبه في سببه، والسؤال الذي يثور في هذا الصدد هو هل ان احكام التصادم البحري الارادي الناشئ عن خطأ احدى السفينتين أو الناشئ عن الخطأ المشترك تسري على التصادم البحري الناشئ بسبب اجنبي أو قوة قاهرة أو حادث فجائي أو لم يتبين سببه أو مشتبه في سببه فيما يتعلق بالمسؤولية والتعويض؟

وعليه، سيتم تقسيم هذا المبحث إلى المطلبين التاليين:

المطلب الأول: التصادم البحري بسبب القوة القاهرة أو الحادث الفجائي

المطلب الثاني: التصادم البحري المشتبه في سببه

المطلب الأول

التصادم البحري بسبب القوة القاهرة أو الحادث الفجائي

يقصد بالتصادم البحري الناشئ بسبب القوة القاهرة أو الحادث الفجائي بانه التصادم القهري ويعني ذلك انه "حادث تصادم غير متعمد بحيث لا يمكن التنبؤ به ولا يمكن تجنبه أو تفاديه بإتباع قدر معقول من العناية المعتادة والمهارة".⁽¹⁾

ويشترط في هذا النوع من التصادم الناشئ بسبب القوة القاهرة أو الحادث الفجائي ان تتوافر فيه الأمور التالية: (2)

أولاً: أن تكون القوة القاهرة هي السبب الذي أدى إلى وقوع التصادم البحري، فالقوة القاهرة وفقاً للقواعد العامة هي كل حادث غير متوقع ولا يمكن تفاديه ويترتب عليه وقوع الضرر.

ثانياً: أن يكون قد سبق الاحتراز بكافة الاحتياطات الضرورية لتفادي وقوعه.

ثالثاً: عدم ارتكاب أي خطأ يجعل التصادم مؤكداً للوقوع، بل يجب أن يأتي نتيجة الصدفة.

وعليه؛ فإذا ما تحققت هذه الشروط مجتمعة، فيكون التصادم البحري ناشئاً عن القوة القاهرة، فإذا تعرضت إحدى السفن إلى قوة القاهرة كأن يصادفها ضباب كثيف أو إعصار جامع لا قدرة لأي منهما أن تدفعه مما يجعل كل منهما عاجزة عن إثبات الخطأ في الجانب الآخر أو إثبات أي من السفينتين كانت سبباً للتصادم، فتتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر دون أن يحق لها الرجوع على السفينة الأخرى.

وأكدت اتفاقية بروكسل لعام 1910 ذلك في المادة (2) منها بقولها "1. إذا حصل التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن قوة القاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسائر على عاتق من أصابته. 2. وينطبق ذات الحكم إذا كانت السفن أو إحداها راسية وقت الحادث".

كما وأكد المشرع الأردني على ذات الحكم في المادة (237) من قانون التجارة البحرية الأردني على انه "إذا وقع التصادم عرضاً أو إذا سببته القوة القاهرة أو إذا حام الشك حول اسبابه فيتحمل

(1) موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص470.

(2) ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص46.

المتضرر ما يلحقه من ضرر ويستمر العمل بمقتضى هذا النص ان كانت السفن أو احداها راسية حين تصادمها".

وبناء على هذه النصوص، فانه حتى يكون التصادم ناشئ عن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي يجب ان تكون كل من السفن المتصادمة راعت القواعد والتعليمات المتعلقة في الملاحة البحرية وقت وقوع التصادم البحري، ويشترط أن يكون هذا الحادث أو القوة القاهرة لا يمكن توقعها ولا يمكن تلافيها أو تجنب وقوعها، أي يجب أن يكون الحادث الفجائي أو القوة القاهرة التي تسببت في وقوع التصادم قوة لا يمكن توقع حدوثها وإلا تكون السفينة مسؤولة عن ذلك الحادث، كما ويشترط أيضا أن تكون هذه القوة صعب تلافي حدوثها أو تجنب وقوعها بذات الوقت لكي تنتفي قيام مسؤولية السفينة.⁽¹⁾

وعليه، فاذا كانت هذه القوة القاهرة يمكن توقع حدوثها فلا يعتبر بأن التصادم ناشئ عنها وغير ارادي وبالتالي لا يعتبر تصادمًا قهريًا، بحيث يكون حادث تصادم ارادي راجع إلى خطأ احدى السفن أو الخطأ المشترك، فاذا حصل التصادم بسبب تيار عادي ينطلق في وقت محدد، أو هبوب رياح أعلنت عنها الأرصاد الجوية أو بسبب ظلام الليل الدامس فهذه الأمور لا تعتبر قوة القاهرة لإمكانية توقع حدوثها.⁽²⁾

كما انه يعد تصادم ناشئ عن قوة القاهرة إذا تعطلت ماكينات ومعدات التوجه وكان التصادم ناشئ بسبب هذا التعطل، فإن ذلك يعد من الأسباب المؤدية إلى الادعاء بأن التصادم الذي وقع هو حادثة حتمية لا يمكن تفاديها وعلى المدعى عليه إثبات أن هذا العيب كان عيبا خفيا، فالتصادم يكون ناشئ عن قوة القاهرة إذا كان التصادم نتيجة للعيب الخفي كتعطل معدات التوجه بشرط عدم امكانية تفاديه أو تجنب وقوعه بالتصرف الملاحي السليم بعد أن تم اكتشاف هذا العيب.⁽³⁾

وبناء على ما تقدم، ترى الباحثة ان التصادم الناشئ عن القوة القاهرة يشترط فيه أن تكون هذه القوة القاهرة لا يمكن توقعها ولا يمكن تفاديها أو تجنب وقوعها، وهنا يكون التصادم غير ارادي بحيث ان إرادة الربان أو الطاقم أو المالك أو المجهز لا دخل لها بوقوع الحادث، وبالتالي فان مسألة التعويض عن الاضرار الناشئة عن القوة القاهرة تكون على كل سفينة؛ بحيث تتحمل كل سفينة الاضرار التي لحقت بها، فالسفينة التي تصطدم بسفينة أخرى لا تسأل عن الأضرار التي تلحق بالسفينة الثانية أو بالسفن الأخرى نظرا لتعذر نسبة الخطأ إلى أي جهة منها.

(1)المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 197.

(2)الشرقاوي، محمود سمير، مرجع سابق، ص 609.

(3)ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 49.

كما ترى الباحثة أيضا أن السفينة تكون مسؤولة بالتعويض عن الاضرار التي تلحق فيها حتى وإذا كانت في وضع الرسو عند وقوع التصادم، وعليه؛ فإن هذا التعويض وفقا لاتفاقية بروكسل والتشريع الأردني لا يخرج عن القواعد العامة في التعويض عن الاضرار الناشئة عن القوة القاهرة.

وقضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها "وإن المادة (261) من القانون المدني قد نصت على أنه إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة القاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك. فلما كان ذلك وكان المدعي يطالب بالتعويض عما لحق به من ضرر نتيجة أنه وبتاريخ 2013/1/10 ومن جراء تساقط الأمطار الغزيرة ونتيجة اندفاع المياه في الشوارع أدى إلى فيضان مياه الصرف الصحي ومداهمة منزل المدعي بسبب الأمطار الغزيرة حيث تم غمر المنزل بالكامل".⁽¹⁾

وفي قرار اخر جاء فيه "أما عن علاقة السببية فإن المادة 261 من القانون المدني جعلت تلك العلاقة قائمة بين الخطأ والضرر ما لم يثبت المسؤول في المسؤولية التقصيرية إحدى تلك الحالات التي تقطع علاقة السببية وهي:

1. السبب الاجنبي.

2. القوة القاهرة.

3. فعل الغير.

4. فعل المتضرر نفسه.

وإن عبء إثبات ذلك يقع على عاتق المتهم الذي لم يقدم أية بينة دفاعية مما يتعين إلزامه بقيمة التعويض عن الضرر المعنوي وحسب تقرير الخبرة".⁽²⁾

وترى الباحثة، إذا ما وقع تصادما بحريا وكان مبني على أساس القوة القاهرة أو الحادث الفجائي والمتوافرة شروطها، فنكون هنا كل سفينة من السفن المتصادمة مسؤولة فقط عن الاضرار التي لحقت بها، وهذا يعني أن التصادم الناشئ عن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي يعفي من المسؤولية في مواجهة الغير، فإذا نشأ عن مثل هذا التصادم اضرارا لحقت بالغير فلا يستطيع هذا الأخير مطالبة السفينة الأخرى بالتعويض عن الاضرار التي لحقت به لأنها تكون معفاة من المسؤولية، وإنما فقط

⁽¹⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفحتها الحقوقية رقم 7670 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2022/12/29، موقع قرارك.
⁽²⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفحتها الحقوقية رقم 2432 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2022/12/20، موقع قرارك.

يستطيع رفع دعوى المطالبة بالتعويض على السفينة ذاتها التي كان عليها، وهذا احكم الوارد في اتفاقية بروكسل وقانون التجارة البحرية الأردني يتفق مع القواعد العامة للقوة القاهرة والتي تنفي المسؤولية عن الشخص في حالة تواجدها، إلا أن الحكم الخاص المتعلق بهذا النوع من الحوادث هو أن السفينة تكون معفية في مواجهة الغير والغير بالنسبة لهذه السفينة هم السفينة الأخرى وما عليها من حمولة من بضائع وأشخاص وأشياء، فهي تنتفي مسؤوليتها في مواجهتهم فقط، أما في مواجهة البضائع والأشخاص والأشياء المحملين عليها فهي تكون مسؤولة بالتعويض.

ومن الأمثلة على هذه الحالة للتصادم، وجود عاصفة شديدة غير متوقعة ويتعذر معها على رباني السفينتين تقادي هذا الاصطدام أو فرض إطفاء أنوار السفن في فترة حرب بأمر من السلطات العامة إذا وقع التصادم نتيجة عدم الرؤية أو بسبب وجود ضباب ذو كثافة عالية تحجب الرؤية، فالتصادم الذي يحدث وفقاً لهذه الحالات أو ما يشابهها فإنه يعتبر تصادماً ناجماً عن قوة القاهرة.⁽¹⁾

وفي مثال اخر على التصادم البحري الذي تسببه للقوة القاهرة، ففي حادثة التصادم البحري الذي وقع بين سفينتي الصيد (Viking Monarch) و (Velox) تتلخص وقائعه على النحو الآتي: عندما كانت كلا من السفينتين المذكورتين تقفان على المخطاف في (Eriboll) Losh شمال اسكتلندا، حيث كانتا كلتا السفينتين تحتمي في هذه المنطقة بسبب ارتفاع الموج بشكل كبير والأحوال الجوية السيئة، وكانت السفينة (Velox) تقف على بعد نصف ميل في اتجاه الرياح من السفينة (Viking Monarch). وقد ورد بحسب قول ربانها بأن التصادم كان لا يمكن تقادي وقوعه بسبب سوء الأحوال الجوية التي ظلت تشتت وبشكل غير طبيعي مما أدى إلى جر مخطاف السفينة (Velox) ثم بدأ في التوجه نحو السفينة (Viking Monarch) وذلك بفعل الرياح الشديدة القسوة، مما أدى إلى وقوع التصادم. وبعد ذلك تم توجيه اللوم بالكامل إلى السفينة (Velox) لأنها قد فشلت في اتخاذ الخطوات اللازمة لإيقاف جر المخطاف كما أنها فشلت في استخدام الماكينات لتجنب التصادم مع السفينة (Viking Monarch)، حيث أثبتت التحقيقات أن السفينة (Viking Monarch) قد قامت بواجبها بتبنيه السفينة الأخرى (Velox) بجميع الوسائل بالإضافة إلى التطويل على جنزير مخطافها إلا أن ذلك لم يحقق أي جدوى ولم يتم تقادي وقوع التصادم.⁽²⁾

وتجدر الإشارة إلى ان التصادم الناشئ عن قوة القاهرة قد يكون راجع إلى خطأ من طرف ثالث وهنا يعتبر انه تصادم ناشئ عن قوة القاهرة وليس خطأ من السفن المتصادمة، اي أن التصادم يكون نتيجة خطأ سفينة ثالثة، كما لو تصادمت السفينتان (ب) و (ج) نتيجة لخطأ من السفينة (أ)، وثبت أنه لم

(1) موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص 472.
(2) ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 52.

يكن بإمكانها توقع خطأ هذه السفينة الأخيرة أو تجنب آثاره، فالتصادم بين السفينتين (ب) و (ج) يعتبر تصادمًا ناشئ عن قوة قاهرة بفعل سفينة ثالثة، وفي هذه الحالة يحق لكل منهما الرجوع على السفينة (أ) للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصابتها، فإنها تسري على حالات التصادم كلها ولو لم يقع ارتطام مادي مباشر.⁽¹⁾

وهذا ما نصت عليه المادة (2) من اتفاقية بروكسل لعام 1910 وبنفس النهج سار المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية الأردني المادة (241) منه والتي نصت على "تطبق الأحكام السابقة في غير وقوع التصادم على التعويض من الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة غيرها أو لما على متنها من اشياء أو اشخاص بقيامها بحركة أو بإغفالها حركة أو بعدم مراعاتها للأنظمة".

وبناء على هذه المادة، ترى الباحثة أن اتفاقية بروكسل اعتبرت من قبيل القوة القاهرة أو الحادث الفجائي الخطأ الصادر من قبل سفينة ثالثة غير السفن المتصادمة، وبذات الحكم أخذ المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية، فإذا وقع التصادم بين سفينتين وكان السبب في حدوث هذا التصادم يعود الي سفينة ثالثة، فإن هذه الأخيرة تكون مسؤولة التعويض عن كافة الأضرار التي لحقت بالسفن المتصادمة.

وبعد ما قمنا ببيان هذه الحالة من حالات التصادم البحري الغير الارادي، فإنه يتبقى البحث في الحالة الأخيرة من حالات التصادم البحري وهي التصادم البحري الذي ثار الشك حول أسبابه وسنقوم في المطلب التالي والأخير من هذا الفصل بالبحث في هذه الحالة وبيان على من تقع المسؤولية.

(1) الشواربي، عبد الحميد، مرجع سابق، ص 562.

المطلب الثاني

التصادم البحري المشتبه في سببه

يعني التصادم البحري الذي حام الشك حول أسبابه بأنه "التصادم الذي لا يمكن إرجاعه إلى سبب قاطع معلوم ومؤكد، وإنما يدور الشك حول أسبابه بحيث يعجز كل من طرفيه عن تحديد سببه وعن إثبات الخطأ أو عندما تكون عناصر الإثبات متعارضة وغير كافية".⁽¹⁾

ويكون هذا التصادم إذا وقع بدون إمكانية إثبات الخطأ في جانب أي من ربان السفينتين أو طاقمها أو مالكتها أو مجهزها، وبعد التحقق من أنه ناتج عن فعل خارج عن إرادة هؤلاء كما لو وقع التصادم بين سفينتين أثناء وجود ضباب مع أن كل منهما مجهزة بجهاز رادار يقوم بوظيفته، ولم تثبت وقائع مؤكدة تدل على وجود خطأ على عاتق أي من الطرفين المتصادمين، وتعد هذه الحالة تصادم حام الشك حول أسبابه.⁽²⁾

وبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل لعام 1910 نجد أنها طبقت ذات الحكم المتعلق بالتصادم الناشئ عن القوة القاهرة على التصادم الذي حام الشك حول أسبابه، حيث جاء المادة (2) من هذه الاتفاقية على أنه "1. إذا حصل التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن قوة القاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسائر على عاتق من أصابته.

2. ينطبق ذات الحكم إذا كانت السفن أو إحداهما راسية وقت الحادث".

وبموجب هذه الاتفاقية فإن حادث التصادم الذي ينشأ ويحوم الشك حول أسبابه يعتبر وكأنه حادث تصادم ناشئ عن القوة القاهرة، وعليه فإن أي سفينة متضررة من التصادم تتحمل الضرر الذي أصابها دون أن يكون لها الحق بمطالبة السفينة الأخرى بالتعويض عن هذا الضرر، وبالنتيجة فإن اتفاقية بروكسل لعام 1910 أعطت التصادم الذي حام الشك حول أسبابه ذات الحكم المطبق على التصادم الناشئ عن القوة القاهرة.

كما ونرى ان المشرع الأردني اخذ بما أخذت به اتفاقية بروكسل لعام 1910 بخصوص التصادم الذي حام الشك حول أسبابه، حيث نصت المادة (237) من قانون التجارة البحرية الأردني على

⁽¹⁾ رضوان، فايز نعيم، مرجع سابق، ص 379.
⁽²⁾ الشرقاوي، محمود سمير، مرجع سابق، ص 339.

انه"إذا وقع التصادم عرضاً أو سببته القوة القاهرة أو حام الشك حول أسبابه، فيتحمل المتضرر ما يلحقه من ضرر ويستمر العمل بمقتضى هذا النص إن كانت السفن أو إحداهما راسية حين تصادمها"⁴.

وبناء على ما تقدم، يكون التصادم الذي حام الشك حول أسبابه إذا كانت هناك صعوبة في اثبات السبب الذي أدى إلى نشوئه بحيث انه يصعب تحديد ما إن كان سببه القوة القاهرة أو خطأ إحدى السفينتين أو خطأ مشترك بينهما، بالتالي يستحيل تحديد المتسبب في وقوع هذا التصادم، لذلك تتحمل كل سفينة الضرر الذي لحق بها أو بالأشخاص أو البضائع المحملة عليها.

وترى الباحثة، انهإذا قام الشك حول أسباب التصادم أو انه تعذر معرفة السبب الذي أدى إلى وقوع التصادم مما يستحيل معه تحديد نسبة الخطأ إلى أي سفينة بحيث يتعذر إقامة الدليل على وجود هذا الخطأ، فتتحمل كل سفينة الضرر الذي وقع عليها والذي نجم عن هذا التصادم البحري، كما ان هذا الحكم يسري حتى لو كانت السفن أو إحداهما راسية وقت وقوع التصادم.

⁴المادة (237) من قانون التجارة البحرية الأردني

الفصل الثاني

الآثار القانونية الناشئة عن التصادم البحري

بعد ما قمنا ببيان ماهية التصادم البحري ومن ثم حددنا الحالات التي ينشأ فيها التصادم البحري، فإنه لا بد من البحث في الآثار القانونية الناشئة عن هذا التصادم، وكما ذكرنا في الحالات فهناك حالات ارادية تتدخل إرادة السفن المتصادمة في انشاء حادث التصادم، كالخطأ من احدى السفن أو الخطأ المشترك وفي هاتين الحالتين على من تترتب المسؤولية، فهل تكون المسؤولية على السفينة التي أدت إلى وقوع التصادم إذا كانت التصادم ناشئ بسبب الخطأ من احدى السفن؟ ام تكون المسؤولية مشتركة فيما بين السفن المتصادمة إذا كان حادث التصادم ناشئ عن الخطأ مشترك؟ وما هي الاحكام الخاصة بهذه المسؤولية؟

الا وانه وفي حالات التصادم غير الارادي فإما يكون التصادم ناشئ عن القوة القاهرة أو السبب الأجنبي، فهنا هل تنتقي المسؤولية نظرا لوجود السبب الأجنبي ام لا؟ وانه في حالة تعذر معرفة السبب الذي أدى إلى وقوع التصادم وحال الشك حول أسبابه، فعلى من تترتب المسؤولية؟

وبناء على ذلك، فإنه لا بد من بيان الآثار القانونية الناشئة عن حادث التصادم البحري والمتمثلة في المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري وذلك من حيث أساسها وطبيعتها القانونية ومن ثم بيان اركان قيامها، وأخيرا البحث في دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري من حيث بيان احكام هذه الدعوى والمحكمة المختصة والقانون الواجب التطبيق والتعويض عن هذه المسؤولية وتقدمها.

وعليه، سيتم تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

المبحث الثاني: احكام دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

المبحث الأول

المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

يترتب على التصادم البحري اثار قانونية هامة جدا تتمثل في المسؤولية عن التعويض عن هذا التصادم، وبما ان التصادم يقع بين السفن فان المسؤولية ستقوم بحق السفينة المخطئة والتي بفعل الخطأ الصادر منها وقع حادث التصادم البحري، وقد أعطت اتفاقية بروكسل لعام 1910 والمشرع الأردني احكاما خاصة في هذه المسؤولية وتختلف باختلاف الحالة التي وقع بسببها التصادم، لذلك لا بد من بيان الأساس القانوني لهذه المسؤولية أي تحديد النص القانوني الوارد في اتفاقية بروكسيل وقانون التجارة البحرية الأردني الذي تؤسس عليه المسؤولية، ومن ثم تحديد الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية فيما اذا كانت عقدية ام تقصيرية وذلك لتحديد احكام التعويض والتقادم عنها، كما انه لا بد من بيان اركان المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري من فعل الخطأ و أو الاضرار والضرر والعلاقة سببية، وأخيرا البحث عن حالات الاعفاء من هذه المسؤولية ان وجدت.

وعليه، سيتم تقسيم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول: أساس وطبيعة المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

المطلب الثاني: اركان المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

المطلب الثالث: حالات الاعفاء من المسؤولية

المطلب الأول

أساس وطبيعة المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

إن المسؤولية الناشئة عن حادث التصادم البحري تجد أساسها القانوني ابتداءً في اتفاقية بروكسل لعام 1910، حيث جاءت نصوص الاتفاقية واضحة وصريحة فيما يتعلق بالمسؤولية، وبالرجوع إلى نصوص الاتفاقية نجد أنها في المادة (3) على أنه "إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن فتلتزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض الخسائر"، وهذا فيما يتعلق بحادث التصادم الناشئ عن خطأ إحدى السفن المتصادمة، وذكرنا فيما سبق هذه الحالة بشكل مفصل، وهنا تكون السفينة التي ارتكبت الخطأ مسؤولة بشكل كامل عن تعويض كافة الخسائر الناشئة عن التصادم.⁽¹⁾

كما ونصت المادة (1/4) من الاتفاقية على أنه "تسأل كل سفينة وفقاً لدرجة خطئها، وفي حالة ما إذا كان من المستحيل وقتاً لظروف الحالة، معرفة درجة جسامة خطأ كل سفينة توزع المسؤولية بالتساوي"، وهذا فيما يتعلق بحادث التصادم الناشئ عن الخطأ المشترك بين السفن، بحيث تكون المسؤولية في هذه الحالة مقسمة بالتساوي على السفن المتصادمة، حيث أخذت اتفاقية بروكسل بقاعدة النسبية بالتساوي إلا في حالة عدم القدرة على تحديد درجة جسامة الخطأ الواقع من السفن المتصادمة.

بالإضافة لذلك جاءت المادة (2) من الاتفاقية بقولها "1. إذا حصل التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسائر على عاتق من أصابته. 2. وينطبق ذات الحكم إذا كانت السفن أو إحداها راسية وقت الحادث".

وهذا في حالة التصادم الناشئ بسبب قوة قاهرة أو سبب أجنبي، وهنا تنتفي المسؤولية وتكون كل سفينة مسؤولة عن التعويض عن الأضرار التي لحقت بها وهذا يعتبر خروج عن القواعد العامة في المسؤولية التي تقضي بانتفاء المسؤولية بشكل كامل في حالة القوة القاهرة والسبب الأجنبي، إلا وأنه في حالة التصادم البحري اعتبرت اتفاقية بروكسل أن هذا التصادم في هذه الحالة يرتب مسؤولية ليس بين السفن المتصادمة تجاه بعضها البعض وإنما يرتب مسؤولية على كل سفينة تجاه الأضرار التي لحقت بها، حيث تكون السفينة مسؤولة عن تعويض الأضرار والخسائر التي لحقت بالبضائع والأشخاص الموجودين عليها.⁽²⁾

⁽¹⁾الشرقاوي، محمود سمير، مرجع سابق، ص 321.

⁽²⁾ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 60.

بالإضافة لذلك، نجد ان هذه المادة من الاتفاقية أعطت ذات الحكم فيما يتعلق بالتصادم الذي قام الشك حول أسبابه، حيث اعتبرت في هذه الحالة ان تكون كل سفينة مسؤولة عن تعويض الاضرار التي لحقت بها نتيجة لحادث التصادم.⁽¹⁾

وفيما يتعلق بالتشريع الأردني، فان المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري تجد أساسها في قانون التجارة البحرية الأردني، حيث نصت المادة (238) منه على انه " إذا كان التصادم مسبباً عن خطأ إحدى السفن، فيتوجب التعويض عن الأضرار على المسئول عن هذا التصادم"، وهذه المادة تقيم المسؤولية على السفينة التي تسببت في حادث التصادم البحري فتكون مسؤولة عن تعويض الاضرار التي لحق بالسفينة الأخرى والغير.

كما نصت المادة (239) من قانون التجارة البحرية على انه "إذا كان الخطأ مشتركاً فتكون تبعة كل سفينة بنسبة فداحة الخطأ الذي ارتكبه ولكن إذا حالت الاحوال دون اثبات هذه النسبة أو إذا بدت الاخطاء كأنها متوازية فتوزع التبعة حصصاً متساوية. وان الاضرار الملحقة بالسفن أو بحمولتها أو بأمتعة البحارة أو الركاب وبسائر اموالهم أو اي شخص آخر وجد على متن السفينة تتحملها السفن المخطئة بالنسبة المذكورة وبدون تكافل تجاه الغير. وتلزم السفينة المخطئة متكافلة تجاه الغير بالأضرار الناشئة عن وفاة أو جرح مع حفظ حق الادعاء للسفينة التي تدفع حصة تفوق الحصة التي تترتب عليها نهائياً في الفقرة الاولى من هذه المادة".

وترى الباحثة انه في هذه الحالة يقيم المشرع الأردني المسؤولية على كل سفينة من السفن المتصادمة بنسبة الخطأ على كل منهم، وفي حالة عدم القدرة على تحديد نسبة الخطأ من كل سفينة فتكون كل السفن المتصادمة مسؤولة بالتساوي عن كافة الاضرار التي نشأت نتيجة التصادم، وبهذا يكون المشرع سري على ذات نهج الاتفاقية فيما يتعلق بتوزيع التعويض بين السفن في حالة التصادم الناشئ عن الخطأ المشترك.

⁽¹⁾ رضوان، فايز نعيم، مرجع سابق، ص410.

كما جاء في المادة (237) من قانون التجارة البحرية الأردني على انه "إذا وقع التصادم عرضا أو إذا سببته القوة القاهرة أو إذا حام الشك حول اسبابه فيتحمل المتضرر ما يلحقه من ضرر ويستمر العمل بمقتضى هذا النص ان كانت السفن أو احداها راسية حين تصادمها"⁵، وهذا فيما يتعلق بالقوة القاهرة أو السبب الأجنبي، فاذا كان التصادم ناشئ نتيجة للقوة القاهرة أو السبب الأجنبي فتكون كل سفينة من السفن المتصادمة مسؤولة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بها أو بالأمتعة والأشخاص والبضائع الموجودة عليها.

بالإضافة لذلك فاذا حام الشك وتعذر معرفة سبب التصادم البحري، فان ذات الحكي يسري بحيث تكون كل سفينة من السفن المتصادمة مسؤولة بالتعويض عن الاضرار التي لحقت بها.

وبناء على ما تقدم، ترى الباحثة ان المشرع الأردني سرى على ذات نهج اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم البحري، وبعد ما قمنا ببيان الأساس القانوني لهذه المسؤولية، فانها لا بد من بيان الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية، فهل هذه مسؤولية عقدية تم تقصيرية؟ وذلك نظرا لاختلاف الاحكام فيما بين هذين النوعين من المسؤولية وتحديد ما يتعلق بمقدار التعويض وبتقادم دعوى المسؤولية.

ولذلك، وبالرجوع إلى القواعد العامة في المسؤولية، نرى ان الأساس القانوني للمسؤولية العقدية هو العقد، اما الأساس القانوني للمسؤولية التقصيرية هو الفعل الضار، وفي حوادث التصادم البحري ووفقا للحالات التي تم ذكرها سابقا؛ فانه لا مجال للقول بوجود العقد فيما بين السفن المتصادمة، لذلك فان الطبيعة القانونية للمسؤولية الناشئة عن حوادث التصادم البحري لا يمكن ان تخرج عن نطاق المسؤولية التقصيرية، وبذلك اذا ما توافرت اركان هذه المسؤولية جميعها وهي الاضرار والضرر والعلاقة السببية بحق حادث التصادم، فتتكون السفينة التي ارتكبت فعل الاضرار ونتج عنه الضرر وانه لولا هذا الفعل لما كان وقع الضرر مسؤولة مسؤولية تقصيرية تستوجب التعويض، وسنقوم في المطلب التالي بالبحث في اركان هذه المسؤولية بشكل تفصيلي.

⁵المادة (237) من قانون التجارة البحرية الأردني

المطلب الثاني

أركان المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

إن وقوع حادث التصادم البحري يؤدي إلى قيام المسؤولية بحق السفن التي تسببت بوقوع الحادث، وبعد ما بينا ان المسؤولية هي مسؤولية تقصيرية، فان لكي تقوم هذه المسؤولية يجب ان تتوافر أركانها، وهي الاضرار والضرر والعلاقة السببية.

وسندا لنص المادة (256) من القانون المدني الاردني " كل اضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر"، وبتطبيق هذا النص على حوادث التصادم البحري فان فعل الاضرار يقوم على أساس الخطأ من احدى السفن المتصادمة أو الخطأ المشترك، وسيتم تناول اركان المسؤولية من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: الاضرار

الفرع الثاني: الضرر

الفرع الثالث: العلاقة السببية

الفرع الأول

الاضرار

الإضرار هو الركن الأول من اركان المسؤولية التقصيرية، وهو الفعل غير المشروع، وسندا لنص المادة (256) من القانون المدني الاردني " كل اضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر"، فالمشرع الأردني افترض وقوع الضرر نتيجة فعل الأضرار حتى تقوم المسؤولية، والاضرار هو احداث الضرر بفعل غير مشروع أو احداث الضرر على نحو مخالف للقانون.⁽¹⁾

وإن فعل الاضرار إما أن يكون بالمباشرة أو بالتسبب، حيث نصت المادة (257) من القانون المدني الأردني على "1. يكون الإضرار بالمباشرة أو التسبب.2. فان كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمد أو أن يكون الفعل مفضيا إلى الضرر".

(1) ملكاوي، بشار (2006)، مصادر الالتزام الفعل الضار، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص95.

وترى الباحثة أن المشرع الأردني لم يعرف فعل الاضرار وانما اقام المسؤولية على أساس الفعل غير المشروع سواء كان بصورة ايجابية أو سلبية، أي قيام بعمل أو امتناع عن عمل، وفعل الاضرار يعد كل عمل أو امتناع عن عمل سبب أذى للغير وخسارة في نفسه وماله، كذلك قد يكون الاضرار اما بالمباشرة ويعني أن يكون الفعل نفسه الذي نتج عنه الضرر بشكل مباشر، وقد يكون بالتسبب أي ايتان فعل بينه وبين فاعله متسبب اخر بالضرر عنه ويشترط فيه أن يكون قد صدر بتعدي أو تعمد أو افضى إلى ضرر.

وفي حوادث التصادم البحري، إن فعل الاضرار وقوع التصادم وفقا للحالات التي سبق ذكرها لكي يستوجب المسؤولية، فإذا ما وقع حادث التصادم البحري إما بسبب احدى السفينتين أو بسبب الخطأ المشترك أو بالقوة القاهرة أو لم يتم تحديد السبب الذي أدى إلى التصادم، فإن الفعل الذي أدى إلى نشوء التصادم يعتبر عملا غير مشروعاً أي اضرار وإذا نشأ عن هذا الفعل ضرر يكون مستوجبا للمسؤولية، وذكرنا في الفصل السابق هذه الحالات لفعل الاضرار وسنكتفي في هذا المطلب بالبحث في ركني الضرر والعلاقة السببية.

الفرع الثاني

الضرر

إن الركن الثاني من اركان المسؤولية التقصيرية هو الضرر، ويعني النتيجة المترتبة على فعل الاضرار، ولا تقوم المسؤولية إذا ما نتج عن الفعل ضرر، فاذا تحقق هذا الضرر لزم الضمان وفقا للقاعدة العامة بنص المادة(256) سالفه الذكر، وسندا لنص المادة (266) من القانون المدني الاردني والتي تنص على " يقدر الضمان في جميع الاحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاتته من كسب بشرط ان يكون لك نتيجة طبيعية للفعل الضار" وبمفهوم هذا النص فالضرر الناتج عن فعل الاضرار يلزم بالتعويض، وسنقوم بالبحث في الضرر من حيث بيان تعريفه وأنواع وشروطه كما يلي:

أولاً: تعريف الضرر:

ويعرف الضرر بشكل عام بأنه " الأذى الذي يصيب الإنسان في جسمه أو ماله أو شرفه أو عواطفه".⁽¹⁾

(1) حسين، فرهاد حاتم (2014)، عوارض المسؤولية المدنية دراسة تحليلية مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ص184.

إلا أن الفقه القانوني لم يتعرض لتعريف الضرر الناشئ عن خطأ التصادم البحري، وترى الباحثة أن الضرر الناشئ عن خطأ التصادم البحري يعني الخسارة التي تلحق السفينة المتضررة بكافة أشكالها وأنواعها.

ثانياً: أنواع الضرر:

والضرر بشكل عام له أنواع وهم الضرر المادي والضرر الأدبي (المعنوي) والضرر المرتد، والضرر الناتج عن فعل الاضرار من السفينة المتسببة بوقوع حادث التصادم البحري اما ان يكون ضرر مادي يمس بمصلحة مادية مشروعة للمتضرر مثل الاضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع والأشخاص والامتعة المحملة عليها وغيرها من الاضرار والخسائر المادية، واما ان يكون ضرر معنوي يصيب المتضرر في القيمة الادبية والشعور والعاطفة والإحساس مثل وفاة الأشخاص الموجودين على السفينة، كما قد يكون ضرر مرتد.

ويعرف الضرر المادي بأنه " الأذى الذي يصيب الإنسان في حق من حقوقه، أوفي مصلحة معتبرة شرعاً".⁽²⁾

وعليه، يكون الضرر المادي في التصادم البحري يعني الخسارة التي تلحق السفينة في هيكلتها وأجزائها، أو تلحق بالأشخاص والأشياء والبضائع والاموال الموجودة على متنها، أوكل ما يمكن أن يُعد خسارة تستحق التعويض.

أما الضرر المعنوي يعرف بأنه " هو ما يصيب المضرور في شعوره أو عاطفته أو كرامته أو شرفه أو أي معنى آخر من المعاني التي يحرص الناس عليها".⁽³⁾

ويمس الضرر المعنوي أو الأدبي الجانب الاجتماعي للذمة المعنوية أو الأدبية، وبالعادة يكون مقترناً بأضرار مادية، أو يلحق بالعاطفة أو الشعور بالألم التي يحدثها في النفس والأحزان، ومن ثم ينعت بالجانب العاطفي للذمة المعنوية وحده غير مصحوب بأضرار مادية.⁽⁴⁾

وفيما يتعلق بالتعويض عن الضرر المعنوي أو الادبي الناشئ عن التصادم البحري، فإنه يستحق المتضرر التعويض عن الضرر النفسي المتمثل في ترويعهم بالحادث وإحداث الفزع والرعبة والخوف داخل نفسه جراء تحطم السفينة، كما يستحق تعويض عن آلام والجروح والعاهات والتشوّهات الخلقية وما تسببه للمتضرر من آلام نفسية، ويستحق التعويض أيضاً عن الأضرار المترتبة على الضرر الجسدي الذي أدى لخسارة

⁽²⁾النشار، محمد فتح الله (2000)، احكام قواعد عبء الاثبات، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، ص319.

⁽³⁾ملكاوي، بشار، مرجع سابق، ص97.

⁽⁴⁾شكري، بهاء بهيج (2010)، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ص65.

المتضرر أحد أعضاء جسده أو الانقاص في المنفعة المقصودة منه بحيث تتعطل منافعه كلياً أو جزئياً فحرمه ممارسته مهنته أو حرفته أو تنتسب في تشويبه وتحرمه مباحج الحياة، ويدخل من قبيل الاضرار المعنوية الآلام النفسية والحسية التي يعانها المتضرر نتيجة إصابته في حادث التصادم البحري، وأيضاً يشمل الضرر الذي يصيب عاطفته ومشاعره كالحزن على فقد شخص عزيز قتل جراء حادث التصادم أو أصابته عاهة دائمة.⁽¹⁾

وتجدر الإشارة إلى أن الحق في التعويض ينتقل للورثة، وفقاً لما جاءت به المادة (3/267) من القانون المدني الأردني والتي نصت على " ولا ينتقل الضمان عن الضرر الادبي إلى الغير الا إذا تحددت قيمته بمقتضى اتفاق أو حكم قضائي نهائي"، وبناء على هذه المادة، فإن الأضرار المعنوية الناشئة عن حادث التصادم البحري لا تنتقل إلى الغير إلا إذا نتج عنها الوفاة، وكانت قيمته الضرر محددة بموجب حكم قضائي، بالتالي فلا يستطيع ورثة المتضرر المطالبة بالتعويض عن الضرر الادبي الا إذا تم تحديد قيمته بموجب حكم قضائي، وعليه، فإنه لا يحكم للورثة أو الأقارب بالتعويض الا اذا تحققت حالة الوفاة.

وقضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها "وبالرجوع إلى المادة (267/1) من القانون المدني نجد أنها تنص على: يتناول حق الضمان الضرر الأدبي كذلك فكل تعد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي يجعل المتعدي مسؤولاً عن الضمان.

ونجد أن المدعي قدم بينة شخصية ثبت من خلالها وجود ضرر معنوي لحق بالمدعي وكذلك نجد أن الخبراء قد بينوا في تقرير خبرتهم أن هناك ضرراً أدبياً لحق بالمدعي من جراء وجود مياه الصرف الصحي في التسوية التابعة لمنزل المدعي وأن الضرر المعنوي مشمول بالتعويض في الوقت الذي يكون أساس المطالبة المسؤولية التقصيرية المحكومة بالمادة (267) سألقة الذكر وعليه فإن المدعي يستحق التعويض عن الضرر الأدبي مما يجعل هذا السبب مستوجب الرد".⁽²⁾

أما الضرر المرتد فهو الضرر الذي ينعكس على غير المضرور، وليس على شخص المضرور، ويمكن وصفه بأنه ضرر شخصي بالتبعية يتحقق في حالة عدم انحصاره في شخص معين،

(1) احمد، إبراهيم السيد (2007)، الضرر المعنوي فقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، مصر، ص15.
(2) قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 6488 سنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/4/4، موقع قرارك.

وإنما يمتد ليشمل غيره، فهو ذلك الضرر الذي لا يقتصر على إلحاق الأذى أو الخسارة بالمضرور وحده بل قد يتعداه لأشخاص آخرين فيلحق بهم أضراراً.⁽¹⁾

وعليه، فإن الضرر المرتد يفترض أساساً وجود ضرر سابق استتبع وجوده نتيجة قيام علاقة ما بين المتضرر الأصلي والمتضرر بالارتداد، فإذا أصيب شخص في حادث تصادم بحري بإصابة أعجزته عن العمل وخلفت له تشوهات في جسده تمثلت في بتر ساقه وحروق في وجهه، فينشأ له الحق في التعويض عن الضرر المادي والأدبي الذي لحق به، كما يحق لأقاربه المطالبة بالتعويض عن الضرر المادي الذي تمثل في فقدانهم لمصدر رزقهم نتيجة قعود عائلهم عن العمل، والتعويض عن الضرر الأدبي الذي يتمثل فيما يعانونه من آلام نفسية نتيجة التشوهات التي حلت بقربهم المضرور، وهذا الضرر الذي لحق بأقاربه يعتبر ضرر مرتد.⁽²⁾

وعليه، فإن الضرر المرتد قد يكون مادياً وقد يكون أدبياً ويلزم التعويض للورثة عن الضرر المرتد الذي أصابهم بنوعيه، فالضرر الذي يصيب شخصاً كان على متن سفينة نتيجة لواقعة تصادم، فجعله عاجزاً عن الحركة وسبب له تشوهات مختلفة، فإن ذلك ينشئ المسؤولية قبل المتسبب بالضرر تجاه ورثة المضرور مما يعطي لهم الحق في مطالبته بالتعويض عن الضرر المرتد المادي والأدبي الذي لحقهم وتحمله كامل المسؤولية.⁽³⁾

وقضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها "النوع الثاني من الضرر فهو فرعي غير مباشر ومن قبيل الضرر المرتد، وهو الذي يلحق بأسرة المتوفى وخاصة الأزواج والأقربين وبمن يعيلهم، ويكون التعويض عن هذا الضرر (مادياً ومعنوياً) حقاً شخصياً لكل منهم بحسب حالته وظروفه وما قد لحق به فعلاً من ضرر مادي و/أو معنوي نتيجة الوفاة بالضرر الذي يقدره الخبراء بالنسبة لكل منهم على انفراد. واستقر الاجتهاد القضائي على أن التعويض الذي يطالب به ورثة المتوفى عن الضرر الذي لحق بهم نتيجة الفعل الضار الذي وقع عليهم استناداً لأحكام المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في المواد (256 و 266 و 267 و 274) من القانون المدني لا يعتبر من تركة المتوفى وإنما هو ضرر شخصي لم يكن داخلاً في ذمة المتوفى قبل وفاته".⁽⁴⁾

(1) لطفي، محمد حسام محمود (2002)، النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، مصر، ص 296.

(2) إبراهيم، محمد محيي الدين (2007)، نطاق الضرر المرتد، دار المطبوعات الجامعية، مصر، ص 17.

(3) حسين، فرهاد حاتم، مرجع سابق، ص 187.

(4) قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 89 سنة 2018، والصادر بتاريخ 2018/1/23، موقع قرارك.

ثالثاً: شروط الضرر:

وبعد ما قمنا ببيان أنواع الضرر التي تنشأ عن حادث التصادم البحري، فإن المشرع يشترط لاستحقاق التعويض عن هذه الاضرار بعض الشروط، وهي أن يصيب الضرر مصلحة مشروعة أو حق مكتسب، وأن يكون هذا الضرر شخصي، وأن يكون محقق الوقوع ومباشر ولم يسبق التعويض عن، وسنبحث في هذه الشروط كما يلي:

أولاً: أن يصيب الضرر مصلحة مشروعة أو حق مكتسب: ويعني ذلك أن ينصب الضرر على مصلحة أو حق مشروع بموجب القانون، فلا يجوز المطالبة بالتعويض عن أضرار ناجمة عن حق أو مصلحة غير مشروعة، والمصلحة المشروعة هي "المنفعة التي يحميها القانون كحق الإنسان في حياته وسلامته وسلامة ممتلكاته وغيرها من حقوقه المكتسبة الأخرى"، فإذا لحق الضرر بهذه المنفعة التي يحميها القانون بسبب فعل إضرار غير مشروع صادر عن شخص آخر ثبت حق المتضرر بمطالبة الفاعل بالتعويض عن الضرر الذيلحه، وفي حادث التصادم البحري يجب أن يلحق الضرر بحق الإنسان في الحياة وحقه في سلامة جسده أي حق من حقوقه الشخصية لكي يستحق التعويض عنه.⁽¹⁾

ثانياً: أن يكون الضرر شخصي: ويعني ذلك أن يلحق الضرر بالمصلحة أو الحق الشخصي للمتضرر، فلا يستطيع شخص المطالبة بالتعويض عن ضرر لم يلحق به شخصياً، إلا أن ذلك لا يمنع من الحق من الورثة والاقارب المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بهم كما ذكرنا سابقاً، فإذا نشأ عن حادث التصادم البحري ضرر أدى إلى وفاة الشخص فهو لا ينحصر في هذا الشخص بل يرتد للأشخاص الذين كانوا ينتفعون ببقائه على قيد الحياة.⁽²⁾

ثالثاً: أن يكون الضرر محقق الوقوع: ويعني محقق الوقوع أن يكون الضرر مؤكداً وحالاً أي وقع فعلاً، فإذا لم ينتج عن حادث التصادم البحري أي ضرر فإنه لا يستحق التعويض عنه، أما الضرر الاحتمالي فهو ضرر غير مؤكد وقوعه لا يستحق التعويض، أما الضرر المستقبلي فإنه يستحق التعويض عنه إذا كان أمر حصوله مستقبلاً مؤكداً الوقوع وليس أمراً احتمالياً، فإذا تعرض المتضرر من حادث التصادم البحري للإصابات والجروح نتيجة الحادث وإثبات التقارير الطبية أن هذه الإصابات ستترك تشوهات في وجهه وجسم المصاب يحتاج معها إلى إجراء عمليات تجميل لمعالجتها لكن ليس

(1) ملكاوي، بشار، مرجع سابق، ص 102.

(2) شكري، بهاء بهيج، مرجع سابق، ص 64.

الآن وإنما بعد شفائها من الإصابة، فتكون الأضرار والإصابات والجروح ضرراً حالاً واقعاً فعلاً بينما تكون تكلفة عمليات التجميل ضرراً حالاً مؤكداً الحدوث مستقبلاً.⁽¹⁾

وفي ذلك نصت المادة (268) من القانون المدني الأردني على " إذا لم يتيسر للمحكمة ان تعين مدى الضمان تعييناً نهائياً فلها ان تحتفظ للمتضرر بالحق في ان يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير"، ونصت المادة (269) من ذات القانون على " 1. يصح ان يكون الضمان مقسماً كما يصح ان يكون ايراداً مرتباً ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بان يقدم تاميناً تقدره المحكمة. 2. ويقدر الضمان بالنقد على انه يجوز للمحكمة تبعا للظروف وبناء على طلب المضرور ان تامر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه أو ان تحكم بأداء امر معين متصل بالفعل الضار وذلك على سبيل التضمين".

ومن هذه النصوص يتبين لنا أن قاضي الموضوع يملك الحق في تقدير التعويض على أساس الضرر الحال والضرر المستقبلي فإن تعذر ذلك جاز للمضرور أن يقصر طلبه في التعويض عن الضرر الحال على أن يطالب بالتعويض عن الضرر المستقبلي بدعوى مستقلة، وقد يكون الضرر المتحقق ضرراً مستمراً مدى الحياة كإصابة المتضرر بعاهة كلية مستديمة تمنعه من الاستمرار في مزاولة مهنته فيحكم القاضي بتعويض على شكل إيراد مرتب مدى الحياة.⁽²⁾

وتجدر الإشارة إلى انه في التعويض عن المسؤولية التقصيرية، لا يقتصر على الخسارة اللاحقة، وإنما يمتد ليشمل الكسب الفائت، وهذا يعني أن التعويض يشمل فوات الفرصة بالحصول على كسب أو منفعة ما في المستقبل، ويعتبر فوات الفرصة من قبيل الضرر المستقبلي إلا أنه ليس إلا امتداد مباشر ومؤكد لواقع الأمور وجريانها، أي أنه على الرغم من كون الفرصة أمراً احتمالياً إلا أن تقويتها بحد ذاتها تشكل ضرر يستوجب التعويض عنه ويؤخذ بعين الاعتبار احتمالية حصول المتضرر على هذه الفرصة، وفي حادث التصادم البحري فإذا نتج عنه وفاة شخص فإن ورثة هذا الشخص يحق لهم المطالبة بالتعويض عن الضرر الأدبي الذي لحقهم جراء فقدانهم ابنهم والحزن عليه.⁽³⁾

وتجدر الإشارة إلى أنه يجب أن تكون هناك خسارة حقيقية للسفن التي أصيبت جراء التصادم، وأن تكون هذه الخسارة فعلية أي قد تحققت فعلاً لا افتراضاً، وذلك يوجب قيام المسؤولية على السفينة المتسببة في حدوث التصادم لكن إذا لم تكن تلك الخسارة حالة، بل قد تنشأ في المستقبل كأن تصطم السفينة بسفينة أخرى وأصابت محركها، لكن ذلك المحرك لم يتوقف عن العمل حالاً بل ظل يؤدي عمله لفترة وجيزة، ومن ثم توقف عن الحركة وبناء على تقارير الخبراء تبين أن الحادث السابق كان سبباً

(1) إبراهيم، محمد محيي الدين، مرجع سابق، ص 73.

(2) شكري، بهاء بهيج، مرجع سابق، ص 67.

(3) لطفي، محمد حسام محمود، مرجع سابق، ص 299.

لعطله ووقفه عن أداء مهامه، فهل هذه الحالة تكون الخسارة محققة الوقوع حتى لو كانت في المستقبل، أم يجب أن تكون محققة الوقوع في الحال؟⁽¹⁾

وبالرجوع إلى القواعد العامة في المسؤولية، نجد أن التعويض يستحق عن الضرر المستقبلي إذا ما تم تقديره حال وقوع سببه، أما إذا لم يكن بالإمكان تقديره فإن ذلك لا يمنع من قيام المسؤولية إلا أنها تظل قائمة مع وقف نفاذها إلى حين استكمال عناصر الضرر والقدرة في تحديده، فالخسارة التي تكون محققة الوقوع فعلاً على السفينة المتضررة وإن كانت تلك الخسارة مستقبلية، فالمسؤولية تنشأ منذ وقوع الحادث، لكنها تظل في حالة ركود إلى أن يتم تحقق جميع عناصر تلك الخسارة، كما تعتبر هذه الخسارة محققة الوقوع حتى لو لم يكن بالإمكان تقديرها وحصرها، كأن تكون في حالة ازدياد وعدم استقرار مما يصعب تحديدها ابتداءً فإن المسؤولية تنشأ بوقوع الحادث، وتكون نافذة فيما يمكن تحديده وتقديره مع الاحتفاظ بنفاذها بشكل كلي عند إمكانية تحديد ما تبقى من تلك الخسارة.⁽²⁾

رابعاً: أن يكون الضرر مباشر: ويقصد بالضرر المباشر الضرر الذي يكون نتيجة طبيعية للفعل الضار، بحيث يكون حادث التصادم نتج عنه بشكل مباشر الضرر ولم يتوسط بينه وبين الضرر أي أمر آخر، ويشمل التعويض في المسؤولية التقصيرية الضرر المباشر كله سواء كان متوقع أو غير متوقع.⁽³⁾

خامساً: ألا يكون الضرر قد سبق التعويض عنه: ومعنى ذلك أن الضرر المطالب بالتعويض عنه يجب أن يكون المتضرر لم يطالب به من قبل، فالقاعدة العامة في المسؤولية تقضي بعدم جواز الجمع بأكثر من تعويض عن الضرر الواحد.⁽⁴⁾

وقضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها "وحيث إن الخبراء وفي تقريرهم لم يبينوا كيفية ونوع الضرر ما دام أن هناك مسافة بين الشارع المفتوح وباقي الجزء من الشارع غير المفتوح خاصة وأنه من خلال مشاهدة الصورة الجوية يتضح وجود مسافة كبيرة بين حد القطعة من الجهة الغربية وحد الشارع المفتوح وبالتالي كان على الخبراء أن يتحققوا فيما إذا كان هذا الضرر احتمالياً أو محقق الوقوع ببيان كيف يكون محقق الوقوع ما دام أن جزءاً كبيراً من الشارع لم يتم فتحه خاصة وأن أحد الخبراء في الخبرة السابقة ذكر أنه لا يوجد ضرر لحق بالقطعة وبالتالي يجب أن يقول التعويض هو

(1) السنهوري، عبد الرزاق، مرجع سابق، ص 857.

(2) إبراهيم، محمد محيي الدين، مرجع سابق، ص 75.

(3) حسين، فرهاد حاتم، مرجع سابق، ص 195.

(4) شكرى، بهاء بهيج، مرجع سابق، ص 66.

عن الضرر المباشر المحقق الوقوع فعلاً ولا يكفي أن يقول الخبراء أن الضرر مستقبلي دون توضيح ذلك بشكل مفصل".⁽¹⁾

وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى حالة وجود بضائع على سفينة اصطدمت بها سفينة أخرى مما سبب تلف تلك البضائع في حين يكون مالك البضائع مؤمناً على بضاعته، فهنا هل تلتزم شركة التأمين بتعويض خسارته عن تلف بضائعه بجانب التعويض الذي يستحقه من السفينة التي تسببت بالحادث؟

اختلف الفقه في هذا الامر إلى اتجاهين، يرى أصحاب الاتجاه الأول بأن مسؤولية المتسبب في الضرر تنشأ ويترتب عليها استحقاق مالك البضائع التعويض مرة أخرى، على اساس أن شركة التأمين لا تقوم بالتعويض الكامل عن تلك الخسارة فهي تكون ملزمة بحدود التأمين، فلا توجد موازنة بين تلك الخسارة والتعويض المدفوع، فهي لا تدفع إلا المبلغ المحدد في بوليصة التأمين، فهنا يحق للمتضرر استحقاق التعويض من شركة التأمين وما زاد عن حد التأمين يرجع به إلى السفينة المتسببة بالحادث.⁽²⁾

أما أصحاب الاتجاه الثاني يروا بأن المتضرر يستحق التعويض من شركة التأمين ومن متسبب الضرر إلا ان أساسهم في ذلك هو أن المتضرر له الحق في المطالبة بالتعويض من المتسبب بالضرر حتى لو حصل على مبالغ أخرى من شركة التأمين، على اعتبار أن العلاقة فيما بين شركة التأمين والمؤمن له علاقة تعاقدية لا تتصرف إلا إلى المتعاقدين، فأثرها يقتصر عليهما، ولما كان المتسبب بالضرر أجنبياً عن تلك العلاقة التعاقدية فهو لا يستفيد منها ولا ينظر إليه إذا ما تم التمسك من قبله بأن الضرر قد تم إصلاحه، فقيمة التأمين الذي تلتزم الشركة بدفعه إنما هو وليد العلاقة التعاقدية والقائمة بين المؤمن والمؤمن له، فليس المقصود به أن يكون تعويضاً عن الخسارة، ولكنه يعتبر مقابل خطر محدد، وقد سبق للمؤمن له أن دفع أقساطاً تم الاتفاق عليها، وهذا يلزم شركة التأمين أن تؤديه حالة وقوع الخسارة، أو عند تحقق الخطر المبين بالعقد.⁽³⁾

وبناء على ما تقدم، ترى الباحثة أن المتضرر من جراء حادث التصادم يستحق التعويض من شركة التأمين على اعتبار عقد التأمين بينه وبين الشركة والعلاقة التعاقدية فيما بينهم، كما أنه يستحق التعويض من قبل متسبب الضرر على أساس المسؤولية التقصيرية، لذلك تتفق الباحثة مع أصحاب الاتجاه الثاني.

⁽¹⁾أقرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2308 سنة 2021، والصادر بتاريخ 2021/5/27، موقع قرارك.

⁽²⁾فايز، نعيم رضوان، مرجع سابق، ص380.

⁽³⁾حسني، احمد محمود، مرجع سابق، ص76.

الفرع الثاني

العلاقة السببية

إن العلاقة السببية تعتبر الركن الثالث والأخير من أركان المسؤولية التقصيرية، وحتى تقوم المسؤولية يجب أن تتوافر كافة هذه الأركان مجتمعة لكي يستحق التعويض، وتعرف العلاقة السببية بأنها الرابطة بين فعل الإضرار والضرر بوصفها شرط أساسي لتقرير قيام المسؤولية المدنية التقصيرية، وتفترض وجوب وجود علاقة مباشرة بين الفعل الضار الذي وقع وبين الضرر الحاصل أي أنه حتى يعتبر الشخص مسؤولاً لابد من وجود رابطة بين الفعل المسؤول والضرر الواقع.⁽¹⁾

ويشترط المشرع في العلاقة السببية أن يكون الضرر نتيجة طبيعية لفعل الإضرار، وأن يكون ناتج بشكل مباشر عن الفعل الضار، فإذا ما توافرت هذه الشروط تقوم المسؤولية، فحادث التصادم البحري يجب أن يكون الضرر الناشئ عنه نتيجة طبيعية ومباشرة له، أي أنه لولا هذا التصادم لما وقع الضرر.⁽²⁾

وتعددت النظريات الفقهية فيما يتعلق بالعلاقة السببية، فهناك اتجاه يأخذ بنظرية تكافؤ وتعادل الأسباب، والتي تعتبر أن جميع الأسباب متكافئة ومتعادلة في إحداث الضرر، فيعتد بكل فعل أو حادث أدى إلى وقوع الضرر ولولا تدخله لما وقع الضرر، ولم يأخذ المشرع الأردني بهذه النظرية.⁽³⁾

وهناك نظرية أخرى وهي نظرية السبب المنتج، وتعني وإن حدث وتعددت الأسباب وساهم كل منها في إحداث الضرر فإنه لا بد وأن يرجع الضرر إلى السبب المنتج أو الفعل الذي لولاه لما وقع الضرر، أي الذي يؤدي إلى إحداث الضرر وفقاً لسير الأمور بشكل اعتيادي ومألوف فتلزم فاعله بالتعويض عن السبب الذي ساهم بشكل مباشر في إحداث الضرر، وتستبعد السبب العارض لكونه لا يؤدي إلى إحداث الضرر، وهذا ما اخذ به المشرع الأردني في القانون المدني.⁽⁴⁾

وقضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها "وبالتالي ومن خلال هذه البيانات الشخصية والبيانات الخطية المقدمة من المدعية والتي تفيد بترصد ذمم مالية لصالح المدعية لم يكن مورث المميز ضدهم قد أعلم الشركة المدعية بها ابتداء والتي اضطرت نتيجة لذلك لإقامة دعاوى ضدهم وعمل تسويات مع البعض الآخر فقد ثبت الإضرار بالمدعية خلافاً لما توصلت إليه محكمة الاستئناف وكان

(1) السرحان، عدنان، وخاطر، نوري حمد (2016)، شرح القانوني المدني مصادر الحقوق الشخصية، دار القافة للنشر والتوزيع، الأردن، ص 271.

(2) ملكاوي، بشار، مرجع سابق، ص 105.

(3) شكري، بهاء بهيج، مرجع سابق، ص 71.

(4) السرحان، عدنان، وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص 275.

على المحكمة بيان عناصر وأركان المسؤولية عن الفعل الضار والضرر والعلاقة السببية بينهما وبيان فيما إذا توافرت عناصرها بحق مورث المميز ضدّهم من خلال وزنها للبيانات بشكل أصولي وصحيح للتوصل فيما إذا كانت متوافرة بحق مورث المميز ضدّهم أم لا بعد وزن البيانات المقدمة والتي تثبت حدوث الأضرار منه تجاه المدعية (المميزة) وحيث لم تفعل ذلك فإن قرارها يكون مشوباً بالقصور في التعليل والتسبب ومستوجباً للنقض من هذه الجهة وتكون هذه الأسباب واردة عليه وتستوجب نقضه".⁽¹⁾

وتجدر الإشارة إلى أن تحديد العلاقة السببية بين حادث التصادم البحري والضرر الناشئ عنه أمر يخضع لتقدير قاضي الموضوع، فقد تعدد وتتداخل الأسباب المؤدية إلى أحداث الضرر فهنا قاضي الموضوع يحدد هذه الأسباب والعلاقة بين الحادث وبين الضرر الناشئ عنه، كما وأنه يقع عبء اثبات العلاقة السببية على المتضرر، ويتم اثبات ذلك عن طريق إثبات أن حادث التصادم البحري ما كان ليحدث لولا خطأ أو إهمال المتسبب بحدوث الضرر، وإثبات عدم انقطاع سلسلة السببية بين الفعل الضار والنتيجة المتمثلة في الخسارة.⁽²⁾

وقضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها "إن المسؤولية التي بيّنها القانون المدني في المادتين (256 و257) من القانون المدني مُستمدة من أحكام المسؤولية عن الفعل الضار في قواعدها العامة، وتؤسس على ركن الفعل غير المشروع، وهو الانحراف عن السلوك المعتاد للرجل العادي، وهذا يقع بالفعل الإيجابي كما أنه يقع بفعل سلبي، وهو التقصير والإهمال وقلة الاحتراز والتعدي، وإن الإضرار بالتسبب قد يكون بالفعل أو عدم الفعل أو التقصير والإهمال وهو الإخلال بالتزام قانوني، (قرار تمييز حقوق رقم 2018/6469)، وعليه فإن قيام المباشرة أو التسبب بشروطهما يكفي لإضفاء عدم المشروعية على الإضرار، فتقوم مسؤولية فاعله.

وإن إثبات علاقة السببية بين الفعل غير المشروع (الإضرار) والضرر الذي نجم عنه من شأنه نهوض مسؤولية فاعل الضرر عن تعويض المتضرر إلا أن نفي هذه العلاقة من شأنه أن يعفيه من هذه المسؤولية، إذ يستطيع نفيها بإثبات السبب الأجنبي الذي يقف وراء الضرر وفقاً لحكم المادة (261) من القانون المدني والتي نصت على: (إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك)، حيث إذا ثبت تدخل أي منها في إحداث الضرر فإن من شأنها قطع علاقة السببية، فلا تنقصر بالتالي مسؤولية محدث الضرر".⁽³⁾

⁽¹⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 7353 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/4/13، موقع قرارك.

⁽²⁾حسين، فرهاد حاتم، مرجع سابق، ص 201.

⁽³⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 5534 لسنة 2021، والصادر بتاريخ 2022/7/4، موقع قرارك.

كما وقضت في قرار اخر لها بأن "ولما كان ذلك وكانت المحكمة الاستئنافية بصفتها محكمة موضوع قامت بوزن البيئة وتوصلت من خلالها إلى قيام المدعى عليها وعلى مدار فترة تجاوزت الأسبوعين بنشر تعليقات من خلال حسابها الشخصي وعلى وسائل التواصل الاجتماعي بنشر تعليقات فيها مساس واضح بالمدعية وكفاءتها ومدى قدرتها على القيام بعملها كمذيعه في التلفزيون الأردني، مما يعد تجاوزاً لما يعتبر (حدود النقد البناء) الذي يهدف إلى التوجيه والارشاد، حيث تعدى إلى المساس بكرامة المدعية وسمعتها، خاصة وأنها تعمل في الوسط الإعلامي ومطلعة على واجبات الشخص الإعلامي في نقل الحقائق بتجرد، دون التشكيك أو المساس بقدرات الآخرين أو التعرض لشخصهم بالتجريح، بحيث إن فعل الممیزة الموصوف ضمن الوقائع الثابتة التي توصلت إليها محكمتنا الموضوع ،قد خرج عن توجيه النقد البناء واتجه إلى النيل من شخصية المدعية.

بحيث غدت عناصر الفعل الضار من فعل وضرر وعلاقة سببية ما بين الفعل والضرر متوافرة فيما صدر عن الممیزة من أفعال لا سيما وإنها لم تتكرر ما صدر عنها من أقوال ولم تتازع بصحة صدور العبارات الواردة في الدعوى الجزائية رقم 2020/10045 بما فيها ضبط وحدة الجرائم الإلكترونية والوارد فيه التعليقات والعبارات التي تعرضت لشخص المدعية بالنقد والتجريح، بل دفعت بأن ذلك يعتبر من قبيل حقها في النقد المباح والبناء الذي كفله القانون والدستور، وبالتالي فإن ما ورد بهذه الأسباب لا يرد على القرار المستأنف ويستوجب ردها".⁽¹⁾

وعليه، فإذا وقع حادث التصادم البحري، ولكي يستحق المتضرر التعويض من السفينة مسببة الحادث يجب أن يثبت أن التصادم لم يكن ليحدث لولا الخطأ الصادر منها، كما أن إهمال أو خطأ السفينة الصادمة قد يتسبب في تقادم الضرر وزيادة نسبة الخسارة بالنسبة للسفينة المتضررة، حينها لا تسأل السفينة مرتكبة الخطأ إلا في حدود الزيادة، كذلك يجب على المتضرر ولكي يستحق التعويض أن يثبت عدم انقطاع التسلسل السبب بيبين خطأ التصادم والضرر الواقع على سفينة المضرور، فإذا ما تدخلت أسباب أخرى أو أفعال ترتب عليها انقطاع التسلسل السببي، فلا يستحق التعويض ولا يكون مسبب التصادم مسؤول، ويرجع تقدير هذا كله إلى قاضي الموضوع.

وبناء على ما تقدم، فإن حادث التصادم البحري يجب أن يكون ساهم بشكل مباشر وطبيعي لإحداث الضرر حتى تقوم المسؤولية حيث يكون فعل التصادم هو الذي أدى وبشكل مباشر ودون أي سبب اخر في الحاق الضرر بالغير، حيث أنه يجب أن تتوافر اركان قيام المسؤولية كاملة لكي لا نكون اما حالة من حالات انتفاء المسؤولية، الا وانه تجدر الإشارة إلى انه وفي حالات معينة قد تنتفي العلاقة السببية بين الفعل والضرر، فإذا أثبت المدعى عليه أن الضرر لم ينجم عن تقصيره أو أحد التابعين له

⁽¹⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 683 لسنة 2023، والصادر بتاريخ 2023/2/6، موقع قرارك.

الذين هم تحت رقابته وتوجيهه في حالة المسؤولية التبعية، أو كان خارجاً عن الشيء واجب الحراسة في حالة المسؤولية الشيئية، أو أنه نشأ عن سبب أجنبي لا يد للمدعى عليه فيه ولم يكن يتوقعه ولا يمكن درء نتائجه، فلا يكون ملزم بالتعويض عنه لانتفاء العلاقة السببية،⁽¹⁾ وسنقوم في المطلب التالي ببيان هذه الحالات والتي تنتفي فيها علاقة السببية وبالتالي تعتبر حالات اعفاء من المسؤولية.

(1) الفار، عبد القادر (2018)، مصادر الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ص249.

المطلب الثالث

حالات الاعفاء من المسؤولية

ذكرنا فيما سبق أن اركان قيام المسؤولية الاضرار والضرر والعلاقة السببية، وأنه حتى يكون المسبب بالضرر ملزم بالتعويض عنه يجب أن يكون الخطأ الصادر منه السبب المباشر لقيام الضرر، فإذا كان هناك سبب اخر أدى لنشوء الضرر فنكون امام اعفاء من المسؤولية، حيث نصت المادة (261) من القانون المدني الأردني على "إذا اثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك".

ومن هذا النص يتبين لنا أن المشرع الأردني يعتد بانتقاء العلاقة السببية في حالة السبب الأجنبي والقوة القاهرة وفعل الغير وفعل المتضرر، وإذا ما توافرت هذه الأسباب وأدت إلى نشوء الضرر تنتفي العلاقة السببية، ولا يكون الفعل يستوجب تعويض.

ويعتبر السبب الأجنبي عارض من العوارض التي تنتفي المسؤولية المدنية بقيامه، وعلى الرغم من أن المشرع لم يعرف السبب الأجنبي، إلا أنه يمكن تعريفه بأنه "كل واقعة تنشأ باستقلال عن إرادة المدين ولا يكون باستطاعة هذا المدين توقعها أو منع حدوثها".⁽¹⁾

وفي تعريف اخر هو "الفعل الخارج عن إرادة المدين بالتعويض دون أن ينسب له خطأ وإن تُسب إليه خطأ فلا يكون سبباً في إحداث الضرر بل يعزى الضرر إلى سبب آخر لا علاقة لإرادته به".⁽²⁾

وفي ذلك قضت محكمة التمييز الأردنية بأن "الركن الثالث وهو علاقة السببية وفي نطاق المسؤولية العقدية فإن المفروض ان علاقة السببية ما بين الخطأ والضرر قائمة فلا يكلف الدائن بإثباتها بل ان المدين هو الذي يكلف بنفي هذه العلاقة إذا ادعى انها غير موجودة فعبد الاثبات يقع عليه والمدين لا يستطيع نفي علاقة السببية الا بإثبات السبب الأجنبي".⁽³⁾

والحادث الفجائي هو الحادث الذي لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه أو الأمر غير المتوقع حصوله ولا يمكن تلاقي وقوعه، فهو حادث خارجي لا يعزى إلى المتضرر أو محدث الضرر ولا يمكن دفعه كما لا يمكن توقعه، ويتشترط فيه أن يكون خارج عن إرادة الشخص، حيث يجب أن يكون الحادث

(1) الفار، عبد القادر، مرجع سابق، ص252.

(2) حسين، فرهاد حاتم، مرجع سابق، ص202.

(3) قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحفوقية رقم 728 لسنة 2020، والصادر بتاريخ 2020/7/2، موقع قرارك.

الفجائي أمراً خارجياً لا يعزى سببه إلى المتضرر أو محدث الضرر فلا يعود سببه إلى أحدهما، ويتبع في ذلك المعيار الموضوعي أي بالانفصال عن ذات الشخص وشخصيته والأشخاص المستخدمين لديه أو التابعين له أو الأشياء والآلات التي تحت يده أو في حراسته.⁽¹⁾

ويشترط في الحادث الفجائي أن يكون غير متوقع ويستحيل دفعه، أي أن لا يقوم سبب معقول للاعتقاد بوقوع الحادث فإن أمكن توقع الحادث فلا يعتبر حادث فجائي عارض، فإن عدم التوقع شيء وعدم إمكانية الدفع شيء آخر، فحتى وإن كان الحادث مستحيل دفعه فلا يكون فجائياً إلا إذا كانت هذه الاستحالة ناجمة عن حادث خارجي غير متوقع، وأيضاً يتبع المعيار الموضوعي في هذا الشرط فلا يعتد بالظروف الشخصية للشخص العادي بل يجب أن يكون الحادث الفجائي غير متوقع وغير ممكن توقعه بشكل مطلق لكل من هم في نفس الظروف وقت وقوع حادث التصادم، فإن كان الحادث مما يمكن توقعه فلا يندرج الفعل في عداد الحادث الفجائي ولا تنتفي المسؤولية بل يسأل الشخص مسؤولية مدنية عن تقصيره باتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوعه وتلاقي أضراره.⁽²⁾

وقضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها "هذا ولما كانت المادتان (291 و261) من القانون المدني تشترطان لقيام المسؤولية عن الأشياء التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها شرطين: أن تكون الآلة أو الشيء تحت تصرف شخص، وأن يقع الضرر بفعل الآلة أو الشيء.

وإن الاجتهاد القضائي ذهب إلى أن المسؤولية عن الآلات الميكانيكية والأشياء هي مسؤولية مفترضة ولكنها قابلة لإثبات عكسها حيث يستطيع من كان الشيء تحت تصرفه أن يثبت أنه لم يكن متعدياً ولا مقصراً في المحافظة على الشيء، وأنه اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع الضرر، أو إثبات أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة أو فعل الغير أو فعل المتضرر.

وحيث إن الثابت أن الضرر المطالب التعويض عنه سببه الفيضان في فصل الشتاء وإن هذا الفيضان يندرج تحت الآفة السماوية وفق ما استقر عليه الفقه وأنه لا يد للمدعى عليها فيه وأنه لم يرد ما يثبت أنها قصرت بواجباتها فتكون غير مسؤولة عنه وبالتالي تنتفي مسؤوليتها بالتعويض عنه فتكون مطالبة المدعي والحالة هذه لا أساس لها من القانون وتكون الدعوى مستوجبة للرد وحيث توصلت محكمة الاستئناف لنتيجة مغايرة لما توصلنا إليه فيكون قرارها المطعون فيه مستوجباً للنقض لورود هذه الأسباب عليه".⁽³⁾

(1)السرحان، عدنان، وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص278.

(2)فايز، نعيم رضوان، مرجع سابق، ص390.

(3)قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحفوقية رقم 8633 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/4/4، موقع قرارك.

إلا أنه وفي حالات التصادم البحري وكما ذكرنا فيما سبق ومن بين حالات التصادم البحري الغير اراداي حالة التصادم البحري الناشئ عن القوة القاهرة، وهذه الحالة تقوم المسؤولية كما تم بيانه، أي أن اتفاقية بروكسل وقانون التجارة البحرية الأردني خرجوا عن القواعد العامة في المسؤولية فيما يتعلق بالقوة القاهرة إذا أن توافر القوة القاهرة في التصادم البحري لا ينفي المسؤولية عن السفن المتصادمة وإنما أعطت الاتفاقية وقانون التجارة البحرية حكماً خاصاً، ألا وهو أن تتحمل كل سفينة مسؤولية الاضرار التي لحقت بها ولا تكون مسؤولة في مواجهة الغير، وذلك سندا للمادة (237) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت على "إذا وقع التصادم عرضاً أو اذا سببته القوة القاهرة أو اذا حام الشك حول اسبابه فيتحمل المتضرر ما يلحقه من ضرر ويستمر العمل بمقتضى هذا النص ان كانت السفن أو احداها راسية حين تصادمها".

لذلك لا يمكن القول بأن توافر القوة القاهرة في حوادث التصادم البحري امر ينفي المسؤولية ويقطع العلاقة السببية بين الفعل والضرر، وهذا يشكل خروجاً على القواعد العامة في المسؤولية عن الفصل الضار الواردة في القانون المدني الأردني.

إلا أنه هناك حالات أخرى تنتفي بها المسؤولية ولا يكون فيها السبب اجنبي، فقد تنتفي المسؤولية إذا كان الضرر ناشئ عن فعل الغير، فإن حادث التصادم البحري بين السفن إما أن يكون بسبب خطأ احدى السفينتين أو خطأهما المشترك، وبالتالي تتحمل السفينة المسببة للحادثة المسؤولية، إلا أنه في بعض الاحيان قد يحدث أن يكون الضرر الحاصل على السفينة المتضررة ناتجاً عن فعل ارتكبه سفينة أخرى غير السفينة المسؤولة عن إحداث الضرر، فالضرر لم ينشأ بفعل السفينة المدعى عليها أو بفعل السفينة المتضررة، ولم يكن ناتجاً عن قوة قاهرة، بل نشأ عن شخص أجنبي كان هو السبب الوحيد للضرر، وقد يشترك معه في إحداثه فعل صادر عن السفينة المدعى عليها أو عن السفينة المتضررة.⁽¹⁾

ولكي تنتفي المسؤولية بهذه الحالة، يشترط أن تكون السفينة المحدثه الخطأ اجنبية عن السفينة المدعى عليها، وألا يكون أي صلة تربطهما ببعض ولا تكون تحت مسؤوليتها، وإلا لا تكون معفاة من المسؤولية، كما أنه يشترط أن يكون الفعل الصادر من سفينة الغير خطأ يوجب قيام المسؤولية وأن يكون هذا الخطأ له شأن في إحداث الضرر، فإن لم يكن كذلك فلا محل لقيام المسؤولية قبلها عن الأفعال التي صدرت منها لكونها لا تمثل انحرافاً عن السلوك المعتاد.⁽²⁾

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا كان الفعل الصادر من سفينة الغير كان السبب الوحيد لإحداث الضرر فالسفينة المدعى عليها تعفى من قيام المسؤولية إذا لم تشارك بأي صورة في إحداث الضرر، إما

(1) القار، عبد القادر، مرجع سابق، ص 267.

(2) السرحان، عدنان، وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص 281.

إذا حدث الضرر نتيجة لعدة أسباب ومن بينها خطأ السفينة المدعى عليها، فإن على ربانها أن يثبت أن هناك خطأ صدر من سفينة الغير ساهم مع سفينته في إحداث ذلك الضرر، فإذا انعدم وصف الخطأ عن فعل سفينة الغير فإن السفينة المدعى عليها تتحمل كامل المسؤولية.⁽¹⁾

وعليه، ترى الباحثة أنه إذا كان التصادم ناشئ نتيجة عن فعل السفينة الغير وحده فإن السفينة المدعى عليها لا تكون مسؤولة عن هذا التصادم، أي تنتفي عنها المسؤولية حتى ولو كان الفعل الذي صدر من الغير ليس خطأ، إلا أنه إذا ما ثبت بأن التصادم ناشئ عن عدة أسباب ومن بينها خطأ السفينة المدعى عليها فإنها تكون مسؤولة عن الضرر ولا تنتفي عنها المسؤولية، وإذا كان التصادم ناشئ عن الخطأ المشترك بينهم فإن المسؤولية تقوم بحقهم جميعهم كل بحسب نسبة مساهمته في احداث الضرر.

ومن الحالات الأخرى التي تنتفي فيها المسؤولية عن السفينة المدعى عليها إذا كان الخطأ صادر من السفينة المتضررة نفسها، ويكون ذلك في حالات التصادم الناشئ عن خطأ احدي السفن لأنه في الخطأ المشترك تكون كلتا السفينتين صدر عنها خطأ أدى إلى وقوع التصادم فلا مجال للقول بأن المسؤولية تنتفي في الخطأ المشترك.

والمقصود بخطأ المتضرر والتي تنتفي فيه المسؤولية هو الخطأ الصادر من السفينة التي لحق بها الضرر جراء حادث التصادم، ويشترط لذلك أن يكون المضرور قد تسبب بفعله في حدوث الضرر، فإذا لم يكن الفعل الصادر منه متصلاً بالضرر الواقع انتفت العلاقة السببية، فلا يمكن أن يؤخذ فعله في الاعتبار حتى ولو كان فعلاً خاطئاً، كما يشترط ألا يكون فعل المضرور نتيجة لخطأ السفينة المدعى عليها، فإذا كان فعل المضرور نتيجة لخطأ السفينة المدعى عليها لاستغرق خطأ هذا الأخير فعل المضرور وتكون السفينة المدعى عليها مسؤولة عن هذا الضرر.⁽²⁾

وعليه، فإن السفينة المتضررة قد تساهم في إحداث الضرر الواقع عليها نتيجة تصرفات وأفعال صادرة منها، فإذا قامت السفينة المتضررة بعدم التزامها بأي من القواعد والتعليمات البحرية وتسببت في احداث الضرر تكون مسؤولة عنه، فإذا كان هذا الخطأ هو السبب الوحيد دون غيره لإحداث الضرر فلا تكون السفينة المدعى عليها مسؤولة وتنتفي عنها المسؤولية نتيجة فعل المتضرر، وذلك نظراً إلى عدم صدور ما يعتبر سبباً في وقوع الضرر منها، وتكون السفينة المتضررة هي المسؤولة عن التعويض.⁽¹⁾

(1) حسني، احمد محمود، مرجع سابق، ص 77.

(2) المرزوقي، محمد منصور محمد، مرجع سابق، ص 82.

(1) اللصاصمة، حسن حرب، مرجع سابق، ص 75.

وبناء على كافة ما تقدم، ترى الباحثة أن المسؤولية تقوم على أساس فعل الاضرار الصادر من السفينة المتسببة بحادث التصادم إلا أنه قد تتواجد حالات تنتفي فيها هذه المسؤولية إذا كان هناك سبب أجنبي يحول بين الفعل والنتيجة، أو أن الضرر كان ناشئ عن فعل الغير أو فعل المتضرر نفسه، ويرجع الامر في اثبات ذلك على السفينة المدعى عليها.

المبحث الثاني

أحكام دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

إذا ما وقع حادث التصادم البحري ونشأ عنه اضرار، فإنه يحق للمتضرر المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحق به نتيجة لحادث التصادم البحري سواء من خلال رفع دعوى جزائية أو مدنية، وفي إطار هذه الدراسة سنتحدث عن الدعوى المدنية الناشئة عن حادث التصادم البحري والأحكام المتعلقة فيها، من حيث أطراف هذه الدعوى والمحكمة المختصة بنظرها وقواعد الإثبات فيها وطرقه وأخيرا تقادمها.

وعليه، سيتم تقسيم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية والمحكمة المختصة بنظرها

المطلب الثاني: الإثبات في دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

المطلب الثالث: تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

المطلب الأول

أطراف دعوى المسؤولية والمحكمة المختصة بنظرها

ان دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري هي دعوى مطالبة بالتعويض عن الاضرار على أساس المسؤولية التقصيرية أي الفعل الضار، فمن هم أطراف هذه الدعوى ومن المحكمة المختصة بنظر الدعوى؟ والإجابة على ذلك ستكون من خلال الفروع الآتية:

الفرع الأول

أطراف دعوى المسؤولية

إن القاعدة العامة في المسؤولية تقيد بأن أي إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر، ويعني ذلك أن الشخص الذي يستحق التعويض ويطالب فيه هو المتضرر من فعل الاضرار، وفي حوادث التصادم البحري يختلف المتضرر نظرا لاختلاف السبب الذي أدى إلى نشوء حالة التصادم، فإذا كان التصادم ناشئ عن خطأ احدى السفن فإن المتضرر يكون السفينة الأخرى وما عليها من امتعة وحمولة وبضائع واشخاص وأيضا الأشخاص والبضائع التي كانت محملة على السفينة التي تسببت بالتصادم، وعليه يحق لهؤلاء جميعهم مطالبة هذه السفينة عن الاضرار التي لحقت بهم نتيجة للتصادم.⁽¹⁾

أما إذا كان التصادم ناشئ عن الخطأ المشترك، وكما ذكرنا فيما سبق أن تكون السفن مسؤولة بالتضامن والتساوي بالتعويض عن هذه الاضرار، وبالتالي فإن الأشخاص المتضررين وأصحاب البضائع والامتعة التي كانت محملة على السفن المتصادمة يكون لهم الحق بمطالبة التعويض من كلتا السفينتين نظرا للخطأ المشترك.⁽²⁾

وعليه، فمتى وقع حادث التصادم فإنه يحق لأي شخص لحقه ضرر أو لحق ببضائعه أو امتعته ضرر المطالبة بالتعويض من السفينة المتسببة بالتصادم، بأن يقيم دعوى ويكون مدعيًا فيها، فالمدعي في دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم هم أصحاب الأشخاص الذين يحق لهم إقامة الدعوى وهم الركاب الذين كانوا متواجدون على متن السفينة وقت الحادث وكانوا متضررون من ذلك الحادث

(1)المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص 201.

(2)حسني، احمد محمود، مرجع سابق، ص 79.

وكذلك أفراد الطاقم وأصحاب البضائع والشاحنين، فكل واحد من هؤلاء المدعين يدعى لحساب نفسه مستقلاً بحقه في ذلك.⁽³⁾

أما المدعى عليه في دعوى التصادم، فقد يتعدد المدعى عليهم بحسب سبب التصادم إذا كان ناشئ عن خطأ احدى السفن أو الخطأ المشترك، ففي الخطأ الناشئ عن احدى السفن تقام الدعوى على السفينة المتسببة بالحادث، أما إذا كان التصادم ناشئ عن الخطأ المشترك فتقام الدعوى على السفن التي تسببت بالحادث إما بدعوى واحدة أو دعاوى متفرعة، وفي الواقع العملي ترفع الدعوى الناشئة عن حوادث التصادم البحري على مجهزة السفينة أو السفن المتسببة بالتصادم، أو ربانها ويحق لهؤلاء الرجوع على مالك السفينة للمطالبة بالتعويض إذا ما كان الخطأ ناشئ بسبب يعود له.⁽¹⁾

ويشترط في الدعوى الناشئة عن حوادث التصادم البحري الشروط العامة اللازم توافرها في جميع دعاوى، كالأهلية والصفة والمصلحة، وسنبين هذه الشروط كما يلي:

1. الأهلية:

يشترط في كل من طرفي الدعوى أن يتمتع بالأهلية اللازمة للتصرف بحقوقه فأطراف الدعوى هما المدعي والمدعى عليه، وعليه فإن مالك السفينة أو مجهزةها يمكن أن يكون مدعي، وكذلك أحد البحارة الذين أصيبوا من جراء الاصطدام أو أحد ركاب السفينتين، أما بالنسبة للمدعى عليه فإن الدعوى قد تقام ضد مجهزة كل من السفينتين سواء كان المالك أو المجهز أو المستأجر أو المنتفع، كما يمكن أن تقام الدعوى ضد الربان باعتباره وكيلاً عن المجهز كما سبق بيانه.⁽²⁾

أما إذا كان المتضرر من حادث التصادم ناقص الأهلية أو فاقدتها فإن ذلك لا يمتنع من أن ينوب عنه من يمثله قانوناً، فإذا كان أحد الركاب صغيراً أو مجنوناً أو محجوراً لذاته ففي هذه الحالة ينوب عنه وليه أو وصيه، أما بالنسبة لمالك السفينة فهو قد يكون مدعي أو مدعى عليه ومالك السفينة قد يكون شخصاً طبيعياً مالك بمفرده وقد يكون شخصاً معنوياً وهنا يكون ممثله القانوني.⁽³⁾

وقضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها "ومن حيث شروط المدعي فإنه لصحة قبول الدعوى يتوجب أن تقام الدعوى من صاحب مصلحة تتوفر له أهلية التقاضي وأن يكون الحق المدعى به عائداً له مباشرة أما من حيث شروط الحق المدعى به فإنه وكما هو مستخلص من نص المادة المشار

⁽³⁾موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص246.

⁽¹⁾فايز، نعيم رضوان، مرجع سابق، ص390.

⁽²⁾العتير، عبد القادر (1998)، الوسيط في قانون التجارة البحرية، دار الثقافة، الأردن، ص510.

⁽³⁾المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص205.

إليها فإنه يتوجب أن يكون حقاً قائماً ويتمتع بحماية القانون أما عن شروط المدعى عليه فيتوجب أن يكون الحق المطالب به قائماً بذمة المدعى عليه متمتعاً بحماية القانون".⁽⁴⁾

2. الصفة:

إن الشروط الأساسية لقبول أي دعوى أمام القضاء أن يكون المدعي يملك الصفة في ادعائه، فالدعوى لا تقام إلا من شخص له صفة قانونية و ضد شخص أيضاً له الصفة القانونية، أي يجب أن تتوافر الخصومة بين أطراف الدعوى، بأن يكون لمدعي حق يطالبه من المدعى عليه، وفي دعوى التصادم البحري يجب أن ترفع من الشخص المتضرر من جراء هذا التصادم و ضد السفينة التي أحدثت التصادم.⁽¹⁾

وقضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها "وبالتالي أصبحت المدعية ووكيلها غير ذي صفة بالدعوى مما يستوجب ردها لانعدام الخصومة أو الصفة كشرط أصيل لقبول الدعوى وصحتها واستمرارها".⁽²⁾

3. المصلحة:

المصلحة هي الحق الذي يمنحه القانون للشخص ويحميه من أي اعتداء، أي الحاجة إلى حماية القانون للحق المعتدى عليه أو المهدد بالاعتداء عليه، والمنفعة التي يجنيها المدعي متى تحققت الحماية لحقه⁽³⁾، ونصت المادة (3) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنه "1. لا يقبل اي طلب أو دفع لا يكون لصاحبه فيه مصلحة قائمة يقرها القانون.

2. تكفي المصلحة المحتملة إذا كان الغرض من الطلب الاحتياط لدفع ضرر محقق أو الاستيثاق لحق يخشى زوال دليله عند النزاع فيه".

وعليه، ترى الباحثة أن شرط المصلحة يجب أن يكون متحقق منذ لحظة رفع الدعوى ولحين صدور الحكم بشكل قطعي غير قابل للطعن فيه، وعليه فإن المصلحة ليست فقط شرطاً لقبول الدعوى وإنما هي شرط لقبول كل الطلبات أو الدفوع أو الطعون بخصوص الحكم.

كما يشترط أن تكون المصلحة حالة، أي أن يكون الحق الذي يطالب به المدعي غير معلق على شرط أو مضاف إلى أجل وإلا ردت الدعوى، وأن تكون المصلحة محققة، ويعني ذلك وجود اعتداء

⁽⁴⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفحتها الحقوقية رقم 3823 لسنة 2018، والصادر بتاريخ 2018/9/26، موقع قرارك.

⁽¹⁾موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص249.

⁽²⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفحتها الحقوقية رقم 6434 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/3/7، موقع قرارك.

⁽³⁾حسني، احمد محمود، مرجع سابق، ص88.

على حق أو مركز قانوني واجب حمايته، وعليه لا يمكن قيام دعوى تصادم لم يقع أصلاً، فيجب تحقق التصادم البحري وترتب الضرر عليه.⁽⁴⁾

وقضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها بأن "ورداً على ذلك نجد أن قرار محكمة البداية بصفقتها الاستئنافية رقم (2020/3585) تاريخ 2020/8/30 المشار إليه في هذا السبب إنما يتعلق بشخص آخر خلاف المميّزة والمميز ضدهم إذ إنه يتعلق بالمدعى عليه (طالب التدخل الانضمامي أمام محكمة الصلح) حيث قررت محكمة البداية بصفقتها الاستئنافية اعتباره خصماً لتوافر شرطي المصلحة والصفة وقررت قبول إدخاله بالدعوى، إلا أن محكمة الصلح وبنتيجة الدعوى أصدرت قرارها ببرد طلبه بالتدخل الانضمامي وقد تم استئناف هذا القرار من المدعين إلا أن محكمة البداية بصفقتها الاستئنافية قد قررت رد الاستئناف بمواجهته ولم يطعن المدعون بذلك فأصبح الحكم بمواجهته مكتسب الدرجة القطعية هذا من ناحية ومن ناحية أخرى نجد أن المدعى عليها الأولى (المميّزة) هي التي طعنّت بهذا السبب بمواجهة مدعى عليه ثانٍ بالدعوى معها مما نجد معه أنه غير مقبول قانوناً ومن ثم فإن هذا السبب لا يرد على القرار المميز ويستوجب الرد".⁽¹⁾

وفي قرار آخر "ولما كان ذلك تكون الخصومة ما بين كل من المميز ضده عيد المجيد والمميّزة متوافرة ومنعقدة وعلى النحو الذي توصله القرار المميز أما بخصوص القاصر ملاك فالثابت أنها كانت مالكة بتاريخ الاستملاك بصفقتها خلفاً لمورثها وكذلك بتاريخ أقامتها للدعوى بتاريخ 2021/3/7 ثم تصرفت بجميع حصصها بالبيع بعد أقامتها بتاريخ 2021/3/9 وبالتالي فإن الصفة والمصلحة متوافرة بها عند إقامة الدعوى باعتبار أن من يملك المطالبة بالتعويض هو المالك بتاريخ الاستملاك كما أن دعوى المميز ضدهما تستند لأحكام المادة (13) من قانون الاستملاك الأمر الذي يكون معه ما يبديه المميز بهذا السبب لا يرد على القرار المميز فنقرر رده".⁽²⁾

وفي قرار آخر جاء فيه "إكان ذلك وكان الثابت من لائحة الدعوى وتقرير الخبرة الذي اعتمده محكمة الاستئناف بعد النقض أن الأضرار التي يطالب بها المدعي كانت نتيجة إنشاء الجسر ووجود نفق عند الزاوية الشمالية الغربية من القطعة وإن الأضرار والتي أشار إليها الخبراء في تقريرهم لم تكن ناشئة عن أعمال مادية قام بها المستملك فإن هذه الأضرار لا تدخل ضمن الأضرار الموجبة للتعويض وفقاً للمادة (10/هـ) من قانون الاستملاك وإن الضرر الذي أشار إليه الخبراء ناشئ عن استعمال الجهة

⁽⁴⁾فايز، نعيم رضوان، مرجع سابق، ص 391

⁽¹⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفقتها الحقوقية رقم 5419 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2022/11/29، موقع قرارك.

⁽²⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفقتها الحقوقية رقم 6401 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/3/15، موقع قرارك.

المدعى عليها لحقها استعمالاً مشروعاً في إنشاء الأنفاق والجسور ولا يستوجب التعويض عنه وفقاً للمادة (61) من القانون المدني ولم يثبت التعدي من جانب الجهة المدعى عليها أو أن المصلحة المرجوة من فعلها غير مشروعة أو لا تتناسب مع ما يصيب الغير من ضرر أو تجاوز ما جرى عليه العرف والعادة وفقاً لما تتطلبه المادة (66) من القانون المدني وإن ما قامت به المدعى عليها من فعل هو للمصلحة العامة وهي مصلحة مشروعة فإن دعوى المدعي والحالة هذه لا تستند إلى أساس قانوني سليم ويستوجب ردها (تمييز حقوق أرقام 2015/4388 و 2016/3474 و 2014/3976 و 2017/3153) وبالتالي صحة ما توصلت إليه محكمة الاستئناف بقرارها ونقرها فيما توصلت إليه وإن هذه الأسباب بالتالي لا ترد على القرار المميز ويتوجب ردها⁽¹⁾.

وبناء على ما تقدم، ترى الباحثة أن المدعي في دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري وهو المتضرر من حادث التصادم يجب أن تتوافر فيه الأهلية في رفع الدعوى والصفة والمصلحة، لكي تكون الدعوى صحيحة.

⁽¹⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 6069 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/1/31، موقع قرارك.

الفرع الثاني

المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية

إن حوادث التصادم البحري والتي تقع في عرض البحر والتي في الغالب تكون بين سفن مملوكة لأشخاص من جنسيات مختلفة؛ تثير إشكالية الاختصاص الدولي القضائي في تحديد المحكمة المختصة للنظر في دعوى المسؤولية، ونظرا لعدم تحديد هذه المسألة بموجب اتفاقية بروكسل لعام 1910 لذلك سعت الدول بتحديد القواعد المتعلقة بالاختصاص القضائي للمحاكم في دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري بموجب اتفاقية بروكسل لعام 1952 والمتعلقة بالاختصاص المدني لدعوى المسؤولية.

وبالرجوع إلى هذه الاتفاقية، نجد انها نصت في المادة (1) منها على أنه " يجوز رفع الدعوى الناشئة عن التصادم الذي يحدث بين السفن البحرية بعضها بعضا أو بينها وبين مراكب الملاحة الداخلية أمام إحدى المحاكم الآتي بيانها:

1. أمام محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله.
2. أمام محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذونا به أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو أي ضمان آخر.
3. أمام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ والمرافئ أو في المياه الداخلية".

وعليه، نجد أن اتفاقية بروكسل أعطت الخيار للمدعي في رفع دعوى المسؤولية بين المحكمة التابعة لمحل إقامة المدعى عليه أو المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز ادارته، وهنا يجوز للمدعي إقامة دعواه أمام المحكمة التي يدخل ضمن اختصاصها القضائي محل إقامة المدعى عليه المعتاد، فإذا كان المدعى عليه يمارس أعمال للنقل البحري بشكل موسع وكان له عدة مراكز أعمال، فعندئذ يمكن إقامة الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها أحد مراكز عمله، فهذه المحكمة يكون لها سلطة تقديرية في تحديد وجود مصلحة حقيقية للمدعى عليه لمقاضاته أمام هذه المحكمة.⁽¹⁾

(1)ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص71.

كما أنه يجوز للمدعى رفع دعواه أمام المحكمة التي أجري في دائرتها الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه، بشرط أن يكون الحجز قانوني ومأذون به، وإذا لم يتم الحجز فتكون المحكمة التي قد يقع في دائرتها الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو أي ضمان آخر.⁽¹⁾

وأخيراً منحت الاتفاقية الحق للمدعي برفع الدعوى أمام المحكمة التي وقع في دائرتها التصادم وذلك يكون في حالة وقوع التصادم في المياه الإقليمية والداخلية أو الموانئ والمرافئ.⁽²⁾

وبالرغم من أن الاتفاقية أعطت الخيار في رفع دعوى المسؤولية للمدعي، إلا أنها في نص المادة (2) منها أعطت الاختصاص فيما يتعلق بالمحكمة للاتفاق الحاصل بين الخصوم، فإذا كان هناك اتفاق بين الخصوم بتحديد محكمة معينة مختصة أو عرض النزاع على التحكيم، فإن الأولوية تكون لهذا الاتفاق، حيث نصت المادة (2) على أنه " لا تخل أحكام المادة الأولى بأي حال من الأحوال بحق الخصوم في رفع دعوى أمام أية محكمة يكونون قد اتفقوا عليها فيما بينهم أو في عرضها على التحكيم".

وقد أشارت هذه الاتفاقية في المادة (3) منها إلى أن المحكمة المختصة بنظر الدعوى التي ترفع من قبل المدعى عليه تكون ذات المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية، حيث نصت على "دعوى المدعى عليه ضد المدعي الناشئة عن نفس التصادم يجوز رفعها أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية وفقاً لأحكام المادة الأولى".

وتجد الإشارة إلى أنه في حالة تعدد المدعيين قد أعطت الاتفاقية الحق بأن يقوم كل شخص برفع دعوى منفردة للمطالبة بالتعويض أمام المحكمة المختصة التي رفعت إليها الدعوى الأصلية، حيث نصت الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الاتفاقية على أنه "إذا تعدد المدعون جاز لكل منهم رفع دعواه أمام المحكمة التي سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه".

وقد سلك المشرع الأردني مسلك اتفاقية بروكسل لعام 1952 وذلك فيما يتعلق بالمحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية الناشئة عن حوادث التصادم البحري، حيث أشارت إلى أنه يحق للمتضرر من التصادم البحري أن يقيم دعوى يطالب من خلالها بالتعويض من مسبب الحادث وهذا ما تناولته المادة (246) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت على أنه "إذا وقع تصادم فللمدعي الخيار في أن يقيم الدعوى أمام محكمة المدعى عليه أو أمام محكمة مربوط السفينة الصادمة".

(1) يعقوب، يوسف، مرجع سابق، ص 170.

(2) احمد، عبد الفضيل، مرجع سابق، ص 598.

ومن نص هذه المادة يتبين لنا أن المشرع الأردني اعطى الخيار للمدعي في رفع الدعوى على النحو التالي:

1. محكمة المدعي عليه.
2. محكمة مربط السفينة.
3. المحكمة الأردنية متى حصل التصادم في المياه الإقليمية الأردنية.
4. المحكمة التابع لها ميناء العقبة، عندما تدخله احدى السفينتين بعد تصادمهما تكون صالحة للقيام بكل تحقيق أو كشف فني.

وبناء على ما تقدم، ترى الباحثة أن اتفاقية بروكسل لعام 1952 وقانون التجارة البحرية الأردني أخذوا بعين الاعتبار في مسألة تحديد المحكمة المختصة في الدعاوى الناشئة عن حوادث التصادم البحري مبدأ المرونة وعدم تقييد المدعي في رفع الدعوى وذلك تأكيدا على حقه في المطالبة بالتعويض عن الاضرار التي لحقت به نتيجة حادث التصادم.

المطلب الثاني

الاثبات في دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

بعد ما قمنا بتحديد المحكمة المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن حوادث التصادم البحري، وبما أن المحكمة لا تبني حكماً لها إلا بناء على دليل ونظراً لصعوبة اثبات الخطأ في دعاوى التصادم البحري الصادر من السفينة المسببة للحادثة أي صعوبة تحديد من هي السفينة المسببة للحادثة وصعوبة تحديد درجة الخطأ في الخطأ مشترك من السفن، لا بد من بيان طرق اثبات الخطأ وعلى من يقع عبء اثباته.

بالرجوع إلى القاعد العامة في الإثبات وهي "البينة على من ادعى"، فإن عبء اثبات الضرر يقع على عاتق المدعي، والمدعي كما سبق ذكره في حوادث التصادم البحري هو المتضرر من جراء هذا التصادم، وعليه؛ يقع عبء اثبات الضرر على المتضرر، فهو يتحمل عبء الإثبات الضرر المادي والمعنوي على حد سواء، فمن يدعي إصابته بأضرار مادية نتيجة وفاة شخص آخر فعليه إثبات أن المتوفى كان يعول طالب التعويض فعلاً وقت وفاته، على نحو مستمر ودائم وأن فرصة الاستمرار كانت محققة.⁽¹⁾

وعليه، فإن المتضرر من حادث التصادم يترتب عليه اثبات أن الضرر لحق به نتيجة لخطأ السفينة المتسببة بالتصادم، أي إثبات العلاقة السببية بين الضرر الذي لحق به وبين الخطأ، أما فيما يتعلق بالطريقة التي يترتب عليه اثبات الضرر فيها، وبالرجوع إلى القواعد العامة في الإثبات، فإن الإثبات يكون بكافة طرق الإثبات على اعتبار أن الالتزامات الغير تعاقدية يكون فيها الإثبات بكافة الطرق، ومن هذه الطرق الكتابة والشهادة والقرائن والخبرة والمعابنة، وهذه وسائل الإثبات العامة في القانون.⁽²⁾

وفي حوادث التصادم البحري، فإن المسؤولية تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات، وليس الخطأ المفترض، وليس من السهولة اثبات هذا الخطأ بالرغم من أن اثباته يكون بكافة طرق الإثبات والسبب في ذلك يرجع لعدم إمكانية استخدام بعض من هذه الوسائل لإثبات الخطأ في حوادث التصادم البحري، ومثال على ذلك الإثبات بشهادة الشهود وهم الأشخاص الموجودين على متن السفينة فليس

(1) أترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 79.

(2) حسني، أحمد محمود، مرجع سابق، ص 82.

بالإمكان القبول بشهادتهم؛ لأنهم عادة ما يشهدون لصالح السفينة التي كانوا عليها، كما أن لهم الحق في مواجهة من تسبب في إلحاق الضرر بهم.⁽³⁾

وبناء على ذلك، ستقوم الباحثة بالتطرق إلى وسائل الإثبات التي يصلح استخدامها في اثبات الخطأ الناشئ عن حوادث التصادم البحري، وهناك نوعين من وسائل الإثبات وهي القانونية والقضائية وسنبينها كما يلي:

أولاً: وسائل الإثبات القانونية:

إن عبء الإثبات يقع على المتضرر وهو المدعي في دعوى المسؤولية الناشئة عن حوادث التصادم البحري، ويترتب عليه أن يحدد الواقعة القانونية المراد اثباتها وهي واقعة التصادم، ومن ثم اختيار الوسيلة التي يتسنى لها إثبات حقوقه من خلالها، إلا أنه لا يجوز له الخروج عن وسائل الإثبات المحددة حصراً في القانون، فلا يجوز للقاضي أن يبني حكمه إلا بناء على دليل يجوز الاستدلال به، ومن وسائل الإثبات القانونية في دعاوى التصادم البحري ما يلي:

1. مستندات السطح:

وهي عبارة عن دفاتر تحتوي على معلومات تفصيلية عن كل ما يتعلق بالسفينة وسيرها، من وقت بدء ملاحظتها البحرية، وتعد هذه الدفاتر من الأدلة الكتابية التي يتم الرجوع لها في حالة إذا ما حدث أي تصادم بحري بين السفن محل التصادم، ومن هذه الدفاتر ما يلي:⁽¹⁾

أ. دفتر أحوال السطح: ويحتوي هذا الدفتر على معلومات كاملة عن الرحلة البحرية، ويخصص في هذا الدفتر صفحة كاملة عن كل يوم، ويدون كل ضابط وردية المعلومات الخاصة بورديته؛ ويدون فيه اسم السفينة وموقعها، وخط سيرها الحقيقي والبوصلي، وكافة أخطاء البوصلات بعد الحصول عليها، وموقع السفينة عند الظهر والموقع الحسابي، ووقت ظهور الفنارات، ووقت تغيير خط سير السفينة وسرعتها، والمعلومات الخاصة بالأحوال الجوية السائدة، كحالة البحر والسحب والرياح والضغط الجوي السائد ودرجة الحرارة، وحالة الرؤية، وتجدر الإشارة إلى أن هذه المعلومات جميعها يتم تدوينها أثناء وجود السفينة بالبحر، وتبرز أهمية هذه المعلومات عند حدوث التصادم.⁽²⁾

أما عند وجود السفينة في الميناء؛ فيتم تدوين المعلومات الخاصة بالشحن والتفريغ وعدد العنابر التي يجري فيها العمل وبدء عمليات الشحن والتفريغ ونهايتها وكافة إجراءات نظافة العنابر والكشف

⁽³⁾المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص200.

⁽¹⁾فايز، نعيم رضوان، مرجع سابق، ص401.

⁽²⁾ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص85.

على أجهزة التهوية والبضائع، وتفصيل مناورة الدخول إلى الميناء وأوقات صعود المرشد ونزوله والرباط وإلقاء المخاطيف، وتدون أيضا تفاصيل مناورة الخروج من الميناء بكل تفاصيلها، ويجب أن يتم تدوين كافة المعلومات المدونة في دفتر الحوادث بكل عناية ودقة، وبعد التأكد من صحتها لعدم الاضطرار إلى عمل أي تعديلات وتغيير في المعلومات أو كشط، كما أنه يشترط عدم تدوين أي بيانات مبالغ فيها عن الطقس والظروف الجوية السائدة لأن ذلك لن يفيد السفينة أو المالك، فهذه المعلومات يجب أن تكون خالية من الشك في مصداقيتها، بحيث إذا تسرب الشك إلى يقين القاضي أو تحقق من عدم صحة البيانات المدونة في دفتر أحوال السطح أو أن المعلومات مبالغ فيها ، فإنه يفقد الثقة في كل البيانات ولا يتم الأخذ بها.(1)

وبالإضافة إلى ما تقدم من معلومات يجب ان تدون في الدفتر، فإنه يجب أن يتم تدوين أي أحداث غير عادية واستثنائية تحدث، حيث يتوجب تدوين كافة المعلومات المتعلقة بأي حادث نتج عنه تلف البضائع وحوادث الشحط والجنوح بنوعيه، والعطل الذي يصيب آلات السفينة وسببه، وأعمال المساعدة والإنقاذ البحري، والتأخير في الرحلة البحرية وأسبابه ووقت المغادرة والوصول من وإلى الموانئ المختلفة والرباط وإلقاء المخاطيف وتقديم إخطار الاستعداد، وكمية البضائع التي شحنت أو فرغت من السفينة وأي تأخير في الشحن أو التفريغ وأسبابه.(2)

ب. دفتر أحوال الماكينات: وهو دفتر يحتفظ به في غرفة الماكينات، وله نفس هدف دفتر أحوال السطح، ويجب أن يتطابق مع هذا الأخير وان لا تتعارض البيانات والمعلومات الواردة فيه معه، من حيث التوقيينات التي تدون به، لذلك يجب أن يتم ضبط ساعة السطح وساعة الماكينات حتى لا يكون هناك اختلاف في التوقيت بين الساعتين، ويدون بهذا الدفتر المعلومات عن عدد المولدات المستعملة وخواص التيار الكهربائي المستخدم، ودرجة حرارة الأبخرة الخارجية، ومياه التبريد، وزيت التشحيم، وضغط ماء التبريد، وغيرها من المعلومات ذات الصلة، ويوقع على هذا الدفتر كبير المهندسين ويقدمه إلى الربان، ويراعى فيه كافة الملاحظات التي ذكرت في دفتر أحوال السطح من حيث عدم الكشط أو المبالغة في المعلومات، وعند وقوع الحادث يتم الاستعانة بالمعلومات المدونة به، فقد يثبت أن سبب التصادم كان بسبب عطل مفاجئ في آلات السفينة أو نقص في صيانتها أو عيب في السفينة يسأل عنه المجهز، وهذا الدفتر يُعدُّ حجة بما جاء فيه إلى أن يثبت عكسه.(3)

(1) لطفي، محمد حسام محمود، مرجع سابق، ص 301.

(2) شكري، بهاء بهيج، مرجع سابق، ص 71.

(3) حسين، فرهاد حاتم، مرجع سابق، ص 202.

ج. دفتر أحوال اللاسلكي: وهو دفتر يومية خدمة اللاسلكي ويحتفظ به في المكان الذي تجري به وردية الاستماع، ويجب فحص الدفتر وتدوينه والتوقيع عليه يوميا بواسطة ضابط اللاسلكي أو الربان، ويجب تقديم هذا الدفتر إلى السلطات وتسليمه لها، وتختلف المعلومات التي تدون بدفتر أحوال اللاسلكي في حالة ما إذا كانت السفينة مزودة بمحطة تلغراف لا سلكي أو مزودة بتليفون لا سلكي.⁽⁴⁾

د. دفتر حوادث السفينة الرسمي:

ويتم إصدار هذا الدفتر من الإدارة العامة للتفتيش البحري، ويحتفظ به ربان السفينة ويعتبر هذا الدفتر من مسؤوليات ربان السفينة حيث يلتزم بالتدوين فيه ويجب على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختياراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة إلى الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليه. كما يعتبر هذا الدفتر حجة بما ورد فيه مثل غيره من الدفاتر السابقة حتى يقوم الدليل على عكس ذلك، ولكي تكتسب هذه التدوينات الصيغة الرسمية لا بد من التوقيع عليها حيث يوجد تدوينات تتطلب توقيع الربان شخصياً فقط وبدون شهود، مثل التدوينات المتعلقة بالسفينة وبياناتها، وهناك تدوينات تتطلب توقيع الربان وأحد الشهود من ضباط السفينة مثل التدوينات الخاصة بمناورات القوارب والحريق والحوادث على السفينة وإشارة الاستغاثة.⁽¹⁾

ويجب مراعاة كافة الملاحظات في هذا الدفتر من حيث أن يكون خالياً من الكشط وعدم المسح، أو الإدخال بين السطور، أو المبالغة في كتابة هذه التدوينات، وعدم بث روح الشك إلى يقين ووجدان القاضي؛ وذلك لما يتمتع به من حجية، وأهميته في حالة الاستعانة به للاستدلال.⁽²⁾

2. التقرير البحري:

ويقصد به الإقرار الواضح والدقيق والمختصر، ويشمل العديد من المعلومات الهامة عن الحادثة محل التقرير، ويصدر هذا التقرير عن الربان في حالة الحوادث غير العادية التي تتعرض لها السفينة أو الأشخاص الموجودون على ظهرها أو البضاعة، كما في حالة الجنوح أو الغرق أو التصادم، ويجب أن يتضمن التقرير إشارة لكل الظروف المحيطة بالتصادم، سواء قبله، أو أثناء وقوعه، أو بعد حصوله، وتشمل البيانات خط سير السفينة حينما شوهدت السفينة الأخرى وسرعتها، والاتجاه والمدى بالرادار

⁽⁴⁾ إبراهيم، محمد محيي الدين، مرجع سابق، ص 86.

⁽¹⁾ حسني، أحمد محمود، مرجع سابق، ص 102.

⁽²⁾ ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 90.

والأنوار الظاهرة من السفينة الأخرى عندما شوهدت لأول مرة، والفترة الزمنية بين أول مشاهدة ووقوع التصادم.⁽³⁾

3. الاحتجاج البحري:

ويقصد به التصريح أو الإعلان أو إثبات الحالة، يقوم به ربان سفينة عانت من بعض الظروف الصعبة وحدث بها تلفيات أو بالبضاعة الموجودة على ظهرها أو من المحتمل أن تظهر تلك التلفيات مستقبلاً أو قد تزداد تفاقماً مع مرور الوقت ويقوم بتقديمه إلى الجهات المسؤولة.⁽¹⁾

وهناك العديد من الحالات التي يقدم فيها الاحتجاج البحري، منها إصابة السفينة بتلفيات، أو وجود أسباب للتخوف من وجود تلفيات، أو مقابلة طقس سيئ ورياح شديدة وأمواج عالية ويخشى من هذه الظروف حدوث أي تلف للبضائع، شحن البضاعة في حالة سيئة وأهمها حالة حدوث تلف بجسم السفينة بسبب الشحط أو الجنوح أو الاحتكاك بأرصفت التراكي أو الاحتكاك بقاع البحر في بعض المناطق الضحلة، ومن ثم تطور الأمر إلى غرق السفينة، ويجب أن يتم تقديم الاحتجاج إلى جهة توثيق معتمدة وفي بعض الأحيان يقدم إلى المحكمة التجارية التي يقع في دائرتها الميناء المسجل في السفينة، وقد يقدم إلى القنصل العام في حالة ما إذا كانت السفينة موجودة في ميناء أجنبي، وتقدم نسخة من الاحتجاج إلى كل من المالك والوكيل الملاحي.⁽²⁾

ويجب أن يشتمل هذا الاحتجاج البحري على العديد من البيانات الهامة، منها التاريخ الذي قدم فيه الاحتجاج، واسم الربان الذي قدم الاحتجاج، واسم السفينة ورقم تسجيلها، وحمولتها المسجلة، وميناء القيام وتاريخ إبحارها من هذا الميناء والميناء المقصود الوصول إليه، وأن مقدم الاحتجاج يتخوف من حدوث تلفيات أو خسائر بسبب ظروف خارجة عن إرادته حدثت أثناء الرحلة، وأنه يعلن احتجاجه ضد أي فقد أو تلفيات أو خسائر، مع حفظ حقه في امتداد الاحتجاج البحري، كما يشتمل الاحتجاج البحري على توقيع الربان وكذلك توقيع السلطة التي قدم أمامها الاحتجاج، ويدون التاريخ الذي قدم فيه الاحتجاج للسلطة المختصة، وتشهد السلطة بأن المعلومات التي قدمت حقيقية وصحيحة، ويقبل هذا الاحتجاج كدليل أمام المحاكم وقابل لإثبات العكس مثل بقية مستندات السطح السابق ذكرها، إلا أن المملكة المتحدة تشترط ضرورة اتفاق الطرفين على كتابة التقرير كي يعتد به بعد ذلك.⁽³⁾

⁽³⁾فايز، نعيم رضوان، مرجع سابق، ص402.

⁽¹⁾الطفي، محمد حسام محمود، مرجع سابق، ص305.

⁽²⁾حسني، احمد محمود، مرجع سابق، ص104.

⁽³⁾شكري، بهاء بهيج، مرجع سابق، ص75.

ثانيا: وسائل الإثبات القضائية:

هناك نوع آخر من الوسائل التي يتم اللجوء إليها لإثبات الخطأ في حوادث التصادم البحري، وهي الوسائل القضائية وتعتبر هذه الوسائل التي يستخلصها قاضي الموضوع بما له من سلطة تقديرية، وهي:

1. القرائن:

وتعني النتائج التي يتم استخلاصها إما بنص القانون أو بحكم القضاء من واقعة معروفة للاستدلال على واقعة غير معروفة، وهي على نوعين إما أن تكون قانونية أو قضائية، فهي ليست أدلة مباشرة بل غير مباشرة يتم استنتاج وقائع من وقائع أخرى، فالإثبات ينصب على واقعة أخرى غير الواقعة ذاتها محل التصادم، فإن كان القانون قام بالاستنتاج اعتبرت قرائن قانونية وإلا اعتبرت قضائية لاستنتاج القاضي لها.⁽¹⁾

وفي حوادث التصادم البحري تنتقي القرائن القانونية على اعتبار أنه لم يعد هناك محل لافتراض وقوع الخطأ من السفينة الأولى دون السفينة الثانية إذا وقع التصادم بين سفينة متحركة وسفينة راسية، بافتراض أن السفينة المتحركة قادرة على القيام بالمناورات لتفادي وقوع التصادم، أو افتراض خطأ السفينة ذات المحرك الميكانيكي إذا اصطدمت بسفينة شراعية باعتبار أن الأولى لها القدرة على التحكم في حركتها بسهولة وبشكل أفضل من الثانية.⁽²⁾

إلا أن ذلك لا يعني عدم قدرة القضاء على الاستنتاج واستخلاص النتائج، فعندما تغرق سفينة بعد التصادم مباشرة فإن ذلك الغرق يُعد نتيجة مباشرة للحادث، وأن الخسارة أمر محقق، إلا إذا استمرت السفينة في السير ولم تغرق مباشرة بل بعد فترة فإن ذلك يعتبر قرينة من قرائن الواقع على أن هذا الغرق كان نتيجة التصادم إلا إذا تم إثبات أن هناك حادثاً آخر قد وقع أثناء سيرها، كما أن القضاء ينظر إلى الظروف المحيطة بالحادث والأسباب التي أدت للتصادم وسرعة كل سفينة مع مراعاة الوقائع التالية:⁽³⁾

أ. السفينة المتحركة التي تصطم بسفينة رابطة أو على المخطاف.

ب. التصادم الذي يحدث بين سفينتين إحداها حرة والأخرى عاطلة أو تقوم بالصيد أو القطر.

ج. سفينة سائرة ضد تيار قوي وتصطم بأخرى تسير مع هذا التيار القوي.

(1) سعد، نبيل إبراهيم (2000)، الإثبات في المواد المدنية والتجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 71.

(2) النشار، محمد فتح الله، مرجع سابق، ص 342.

(3) حسني، أحمد محمود، مرجع سابق، ص 106.

د. سفينة سائرة بسرعة عالية في منطقة مزدحمة بالسفن.

ه. سفينة سائرة وليس بها العدد الكافي من أفراد الطاقم أو بها بعض الأفراد المؤهلين أثناء

التصادم

و. التصادم الذي يحدث بين سفينة ذات محرك ميكانيكي وأخرى شراعية؛ حيث إن السفينة الأولى تتمتع بحرية الحركة والقدرة على المناورة بشكل أسهل وأسرع من الثانية.

أما فيما يتعلق بالاصطدام بسفينة راسية، فعلى السفينة السائرة أن تثبت أحد هذه الأدلة الأتية لتشاركها السفينة الأخرى مسؤولية الخطأ عن التصادم، وإنما قد تتحمل السفينة الراسية كامل المسؤولية إذا رأى القاضي أن هناك أدلة رئيسية لوقوع التصادم، ومن هذه الوقائع:⁽¹⁾

أ. أن يكون مكان السفينة المستقبلية على المخطاف غير مناسب لاستقبالها، وأنه لم يكن ممكناً تجنب التصادم معها في هذه الظروف.

ب. عدم وجود أنوار استقبال أو أنها لم تكن كافية، وأنه ليس بالإمكان تقاضي التصادم لعدم إمكان اكتشافها في الوقت المناسب.

ج. أن السفينة المستقبلية على المخطاف لم تتخذ الإجراء المناسب لتقاضي التصادم بأي وسيلة، مثل عدم تطويل الجنزير.

د. عدم قيام السفينة المستقبلية على المخطاف بإنذار السفينة المقتربة منها في الوقت المناسب.

2. الخبرة:

إن أهمية الاستعانة بالخبراء في الدعاوى الناشئة عن حوادث التصادم البحري تأتي نظراً لصعوبة الإثبات بشهادة الشهود بسبب عدم وجود شهود محايدين للأخذ بشهادتهم، فكل من على متن السفينة يعتبرون بحارة إضافة إلى المسافرين عليها، كما أنه لا يمكن الاطمئنان إلى تقرير الربابين، فكل واحد منهم يريد التنصل من مسؤولياته وإلقاء المسؤولية على الطرف الآخر، إضافة إلى أن المستندات المتنوعة والتي ذكرت سابقاً، مثل مستندات السطح فهي غالباً ما تؤيد أقوالهم وادعاءهم، الأمر الذي يستلزم من القضاء ضرورة الرجوع إلى الخبراء بالرغم من أن تقرير الخبراء ليس ملزماً للقضاء بل للقضاء سلطة تقديرية إزاءه فله الأخذ به أو تركه.⁽²⁾

⁽¹⁾ موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص 67.

⁽²⁾ ترك، محمد عبد الفتاح، مرجع سابق، ص 92.

والخبراء هم فئة من المتخصصين يتم تكليفهم من قبل المحكمة أو يتم اختيارهم من قبل طرفي النزاع برؤية موضوع النزاع والإدلاء برأيهم الفني إلى المحكمة، لكن مع ذلك لا يملكون سلطة إصدار القرار أو تحديد مسؤولية أي من السفينتين المتصادمتين، فلا بد من عرض تقريرهم للمحكمة لمناقشته والأخذ به قبل إصدار حكم المحكمة النهائي، حيث لا يعدو تقرير الخبراء عن كونه إحدى أوراق ملف الدعوى الذي يمكن مناقشته أو انتقاده فدور الخبير استشاري.⁽³⁾

وفي ذلك قضت محكمة التمييز الأردنية على أنه "ولأن إجراء الخبرة من خبراء أكثر عدداً ليس المقصود فيه إجراء شكلياً فقط يكرر الخبراء عبارات بعضاً أو الأرقام التي يتوصلون اليها بل يجب مراعاة الجدية والمهنية بالخبرة ومدى اطلاع الخبير ومعرفته معرفة ذاتية مهنية يساعد القضاء في تحقيق العدالة في المهام الموكلة اليهم وعلى أن تراعي المحكمة ذلك عند اختيار الخبراء وأن تمارس دوراً حقيقياً وفعالاً وفي الرقابة ومدى مساهمة كل خبير بتقرير الخبرة، وعلى أن يكون الخبراء مقدرين عقاريين مجازين في منطقة القطعة ويحملون رخص تقدير سارية المفعول بالإضافة إلى مساح مرخص كون أن القطع موضوع الدعوى، سليخ خالية من أية أبنية أو إنشاءات وأشجار، ولما لم تفعل محكمة الاستئناف ذلك وكل ما تقدم وسلف الإشارة إليه فيكون معه قرارها المطعون فيه مستوجباً النقض من جهة الطعن بهذه الأسباب".⁽¹⁾

وتعتبر الخبرة من الأدلة التي قد تسهم في التوصل بطريقة موضوعية إلى أسباب وقوع التصادم، وتحديدًا فيما إذا كانت المسألة المعروضة على القاضي مسألة فنية، فهنا يتوجب عليه الاستعانة بالخبراء لتحديد الخطأ، ومحاولة الكشف عن الأخطاء المرتكبة من ربايين السفن المتصادمة أو المرشدين أو أي أطراف أخرى، حيث إن الخبراء يستخدمون كل ما وصل إلى أيديهم من أدلة ووسائل إيضاح مثل مستندات السطح بجميع أنواعها والتقارير البحرية والاحتجاج البحري، علاوة على مصادر أخرى من المعلومات مثل الخرائط البحرية المستخدمة وقت التصادم ودفتر مناورات السفينة والتقارير الجوية وقت التصادم، ومن حق الخبير سماع أي شخص قد يفيد في توضيح الحقائق، مع الاستعانة بكل دليل يمكنه من الوصول إلى أسباب الكارثة، فالخبراء متخصصون في مجال عملهم على خلاف القاضي فهو ليس خبيراً في كافة أنواع القضايا التي تعرض عليه.⁽²⁾

وفي ذلك قضت محكمة التمييز الأردنية بأنه "وحيث عالجت الهيئة العامة لمحكمتنا في معرض ردها على الجانب المتعلق بالخبرة أن الخبراء لكي يتم التوصل إلى دخل الملحمة ومصاريها أوردوا

⁽³⁾سعد، نبيل إبراهيم، مرجع سابق، ص75.

⁽¹⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 521 لسنة 2021، والصادر بتاريخ 2021/2/7، موقع قرارك.

⁽²⁾النشار، محمد فتح الله، مرجع سابق، ص345.

بتقرير خبرتهم على محضر المحاكمة (ص49) بأنهم قاموا بالتحري والتواصل مع الناس واستجوابهم للوصول إلى دخل الملحمة ومصاريفها وأنه كان على المدعي إثبات ما تقدم بالبينة القانونية وتناقش بها الخصوم ويقتصر دور الخبير في هذه الحالة على احتساب ما يستحقه المدعي وفقاً للبيانات المقدمة بالدعوى فيكون تقرير الخبرة مخالفاً للأصول والقانون وبينه غير صالحة لإثبات دعوى المدعي ويعد خروجاً من الخبراء عن المهمة الموكولة لهم وهي حساب ما يستحقه المدعي وفقاً لبيانات الدعوى القانونية التي يعود أمر وزنها وتقديرها لمحكمة الموضوع لأن الخبرة بصورة عامة وسيلة لتقدير دليل في الدعوى وليست وسيلة لإثبات بحد ذاتها (تميز حقوق رقم 2019/4414 ورقم 2012/228 ورقم 2008/3193 هيئة عامة).⁽¹⁾

وبناء على ما تقدم، ترى الباحثة أنه يجب أن تكون المسألة المطلوب من الخبير تقديم تقريره بشأنها مسألة فنية، كما يجب ان يكون الخبير متخصص في هذه المسألة ويراعي نزاهة المهنة، وفي جميع الأحوال وكما جاء في قرار محكمة التمييز أعلاه فإن القاضي لا يكون ملزم بما جاء في تقرير الخبرة، فالخبرة تعتبر وسيلة لتقدير الدليل في الدعوى وليست وسيلة من وسائل الإثبات.

⁽¹⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفحتها الحقوقية رقم 6430 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2022/10/18، موقع قرارك.

المطلب الثالث

تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

يعني التقادم مرور الزمان المانع من سماع الدعوى، أي مرور فترة من الزمن دون المطالبة بالحق فيترتب على ذلك سقوط حق المطالبة بهذا الحق وعدم سماع الدعوى، وفقا لاعتبارات تتعلق بالمصلحة العامة، ووجوب احترام الأوضاع المستقرة التي مر عليها فترة من الزمن وعليه، متى انقضت هذه المدة فلا يستطيع صاحب الحق أن يطالب بحقه.⁽¹⁾

وفيما يتعلق بالدعاوى الناشئة عن حوادث التصادم البحري نجد أن اتفاقية بروكسل لعام 1910 نصت في المادة (7) منها على " تسقط دعوى المطالبة بالتعويضات بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث".

وعليه، فإن تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري تسقط بمرور سنتين من تاريخ وقوع حادث التصادم، وهذا يعني أن اتفاقية بروكسل اخذت بالتقادم القصير في دعاوى التعويض عن حوادث التصادم البحري.

وقد نهجت العديد من التشريعات البحرية نهج هذه الاتفاقية ومن ضمنها المشرع الأردني، حيث نصت المادة (247) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه "يسقط يحكم مرور الزمن حق كل دعاوى التعويض من الأضرار الناجمة عن التصادم بانقضاء مهلة سنتين بعد الحادث".

وعليه، ترى الباحثة أن المشرع الأردني سار على ذات النهج التي جاءت به اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بتقادم دعوى التعويض الناشئة عن اضرار التصادم البحري بمرور سنتين من تاريخ نشوء الحادث، ويعني ذلك أن المشرع الأردني حدد مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري بمرور سنتين من تاريخ نشوء حادث التصادم وإلا يسقط الحق في المطالبة بالتعويض عن هذا الحادث.

وفي ذلك قضت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها "ودون النظر في هذه المرحلة إلى مدى صحة تكييف الدعوى من قبل المدعية ومحكمتي الموضوع فإننا نجد أن محكمة الدرجة الأولى قد قضت ببرد دعوى المدعية لشمولها بالتقادم المنصوص عليه في المادة (452/1) من القانون المدني بمضي مدة سنتين معللة قرارها بأن الدعوى تتعلق بحقوق التجار والصناع عن أشياء وردوها لأشخاص لا يتجرون فيها. وإن محكمة الاستئناف ولدى معالجتها للطعن على قرار محكمة الدرجة الأولى توصلت في نهاية الصفحة الرابعة من حكمها المطعون فيه إلى القول) أن دعوى المدعية وعلى فرض ثبوتها لا

(1) الشرفاوي، محمد سمير، مرجع سابق، ص 613.

يشملها التقادم المنصوص عليه بالمادة (452/1) من القانون المدني (ثم عادت وفي الصفحة التالية من الحكم إلى القول ...) وهو ما يجعل من دعوى المدعية والحالة هذه خاضعة لحكم المادة (452/1) من القانون المدني وكان يتوجب على محكمة الدرجة الأولى معالجة دعوى المدعية على ضوء ما بيناه وتطبيق النصوص القانونية المنطبقة وواقعة الدعوى ومن ثم البت بموضوعها (... ثم قضت بفسخ القرار المستأنف وإعادة الأوراق إلى مصدرها للبحث بموضوع الدعوى. ومحكمتنا تجد أن مثل هذا القضاء فيه تناقض بين إذ في الوقت الذي أرست محكمة الاستئناف حكمها المطعون فيه على أن الدعوى غير خاضعة لأحكام التقادم المنصوص عليها في المادة (452/1) من القانون المدني وفق ما قضت فيه محكمة الدرجة الأولى فإنها عادت وتناقضت مع قولها بأن الدعوى خاضعة لحكم المادة (452/1) السالفة الذكر وهو ما تضمنته أيضاً مسودة الحكم فإن ذلك يعد تناقضاً فيما بين أسباب الحكم مع بعضها البعض من جهة وتناقضاً مع منطوقه من جهة ثانية مما لا يمكن محكمتنا من بسط رقابتها ويجعل من الحكم المطعون فيه مخالفاً لأحكام المادة (160) من قانون أصول المحاكمات المدنية مما يستدعي نقضه لإزالة التناقض بين الحثيات والمنطوق على النحو الذي أشرنا إليه مع ضرورة بيان الأساس القانوني الذي تقوم عليه الدعوى والنصوص الواجبة التطبيق عليها".⁽¹⁾

ويعتبر الدفع بالتقادم ليس من النظام العام حيث أنه لا يجوز للمحكمة أن تحكم به من تلقاء نفسها ولا يجوز الحكم به في أي مرحلة من مراحل الدعاوى ولا يجوز للمحكمة أن تحكم به إلا بناء على طلب الخصوم، وعليه، كما أنه يجب أن يتمسك في التقادم من له مصلحة فيه وهذا ما استقرت عليه محكمة التمييز الأردنية في قراراتها، حيث جاء في قرار لها بأنه "ورداً على هذا السبب / نجد أن المستقر عليه قانوناً وقضاءً أن الدفع بالتقادم ليس من النظام العام وعلى من تقرر لمصلحته أن يتمسك به بطلب مستقل قبل التعرض لموضوع الدعوى عملاً بالمادة (109) من قانون أصول المحاكمات المدنية ، وفي الدعاوى الصلحية يكفي أن يثيره ويتمسك به وكيل الجهة المدعى عليها في لائحته الجوابية وبخلاف ذلك يسقط حقه في الدفع بمرور الزمن و/أو التقادم ويعتبر متنازلاً عنه".⁽²⁾

إلا أنه وفيما يتعلق بدعاوى الرجوع والتي تقام من إحدى السفن على الأخرى في حالة المسؤولية التضامنية في التعويض عن الأضرار البدنية والمطالبة بالفرق الذي تدفعه والذي يتجاوز نصيبها الفعلي من هذا التعويض كحالة الوفاة أو الجروح لأحد الأشخاص نتيجة التصادم، فإن دعوى الرجوع تسقط بعد مرور سنة واحدة من تاريخ دفع هذا التعويض وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة (7) من معاهدة بروكسل لعام 1910 والتي نصت على "والمدة المحددة لرفع دعوى المطالبة

⁽¹⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 7075 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2022/4/12، موقع قرارك.
⁽²⁾قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 6618 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/1/21، موقع قرارك.

بالفرق المقرر في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة هي سنة واحدة ولا تسري هذه المدة إلا من يوم الدفع".⁽¹⁾

وأخذ المشرع الأردني بذات الحكم في قانون التجارة البحرية الأردني باعتبار التقادم الخاص بدعوى الرجوع بما دفع زيادة عن حصة السفينة المخطئة في حالة الخطأ المشترك واما دفع في هذا الصدد زيادة عن ذلك القدر وأمد هذه المدة سنة بعد يوم الدفع حيث نصت على أنه "غير ان حق الادعاء المنصوص عليه في الفقرة الثالثة من المادة (239) يسقط بحكم مرور الزمن بعد مرور سنة على يوم الدفع".

(1)المقدادي، عادل علي، مرجع سابق، ص201.

الخاتمة

تناولت الدراسة عنوان الإطار القانوني للتصادم البحري وفق القانون الأردني واتفاقية بروكسل، ويعتبر التصادم البحري من أهم الحوادث البحرية، وبالرغم من انخفاض معدل حوادث التصادم البحري، إلا أن الأضرار الناجمة عنه في ازدياد مستمر، ويعود السبب في ذلك إلى زيادة حجم الوحدات البحرية المتصادمة على الرغم من ارتفاع ثمنها لتوفر الأجهزة الحديثة والمعقدة فيها، والتي تمتاز بأجود التقنيات التي تستلزمها الملاحة البحرية.

ونظراً للآثار المترتبة على التصادم البحري، فقد رأينا ضرورة البحث هذا الموضوع بشيء من التفصيل، ومنه فهذا الموضوع يوجد فيه جزئيات احتاجت لدراسة أعمق في ظل التطورات الحديثة التي يشهدها عالم البحار في عصرنا الحالي، حيث أن معظم الكتابات الحديثة التي تناولت موضوع التصادم البحري، تناولته بصورة مدمجة مع القانون البحري.

لذلك قامت الباحثة ومن خلا الدراسة ببيان مفهوم التصادم البحري من حيث التعريف التشريعي والفقهية له، ومن ثم بيان شروطه ونطاقه واحكامه من حيث تحديد الحالات التي تعتبر تصادماً بحرياً بالمعنى القانوني، والسفن المستثناة من نطاق تطبيقه وهي السفن الحربية والسفن المخصصة للمنفعة العامة، حيث أن التصادم الحاصل بين هذه السفن لا تنطبق عليه احكام اتفاقية بروكسل وقانون التجارة البحرية الأردني.

كما تناولت الباحثة احكام المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري والأساس والطبيعة القانونية لها، حيث تعتبر المسؤولية هنا مسؤولية تقصيرية، لذلك تم بيان اركان هذه المسؤولية من اضرار وضرر وعلاقة سببية، وحالات انتفاء هذه المسؤولية، فإذا كان هناك سبب أجنبي يحول دون قيام العلاقة السببية بين فعل الأضرار والضرر تنقطع به المسؤولية وتنتفي.

وأخيراً، تناولت الباحثة احكام دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري، حيث بينت من أطراف هذه الدعوة ومن المحكمة المختصة بنظرها وطرق الإثبات المتبعة فيها وتقدمها.

وتوصلت الباحثة ومن خلال الدراسة إلى النتائج والتوصيات التالية:

النتائج:

أولاً: إن قانون التجارة البحرية الأردني سار على اعتناق قاعدة النسبة في توزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة كما جاءت به اتفاقية بروكسل لعام 1910.

ثانياً: إن المتضرر من حادث التصادم البحري يطالب بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به سواء كانت أضرار مادية أو معنوية أو مرتدة، وتكون السفينة المتسببة بالحادث مسؤولة عن تعويض هذه الأضرار.

ثالثاً: تنتفي المسؤولية ولا تكون السفينة ملزمة بالتعويض في حالة السبب الأجنبي الذي يقطع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وإذا انتقت المسؤولية لا تكون السفينة ملزمة بالتعويض.

رابعاً: إن اتفاقية بروكسل لعام 1910 لم تحدد المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض لذلك جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1952 والخاصة بالمحكمة المختصة بالنظر الدعوى وحددت المحكمة المختصة بنظر الدعوى، وإن المشرع الأردني سرى على ذات نهج الاتفاقية فيما يتعلق بدعوى المسؤولية والمحكمة المختصة والتقادم.

التوصيات:

أولاً: توصي الباحثة بضرورة قيام المشرع الأردني باستثناء السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة المنفعة العامة من احكام التصادم البحري كما فعلت اتفاقية بروكسل، والاستعاضة عن النص المادة (244) من قانون التجارة البحرية الأردني بالنص التالي "لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة"، وذلك على أساس أن ذلك يثير إشكالية تنازع القوانين في اعتبار ان التصادم بحريا بموجب المشرع الأردني أم عدم اعتباره كذلك سندا لاتفاقية بروكسل.

ثانياً: توصي الباحثة بضرورة النص في قانون التجارة البحرية الأردني على حالة الارشاد والسفينة المرشدة، وذلك كما فعلت اتفاقية بروكسل بالنص بشكل واضح وصريح على استثناء حالات الحوادث الناشئة بين سفن الارشاد.

ثالثاً: توصي الباحثة بضرورة تحديد احكام المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري بشكل مفصل بحيث يغني عن الرجوع للقواعد العامة، لذلك ترى الباحثة أنه لا بد من تحديد طبيعة المسؤولية والتعويض المقرر لكل حالة من حالات التصادم.

رابعاً: توصي الباحثة بضرورة النص في قانون التجارة البحرية على وسائل الاثبات المتعلقة بإثبات حوادث التصادم البحري نظرا لصعوبة اثبات الخطأ في الكثير من الحوادث ومنها الدفاتر والتقارير البحرية والاحتجاج البحري.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب الفقهية

- إبراهيم، محمد محيي الدين (2007)، نطاق الضرر المرتد، دار المطبوعات الجامعية، مصر.
- احمد، إبراهيم السيد (2007)، الضرر المعنوي فقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، مصر.
- احمد، عبد الفضيل محمد (2011)، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، بوابة جامعة المنصورة، مصر.
- ترك، محمد عبد الفتاح (2005)، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر.
- حسني، احمد محمود (2000)، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.
- حسين، فرهاد حاتم (2014)، عوارض المسؤولية المدنية دراسة تحليلية مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان.
- رضوان، فايز نعيم (2005)، القانون البحري في دولة الامارات العربية المتحدة، الطبعة الثانية، الامارات.
- السرحدان، عدنان، وخاطر، نوري حمد (2016)، شرح القانوني المدني مصادر الحقوق الشخصية، دار القافة للنشر والتوزيع، الأردن.
- سعد، نبيل إبراهيم (2000)، الاثبات في المواد المدنية والتجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.
- السنهوري، عبد الرزاق (1964)، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام، مصادر الالتزام، الجزء الأول، الطبعة الثانية، القاهرة، مصر.
- شحماط، محمود (2010)، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر.
- الشرقاوي، محمد سمير (2006)، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.

شكري، بهاء بهيج (2010)، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن.

الشواربي، عبد الحميد (2003)، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر.

طه، مصطفى كمال (2006)، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة، منشورات حلبي الحقوقية الطبعة الأولى، بيروت، لبنان.

العتير، عبد القادر (1998)، الوسيط في قانون التجارة البحرية، دار الثقافة، الأردن.

الفار، عبد القادر (2018)، مصادر الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن.

المقدادي، عادل علي (2009)، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

ملكاوي، بشار (2006)، مصادر الالتزام الفعل الضار، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

موسى، طالب حسن (2012)، القانون البحري الأردني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

النشار، محمد فتح الله (2000)، احكام قواعد عبء الاثبات، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر.

يوسف، يعقوب (2006)، التصادم البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.

ثانياً: الرسائل الجامعية والابحاث:

للصامه، حسن حرب (2015)، المسؤولية عن التصادم البحري في التشريعين الاردني والسعودي (دراسة قانونية فقهية مقارنة)، مجلة العلوم القانونية والسياسية، السعودية.

لطفي، محمد حسام محمود (2002)، النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، مصر.

المرزوقي، محمد منصور محمد (2019)، التصادم البحري (دراسة مقارنة بين قانون دولة الامارات العربية المتحدة وقانون جمهورية مصر العربية ومعاهدة بروكسل)، رسالة ماجستير، جامعة الامارات العربية المتحدة، كلية القانون، قسم القانون الخاص، الامارات.

المعمري، يعرب بن ناصر بن حمود (2013)، التصادم البحري وفقاً للقانون البحري العماني، رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس، مسقط، عمان.

محمد، علاء عمر (2010)، **الدعوى المدنية في التصادم البحري، دراسة تحليلية ومقارنة،** بحث منشور في مجلة جامعة بابل للعلوم الانسانية، العدد 1، البصرة، العراق.

ثالثاً: التشريعات والاتفاقيات الدولية

اتفاقية بروكسيل لعام 1910 المتعلقة بالتصادم البحري الموقعة بتاريخ 23 كانون الأول 1910.

اتفاقية بروكسل لعام 1952 المتعلقة بالمحكمة المختصة بالدعوى الناشئة عن التصادم البحري.

قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، الصادر بتاريخ 1990/4/22.

القانون البحري الاماراتي، قانون اتحادي رقم (26) لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري

المنشور في الجريدة الرسمية العدد 98 السنة الحادية عشر بتاريخ 1981/11/21.

قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 وتعديلاته، المنشور على الصفحة رقم (698)

من عدد الجريدة الرسمية رقم (2357) بتاريخ 1972/4/6.

القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976.

اتفاقية لندن حول المساعدة في البحر لعام 1989.

رابعاً: الاحكام القضائية

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 5419 لسنة 2022، والصادر بتاريخ

2022/11/29، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 6401 لسنة 2022، والصادر بتاريخ

2023/3/15، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 6434 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/3/7،
موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 6488 سنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/4/4،
موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 89 سنة 2018، والصادر بتاريخ 2018/1/23،
موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2308 سنة 2021، والصادر بتاريخ 2021/5/27،
موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 7353 لسنة 2022، والصادر بتاريخ
2023/4/13، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 3823 لسنة 2018، والصادر بتاريخ
2018/9/26، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 5534 لسنة 2021، والصادر بتاريخ 2022/7/4،
موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 728 لسنة 2020، والصادر بتاريخ 2020/7/2،
موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 8633 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/4/4،
موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 3823 لسنة 2018، والصادر بتاريخ
2018/9/26، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 6069 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/1/31، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 7670 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2022/12/29، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2432 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2022/12/20، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 7075 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2022/4/12، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 6618 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2023/1/21، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 521 لسنة 2021، والصادر بتاريخ 2021/2/7، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 6430 لسنة 2022، والصادر بتاريخ 2022/10/18، موقع قرارك.

قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 683 لسنة 2023، والصادر بتاريخ 2023/2/6، موقع قرارك.

حكم محكمة مارسيليا التجارية الصادر بتاريخ 1963/6/13.