

اسباب الإعفاء من المسؤولية عن التصادم البحري " في الفقه الإسلامي والقانون البحري "

لواء دكتور
علاء الدين محمد على عبد المجيد

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

سورة الرعد: الآية ١٧

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

المقدمة

الحمد لله الذي سخر الفلك لتجري في البحر بأمره وجعل جريانها آية من آيات قدرته سبحانه وتعالى قضى بين الناس بعلمه نظم السير في البحر ليكون لنا طريقا وسن له من الأحكام ما يكفل السير فيه بانتظام واقتدار.

لقد خلق الله البحر وسخره للناس، وجعله طريقا لهم كطريق البر، وجعل السفينة هي الوسيلة في ركوبه وامتطائه، ومن ثم فإن السفينة في سيرها مقيدة بشرط السلامة، لأن البحر كالبر حق مشترك بين الناس، فلكل فرد حق السير فيه بسفينته، والحق المشترك للجماعة يباح لكل فرد استعماله بشرط السلامة، وعلّة هذا الشرط أن حق الفرد في المرور يمكنه من الاستيفاء، ودفع الضرر عن غيره واجب عليه، فيقيد بشرط السلامة ليعتدل النظر من الجانبين، ولما كان السير في البحر كالسير في البر، لذا كان لا بد لاستعماله طريقا من قوانين ونظم للسير فيه، وتنسيق علاقات السفن ببعضها لتتم الملاحة في سلام، ومن فضل الله علينا نحن أمة الإسلام أن أنزل علينا القرآن الكريم.

ونظرا للمستجدات التي طرأت على حركة الملاحة البحرية، وما واكبها من تطورات فنية وتكنولوجية، واتجاهات اقتصادية حديثة في مجال الملاحة البحرية ومواكبة للتطورات الكبيرة التي حدثت في قطاع النقل البحري، والملاحة البحرية بصفة عامة دفعا لعجلة هذا النشاط باعتباره أحد الأنشطة الاقتصادية الهامة، وحماية للأسطول البحري المصري من شرور المنافسة الأجنبية، وذلك باعتبار أن مصر من الدول النامية التي ترنو إلى التقدم في شتى المجالات وباعتبارها من دول الشاحنين، كان لابد من تقنين بحري

جديد يحقق الأهداف السابقة ويتفق في نفس الوقت مع أحكام الشريعة الإسلامية، التي هي المصدر الرئيسي للتشريع، فقد قامت وزارة العدل بوضع مشروع قانون للتجارة البحرية قدمته إلى مجلس الشعب عام ١٩٧٨م والذي انتهى بدوره من مناقشته ومراجعته وإحالاته إلى اللجنة الدينية لمراجعة نصوصه وأحكامه، إلى أن صدر هذا القانون " قانون التجارة البحرية " الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م " حيث صدر في ٢٦ من رمضان سنة ١٤١٠هـ الموافق ٢٢ من ابريل سنة ١٩٩٠م.

وقد بدأ العمل بهذا القانون في ٣/١١/١٩٩٠م، ويضم أربعمئة مادة تقع في خمسة أبواب، وهذه الأبواب على الترتيب هي السفينة، وأشخاص الملاحة البحرية، واستغلال السفينة، والحوادث البحرية، وأخيرا التأمين البحري.

وبهذا يتضح لنا أن المشروع في هذا القانون قد خصص الباب الرابع منه للحوادث البحرية، ولما كان التصادم البحري كثير الوقوع، ومن أخطر الحوادث البحرية على الإطلاق، ولما له من أهمية كبرى في مجال الملاحة البحرية فقد خصص له الفصل الأول من الباب الرابع لمعالجة أحكامه.

إن فقهاء المسلمين لم يخصصوا القانون البحري بقواعد منفردة، إذ تعرض الفقهاء المسلمون لقواعد القانون البحري في طيات موسوعاتهم الفقهية، وبالتالي يخضع القانون البحري للقواعد العامة للفقه الإسلامي فيما عدا بعض الحالات الاستثنائية التي ترجع لظروف الملاحة البحرية تطبق نفس القواعد على النقل البحري فقد تعرض الفقهاء المسلمون لإيجار السفن وعقد النقل البحري في الكتاب المخصص للإجارة، والتصادم البحري في كتاب

الضمان، والعواريات العامة في كتاب الإجارة، وتحديد مسؤولية مالك السفينة في الكتاب المخصص لعقد المضاربة أو المقارضة^(١).

ومما لا شك فيه أن نتائج التصادم البحري تعتبر في غاية الأهمية حيث يؤدي إلى غرق السفن وموت الإنسان والأسباب التي تؤدي إلى هذا الحادث عديدة وفي غالبية الأحيان لا يمكن معرفة السبب الحقيقي الذي أدى إلى حدوث التصادم مما يجعل من الصعوبة تحديد المسئول عنه، وأنواع التصادم في الفقه الإسلامي تتجمع في ثلاثة أقسام : التصادم العمدي، والتصادم الناتج عن الخطأ، والتصادم غير الناتج عن خطأ (التصادم القهري أو المشتبه في سببه)، وهناك اختلاف في آراء الفقهاء في كل نوع، ولكل رأي الدليل الذي يستند إليه والرأي الراجح هو الأقوى دليلاً.

ويعد التصادم البحري من أهم الحوادث البحرية التي تهدد الرسالة البحرية، فهو حادث يطرد وقوعه في كل العصور، لذلك فأهميته العملية تتزايد من يوم لآخر حقا أن حالات التصادم البحري، في الوقت الحاضر قد تكون أقل بكثير من الماضي، وذلك بسبب التقدم التقني الهائل في صناعة السفن وما صاحب ذلك من تزويدها بأجهزة الرادار، واللاسلكي، والراديو، إلا أن هذا التقدم وإن كان قد نجح نسبيا في التقليل من حالات التصادم البحري

(١) د. مصطفى محمد رجب، القانون البحري الإسلامي كمصدر لقواعد القانون البحري

المعاصر، رسالة دكتوراة ، جامعة اكس، مرسيليا - فرنسا، المكتب العربي

الحديث، عام ١٩٩٠م، ص ١٧.

إلا أنه لم يستطع أن يقلل من النتائج الخطيرة المترتبة على وقوعه والتي ازدادت خطورتها عما كان يحدث في الماضي^(١).

والتصادم البحري وفقاً للقانون البحري ثلاثة أنواع وهي التصادم الناشئ عن القوة القاهرة أو الشكوك في سببه - والتصادم الناشئ عن الخطأ الفردي لإحدى السفن في التصادم بسبب خطأ مشترك^(٢).

ومما لا شك فيه أن الحوادث البحرية بصفة عامة والتصادم البحري بصفة خاصة من أهم المشاكل التي تهدد النقل البحري، كما أن حوادث التصادم البحري وما يصاحبها من خسائر بشرية ومادية بين السفن على مختلف أنواعها وحمولاتها، قديمة البناء أو حديثة البناء، سواء أكانت تلك السفن مزودة بأنظمة ملاحية متقدمة من عدمه، كل ذلك يوضح بجلاء مدى خطورة مشكلة التصادم البحري والحاجة المستمرة للعمل على تفاديه^(٣).

وقد يقع التصادم بالفعل وينتج عنه ضرر، ومع ذلك فهناك من الأسباب ما يمنع قيام المسؤولية عن التصادم تجاه الصادم رغم وقوعه وتحقق الضرر الناشئ عنه، وذلك في حالات التصادم القهري أو المفاجئ دون أدنى تقصير، كما تنتفي المسؤولية أيضاً إذا كان الضرر نتيجة لفعل

(١) د. محمد بهجت عبد الله قايد، الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، عام ١٩٩٢م، ص ١.

(٢) د. محمود مختار احمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ١٩٩٩م، ص ٤٩٧.

(٣) د. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، الربان، دار الجامعة الجديدة للنشر ٢٠٠٣ ص ١٢.

الصادم نفسه، أو إذا أذن ولي الأمر لأرباب السفن بالوقوف على الشواطئ أو إجراء مناورة، وأخيرا إذا كان الصادم وهو ربان السفينة في حالة خطر تبيح له الدفاع الشرعي عن نفسه وعن سفينته بما تحمله من أنفس وأموال، ففي كل هذه الحالات السالفة الذكر وقع التصادم بالفعل ونتج عنه ضرر ورغم ذلك لا تقوم المسؤولية تجاه الصادم.

خطة البحث:

ونتكلم عن تلك الحالات في كل من الفقه الإسلامي والقانون البحري سنة ١٩٩٠م فيما يلي:

الفصل التمهيدي: مفهوم المسؤولية عن التصادم البحري وطبيعتها وأساسها.

الفصل الأول : التصادم القهري والمشتبه في سببه.

ويشتمل على ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : التصادم القهري والمشتبه في سببه في الفقه الإسلامي.

ويشتمل على مطلبين :

المطلب الأول : التصادم القهري في الفقه الإسلامي.

المطلب الثاني : التصادم المشتبه في سببه في الفقه الإسلامي.

المبحث الثاني : التصادم القهري والمشتبه في سببه في القانون البحري.

ويشتمل على ثلاثة مطالب :

المطلب الأول : التصادم القهري أو الفجائي في القانون البحري.

المطلب الثاني : التصادم المشتبه في سببه في القانون البحري.

المطلب الثالث : أحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م بشأن التصادم القهري

والمشتبه في سببه.

المبحث الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن التصادم
القهري والمشتبه في سببه كسبب للإعفاء من المسؤولية.

الفصل الثاني : فعل المضرور

ويشتمل على ثلاثة مباحث

المبحث الأول : فعل المضرور في الفقه الإسلامي.

المبحث الثاني : فعل المضرور في القانون.

المبحث الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن فعل
المضرور كسبب للإعفاء من المسؤولية.

الفصل الثالث : إذن ولي الأمر كسبب للإعفاء المسؤولية

ويشتمل على ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : إذن ولي الأمر في الفقه الإسلامي.

المبحث الثاني : إذن ولي الأمر في القانون البحري.

المبحث الثالث : مقارنة بين إذن ولي الأمر في الفقه الإسلامي والقانون
البحري كسبب من الإعفاء المسؤولية.

الفصل الرابع : الدفاع الشرعي.

ويشتمل على ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : الدفاع الشرعي في الفقه الإسلامي.

المبحث الثاني : الدفاع الشرعي في القانون.

المبحث الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن الدفاع
الشرعي كسبب للإعفاء من المسؤولية

الفصل التمهيدي

مفهوم المسؤولية

عن التصادم البحري وطبيعتها وأساسها

الفصل التمهيدي

مفهوم المسؤولية

عن التصادم البحري وطبيعتها وأساسها

=====

اصطلاح المسؤولية المدنية اصطلاح قانوني لم يرد في الفقه الإسلامي، وليس معنى هذا أن الفقه الإسلامي أغفل المسؤولية، فلها في الفقه الإسلامي أسس راسخة وجذور عميقة غير أن مسمياتها تختلف عن القانون الوضعي، وقد أسهب فقهاء الشريعة الإسلامية في هذا البيان^(١).

ولعل كلمة "ضمان" أو تضمين في الفقه الإسلامي أقرب ما يؤدي إلى المعنى المراد من كلمة مسؤولية مدنية في الدراسات القانونية.

والمبادئ الأساسية التي تقوم عليها المسؤولية المدنية في الدراسات القانونية هي الفعل الضار الذي يلحق الضرر بالآخرين.

ومصدر المسؤولية في القانون الوضعي من وضع البشر وقد وردت في نصوص القانون المدني والقانون البحري^(٢).

تختلف المسؤولية عن التصادم البحري بحسب نوع هذا التصادم هل هو فجائي أو قهري، أو تصادم مشتبه في سببه أم هو تصادم ناشئ عن خطأ وحيد أو ناشئ عن خطأ مشترك.

(١) الشيخ / محمود شلتوت، الإسلام عقيدة وشريعة ، طبعة دار الشروق، القاهرة، الطبعة السابعة عشر ١٤١١هـ / ١٩٩١م، ص ٣٩٢.

(٢) نصوص المواد ٢٩٢ من القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وما بعدها.

وقد اتفق كل من القانونيين البحري الملغي والقانون البحري الحالي على تقسيم التصادم البحري إلى أربعة أنواع هي الأنواع السابق ذكرها، ولكنهما اختلفا في كيفية توزيع المسؤولية في حالي التصادم غير المعروف سببه (المشتبه في سببه) والتصادم بخطأ مشترك^(١). أما مصدر المسؤولية في الفقه الإسلامي فمن اجتهادات الفقه، ونجده في القرآن الكريم المصدر الأول لهذا التشريع، وفي السنة النبوية المطهرة المصدر الثاني المفسر للقرآن الكريم.

" وقد خصص التقنين البحري المصري القديم لقواعد المسؤولية في أحوال التصادم مادة وحيدة هل المادة ٢٤٢ منه والتي كانت تنظم حالات التصادم الأربعة على النحو الآتي :

- التصادم بسبب قهري، وفيه تتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر.
- التصادم بخطأ ربان إحدى السفينتين، وفيه تقع المسؤولية على من تسبب في التصادم وحده.
- التصادم بخطأ مشترك والتصادم المشتبه فيه، وفيهما يقسم تعويض الأضرار بين السفينتين بنسبة قيمة كل منهما.

(١) د. محمد بهجت عبد الله قايد - الوسيط في شرح قانون التجارة البحري، الجزء الثاني والثالث، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤/٢٠٠٥، ص ٢٨٦، ٢٨٧ بند ٣٧١.

ويكمن الخلاف الجوهرى بين القانون القديم والقانون الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م في كيفية توزيع المسؤولية في حالتى التصادم غير المعروف سببه والتصادم بخطأ مشترك^(١).

أما معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠م فقد جاءت مختلفة عن ذلك التقنين في تحديدها للمسؤولية عن التصادم بسبب مشتبه فيه إذ جعلته يأخذ حكم التصادم بسبب قهري، وعن التصادم بخطأ مشترك حيث جعلت توزيع المسؤولية فيه على أساس خطورة الأخطاء التي ارتكبتها كل سفينة فقد حرص واضعو تقنين التجارة البحرية المصري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أن تأتي نصوصه مطابقة لأحكام معاهدة بروكسيل في قواعد المسؤولية^(٢)، على هذا تنقسم الدراسة في هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : ماهية المسؤولية عن التصادم والأصل فيها.

المبحث الثانى : طبيعة المسؤولية عن التصادم البحري.

المبحث الثالث : الأساس الذى تقوم عليه المسؤولية عن التصادم البحري.

(١) د. محمد بهجت عبد الله قايد - الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص ٤٢ بند ٤٠.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية عام ١٩٩٣م، ص ٦٠٤، بند ٦٠٩، ص ٢٤٧.

المبحث الأول

ماهية المسؤولية عن التصادم البحري والأصل فيها

بعد وقوع التصادم البحري تنشأ المسؤولية قبل التصادم باعتبار أن التصادم البحري عمل من الأعمال المنشئة للالتزام، على أساس أنه فعل ضار لا يقصد به محدثه الإضرار بغيره بل يقع الضرر نتيجة إهمال أو رعونة ويرتب في ذمة فاعله التزاما بتعويض الضرر الذي نجم عن خطئه. ومن هنا تقوم المسؤولية التي يكون مصدرها الفعل الضار.

وتنقسم الدراسة في هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب :

المطلب الأول : ماهية المسؤولية عن التصادم والأصل فيها لدى الفقه الإسلامي.

المطلب الثاني : ماهية المسؤولية عن التصادم والأصل فيها لدى القانون.

المطلب الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن ماهية المسؤولية عن التصادم البحري والأصل فيها.

المطلب الأول

ماهية المسؤولية عن التصادم البحري والأصل فيها لدى الفقه الإسلامي

أولاً : ماهية المسؤولية عن التصادم البحري لدى الفقه الإسلامي :
المسؤولية في اللغة تعنى كون الإنسان مسئولاً ومؤاخذاً، أما مادة سأل فتفيد
الاستخبار أو الاستفسار عن مجهول^(١).
وقد تفيد مادة سأل أيضاً - معنى الاستفسار والاستخبار عن غير مجهول
لمعنى بلاغي.

والمقصود من ذلك هو المؤاخذة والعقوبة على التقصير في الحق، والاهمال
في الواجب، ومن هنا نشأت المسؤولية بمعنى المؤاخذة والتبعية، وفقهاء الشريعة
الإسلامية عبروا عن لفظ المسؤولية بلفظين هما : الضمان أو التضمين، والغرم
أو الغرامة أو التعريم^(٢).

وقد تعددت تعريفات الفقهاء للضمان على النحو التالي :
تعريف فقهاء الحنفية للضمان :

(١) المصباح المنير، ج ١ ص ٤٥٣، مادة سأل، أحمد بن محمد بن علي المقري
الفيومي، المطبعة الأميرية.

(٢) حاشية سعد الله بن عيسى للمولى سعد الله بن عيسى المفتي الشهير بسعد
أفندي، المتوفي سنة ٩١٥ هـ على شرح العناية، مطبوع مع فتح القدير للكمال
بن الهمام، الطبعة الأولى، المطبعة الأميرية ببولاق مصر ١٣١٣ هـ..
تكملة فتح القدير لكمال الدين محمد بن عبد الواحد السيواسي السكندري الحنفي المعروف
بالكمال بن الهمام، والمتوفي سنة ٨٦١ هـ، مطبعة المكتبة التجارية الكبرى ١٣٥٦ هـ ج
٥ ص ٣٩٠.

الضمان هو ضم ذمة إلى ذمة في المطالبة^(١). وكلمة المطالبة المقصود بها المطالبة بثلاثة أشياء :

الأول : المطالبة بالدين.

الثاني : المطالبة بالأعيان المضمونة كالمغصوب ونحوه.

الثالث : المطالبة بالنفس والمضمون به إحضار المكفول به^(٢).

وعرفه الحموي^(٣):

بقوله الضمان عبارة عن رد مثل الهالك أن كان مثليا أو قيمته إن كان مقوما^(١).

(١) تبين الحقائق شرح كنز الدقائق، لابن عمر فخر الدين بن عثمان بن علي بن محجن الزيلعي المتوفي سنة ٧٤٣ هـ، وكنز الدقائق لأبي البركات عبد الله بن أحمد بن محمود المعروف بحافظ الدين النسفي، المتوفي سنة ٧١٠ هـ، الناشر دار المعرفة للطباعة والنشر ببيروت، وهي مصورة على الطبعة الأولى التي طبعت بالمطبعة الكبرى الأميرية ببولاق - مصر، ١٣١٣ هـ، ج ٤ ص

(٢) حاشية سعد الله بن عيسى للمولى سعد الله بن عيسى المفتي الشهير بسعد أفندي، مرجع سابق. تكملة فتح القدير لكamal الدين محمد بن عبد الواحد السيواسي السكندري الحنفي المعروف بالكمال بن الهمام، مرجع سابق، ج ٥ ص ٣٩٠.

(٣) أحمد بن محمد مكي أبو العباس شهاب الدين الحسيني الحموي ١٠٩٨ هـ - ١٦٨٧م، مدرس من علماء الحنفية حموي الأصل مصري كان مدرسا بالمدرسة السليمانية بالقاهرة، وتولى افتاء الحنفية وصنف كتبا كثيرة منها غمز عيون البصائر في شرح الأشباه والنظائر، لابن نجيم ونفحات القرب والاتصال، والدر النفيس، في مناقب الشافعي بدار الكتب والفتاوى بدار الكتب، الأعلام خير الدين الزركلي مجلد أول ص ٢٣٩.

وعرفه الشوكاني^(٢):

بقوله الضمان عبارة عن غرامة التالف^(٣).

(١) غمز عيون البصائر على الأشباه والنظائر، لابن نجيم المصري، شرح السيد أحمد بن محمد الحنفي للحموي ج ٢ ص ٢١٠، الناشر دار الكتب العلمية بيروت - لبنان، الطبعة الأولى ١٤٠٥ هـ، ١٩٨٥ م.

(٢) محمد بن علي بن محمد بن عبد الله الشوكاني، ولد سنة ١١٧٣ هـ، ولي القضاء سنة ١٢٢٩ هـ، وكان من أكابر علماء اليمن وفقهها مجتهدا يرى تحريم التقليد له ١١٤ مؤلفا منها نيل الأوطار، من أسرار في منتقى الأخبار، توفي سنة ١٢٥٠ هـ. الاعلام ج ٦ ص ١٩٠.

(٣) نيل الأوطار شرح منتقى الأخبار من أحاديث سيد الأخيار، لمحمد بن علي بن محمد الشوكاني، المتوفي سنة ١٢٥٥ هـ، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، الطبعة الأخيرة ١٣٧١ هـ، ١٩٥٢ م.

تعريف فقهاء المالكية للضمان :

الضمان هو التزام مكلف غير سفيه ديناً على غيره أو طلب من عليه الدين لمن هو له بما يدل عليه عرفاً^(١)، وعرفه ابن عرفه^(٢)، بقوله " الضمان هو التزام دين أو طلب من هو عليه لمن هو له^(٣) .

(١) الشرح الصغير، للقطب الشهير أحمد بن أحمد الدردير العدوي المالكي، المتوفي سنة ١٢٠١هـ، مطبوع بهامش بلغة السالك على الشرح الصغير، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، الطبعة الأخيرة ١٣٧٢هـ ١٩٥٢م، وطبعة أخرى لدار صادر بيروت، وهي مصورة على الطبعة الثانية المطبعة الأميرية ببولاق ١٣١٧هـ، ج ٢، ص ١٤٤.

(٢) هو سعد بن محمد بن عرفه تفرد بمشيخة العلم في مذهب الامام مالك بتونس، ولد سنة ٧١٦هـ، ومات فيما يقارب سنة ٨٠٠هـ، اشتغل بالإمامة والخطابة في جامع الزيتونة بتونس.

(٣) شرح الخرخشي لأبي عبد الله محمد بن عبد الله بن علي، المتوفي سنة ١١٠١هـ على مختصر سيدي خليل بن اسحاق الجندي المالكي، المتوفي سنة ٧٧٦هـ، مطبعة دار الفكر العربي وطبعة أخرى لدار صادر بيروت وهي مصورة على الطبعة الثانية المطبوعة بالمطبعة الأميرية ببولاق ١٣١٧هـ، ج ٤ ص ٢٢٨.

تعريف فقهاء الشافعية للضمان :

الضمان هو التزام حق ثابت في ذمة الغير أو إحضار عين مضمونة أو بدون من يستحق حضوره^(١).
وعرف الغزالي^(٢) الضمان :
بأنه وجوب رد الشيء أو أداء بدله بالمثل أو بالقيمة^(٣).

تعريف الحنابلة للضمان :

ذهب الحنابلة إلى أن الضمان يكون في الأموال والكفالة في الأبدان والضمان في الأموال عندهم هو : التزام إنسان يصح تبرعه أو التزام مفلس برضاها ما وجب أو يجب على غيره مع بقاءه على المضمون عنه^(٤).
وعرفته مجلة الأحكام العدلية في المادة ٤١٦ بقولها الضمان هو إعطاء مثل الشيء إن كان مثليا أو قيمته إن كان قيميا^(١).

(١) مغني المحتاج إلى معرفة معاني ألفاظ المنهاج، لشمس الدين محمد بن احمد الشربيني القاهري، والخطيب الشافعي المتوفي سنة ٩٧٧هـ، مطبعة مصطفى البابي الحلبي ١٩٦٨م، وطبعة أخرى لمطبعة الاستقامة بمصر ١٣٧٤هـ ج ٢٠ ص ١٥٨.

(٢) محمد بن محمد بن محمد أحمد الغزالي ٤٥٠-٥٠٥ أبو حامد من أئمة الشافعية صاحب كتاب إحياء علوم الدين، صنف الفقه والاصول والتصوف والفلسفة وغيرها من كتبه الوسيط والبسيط والوجيز والخلاصة في الفقه والمستصفي والمنحول وشفاء العليل في أصول الفقه وتهافت الفلاسفة وكتبه في التصوف مثيرة مشهورة وفيات الاعيان ٣/٣٥٣-٣٥٥.

(٣) الوجيز في فقه الامام الشافعي، لحجة الإسلام أبي حامد محمد بن محمد الغزالي، ج ١ ص ٢٨٠، طبعة مطبعة الآداب والمؤيد بمصر سنة ١٣١٧هـ.

(٤) نيل المآرب للشيخ عبد القادر بن عمر الشيباني بشرح دليل الطالب لنيل المطالب للشيخ مرعي بن يوسف المقدسي الحنبلي، مطبعة الشركة العربية للطباعة والنشر القاهرة سنة ١٣٩٨هـ، ص ٢٠٠.

وعرفوا الكفالة بأنها : "التزام رشيد إحضار من عليه حق مالي لصاحبه"^(٢).

الشيعة الإمامية وتعريفهم للضمان :

ذهب الإمامية إلى أن الضمان يطلق على التزام المال والتزام إحضار النفس ولهذا عرفوه بأنه عقد شرع للتعهد بنفس أو مال^(٣).

الزيدية وتعريفهم للضمان :

عرفوا الضمان بأنه تقرير الدين في ذمة الضامن حتى يصير مطالباً مع الأصل^(٤).

ونخلص من ذلك أن الضمان هو التزام حق ثابت في ذمة الغير أو إحضار من هو عليه أو التزام عين مضمونة ويكون في الأموال.

(١) مجلة الأحكام العدلية المادة ٤١٦، ص ١٠٣، الكساري دراسة وتحقيق على مذهب الإمام أحمد بن حنبل لأحمد بن عبد الله، عبد الوهاب إبراهيم أبو سليمان، و د. عمر إبراهيم أحمد على الطبعة الأولى، ١٤٠١هـ، ١٩٨١م، الناشر / دار تهامة - جدة - السعودية.

(٢) الروض المربع بشرح زاد المستنقع، للشيخ منصور بن يونس البهوتي المصري ، مطابع المختار الإسلامي - مكتبة التراث، ص ٢٤٢.

(٣) المختصر النافع في فقه الإمامية للشيخ أبي القاسم نجم الدين جعفر بن الحسن الحلبي المتوفي سنة ٦٧٦هـ، ص ١٤٢، مطابع دار الكتاب العربي بالقاهرة سنة ١٣٣٦هـ.

(٤) البحر الزخار الجامع لمذاهب علماء الأمصار، لأحمد بن يحيى بن المرتضى، ج ٥، ص ٧، مطبعة السنة المحمدية سنة ١٣٦٨هـ.

ثانيا : والأصل في المسؤولية عن التصادم البحري في الفقه الإسلامي :

يستمد من السنة النبوية المطهرة والإجماع والمعقول.

أولا : من السنة المطهرة :

(١) عن عبد الله بن عمر رضي الله عنهما^(١)، أن رسول الله - صلى الله عليه وسلم - قال : " ألا كلكم راع وكلكم مسئول عن رعيته فالإمام الذي على الناس راع وهو مسئول عن رعيته والرجل راع عن أهل بيته وهو مسئول عن رعيته والمرأة راعية على أهل بيت زوجها وهي مسئولة عنهم وعبد الرجل راع على مال سيده وهو مسئول عنه ألا كلكم راع وكلكم مسئول عن رعيته^(٢)

(٢) روى أنس بن مالك رضي الله عنهما^(٣) أن النبي ﷺ كان عند بعض نسائه فأرسلت إحدى أمهات المؤمنين مع خادم بقصعة فيها طعام

(١) ابن عمر هو عبد الله بن عمر بن الخطاب العدوي القرشي اسلم مع أبيه وهو صغير لم يبلغ الحلم وكان من أئمة المسلمين وعلماء من أعلام الفتوى أقام بالفتاوى سنتين سنة يفتي الناس في الموسم وغيره توفي ٧٣ هـ. تاريخ التشريع الإسلامي ص ١٤٩، ١٥٠.

(٢) البخاري مجلد ٣، ج ٩ ص ٧٧، مسلم ج ٢ ص ١٢٥، الترمذي ج ٤، ص ٢٠٨، طبعة دار إحياء الكتب.

(٣) أنس بن مالك بن النضر بن ضمضم البخاري الخزرجي الأنصاري صاحب رسول الله ﷺ وخادمه روى عنه أئمة الحديث حوالي ٢٢٨٦ حديثا، ولد بالمدينة سنة ١٠ قبل الهجرة واسلم صغيرا وخدم النبي الكريم ﷺ إلى أن قبض ثم رحل إلى دمشق ومنها إلى البصرة ومات فيها سنة ٩٣ هـ - ٧١٢م، وهو آخر من مات من الصحابة بالبصرة، الاعلام ج ٢ ص ٢٤.

فضربت بيدها فكسرت القصعة فضمنها وجعل فيها الطعام وقال كلوا
وحبس رسول الله - ﷺ - الرسول والقصعة حتى فرغا فرفع القصعة
الصحيحة وحبس المكسورة (١).

(٣) وعن عائشة - رضي الله عنها (٢) - قالت : ما رأيت صانعة طعاما مثل
صفية صنعت لرسول الله - ﷺ - طعاما بعثت به فأخذني أفكل (٣)،
فكسرت الإناء فقلت يا رسول الله ما كفارة ما صنعت قال إناء مثل إناء
وطعام مثل طعام (٤).

(١) رواه البخاري وأبو داوود والترمذي والنسائي وابن ماجه، صحيح البخاري ج ٦،
ص ٤٩ تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي، طبعة دار إحياء الكتب العربية، المختصر
سنن أبي داوود للمنذري ج ٥ ص ٢٠٠، مطبعة أنصار السنة المحمية سنة ١٣٦٨
هـ، سنة ١٩٤٩م، سنن ابن ماجه ج ٢ ص ٧٨٢، مطبعة دار احياء الكتب
العربية، عيسى البابي الحلبي سنة ١٣٧٢هـ، سنة ١٩٥٢م.

(٢) هي أم المؤمنين عائشة بنت أبي بكر الصديق عبد الله بن عثمان بن أبي قحافة
التميمي وأمها أم رومان ابنة عامر بن عمرو بن عبد شمس من بني مالك
من كنانة كانت مساماه على جبير بن مطعم فخطبها النبي ﷺ وتزوجها بمكة في
شوال سنة عشر من النبوة وقبل الهجرة بثلاث سنوات ولها ست سنين وقيل غير
ذلك، وكانت فقيهة، عارفة بأيام العرب، ماتت بالمدينة سنة سبع وخمسين وقيل
ثمان وخمسين، أعلام النساء ج ٣ ص ٩.

(٣) أفكل على وزن أفعل الرعدة الأفكل رعدة تعلق الإنسان ولا فعل له، ويقال أخذ فلانا
أفكل إذا أخذته رعدة فارتعد من برد أو خوف، وفي حديث عائشة رضي الله عنها "
أفكل وارتعدت من شدة الغيرة" لسان العربي ج ٥ ص ٣٤٥٢، ص ٣٤٥٣.

(٤) رواه داوود والنسائي وأحمد، منتقى الأخبار مع شرحه نيل الأوطار للشوكاني ج ٥
ص ٣٤١ مطبعة الحلبي، الطبعة الثانية سنة ١٣٧١هـ، ١٩٥٢م.

(٤) ومما يدل على شرعية التضمين في السنة المطهرة أيضا هذا الحديث الذي جرى مجرى القاعدة في هذا الشأن، فعن أبي سعيد الخدري - رضي الله عنه - أن رسول الله - ﷺ - قال : (لا ضرر ولا ضرار)^(١)، وقد وضع الفقهاء بناء على هذا الحديث قاعدة الضرر يزال^٢، وقاعدة من أتلف مال غيره بلا إذن منه فهو له ضامن^(٣)، وهذه القاعدة ما اتفق الكل عليها ولا خلاف فيه بل يمكن القول بأنها مسلمة بين جميع فرق المسلمين وربما يقال أنها من ضرورات الدين^(٤).

ومن خلال الآراء السابقة يتضح لنا أن الفقهاء قد عبروا عن المسؤولية المترتبة على وقوع التصادم بلفظ الضمان ، وهو عبارة عن " رد مثل الهالك إن كان فعليا أو قيمته إن كان قيمياً وقيل هو عبارة عن غرامة التالف^(٥) .
والضمان يقابل عند فقهاء القانون إصطلاح المسؤولية القانونية عن النقل الضار أو العمل الغير مشروع سواء مسئولية عقدية أو تقصيرية .

ثانيا : الدليل على مشروعية الضمان من الإجماع :

(١) سبل السلام وهو على شرح بلوغ المرام من أدلة الأحكام لابن حجر العسقلاني ج ٣ ص ٩٨٢، تحقيق لجنة من العلماء طبعة المكتبة التجارية الكبرى سنة ٣٥٧هـ.

(٢) الأشباه والنظائر في قواعد وفروع فقه الشافعية لجلال الدين عبد الرحمن السيوطي المتوفى سنة ٩٢١هـ، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، الطبعة الأخيرة ١٣٧٨هـ، ١٩٥٩م، ص ٨٣.

(٣) القواعد الفقهية، ج ٢، ص ١٧، مرزا حسن الموسوي الجندوي، مطبعة الآداب في النجف، الأشراف، ١٣٨٩هـ، ١٩٦٩م. مطبعة الآداب.

(٤) القواعد الفقهية، ج ٢، ص ١٧، المرجع السابق.

(٥) دكتور/ طلعت حلمي حسانين : المسؤولية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن ، القاهرة ، دار النهضة العربية ، ص ٢٧ .

أجمع علماء الأمة على وجوب إزالة الضرر عن المضرور وعلى أن
من أتلّف مال غيره بلا إذن منه فهو له ضامن^(١)، وقال ابن العربي لا إشكال
في أن من أتلّف شيئاً فعليه الضمان.

ثالثاً : من المعقول :

لا شك أن إتلاف الإنسان لمال غيره بدون إذن منه يعتبر اعتداء
عليه، وتعبيره سبحانه وتعالى عن أخذ المثل في المثليات والقيمة في
القيّمات الذي هو عبارة عن كون المعتدي ضامناً بالاعتداء للمشاكلّة، وأن
من أتلّف مال غيره بدون إذنه ورضاه فهو له ضامن^(٢).

وبعد ما سبق عرضه من آيات قرآنية وأحاديث نبوية ومن إجماع
للفقهاء وكذلك الدليل من المعقول تبيين مشروعية الضمان واعتباره أصلاً من
أصول قواعد التشريع في الفقه الإسلامي.

(١) القواعد الفقهية، ج ٢، ص ١٧، مطبعة الآداب، النجف الأشرف، المرجع السابق.

(٢) د. سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات في الفقه الإسلامي رسالة دكتوراه مقدمة
لكلية الشريعة والقانون جامعة الأزهر بالقاهرة، في سنة ١٩٧٥م، الطبعة الأولى،
سنة ١٤٠٥هـ / ١٩٨٥م، الناشر مكتبة المجلد العربي القاهرة، ص ٣٣.

المطلب الثاني

ماهية المسؤولية عن التصادم البحري

والأصل فيها لدى القانون البحري

أولاً : ماهية المسؤولية عن التصادم البحري لدى القانون البحري :

المسؤولية تعبير شاع في القانون المدني ولا يقصد منه فقهاء القانون سوى المؤاخذة عن فعل ضار.

١- وقد عرفها البعض بأنها " التعويض عن الضرر الناشئ عن فعل غير مشروع" (١).

٢- وعرفها البعض الآخر بأنها " اقرار أمر يوجب مؤاخذة فاعله" (٢).

٣- وعرفها آخرون بأنها "الحالة القانونية للشخص الذي يكون قد ارتكب خطأ نشأ عنه ضرر لشخص الغير أو ماله أو شرفه فأصبح ممكناً إجباره قضائياً على تعويض هذا الضرر" (٣).

وقد عرفها البعض أيضاً بأنها حالة الشخص الذي ارتكب أمراً يستوجب إلزامه بتعويض ما سببه من ضرر للغير (٤).

(١) د. السنهوري، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، طبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر سنة ١٩٤٦، ص ٣١١.

(٢) د. حسين عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والتعاقدية، ص ٢، طبعة دار المعارف، عام ١٩٧٩م.

(٣) د. سليمان مرقص، نظرية دفع المسؤولية، مطبعة الاعتماد ص ١١.

(٤) د. سليمان مرقص، محاضرات في المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، القسم الثاني، ص ١٠، من مطبوعات معهد الدراسات العربية، ص ٩٦٠.

وإذا كان هذا تعريف المسؤولية في القانون المدني فالأمر لا يختلف عنه في القانون البحري.

ففي القانون البحري، أثناء الملاحة البحرية يمكن أن تتعرض السفينة لبعض الحوادث الاستثنائية أو الطارئة والتي بسبب أهميتها أخضعها المشرع لتنظيم قانون خاص يختلف عن القواعد العامة، ومنها التصادم البحري وبتحقيق التصادم يعطي أصحاب الشأن حق الرجوع بعضهم على البعض الآخر^(١).

وعليه فيمكننا تعريف المسؤولية عن التصادم البحري بأنها " المؤاخذة القانونية على ارتكاب إحدى السفن فعلا ضارا بسفينة أو سفن أخرى دون مبرر قانوني " ^(٢).

وهي تختلف بحسب نوع التصادم هل ناشئ عن خطأ وحيد أو ناشئ عن خطأ مشترك^(٣).

(١) د. محمد بهجت عبد الله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزءان الثاني والثالث، رئيس قسم القانون البحري، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤ / ٢٠٠٥، ص ٢٧٢، بند ٣٥٧.

(٢) رسالة الباحث سيد احمد محمد للحصول على الماجستير مقدمه لكلية الشريعة والقانون جامعة الأزهر، سنة ١٩٩٤م، ص ٩٨.

(٣) د. محمد بهجت عبد الله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزءان الثاني والثالث، ص ٢٨٦، بند ٣٧١، دار النهضة العربية.

ثانيا: الأصل في المسؤولية عن التصادم البحري لدى القانون :

من المسائل المقررة أن يستعمل الفرد كافة حقوقه في حدود ما تنظمه القوانين، وفي نطاق ما تخوله الاتفاقات التي يبرمها مع الغير، غير أنه إذا تجاوز في استعمال هذه الحقوق الحدود التي رسمها القانون أو منحها له الاتفاقات فإنه يكون مسئولا عما يحدثه بفعله أو امتناعه للغير من ضرر.

وإذا كانت المسؤولية الجنائية هي ما يقرره قانون العقوبات وعلى قيام الفرد بما نهى عنه القانون أو بما أوجبه عليه من أوامر امتنع عن الخضوع والإذعان لها فإن ما يحدث للغير من ضرر مادي يكون نطاقه المسؤولية المدنية.

وفيما يتعلق بالمسؤولية عن التصادم البحري فإن أدلة المسؤولية على هذا الحادث من النصوص الواردة في القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، والتي تنظم المسؤولية تبعا لكل نوع من التصادم وذلك في المواد ٢٩٥، ٢٩٦، ٢٩٧، ٢٩٨ بحري^(١). وفي التشريع الدولي نظمت معاهدات كثيرة لمعالجة أحكام التصادم البحري أشهرها معاهدة بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية في ٢٣/٩/١٩١٠م.

(١) راجع هذه النصوص في القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، والتي تتضمنها الرسالة.

المطلب الثالث

مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري

بشأن ماهية المسؤولية عن التصادم البحري والأصل فيها

مما سبق بيانه يتضح لنا اتفاق القانون البحري مع الفقه الإسلامي في التصادم الخطأ سواء أكان نتيجة خطأ أحد قائدى السفينتين أو نتيجة للخطأ المشترك بينهما .

كذلك اتفاهما على التصادم نتيجة للقوة القاهرة ، يتفق ورأي المالكية الذين يرون أن التصادم بسبب مشتبه فيه يأخذ حكم التصادم بسبب مشتبه فيه يأخذ حكم التصادم نتيجة للقوة القاهرة وذلك مقتضى قولهم " وأن جهل الحال حمل في غير السفينتين على العمد وفيهما أي السفينتين على العجز فأشبهه القوة القاهرة .

هذا وينفرد الفقه الإسلامي بنوع للتصادم لم يورده المشرع الوضعي وهو التصادم العمدي ، وهو ليس بمستغرب أو بعيد خاصة في البحار العامة المترامية الأطراف حيث لا سيادة اقليمية لدولة من الدول على هذه الأماكن ، والذي قد يحدث بقصد العدوان لتحقيق أغراض معينة سواء للأضرار بالأنفس أو الأموال ، أو لمنع توصيل شحنات معينة لبعض الدول خاصة في أوقات الحروب أو الاضطرابات الدولية ، وهذا التصادم وإن كان جنائية مما غضا الطرف عن تناوله وفقاً لأحكام المسؤولية المدنية عن التصادم البحري في القانون الوضعي ، إلا أن تناوله في الفقه الإسلامي كنوع من أنواع التصادم إنما يدل على مدى الشمول والاتساع التي يتصف بها هذا الفقه.

من خلال ما سبق من تعريف الضمان في الفقه الإسلامي، وتعريف المسؤولية في القانون يتبين لنا ما يلي :

أولاً: إن كلمة ضمان في الفقه الإسلامي تفيد لغة معنى الإلزام والالتزام، وأن المسؤولية في القانون الوضعي تفيد معنى الإلزام مندرجة تحت نظرية الالتزام، وعليه يمكن الربط بين الضمان في الفقه الإسلامي والمسؤولية المدنية في النظم والقوانين الوضعية.

ثانياً: إن تعريف المسؤولية بوجه عام بالمؤاخذة والتبعية ما زال يفتقر إلى تحديد يحدد مداه، ويفصل نطاقه، ذلك أنه لا يمكن القول بأن الإنسان يعتبر مسئولاً عما تسبب فيه من ضرر للغير ويلزم بتعويضه، إن القول بهذا لا يمكن أن تحتمل نتائجه طاقة البشر، إذ قلما تخلو الحياة العادية للبشر من أن يكون الإنسان ببعض تصرفاته سببا في وقوع ضرر بالآخرين، فليس من المستساغ أن يلزم نفسه بتعويض ما يحدث من ذلك، فضلا عن أنه ليس كل مضرّة توجب حتما المسائلة، ومن أجل هذا كانت التفرقة بين الأنواع المختلفة من المسؤولية واجبة^(١).

ثالثاً: يلاحظ أن الضمان في الفقه الإسلامي متسع المفهوم حيث لا يقتصر في معناه الواسع على ما يسمى بالمسؤولية المدنية، بل ليمتد أيضا إلى المسؤولية الجنائية، كما يستخدم بعض الفقهاء كلمة "الضمان" بمعنى الكفالة، ويبدو ذلك من تعريف الحابطة : بأن الضمان هو ضم ذمة الضامن إلى ذمة المضمون عنه في التزام الحق، فيثبت في ذمتها جميعا، ولصاحب الحق مطالبة من شاء مهما^(٢).

(١) المستشار/ حسين عامر قره، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، فقرة(١)، الطبعة الأولى سنة ١٣٧٦هـ، سنة ١٩٥٦م، ص ٢٣١.

(٢) المغني لابن قدامة، ج ٥، ص ٧، نظرية الضمان للخفيف، ص ٣٩، المطبعة الفنية الحديثة القاهرة ١٩٧١م. الشيخ / محمود شلتوت ، أحكام المسؤولية المدنية

رابعاً: إن للعامل البشري الدور الأكبر في وقوع هذه الحوادث فقد يلجأ إلى خطأ المجهز، كما لو سمح لسفينته بالإبحار وهي غير صالحة للإبحار أو إلى خطأ الربان أو إلى خطأ أفراد الطاقم أو المرشد سواء كان ذلك يرجع إلى الإهمال في تنفيذ قواعد منع التصادم أو عدم فهم الامام بهذه القواعد أو اللامبالاة أو عدم الاكتراث أثناء تنفيذ متطلبات قواعد منع التصادم، كما أن الاعتماد بدرجة كبيرة على الأجهزة الملاحية فقط وخاصة الرادار من أهم أسباب حوادث التصادم بالإضافة إلى عامل الإجهاد النفسي والذهني ونقص اللياقة الطبية والذهنية للضابط البحري^(١).

والجنائية في الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة، ص ١٦، طبعة دار الفكر بيروت - لبنان - ١٩٧٠.

(١) د. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، الربان دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٣، ص ٧٩.

المبحث الثاني

طبيعة المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

عرف الفقه الإسلامي نوعية المسؤولية العقدية والتقصيرية، وتنقسم المسؤولية في القانون إلى مسؤولية جنائية ومدنية، والمسؤولية الأخيرة تنقسم إلى عقدية وتقصيرية، وأمام تعدد أقسام المسؤولية وأنواعها يتعين بيان طبيعة المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري حتى يمكن بناء القواعد الشرعية والقانونية على أساس شرعي وقانوني يتفق مع طبيعتها.

ونتناول هذا المبحث في ثلاثة مطالب :

المطلب الأول : طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري في الفقه الإسلامي.

المطلب الثاني : طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري في القانون.

المطلب الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون بشأن طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري.

المطلب الأول

طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري

في الفقه الإسلامي

تترتب المسؤولية الناتجة عن التصادم عقب وقوع التصادم بحسب نوعه وهو فعل غير مشروع أوجب له الشارع - شأن كل أمر مخالف للشرع - عقوبة معينة.

وقد وضعت الشريعة الإسلامية قواعد مرنة ومتطورة للمسئولية عن تلف أو هلاك الأموال عموماً، والسفن وما تحمله من أفراد وبضائع تدخل في عداد الأموال التي قصد الشارع حمايتها، ويعتبر إتلاف المال من أهم صور المسؤولية التقصيرية الذي يستوجب الضمان^(١).

وقد ترك لنا فقهاؤنا من القواعد الكلية الضابطة - في نطاق إتلاف الأموال وهو ما يجب فيه الضمان - ما يصلح أساساً لنظرية عامة شاملة للمسئولية التقصيرية .

ومنها ما ورد بخصوص المسؤولية عن التصادم لو صدمت سفينة سفينة أخرى فكسرتها فغرق أهلها إن كان من ربح غلبهم .. وإن كانوا لو شاءوا أن يصرفوها صرفوها فهم ضامنون^(٢).

(١) د. محمد صلاح الدين حلمي: أساس المسؤولية التقصيرية بين الشريعة والقانون، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة القاهرة، عام ١٤٠٧هـ، ١٩٧٧م، ص ١٠٦ وما بعدها.

(٢) المدونة الكبرى للإمام مالك بن أنس، رواية الإمام سحنون بن سعيد التنوحي عن الإمام عبدالرحمن بن القاسم العتقي، عن الإمام مالك - رضي الله عنه - المجلد السادس ج ١٦ ص ٤٤٦، مطبعة السعادة الطبعة الأولى ١٣٢٣هـ، وطبعة مصورة عليها دار صادر - بيروت، طبعة جديدة بالأوفست.

ويقسم ابن عرفه التصادم، ويرتب لكل قسم حكما خاصا به، وأبرز هذه الأقسام : التصادم الخطأ، والعمد. وفيهما الضمان في الأموال والدية في الأنفس في الخطأ والقصاص في العمد^(١).

وإذا نظرنا إلى طبيعة المسؤولية في الفقه الإسلامي ، نجد أن الأصل فيها مسئولية تقصيرية ، تقوم على الفعل الضار والضرر وعلاقته السببية فالتصادم يعد صورة من صور الإلتلاف^(٢) الذي يعتبر من أبرز اسباب المسئولية التقصيرية التي تقع نتيجة إعتداء على المال الذي يستوجب الضمان .

هذا وتترتب المسئولية الناشئة عن التصادم ، عقب وقوع فعل التصادم ، وهو فعل غير مشروع أوجب له الشرع شأن كل أمر مخالف عقوبة معينة ، وقد وضعت الشريعة الإسلامية قواعد مرنة ومتطورة للمسئولية عن تلف أو هلاك الأموال عموماً ، والسفن وما تحمله من أفراد وبضائع تدخل في عداد الأموال التي قصد الشارع حمايتها.

(١) حاشية الدسوقي على الشرح الكبير، لشمس الدين الشيخ محمد بن عرفه الدسوقي المتوفي سنة ١٢٣٠هـ، على الشرح الكبير لأبي البركات الدردير، دار إحياء الكتب العربية عيسى البابي الحلبي سنة ١١٩٧هـ، وطبعة أخرى للمكتبة التجارية الكبرى بمصر لصاحبها مصطفى محمد ١٣٧٣هـ، ج ٤، ص ٤٧، ص ٢٤٩.

(٢) د/ طلعت حلمي حسانين ، مرجع سابق ، ص ٢٨.

المطلب الثاني

طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم في القانون

التصادم باعتباره فعلا مؤديا إلى الضرر يرتب المسؤولية عن توافر شروط المسؤولية التي نص عليها المشرع في المادة ١٦٣ مدني " كل من ارتكب خطأ سبب للغير ضررا يلزم من ارتكبه بالتعويض" هكذا تكون المسؤولية الناشئة عن التصادم مسؤولية تقصيرية. وقد تكون مسؤولية عقدية إذا كان هناك اتفاق أو عقد سابق بين السفن المتصادمة كسفن القطر وسفن الإرشاد قبل حدوث التصادم.

ومن هنا تسري في شأن هذه المسؤولية الأحكام الواردة في المسؤولية التقصيرية^(١)، إذا لم يكن هناك اتفاق سابق، وأحكام المسؤولية العقدية في حالة الاتفاق أو التعاقد السابق على التصادم.

أصبح التصادم البحري أمرا مروعا مؤديا إلى خسائر جسيمة سواء في الأرواح أو الأموال، فإذا أضفنا إلى ذلك أن حوادث التصادم البحري تحدث في أعالي البحار حيث لا معاينة تجدي ولا وسائل إثبات تسعف، بدا واضحا

(١) استقر قضاء النقض على اعتبار طبيعة المسؤولية عن التصادم البحري مسؤولية تقصيرية، طعن رقم ٣٢٢، ص ٤ جلسة ١١/١/١٩٧٦، الموسوعة الذهبية، الاستاذين حسن الفكهاني، وعبد المنعم حسنى المحاميان، ج ٣، ص ٨٢، الدار العربية للموسوعات.

مدى الحاجة إلى إرساء الأحكام الخاصة بتحديد المسؤوليات الناجمة عن حوادث التصادم البحري^(١).

(١) د. محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية
١٩٩٩، ص ٤٩٧، بند ٥٠٣، ٤٩٨.

المطلب الثالث

مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري

بشأن طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري

بعد أن ذكرنا المسؤولية عن التصادم البحري من حيث ماهية، والأصل فيها وطبيعتها في كل من الفقه الإسلامي والقانون الوضعي يتضح لنا ما يلي :

أولاً : تتفق أحكام الفقه الإسلامي مع القانون البحري الحالي رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م من حيث طبيعة المسؤولية الناشئة عن التصادم في أن الأصل فيها مسؤولية تقصيرية، ويعد التصادم بحسب أنواعه صورة من صور الإلتلاف الذي يعتبر من أبرز صور المسؤولية التقصيرية التي تقع اعتداء على المال الذي يستوجب الضمان^(١)، لأن الإلتلاف في اللغة هو الهلاك والعطب في كل شيء^(٢). وفي الاصطلاح هو إخراج الشيء عن أن يكون منتفعا به منفعة مطلوبة منه عادة، وهو تعريف للإلتلاف بمعناه الخاص^(٣).

(١) د. محمد صلاح الدين حلمي، أساس المسؤولية التقصيرية بين الشريعة والقانون، رسالة دكتوراه، ص ١٠٦.

(٢) القاموس المحيط باب الفاء فصل التاء، مختار الصحاح باب تلف ص ٧٨.

(٣) بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع لعلاء الدين أبو بكر بن مسعود بن أحمد الكاساني الملقب بملك العلماء المتوفي ٥٨٧ هـ، الناشر زكريا علي يوسف، مطبعة العاصمة بالقاهرة، ج ٧، ص ١٦٥، القوانين الفقهية قوانين الأحكام الشرعية ومسائل الفروع الفقهية، لمحمد بن احمد بن جزي الغرناطي المالكي الكلبى المتوفي سنى ٧٤١هـ، دار الكتب العلمية بيروت، دار العلم للملايين سنة ١٩٦٨، بيروت ص ٣٤٨، القواعد في الفقه الإسلامي، للحافظ أبي الفرج عبد

ثانياً: الفقه الإسلامي حفل بالقواعد الكلية التي تصلح لأن تكون أساساً لنظرية عامة شاملة للمسؤولية التقصيرية، ومن هذه القواعد ما يلي:

"الضرر لا يزال بمثله"، "ويتحمل الضرر الخاص لدفع الضرر العام"، "الغرم بالغرم"، المباشر ضامن، وإن لم يتعد والمتسبب لا يضمن إلا أن يتعدى. وإذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر، وأيضاً القانون قد تعرض لبيان طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم ووضع لها من القواعد القانونية ما يكفل معالجة الآثار الناتجة عن التصادم.

ثالثاً: إن المسؤولية عن التصادم تكون عقدية إذا كان هناك اتفاق سابق بين السفن المتصادمة، وذلك بناء على ما قرره الشرع في حديث رسول الله - ﷺ - "المسلمون عند شروطهم"^(١)

وكذلك نصوص الفقهاء التي جعلت العقد سبباً من أسباب الضمان^(٢)، وكذلك بناء على القاعدة القانونية التي تنص على أن كل من ارتكب خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض^(٣).

الرحمن بن رجب الحنبلي، المتوفى سنة ٧٩٥ هـ، دار المعرفة للطباعة والنشر، ص ٣٠٧.

(١) رواه الترمذي، ج ١، ص ٢٥٣، الطبراني في الكبير ج ١٧، ص ٢٢، أخرجه أبو داود والبيهقي ج ٦، ص ٧٩.

(٢) القواعد الفقهية لابن رجب ص ٢١٨، الأشباه والنظائر للسيوطي، الفروق للقرافي، للإمام شهاب الدين أبي العباس بن إدريس بن عبد الرحمن الصنهاجي المشهور بالقرافي، المتوفى سنة ٦٨٤ هـ، الطبعة الأولى بمطبعة دار إحياء الكتب العربية، سنة ١٣٤٤ هـ، ج ٢، ص ٢٠٦، ج ٤، ص ٢٧.

لم يختلف القانون البحري الحالي المواد من (٢٩٥ : ٢٩٧) عن القانون الملغى م ٢٤٢ فيما يتعلق بتحديد أنواع التصادم التي نص عليها القانون، ولا في مفهوم كل نوع منها فكلاهما عرف التصادم بأنواعه الأربعة : تصادم قهري، تصادم غير معروف سببه، تصادم ناشئ عن خطأ وحيد، تصادم ناشئ عن خطأ مشترك، ولكن الخلاف يكمن في كيفية توزيع المسؤولية في حالي التصادم غير المعروف سببه، والتصادم بخطأ مشترك^(٢).

(١) المادة ١٦٣ من القانون المدني.

(٢) د. محمد بهجت عبد الله قايد - الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص ٤٢

بند ٤٠.

المبحث الثالث

أساس المسؤولية عن التصادم البحري

بعد بيان طبيعة المسؤولية عن التصادم البحري والتسليم بأنها مسؤولية تقصيرية - ما لم يكن هناك تعاقد سابق على التصادم فحينئذ تطبق قواعد المسؤولية العقدية - يتعين بيان أساس تلك المسؤولية، ويشتمل هذا المبحث على ثلاثة مطالب :

المطلب الأول : أساس التضمن في الفقه الإسلامي.

أولاً: ما يرجع فيه الضمان إلى الإلزام.

ثانياً: ما يرجع الضمان فيه إلى الضرر المالي.

المطلب الثاني : أساس المسؤولية عن التصادم البحري في القانون البحري.

أولاً: نظرية الخطأ المفترض.

ثانياً: نظرية تحمل التبعة.

ثالثاً: نظرية الخطأ واجب الإثبات.

المطلب الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن أساس

المسؤولية عن التصادم البحري.

المطلب الأول

أساس التضمين في الفقه الإسلامي

أسباب التضمين أنها إما إلزام الشارع، أو إلزام الإنسان نفسه، أو الفعل الضار يحدث ممن يصح تضمينه نتيجة تحمله لتبعات فعله.

فالتضمين إما أن يكون راجعا إلى الإلزام ممن له ولاية الإلزام، أو إلى الضرر المالي.

أولا: ما يرجع الضمان فيه إلى الإلزام :

أوجب الشارع في الاعتداء على النفس أو على أطرافها الضمان. ويلاحظ أن ما شرعه الشارع من الضمان عند الاعتداء على النفس أو على أطرافها :

١ - منه ما تكفل الشارع ببيان مقداره، ولم يختلف هذا المقدار بالنظر إلى الجناية واختلاف ظروفها وأصولها، وما يترتب عليها من الضرر، ولا إلى اختلاف الأشخاص الذين مستهم مكانة ومركزا وذلك ما أبعدته عن معنى التعويض.

٢ - ومنه ما ترك الشارع تقديره لذوي الخبرة والعدالة، وهو ما يعرف في الفقه الإسلامي بحكومة العدل. إلا أن الفقهاء قد ذهبوا فيه - اجتهادا منهم - إلى أنه يجب أن يراعى في تقديره تقدير الشارع ، من ناحية مقدار الضرر في كل جرح، وأن يراعى في ذلك ما قدره الشارع في الأفعال بقدر الإمكان، وذلك لاتحاد موضوع المخالفة أو يشابهه، وعلى أية حال فإنه على هذا الأساس قد فقد خصائص التعويض، وسماته كما لم تكن له خصائص

التعزير ومميزاته إنما أخذ مكانا وسطا بينهما فكان شبيها بكل منهما إذ من الحق أن هذا النوع من الضمان كان مما اصطلح عليه الناس قبل الإسلام إرضاءً للنفوس وكفا لدواعي الثأر من أن تميل بأصحابها إلى الانتقام.

٣- والمجازاة بالمثل أو لما هو فوقه فكانت فكرة التعويض مماثلة فيه.

ثانياً: ما يرجع فيه الضمان إلى الضرر المالي :

أما ما يرجع من الضمان إلى الضرر المالي فهو الضمان بناء على الفعل الضار، وهذا النوع يقوم على فكرة التعويض وجبر الضرر، وذلك بإحلال مال محل ما فقد من المال لإعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل الضرر.

وعلى هذا الأساس بدت فكرة المبادلة بين المال الفاقد وبين ما يدفع من المال ليحل محله تعويضا عنه وجبراً، كما حدث من نقص بسبب فقده.

وعلى أساس هذا النظر اعتبر ما يدفع من المال عند التلف تعويضاً عن المال المفقود. ووجب أن يكون التعويض في الضرر المالي الذي يتمثل في فقد مال لا في ضرر غير مالي، وعلى هذا لم يجب التعويض في الضرر الأدبي، ولا في ضرر لا يتمثل في فقد مال كان موجوداً^(١).

(١) المرجع السابق، ص ٢١٣.

المطلب الثاني

أساس المسؤولية عن التصادم البحري

في القانون البحري

وقع خلاف في الفقه القانوني حول أساس المسؤولية التقصيرية عموماً، وهناك ثلاث نظريات لأساس المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري على النحو التالي :

أولاً: نظرية الخطأ المفترض.

ثانياً: نظرية تحمل التبعة.

ثالثاً: نظرية الخطأ واجب الإثبات (التعدي).

أولاً: نظرية الخطأ المفترض :

ومبنى افتراض الخطأ هو توافر القرينة على حدوثه، وقد تكون تلك القرينة من قرائن الأحوال، تستفاد من الواقع وما لها من دلائل قاطعة أو غير قاطعة على وقوع الخطأ حسبما يؤدي إليه اقتناع القاضي، كما قد تكون هذه القرينة قانونية. والقرائن القانونية إما قرائن قاطعة لا تقبل إثبات العكس بما لها من قوة الدليل التام، أو قرائن قانونية بسيطة تقبل إثبات العكس وافتراض الخطأ لتوافر قرينة عليه يختلف باختلاف أحوال المسؤولية المدنية^(١).

(١) د. سليمان مرقص، نظرية دفع المسؤولية، طبعة مطبعة الاعتماد، مصادر

الالتزام، ص ٧٧/٧٨. د. عبد المنعم فرج الصده، طبعة دار النهضة العربية سنة

١٩٨٤، ص ٤٤٧،.

بمعنى أنه إذا أسسنا المسؤولية عن التصادم على مبدأ المسؤولية المفترضة لحارس الأشياء أو الآلات في القانون، فهذا معناه أن حارس السفينة عند وقوع التصادم يكون مسئولاً في مواجهة الغير عما ينشأ عن التصادم من أضرار، والخطأ هنا يكون مفترضا ولا يقع على المضرور سوى عبء إثبات الضرر ووجود علاقة السببية بين وقوع الضرر وحادث التصادم، دون حاجة إلى إثبات الخطأ بمسئولية حارس الأشياء تنعقد بواسطة قرينة تقوم على واقعة مادية مبناها وجود الشيء في حراسته وقت وقوع الضرر، وهذا يعني أن الضرر الذي وقع كان نتيجة وقوع خطأ من جانبه ولا يستطيع الحارس أن ينفي مسئوليته في مواجهة المضرور إلا إذا أثبت أنه لم يرتكب خطأ، أو أن هناك قوة قاهرة أو سببا أجنبيا أدى إلى وقوع الحادث المسبب للضرر^(١).

وقد نص القانون البحري الحالي صراحة على انتفاء القرائن القانونية في التصادم، وذلك في المادة ٢٩٤ بقوله : "لا يفترض الخطأ في المسؤولية الناشئة عن التصادم".

وإذا كانت القرائن القانونية قد اختفت فإن القضاة يمكنهم الرجوع إلى القرائن الواقعية لإثبات وقائع مادية وقد وضعها المشرع في نفس مقام شهادة الشهود.

فمن المحتمل عندما تكون هناك سفينة راسية على الرصيف وتصادمها سفينة متحركة أن تكون هذه الأخيرة هي المخطئة لأن الأولى لم

(١) د. بهجت عبد الله قايد، الخطأ في التصادم البحري ، مرجع سابق، ص ٦١ بند

تتحرك من مكانها ومع ذلك فإن المسألة يمكن أن تناقش بطريقة أخرى عندما تكون السفينة الراسية قد رست في مكان لا ينبغي أن توجد فيه وقد قضي في هذا الصدد بمسئولية السفينة المتحركة عن جراء التصادم ببيخت راسي بطريقة سليمة في الميناء خاصة أنه لم يرتكب أي خطأ، ولم تقم السفينة المتحركة الدليل على وجود القوة القاهرة، فهنا استند القضاء على القرينة الواقعية لإثبات الخطأ^(١).

وقد انتقدت هذه النظرية على أساس أن القول بها يخلط بين المسؤولية المدنية والمسئولية الجنائية. وإذا كان القانون والفقه المدني يفصلان بين المسؤولية المدنية والمسئولية الجنائية فلا يستقيم القول بتأسيس المسؤولية على خطأ^(٢).

ثانيا : نظرية تحمل التبعة :

تقوم هذه النظرية على أساس أن الضرر الذي يصيب شخصا من جراء تبعة أوجدها شخص آخر يلزم الأخير بتحمل ما نجم عنها، طالما أنه يستفيد من مغانمها، إذ إن الغنم بالغرم، وعلى ذلك فلا يطالب المضرور بإثبات الضرر وعلاقة السببية بين الضرر والتبعة، وهي نظرية موضوعية أو مادية لأنها لا تعني إلا بموضوع التعويض وهو الضرر على عكس النظرية الشخصية.

(١) من الحكم مشار إليه بحث للدكتور/ محمد بهجت عبد الله قايد "الخطأ في التصادم البحري" ص ٩٧ بند ١٠٠..

(٢) د. أحمد حشمت أبو ستيت، نظرية الالتزام في القانون المدني الجديد، مطبعة مصر الطبعة الثانية ١٩٥٤ م، ص ٤٩٣ هامش ٢.

غير أن هذه النظرية لم تسلم من النقد أيضا وأن نصوص القانون المدني في تأسيسها للمسئولية تقوم على الخطأ وليس على تحمل التبعية.

ثالثا : نظرية الخطأ واجب الإثبات (التعدي):

فالتعدي الذي نتج عنه الفعل الضار، بمعنى أن يخرج الشخص عن نطاق حقه الشخصي وأن يعتدي على الآخرين بأن يضر بهم دون أن يستند في ذلك إلى مبرر قانوني أو شرعي، بمعنى ألا يكون له الحق في هذا الإضرار. وتأسيس المسؤولية على أساس التعدي الواجب الإثبات يتفق مع القواعد العامة في المسؤولية، ومع قواعد الضمان في الفقه الإسلامي.

فلا بد من إثبات التعدي في حالات الإلتلاف بالتصادم تسببا إما في الإلتلاف بالتصادم مباشرة، فيسأل مرتكب واقعة التصادم مطلقا، بمعنى أنه لا حاجة للمضور في أحوال التصادم مباشرة إلى إثبات التعدي، وإنما يكفي أن يثبت الضرر الذي لحقه، وأنه ترتب على فعل الاصطدام مباشرة دون مانع يحول من إسناد التلف إليه^(١).

موقف القانون البحري من تأسيس المسؤولية عن التصادم البحري :

جاء في المادة ٢٩٤ بحري "لا يفترض الخطأ في المسؤولية الناشئة عن التصادم " وهو نص يتفق مع نظرية الخطأ الواجب الإثبات، ولا محل في شأنها لافتراض الخطأ في جانب دون الآخر، لأن الحادث يقع بفعل فاعلين أو أكثر ويتعذر تعيين أيهم المخطئ، وأيهم المصيب، إلا إذا فتح الباب على

(١) د. على الخفيف، الضمان في الفقه الإسلامي، طبعة ١٩٧١ م، ص ٢١٣.

مصراعيه ليثبت كل منهم خطأ الآخرين فيبرئ نفسه. ثم لا مجال لحماية أحدهم بافتراض خطأ الآخرين لأنهم على قدم المساواة شركاء في إحداث الضرر، وينبغي أنه لا يجوز أن تقام الدعوى على أساس مسؤولية تفترض الخطأ، كمسئولية حارس الشيء المنصوص عليها في المادة ١٧٨ من القانون المدني والتي تنص على "كل من ولي حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حماية أو حراسة آلات ميكانيكية، يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة وهو حل استقر عليه القضاء، ورأى المشرع النص عليه ليقطع دابر كل جدل حوله. وهذا ما عبرت عنه المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م. وإذا كان القانون البحري قد أخذ بهذه النظرية في تكييفه للأساس الذي تقوم عليه المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري، فإن هذا الخطأ الواجب الإثبات لا يمكن أن يضاف إلى السفينة ذاتها، لأنه لا يصلح لإضافة الحكم إليها، لانعدام الإدراك وعدم وجود ذمة صالحة للإضافة إليها وإنما يوصف بذلك الريان وعندئذ نكون بصدد تطبيق القواعد العامة المقررة لضمان الأفعال، ومقتضاه : أن يضمن المباشر مطلقاً أي سواء تعدى بفعله أو لم يتعد، في حين لا يضمن المتسبب إلا بطريق العمد أو الإهمال أو بالتفريط والإفراط، أو بعدم الاحتياط والاحتراز، إذ كل منها يفيد معنى التعدي. فالتعدي العمد هو مجاوزة الحد المأذون فيه مع الافتراض بقصد الإضرار بالغير. والإهمال والتقصير معناه ترك واجب الحيطة والتثبت والانتباه. وعدم الاحتراز هو كل فعل أو امتناع جرى اختياراً بدون الانتباه إلى نتائجه. والتفريط في أمر من الأمور هو التقصير فيه والتسبب في ضياعه.

والإفراط هو الإسراف ومجاوزة الحد. وعلى ذلك فإن كلا من هذه الوجوه لا يخرج في مدلوله عن معنى التعدي، حيث يتحقق به مجاوزة الحد أو الحق. وعلى الرغم من اختلاف الآراء حول الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية عن التصادم البحري إلا أنه لا خلاف على أركان المسؤولية عن التصادم^(١).

فالأساس القانوني الذي تقوم عليه المسؤولية في مادة التصادم البحري هل هو المسؤولية المفترضة الناشئة عن حراسة الأشياء غير الحية أو الجامدة، وتنظمها المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري، أو المسؤولية التي تقوم على الخطأ التقصيري الواجب الإثبات التي تنظمها المادة ١٦٣ من القانون المدني.

إذا أسسنا المسؤولية عن التصادم على مبدأ المسؤولية المفترضة لحارس الأشياء أو الآلات في القانون المصري فهذا معناه أن حارس السفينة عند وقوع التصادم يكون مسئولا في مواجهة الغير عما ينشأ عن التصادم من أضرار والخطأ هنا يكون مفترضا ولا يقع على المضرور سوى عبء إثبات الضرر ووجود علاقة سببية بين وقوع الضرر وحادث التصادم.

(١) د. محمد صلاح الدين حلمي، رسالة دكتوراه " أساس المسؤولية التقصيرية بين الشريعة والقانون"،، مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة القاهرة ١٤٠٧ هـ / ١٩٧٧م، ص ١٦٩.

ولا يمكن رفع دعوى المسؤولية في حالة التصادم تأسيساً على أحكام المسؤولية عن حراسة الأشياء لأنها مسئولية تقوم على افتراض الخطأ^(١).

أما إذا أسسنا المسؤولية عن التصادم على فكرة الخطأ التقصيري فإنه يتعين على المضرور حتى يحصل على تعويض ما أصابه من ضرر أن يثبت ثلاثة أمور هي :

أولاً: وقوع خطأ من المسئول سواء اتخذ الخطأ صورة فعل أو إهمال أو جهل بالالتزامات الأساسية المفروضة عليه، أو تصرف مع قصد الإضرار وهو إثبات غير سهل.

ثانياً: إثبات ما لحقه من أضرار أو مادية الإضرار.

ثالثاً: إثبات علاقة سببية وأثرها بين هذه الأضرار والفعل المادي الذي يُنسب إلى المسئول، فإذا عجز المضرور عن إثبات هذه الأمور الثلاثة مجتمعة، لا تنعقد مسئولية مرتكب التصادم ويعجز المضرور عن الحصول على حقه في التعويض^(٢).

وترتكز المسؤولية في حالات التصادم البحري على الخطأ واجب الإثبات ولا يفترض الخطأ ويقع عبء الإثبات الا مع وجود الخطأ، وهو إثبات يرد على واقعة مادية، فيجوز إثباته بكافة صور الإثبات، ولا يوجد ما يمنع

(١) د. محمود مختار بري، أستاذ القانون التجاري والبحري - قانون التجارة البحرية، جامعة القاهرة، دار النهضة العربية ١٩٩٩، ص ٥٠٥.

(٢) نقلاً عن د. محمد بهجت عبد الله قايد، الخطأ في التصادم البحري، ص ٩١/٩٠ بند ٩٥، الناشر دار النهضة العربية.

الاستعانة بدفتر يومية السفينة أو بالتقارير البحرية أو الاستعانة بالشهود أو بطلب تقارير الخبرة^(١).

يتعين على المدعي في التصادم إقامة الدليل وبكل الوسائل على خطأ السفينة الأخرى مرتكبة التصادم، ففضاة الموضوع إذا رأوا عدم ثبوت الأخطاء المدعى نسبتها إلى إحدى السفن الداخلة في التصادم لا يلتزمون بأن يبحثوا من تلقاء أنفسهم عن وجود أخطاء أخرى مرتكبة بواسطة هذه السفينة، ويمكنهم نتيجة لذلك أن يرفضوا توزيع المسؤولية بين السفينة الصادمة والسفينة المصدومة.

إلا أنه يجوز للقضاة الاعتماد على القرائن الواقعية في كل مرة يكون المراد فيها إثبات وقائع مادية وليس أعمالاً قانونية وقد وضعها المشرع في نفس المقام الذي توضع فيه شهادة الشهود^(٢).

والرأي الراجح الذي استند إليه القضاة هو تأسيس المسؤولية عن التصادم على فكرة الخطأ واجب الإثبات (بناء على ذلك ذهبت محكمة الاستئناف برن في أمر لها) بعدم وجود قرينة المسؤولية، لذلك يتعين على المدعي إثبات وجود خطأ منسوب إلى السفينة التي يدعي مسئوليتها.

في نفس السياق قضت محكمة الاستئناف ببوردو أنه "عندما تكون تصريحات رباني السفينتين المتورطتين في تصادم متعارضة شكلياً، فإن

(١) د. محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ١٩٩٩، ص ٥٠٥، بند ٥١٩.

(٢) الخطأ في التصادم البحري، للأستاذ د. محمد بهجت عبد الله قايد - مرجع سابق، ص ١٣٨، بند ١٥٠.

الظروف الحقيقية للتصادم غير ممكنة الإثبات، ولهذا يتعين على السفينة الطالبة إصلاح الضرر اللاحق بها أن تثبت خطأ الريان الموجود على ظهر السفينة مرتكبة الواقعة ، وفي حالة ما إذا لم تثبت ذلك ستقضي برفض طلبها^(١).

ويقع عبء الإثبات على تقديم وجود خطأ وهو واقعة مادية على المدعى، ويجوز إثباته بكافة طرق الإثبات^(٢).

(١) مشار إلى هذا الحكم برسالة الباحث اخياض محمد، رسالة دكتوراه مشار إليها سابقاً،

محكمة الاستئناف ببوردو ٢٥ يناير ١٩٧٣ .

(٢) د. محمود مختار بريري - قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٥٠٥ .

المطلب الثالث

مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري

بشأن أسس المسؤولية عن التصادم البحري

أولاً: لا يتفق تأسيس المسؤولية التقصيرية على أساس نظرية الخطأ المفترض مع مبادئ الفقه الإسلامي، لأنها تؤسس المسؤولية على الخطأ دون العمد.

ثانياً: يرفض فقهاء الشريعة الإسلامية تأسيس المسؤولية عن التصادم على نظرية تحمل التبعة، لأنهم فهموا قاعدة الغرم بالغرم ومرادفاتها على أن ما غنمه الإنسان من مال يستتبع غرامته إذا ما أصاب الضرر عين هذا المال، وذلك بتحملة هو ضرره لا إذا ما أصاب غيره من جراء ضرره (١).

ثالثاً: يتفق الفقه الإسلامي والقانون البحري طبقاً لنص المادة ٢/٢٩٢ من القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، على تأسيس المسؤولية عن التصادم على أساس الخطأ التقصيري الواجب الإثبات بكافة الطرق فهو التعدي الذي نتج عنه الفعل الضار، بمعنى أن يخرج الشخص عن نطاق حقه الشخصي وأن يعتدي على الآخرين، بأن يضر بهم دون أن يستند في ذلك إلى مبرر قانوني أو شرعي وألا يكون له الحق في هذا الإضرار، وعليه حتى يحصل المضرور على تعويض ما أصابه أن يثبت وقوع الخطأ وما لحقه من ضرر، وعلاقة السببية بين

(١) الشيخ / على الخفيف، الضمان في الفقه الإسلامي، مرجع سابق، ص ٥٩.

الأضرار والفعل المادي، ويتفق أيضا مع قواعد الضمان في الفقه الإسلامي من خلال النصوص الفقهية بشأن التصادم البحري فلا بد من إثبات التعدي في حالات الإلتلاف بالتصادم تسببا، أما في الإلتلاف بالتصادم مباشرة فيسأل مرتكب واقعة التصادم مطلقا ولا حاجة للمضور في أحوال التصادم مباشرة إلى إثبات التعدي وإنما يكفي أن يثبت الضرر الذي لحقه وأنه ترتب على فعل الإصطدام مباشرة دون مانع يحول من إسناد التلف إليه.

يختلف حكم التصادم البحري باختلاف سببه ويميز القانون البحري بين أربعة أنواع من التصادم هي :

التصادم القهري أو الفجائي، التصادم المشتبه في أسبابه، التصادم بخطأ أحد الربانيين، التصادم بسبب الخطأ المشترك.

فعندما يقع تصادم بين سفينتين فإن المسؤولية قد تتحملها إحداها أو كليهما ومن ثم تقوم المحكمة بتحديد مسؤولية كل منهما، وقد لا يقع اللوم على أي من السفينتين على الإطلاق، ويمكن أن تتخلص السفينة من أي مسؤولية عن التصادم إذا كانت الحادثة لا يمكن تفاديها ولا يعد كافيا إثبات أن الحادثة لم يكن في الإمكان تجنب حدوثها في وقت وقوعها أو قبل ذلك الوقت بقليل، ولكن لا بد من إثبات أن كل الاحتياطات اللازمة قد اتخذت وأنه لم ترتكب أية أخطاء أدت إلى الوقوع في هذا الموقف^(١).

(١) د. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، الربان،

دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٣، ص ٤٣.

الفصل الأول

التصادم القهري والمشتبه في سببه

الفصل الأول

التصادم القهري والمشتبه في سببه

وهو أن يحصل التصادم بقوة لا يستطيع قائد السفينة منعها وليس في قوته أن يحترز عنها، كما إذا حصل التصادم من ريح شديدة أو موج هائج أو اصطدام بصخر من إحدى السفن أدى إلى اصطدامها بغيرها لا يعرفه القائد ولا عهد له به، أو أن يحصل التصادم بفعل يقدر الإنسان على دفعه ولكنه فوجئ به في مكان مأمون أن يفاجأ فيه بمثله كدوران أو منحني مع سرعة عادية غير متجاوز فيها بحكم العرف المعهود في هذا الدوران أو المنحني. ولا شك أن غير المقدور والمفاجئ كلاهما لا دخل للقائد أو الملاح فيهما ولا ينسب إليه تقصير، كما في حصول التصادم بفعل سبب أجنبي لا يد له فيه.

ونتناول هذا الفصل في ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : التصادم القهري والمشتبه في سببه في الفقه الإسلامي.

المبحث الثاني : التصادم القهري والمشتبه في سببه في القانون البحري.

المبحث الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن التصادم القهري والمشتبه في سببه كسبب في الإعفاء من المسؤولية.

المبحث الأول

التصادم القهري والمشتبه في سببه

في الفقه الإسلامي

لا ضمان على مرتكب واقعة التصادم إذا ما أثبت أن الضرر الذي لحق المضرور من التصادم قد حدث بسبب أجنبي لا يد له فيه ولا يستطيع دفعه بأي حال كالأفة السماوية وشدة الرياح وقوة تلاطم الأمواج، وقد عبر الفقه الإسلامي عن ذلك بالأفة السماوية، وأحيانا المفاجأة وهو كل أمر خارج عن تدخل الإنسان ويرجع إلى الطبيعة وقوتها، وأنه إذا تصادمت سفينتان أو أكثر ونتج عن التصادم ضرر يستوجب الضمان غير أن من يجب عليه الضمان مجهول الحال غير معلوم وهو ما عبر عنه فقهاؤنا بالتصادم المشتبه في أمره أو مجهول الحال، فعلى من يجب الضمان في هذه الحالة وهو ما يسمى التصادم المشتبه في سببه^(١).

ونتناول هذا المبحث في مطلبين :

المطلب الأول : التصادم القهري في الفقه الإسلامي.

المطلب الثاني : التصادم المشتبه في سببه في الفقه الإسلامي.

(١) ملتقى الأبحر ج ٢ ص ٦٧٦، مطبوع مع مجمع الأنهر.

المطلب الأول

التصادم القهري في الفقه الإسلامي

التصادم القهري هو كل أمر خارج عن تدخل الإنسان ويرجع ذلك إلى الطبيعة وقوتها وهو أمر يأتي فجاءه، ويقصد الفقهاء بالفجاءه عدم العلية والتسبب من الإنسان، وفي مثل هذه الحالة ينتفي الضمان لأن ما لم يمكن الاحتراز عنه لا ضمان فيه، ومرده إلى قوله تعالى (لا يكلف الله نفسا إلا وسعها) ^(١)، وقد جاءت عبارات الفقهاء الخاصة بالتصادم القهري دالة دلالة قاطعة دون شك أو اختلاف فيما بينهم على نفي الضمان عن التصادم القهري، إلا ما حكي عن الإمام الشافعي في أحد قولييه وأحد الوجهين للزيدية : إن على الربانين الضمان لأن السفينتين في أيديهما فلزمهما الضمان كما لو اصطدم الفارسان لغلبة الفرسين لهما ^(٢).

وقد أجاب ابن قدامة ^(٣). عن ذلك بأن الملاحين لا يسيران السفينة بفعلهما ولا يمكنهما ضبطهما في الغالب ولا الاحتراز من ذلك فأشبهه بما لو

(١) من الآية ٢٨٦ من سورة البقرة.

(٢) المهذب ج ٢ ص ١٩٤، البحر الزخار ج ٥ ص ٢٤٨ .

(٣) عبد الله بن احمد بن محمد بن قدامة المقدسي ٥٤١-٦٢٠ من كبار فقهاء الحنابلة المشهورين، تصانيفه كثيرة في الحديث والأصول والفقه منها المغني في الفقه وروضة الناظر وجنة المناظر في الأصول، التاج والاكلیل المرجع ٢٢٩-٢٣١

نزلت صاعقة فأحرقت السفينة ويخالف الفرسان في أنهما يمكن ضبطهما والاحتراز من صدمهما^(١).

ونذكر فيما يلي بعض نصوص من أقوال الفقهاء في التصادم القهري.

الحنفية : يقول الطرابلسي : " إذا غرقت السفينة فلو من ريح أصابها أو موج أو جبل صدمها بل مد ملاح وفعله فلا شيء عليه باتفاق " ^(٢). وهذا النص يثبت عدم ضمان الريان للأضرار التي تقع على سفينته إذا هو أثبت عدم تسببه وكذلك لا يضمن ريان السفينة الضرر الذي وقع لسفينة أخرى إذا كان ذلك بقوة قاهرة.

وجاء في الفتاوى الهندية : "ولا يضمن الملاح ما غرق من موج أو ريح أو صدم جبل" ^(٣).

المالكية : قال الإمام مالك : فيما لو صدمت سفينة سفينة أخرى فكسرتها ففرق أهلها إن كان ذلك من ريح غلبهم أو من شيء لا يستطيعون حبسها منه فلا شيء عليهم ^(٤).

وقسم ابن عرفة اصطدام السفينتين إلى : تصادم عمد، وتصادم خطأ، وتصادم العجز. وقسم الأخير إلى قسمين : عجز حقيقي، وعجز لخوف من

(١) المغني لابن قدامة ج ٨ ص ٣٤٢.

(٢) معين الحكام فيما يتردد بين الخصمين من الأحكام، للطرابلسي المطبعة الأميرية ببولاق، الطبعة الأولى ص ٢٠٤ سنة ١٣٠٠ هـ.

(٣) الفتاوى الهندية ج ٤، ص ٤٠٦، المطبعة الكبرى.

(٤) المدونة الكبرى، رواية سحنون، ج ١٦، المجلد السادس، ص ٤٤٦.

ظلمة أو نهب. فإن كان التصادم لعجز حقيقي بأن لم يقدر قائد السفينة على صرفها فإنه يقع هدرا ولا ضمان على القائد حينئذ^(١).

وقال الصاوي : " إن تصادم المكلفان. كالعجز الحقيقي بحيث لا يستطيع كل منها أن يصرف دابته أو سفينته عن الآخر فلا ضمان بل هو هدر^(٢).

وجاء في شرح منح الجليل. "مسألتا السفينة والفرس " : إن علم أن التصادم من الريح في السفينة وفي الفرس من غير راكمه فلا ضمان^(٣).

الشافعية : جاء في الأم للإمام الشافعي : إذا اصطدمت السفينتان فكسرت إحداهما الأخرى.. فإذا ما غلبته فلا يضمن، وإذا ضمن ضمن غير النفوس في ماله وضمنت النفوس عاقلته^(٤).

وجاء في المهذب : فإن اصطدمت سفينتان وهلكتا وما فيهما وإن لم يفرطا ففي الضمان قولان^(٥):

وقال صاحب الأنوار: "ولو اصطدمت سفينتان.. ولم يوجد تقصير وحصل الهلاك بغيبة الرياح وهيجان الأمواج فلا ضمان، كما لو حصل الهلاك بصاعقة"^(٦).

(١) حاشية الدسوقي على الشرح الكبير، لابن عرفه الدسوقي، ج ٤ ص ٢٤٧ ص ٢٤٩.

(٢) حاشية الصاوي بهامش الشرح الصغير، ج ٦ ص ٣٢.

(٣) منح الجليل على مختصر خليل للمجد بن أحمد عlish ج ٤ ص ٣٥٩.

(٤) الأم ج ٦ ص ٨٥، ٨٦.

(٥) المهذب ج ٢ ص ١٩٤.

(٦) الأردبيلي الأنوار لأعمال الأبرار ج ٢ ص ٢٨٢.

الحنابلة : جاء في المغني : إن السفينتين إذا اصطدمتا.. وإن لم يكن من واحد منهما تفريط لكن هاجت ريح أو كان الماء شديد الجرية فلم يمكنه من ضبطها فلا ضمان عليه لأنه لا يدخل في وسعه ضبطها^(١).

وجاء في مجلة الأحكام الشرعية على مذهب الإمام أحمد بن حنبل في المادة ١٤٥٣ ما نصه : " وإن لم يكن تفريط كما لو هاجت ريح شديدة غلبتهما على ضبطهما وتحريفهما فلا ضمان "^(٢).

الظاهرية : جاء في المحلى لابن حزم : إن السفينتين إذا اصطدمتا بغلبة ريح أو غفلة فلا شيء في ذلك لأنه لم يكن من الربان في ذلك عمل أصلا ولم يكسبوا على أنفسهم شيئا^(٣).

الزيدية : جاء في البحر الزخار: واصطدام السفينتين كالفارسيين فإن لم يفرطوا في التحفظ وجهان أصحهما لا ضمان إذ لا فعل لهما ابتداء ولا انتهاء فأشبهه الصاعقة، وقيل بل يضمنان كالفارسيين غلبهما الفرسان^(٤).

(١) المغني ج ٢ ص ٣٤٢، منتهى الارادات ج ٢ ص ٤٣١.

(٢) مجلة الأحكام الشرعية على مذهب الإمام أحمد بن حنبل، لأحمد بن عبد الله الكاري، دراسة وتحقيق د. عبد الوهاب إبراهيم أبو سليمان ود. محمد إبراهيم أحمد علي، الطبعة الأولى سنة ١٤٠٦هـ، الناشر: دار نهاية - المملكة العربية السعودية ص ٤٥٢.

(٣) المحلى لابن حزم الجزء الثاني عشر ص ٢٨٣، ٢٨٤، مسألة تصادم السفينتين، طبعة دار الاتحاد سنة ١٣٩١هـ، ١٩٧١م.

(٤) البحر الزخار ج ٥ ص ٢٤٨.

الإمامية : جاء في شرائع الإسلام : " لو اصطدمت سفينتان .. ولم يفرطاً بأن
غلبتهما الريح فلا ضمان " ^(١).

وهكذا نجد جمهور الفقهاء يقررون عدم المسؤولية أو ينفي الضمان
عن الصادم في التصادم القهري لانقطاع السببية بين الفعل الذي هو
التصادم والضرر الناجم عنه، وعليه فلا ضمان في الأنفس ويصير هدرا ولا
ضمان في الأموال لأن ريان السفينة أو قائدها أمين على ما فيها من أمتعة
وأموال والأمين لا يضمن إذا لم يوجد منه تفريط.

(١) شرائع الإسلام ج ٤ ص ٢٥٥.

المطلب الثاني

التصادم المشتبه في سببه في الفقه الإسلامي

إذا تصادمت سفينتان أو أكثر ونتج عن هذا التصادم ضرر يستوجب الضمان غير أن من يجب عليه الضمان مجهول الحال غير معلوم وهو ما عبر عنه فقهاؤنا بالتصادم المشتبه في أمره أو مجهول الحال، فعلى من يجب الضمان في هذه الحالة؟ من خلال استعراض نصوص الفقهاء وفي مادة التصادم البحري وجدنا أن المالكية انفردوا بتأصيل حكم هذا النوع من التصادم البحري دون سواهم من بقية المذاهب الفقهية الأخرى، وذلك على النحو التالي:

جاء في حاشية الصاوي بالشرح الصغير : "إن السفينتين إذا تصادمتا وجهل الحال فيحملان على عدم القصد من رؤسائهما فلا قود ولا ضمان لأن جريهما بالريح ليس من عمل أربابها كالعجز الحقيقي.. فلا ضمان بل هو هدر^(١)، وإن أشكل الأمر حمل في السفينة على أنه من الريح فلا ضمان^(٢)."

(١) حاشية الصاوي بهامش الشرح الصغير ج ٦ ص ٣٢.

(٢) منح الجليل على مختصر خليل، للشيخ عليش ج ٤ ص ٣٥٩، المطبعة الكبرى

سنة ١٢٩٤.

وجاء في شرح الخرشي : " إذا تصادمت السفينتان فإنهما يحملان على عدم العمد عند جهل حالهما ويكون هدر" (١).

وهكذا نجد أن فقهاء المالكية قد أصلوا وتوسعوا في مسألة التصادم المشتبه في سببه وقرروا له حكم التصادم القهري، وهو نفي الضمان حيث لا قرينة ولا دليل يثبت خطأ أي من المتصادمين، وفي إيجاب الضمان ظلم منهى عنه ."

كما أن الضمان لا يجب بالشك، فحيث جهل السبب المؤدي للتصادم فلا محل للضمان. وقد أجاب صاحب الفتاوى الخيرية على سؤال وجه إليه عن رجل ركب فرسا خرجت رصاصة من بندقيته المعرضة بين يديه على سرج فرسه أصابت فرس صاحبه الذي يسير بجانبه فقتلها وكان صاحبه قد قدح زنادها ولم يعلم ما سبب خروجها هل كان ذلك من ريح حملت من الفتيلة نارا فألقتها على محل الخروج - أم من فعل الرجل - أم من غير ذلك هل يضمن أم لا ؟

أجاب : لا يضمن حيث جهل السبب، لأنه إن كان بفعل الريح وإلقائها لا يضمن، وإن كان بفعله ضمن. والضمان موجب لانشغال الذمة وانشغال الذمة لا يكون مع الشك. وهذا مما يظهر للفقهاء ببادئ النظر (٢).

(١) شرح الخرشي على مختصر خليل، لأبي عبد الله الخرشي ج ٥ ص ٣٥٤، المطبعة العامرة الشرفية بمصر، الطبعة الأولى سنة ١٣١٧هـ.

(٢) الفتاوى الخيرية لنفع البرية، لخير الدين الرملي، الجزء الثامن، المطبعة الكبرى الأميرية ببولاق، مصر الطبعة الثانية سنة ١٣٠٠هـ، ص ٢٠٨.

وجملة القول : إن التصادم مجهول الحال أو المشتبه في سببه أو المشكل في أمره. على اختلاف هذه المسميات مع اتحاد مضمونها - لا ضمان فيه، ويأخذ حكم التصادم القهري. فإذا ما اتضحت معالم الرؤية في التصادم باعتراف من الفاعل أو قيام قرينة تدل على أنه الفاعل تغير الحكم من تصادم مشتبه في سببه إلى الحكم في تصادم عمدي أو خطأ، وينطبق عليه ما ينطبق على العمد والخطأ من أحكام.

المبحث الثاني

التصادم القهري والمشتبه في سببه في القانون البحري

تقضي المادة ٢٩٥ من القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م بما يلي :

" إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر، ويسري هذا الحكم ولو كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو إحداها راسية وقت وقوع الحادث".

وهذا النص يوافق نص المادة الثانية من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠م حيث تنص على أنه : " إذا حدث التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسائر على عاتق من أصابته ". ويطبق هذا الحكم أيضاً في حالة ما إذا كانت السفن أو إحداها راسية وقت الحادث.

ويستفاد من هذين النصين السالفين أن التصادم الذي يرجع إلى حادث فجائي أو قوة قاهرة أو يكون هناك شك حول أسباب وقوعه يتحمل الخسائر الناجمة عنه من لحقه.

وبالرغم من أن المشرع المصري وكذلك نص الاتفاقية لم يفرقا في الحكم بين التصادم القهري أو الفجائي وبين التصادم المشتبه في سببه إلا أن معطيات كل واحد منهما مختلفة. مما يستدعي تناول هذا المبحث في ثلاثة مطالب :

المطلب الأول : التصادم القهري أو الفجائي في القانون البحري.

المطلب الثاني : التصادم المشتبه في سببه في القانون البحري.

المطلب الثالث : أحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م بشأن التصادم القهري
والمشتبه في سببه.

المطلب الأول

التصادم القهري أو الفجائي في القانون البحري

التصادم الفجائي أو القهري هو الذي يقع نتيجة قوة القاهرة أو حادث فجائي ويراد بالقوة القاهرة كل حادث لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه، ومن أمثلة ذلك العوامل الجوية كقوة الرياح أو شدة العواصف التي تدفع السفينة إلى الاصطدام بأخرى كذلك الارتفاع المفاجئ للمياه في الميناء، والذي لا يمكن تفاديه أو الغيوم أو الضباب الكثيف الذي تستحيل معه الرؤية ويكون هو السبب المؤدي للتصادم أو أوامر السلطان التي تجبر السفن على الملاحاة في ظروف يصبح معها التصادم حتما، ومن أمثلة ذلك أيضا أوامر للسفن أثناء الحرب بالسير في قوافل مع إطفاء الأنوار الأمر الذي يؤدي إلى حصول التصادم دون خطأ من جانبها. ويعد من قبيل القوة القاهرة فعل الغير الذي لا تسأل عنه السفينة من ذلك اصطدام سفينة بأخرى بسبب اضطرارها إلى الانحراف عن طريقها الأصلي لتفادي سفينة أخرى تحتل مكانا لا ينبغي الوقوف فيه^(١).

ولا يكفي لتحقيق التصادم القهري أن يكون الحادث غير متوقع بل يجب أيضا أن يكون من المستحيل دفعه وإلا كان الريان مخطئا لكونه لم يتخذ الاحتياطات الضرورية لتجنب هذا الحادث فالتصادم القهري يستلزم لتحقيقه انتفاء كل خطأ من جانب ريان وطاقم السفن المشتركة في التصادم.

(١) د. محمد بهجت عبد الله قايد - الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية

١٩٩٢م، ص ٣١ بند ٢٣٠.

وتأكيدا لذلك قضت إحدى محاكم الاستئناف الأمريكية بصدد تصادم وقع بين عدة سفن على إثر عاصفة قوية جدا أدت إلى قطع حبال رسوها واصطدامها ببعضها بأن وجود عاصفة قوية جدا وغير متوقعة تعد من قبيل القوة القاهرة التي تعفي المدعى عليه من مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالغير، ولكن يقع في نفس الوقت على عاتق المدعى عليه إقامة الدليل على اتخاذ كافة الاحتياطات الضرورية لإرساء سفينته بشكل جيد وقررت المحكمة إعفاء المدعى عليه من المسؤولية عند تقديم هذا الدليل^(١).

ومن خلال ما سبق تبين أن الحكم بعدم التفريق بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ أمر طبيعي، لاتفاقه مع القواعد العامة ونصوص القانون البحري ومعاهدة بروكسل لعام ١٩١٠م^(٢).

ولما كان التصادم القهري أو الفجائي هو الناشئ نتيجة حادث من المستحيل توقعه أو دفعه فلكي تنتفي المسؤولية عن التصادم ينبغي توافر شرطين هما :

الشرط الأول : استحالة التوقع.

الشرط الثاني : استحالة الدفع.

(١) التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الحكم مشار إليه بهذا البحث ص ٤٦ .

(٢) المدة ١٦٥ مدني، ٢٩٥ بحري. م ٢ من معاهدة بروكسل ١٩١٠م.

ولهذا يخرج عن نطاق القوة القاهرة الأحداث التي تشكل خطرا عاديا في الملاحة البحرية والتي يمكن توقعها، ذلك أن حالة القوة القاهرة لا يمكن توقعها إذ هي أمر خارج عن نشاط السفينة وغالبا ما يكون قوة طبيعية.

لذلك لا يعد تصادما قهريا ما يحصل بسبب رياح عادية تنطلق في أوقات ثابتة^(١)، كالرياح الموسمية المعلوم ميقاتها نظرا إلى أنه كان متوقعا، وعلى العكس لا يعد الحادث ممكن التوقع بمجرد أنه سبق وقوعه فيما مضى في مكان معين طالما لا يقوم سبب خاص لتوقع حدوثه في المستقبل^(٢).

كما أن إعلان مصلحة الأرصاد الجوية عن قيام عاصفة أو هبوب رياح قوية يضيفي على الحادث أنه كان متوقعا وبالتالي لا يعد تصادما قهريا^(٣).

ومسألة التوقع من عدمه ليست متروكة إلى تقدير المجهز أو الربان بل ترجع إلى معيار موضوعي هو مدى توقع الشخص العادي لمثل الظروف المحيطة به. أي أن المعيار هو ما كان في الوسع توقعه، فلو فرض أن هناك - مثلا- حصارا بحريا كان متوقعا من جانب مجهز السفينة أو كان في

(١) د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الطبعة الأولى سنة ١٩٥٢م، مطبعة نشر دار الثقافة ص٧٩٨.

(٢) د. محمد أبو سريع : في مقالة رعاية الناقل البحري باعفائه من المسؤولية، مجلة ادارة قضايا الحكومة، العدد ١٣ لسنة ٢٥ من ١٩٨١م ص٤٠.

(٣) استئناف مصري مختلط في ٢٤ نوفمبر ١٩٢٠، مشار إليه لدى د. مصطفى كمال، أصول القانون البحري، سنة ١٩٥٢م، مطبعة نشر دار الثقافة، ص٧٩٨، هامش رقم ٤.

الوسع توقعه وعلى الرغم من ذلك تم المرور من هذه المنطقة المحاصرة فإن التصادم الناجم عن ذلك يكون سببه الخطأ وليس القوة القاهرة^(١).

وكما يمكن تصور حدوث التصادم القهري أثناء سير السفن يمكن أيضا أن يحدث التصادم القهري رغم رسو السفن في الموانئ، ومن ذلك ما قضت به محكمة استئناف الإسكندرية في حكم لها غير منشور في قضية متعلقة بوقوع تصادم بين سفينتين كانتا مربوطتين في إحدى الموانئ جنبا إلى جنب، ونتيجة ازدياد شدة الرياح وقيام عاصفة هوجاء قطعت حبال الباخرة "نجمة الأقصر" مما تسبب في انحرافها واصطدامها بالسفينة "الحسن" وقد أخذت محكمة الاستئناف بتقرير الخبير واعتبرت التصادم قهريا وذلك بعد استعراضها لنص م ٢٤٢ الفقرة الأولى من القانون البحري الملغى^(٢).

ومن هنا نلاحظ أن المحكمة في حكمها قد اعتدت برأي أو تقرير الخبير في كون التصادم قهريا.

ويعد التصادم أيضا قهريا إذا كان يستحيل دفعه وتجنبه والتغلب عليه من الشخص الذي يفترض أن لديه خبرة في الملاحة البحرية، ويجب أن يفعل كل ما في وسعه حتى يبعد عن السفينة خطر التصادم وذلك باستعماله لكافة الوسائل التي يتطلبها الوضع، وأن لا يرتكب أي خطأ يزيد من فرص حدوث

(١) د. محمد أبو سريع في مقالة رعاية الناقل البحري بإعفائه من المسؤولية في مجلة إدارة قضايا الحكومة ص ١٠.

(٢) حكم غير منشور الدائرة الثالثة بحري، محكمة الاستئناف بالإسكندرية، صدر هذا الحكم بتاريخ ١١/٩/١٩٨٢م.

التصادم^(١)، وأنه كي يعد التصادم قهريا يجب أن يثبت المدعى عليه أنه لم يرتكب أي خطأ، بل اتخذ جميع الاحتياطات التي تقتضيها الظروف^(٢).

ومن جملة الأسباب التي تجعل التصادم قهريا في هذا التقنين الحديث رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ م :

١- الضباب الكثيف الذي تستحيل معه الرؤيا.

٢- العاصفة العاتية.

٣- أمر السلطات العامة بالملاحة.

٤- الظلام الحالك.

٥- الإخلال المفاجئ في آلات السفينة.

أولا : الضباب الكثيف الذي تستحيل معه الرؤية :

حيث كثيرا ما يترتب عنه حدوث عدة تصادمات وقد يستند إليه المتصادمون مدعين أنه السبب لوقوع التصادم للإعفاء من المسؤولية عن التصادم^(٣)، الا أنه يمكن أن يوصف بالحادث القهري التصادم الواقع بين سفينة وقافلة تسير في الاتجاه المعاكس بالرغم من أنه واقع أثناء الضباب للتملص من المسؤولية عن التصادم واعتبار التصادم الذي يحدث اثناءه

(١) محمد أبو سريع، مقالة في مجلة آراء وقضايا الحكومة، ص ١٠، فقرة ١٤.

(٢) الباحث اخياط محمد، التصادم البحري، رسالة لنيل درجة الدكتوراه، جامعة عين شمس عام ١٩٨٧، ص ٥٢.

(٣) د. مصطفى كمال طه القانون البحري سنة ١٩٨٨ م ص ٣٩٠.

قهريا فإن المحكمة لاحظت أن هناك عدة أخطاء من شأنها أنها لا تعفي من المسؤولية منها :

١ - عدم القيام بمناورة تهدف إلى اجتناب التصادم لاتخاذ الاحتياطات الضرورية.

٢ - عدم استعمال الرادار بكيفية جيدة.

٣ - خرق قواعد التنظيم.

وهو ما قضت به المحكمة التجارية روان ١٠ مايو ١٩٦٣م في قضية عرضت على محكمة الاستئناف بواتييه الغرفة الثانية جاء فيه : " إنه لا يعد التصادم الواقع ليلا في يناير عند هبوب رياح معتدلة فجائيا، لأن ركام الضباب لا يشكل فعلا استثنائيا غير قابل للتوقع، ولا يمكن أن يكون وجود هذا الضباب حالة فجائية أو حالة قوة قاهرة ما لم تدان السفينتان بأي خطأ وذلك لأي وجه من الوجوه " محكمة الاستئناف بواتييه ١٥ أكتوبر ١٩٦٨م^(١).

ثانيا : العاصفة العاتية

ويلاحظ أن غالبية حوادث التصادم القهري ترجع إلى هذا السبب نتيجة انحراف السفن وانفكاك ربطها أو انقطاع الحبال المربوطة بها، إذ تمثل العاصفة العاتية التي ترقى إلى درجة الإعصار المفاجئ طابعا من العنف وهو

(١) الحكم مشار إليه برسالة الباحث اخياض محمد، رسالة دكتوراة، مرجع سابق،

ما يكون سببا للإعفاء من المسؤولية عن التصادم أمام القضاء^(١)، غير أن القضاء يتطلب في أغلب الأحيان أن يكون للعاصفة القوية طابعان هما:
١ - عدم التوقع.
٢ - عدم المقاومة^(٢)

وقد قضت محكمة بورديو بأن : " مجرد إعلان مصلحة الأرصاد الجوية عن قرب قيام إعصار قوي ينفي عن الحادث صفة القوة القاهرة " محكمة الاستئناف بورديو في ٨ يونيو ١٩٥٥م.

وكذلك إذا حال سوء الأحوال الجوية والعواصف الشديدة التي واجهت السفينة يعتبر من الحوادث الطبيعية التي تقع على مدار السنة فإن ذلك يعني أن الحادث كان متوقعا ومن ثم لا تتوفر فيه عناصر القوة القاهرة. محكمة الاستئناف بباريس ٨ ديسمبر ١٩٦٤م - ١٩٦٦م.

وكذلك قررت محكمة الاستئناف روان أن الإعصار الذي تسبب في فك روابط المنشأة العائمة المربوطة في الميناء مما جعلها تصطدم بمنشأة أخرى لا يشكل حالة القوة القاهرة ولا يحرر الريان من مسؤوليته. محكمة الاستئناف بروان ١٠ نوفمبر ١٩٥٩م.

وقد قضت محكمة الاستئناف بالإسكندرية بتاريخ ١١/٩/١٩٨٢م في قضية تتعلق بوقوع تصادم بين سفينتين كانتا مربوطتين في إحدى الموانئ جنبا إلى جنب، ونتيجة ازدياد شدة الرياح وقيام عاصفة هوجاء قطعت حبال الباخرة نجمة الأقصر مما تسبب في انحرافها واصطدامها بالسفينة الحسن،

(١) حكم محكمة الاستئناف بالإسكندرية بتاريخ ١١/٩/١٩٨٢م الحكم السابق.

(٢) د. أبو سريع، مجلة إدارة قضايا الحكومة، ٣٤، ص٣، ص٤٠.

وقد أخذت محكمة الاستئناف بتقرير الخبير واعتبرت التصادم قهريا في ظل القانون القديم نص المادة ٢٤٢ فقرة أولى^(١).

ثالثا: أوامر السلطات العامة

وذلك عند إصدار أوامرها بإطفاء الأنوار أثناء الحرب فيقع التصادم بين السفينتين من غير أن ينسب خطأ لإحدهما^(٢).

رابعا : الظلام الحالك

حيث يشكل في بعض الأحيان سببا لحدوث التصادم. فإذا ما كان راجعا إلى أمر من السلطات العامة بإطفاء الأنوار فلا خلاف في أن التصادم يعتبر قهريا كما سبق، وكثيرا ما يحدث الظلام نتيجة عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة.

هذا وان كان الظلام يعد سببا قهريا للتصادم فيما مضى من عصور فإنه في عصرنا الحاضر لا يمكن اعتباره سببا قهريا للتصادم، وذلك لأن كل منشأة بحرية عامة مزودة بالأنوار التي تقيها شر التصادم، فإذا ما كان هناك ظلام فيرجع إلى عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة، ومن ثم لا يمكن اعتبار الظلام سببا لكون التصادم قهريا.

(١) الأحكام مشار إليها برسالة الباحث اخياض محمد، رسالة دكتوراه، مرجع سابق،

التصادم البحري، دراسة مقارنة، ص ١٥٣، ١٥٤، ١٥٧.

(٢) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، سنة ١٩٨٨ م، ص ٣٩٠.

خامسا: الإخلال المفاجئ في آلات السفينة

نرى أنه سبب لا يبرر خضوع الحادث لأحكام التصادم القهري، وإنما يرجع إلى عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة. لأن الأخذ به كسبب للتصادم القهري له آثار سلبية أهمها: تشجيع المجهزين على عدم القيام باتخاذ التدابير اللازمة، وعدم الاعتناء بالأجهزة والآلات، لذلك يتعين إلغاء هذا السبب من قائمة التصادم القهري وإرجاع الإخلال المفاجئ إلى المجهز بإهماله في صيانة معداته وعدم الاهتمام بما هو احتياطي من الآلات، اللهم إلا إذا حدث الإخلال في آلات السفينة بعد قيام أجهزة الصيانة بواجبها خير قيام وكان الإخلال في شيء أدق من عناية أجهزة الصيانة.

التصادم القهري يستلزم تحققه اختفاء كل خطأ من جانب ربان وطاقم السفن الداخلة في التصادم^(١).

وبعد.. فقد بات واضحا أن القوة القاهرة في مفهوم القانون البحري لا يختلف عن مفهومه في القواعد العامة. لذلك فكل ما لا يمكن توقعه أو دفعه مع اتخاذ جميع الاحتياطات الضرورية والتصرف على أساس المعرفة والخبرة ودون إهمال يعد سببا لاعتبار التصادم قهريا وإن حدث التصادم والسفن في حالة الرسو أو الوقوف في الموانئ.

وما يبرر خضوع التصادم الذي يقع أثناء الوقوف أو الرسو لأحكام التصادم هو كثرة الحوادث التي تقع أثناء المناورات التي تقوم بها السفن بقصد الرسو أو المرور بجانب بعضها البعض. وكل هذه الحوادث نتيجة لعدم

(١) د. محمد بهجت عبد الله قايد - الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص ٣٢

إحترام القواعد الخاصة بالمرور وكذلك القرارات التنظيمية للملاحة في الموانئ، أو نتيجة للإهمال في بعض الأحيان كعدم شد وربط السفن جيدا، أو نتيجة للسرعة المفرطة أثناء الدخول إلى الموانئ، أو عدم إبداء الأنوار الواجب استعمالها أثناء الوقوف أو الرسو، أو غيرها من الأخطاء والتهاون وعدم اتخاذ الاحتياطات.

لذلك لا يقنع القضاء بالموقف الذي قد يتخذه المدعى عليه بأن الحادث ناتج عن قوة القاهرة بل يفضل أن يلقي المدعى عليه الأضواء عن الحادثة، فالمضروور من التصادم القهري تحمل الضرر الناشئ عن القوة القاهرة ولا يكون له الرجوع على أحد. ومن ثم فإن السفينة الصادمة ليست مسئولة عن التصادم حال حدوثه نتيجة أحداث خارجة عن نطاق توقعها وتحكمها ومقاومتها وإنعدام صدور أي خطأ منها أو إهمال. وتقدير ما إذا كانت الخسارة الناتجة عن التصادم قد حدثت بسبب القوة القاهرة أُعتبرت منذ القدم من المسائل الموضوعية التي تخضع لتقدير قاضي الموضوع، فقد يرى أن التصادم لم يقع بقوة القاهرة وإنما حدث نتيجة لعبع ذاتي كخلل في آلات السفينة أو في بنائها أو نتيجة لخطأ المجهز أو الريان أو أحد أفراد طاقم السفينة ومن ثم لا يعفى من المسؤولية^(١).

كذلك في قضية عرضت على المحكمة الاستئنافية بلاهاي قبلت فيها المحكمة الإخلال في المعدات كسبب للإعفاء من المسؤولية وتتلخص وقائع هذه القضية : " صدم قارب سفينة على إثر انحراف إلا أنه تمسك بأن ذلك

(١) د. ثروت على عبد الرحيم: الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري، رسالة

دكتوراه، جامعة القاهرة، الناشر عالم الكتب سنة ١٩٦٦م ص ٢٤٤.

ناتج عن القوة القاهرة، لأن الإغراق نتج إثر انقطاع فتيل الدفة التي تم إصلاحها قبل وقت قريب. أذنت محكمة الاستئناف بتقديم الحجة الدالة على أن المناورة الخاطئة ناجمة عن حالة الدفة السيئة وأوضحت أنه كي يقضي بخروجه من الدعوى بسبب القوة القاهرة يجب عليه أن يثبت أن الدفة قد تم إصلاحها من طرف مؤسسة جديّة، وقد اعترف خبير مختص بأن إصلاحها كان جيداً وأن هذا الإصلاح جعل فتيل الدفة أقوى من ذي قبل " المحكمة الاستئنافية بلاهاي ١١ نوفمبر ١٩٣٨ م^(١).

(١) الحكم مشار إليه برسالة الباحث اخياض محمد، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس عام ١٩٨٧، ص ١٦٦.

المطلب الثاني

التصادم المشتبه في سببه في القانون البحري

التصادم المشتبه في سببه أو غير المعروف سببه هو الذي يعجز أولاً الشأن في ضوء الظروف التي وقع فيها عن إقامة الدليل على أسباب حدوثه سواء كان ذلك الدليل على وجود الخطأ أو على وقوع الحادث المفاجئ فهناك عدم ثقة (شك) حول الواقعة التي سببت التصادم أو هو تصادم سببه غير معروف، وذلك بسبب تعذر إثبات سبب التصادم بطريقة أكيدة سواء نقص المعلومات الدقيقة عن ظروف الحادث أو بسبب تناقض الإثبات المادي أو الشهود بصدده أو بسبب تناقض التقارير البحرية الخاصة بالسفينتين المتصادمتين خاصة فيما يتعلق بوضع السفن وإشارتها الضوئية التي سببت التصادم^(١).

وأمام صعوبة التوصل إلى السبب الذي أدى إلى وقوع التصادم يضطر - عادة - القضاء إلى التصريح بأن هناك شكاً في أسباب التصادم في حالة عدم إمكانية إثبات مرتكب الخطأ ولا القوة القاهرة.

وإن كان صدور هذا النوع من الأحكام لا نجده إلا نادراً في أحكام القضاء ويمثل نسبة ضئيلة مع المقارنة مع حالات التصادم الأخرى^(٢).

(١) د. محمد بهجت عبد الله قايد - الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص ٤١ بند ٣٩.

(٢) رسالة دكتوراه للباحث / أخياض محمد، التصادم البحري، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص ١٧٥.

وعن حكم التصادم المشتبه في سببه نري أن المشرع المصري في المادة ٢٩٥ من القانون قد أحقه بالتصادم القهري.

كما لا يختلف عن الحكم الذي قرره معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م في المادة الثانية^(١).

وينص المشرع على إلحاق التصادم المشتبه في سببه بالتصادم القهري يكون قد عالج خطأ كان مستقرا في القانون السابق في الفقرة الثالثة م ٢٤٢^(٢). التي كانت تشتمل على حكم غريب حيث كان التصادم المشتبه في سببه ملحقا بالتصادم الناتج عن خطأ ومن ثم كان حكمه في المسؤولية، جبر الضرر بمصاريف تشترك فيها السفينتان وتقسم عليهما بنسبة قيمة كل واحدة منهما^(٣).

وقد كان هذا الاتجاه محل نقد الفقه المصري بالإجماع باعتباره لا يتفق والقواعد العامة التي تقضي بأن يلحق التصادم المشتبه في سببه بالتصادم القهري كما هو الحال في معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م في المادة الثانية، ومن ثم فيقع عبء الضرر على من أصابه هذا بالإضافة إلى أن هذا الحكم لم يكن كافيا لتحقيق العدالة.

(١) نص م ٢ من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م لدى الأستاذ/ عبد الفتاح مراد، ص ٤٩٤.

(٢) م ٣/٢٤٢ من القانون البحري السابق.

(٣) د. مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، طبع بالإسكندرية سنة ١٩٦٨م، الناشر المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر.

والخلاصة : أن التصادم المشتبه في سببه يعتبر حالة من الحالات التي تعجز وسائل الإثبات عن الوصول إلى حقيقته.

فالتصادم غير المعروف سببه يتحقق بإيجاز عندما يعجز الطرفان عن إقامة الدليل على وجود القوة القاهرة أو على وجود خطأ وحيد أو مشترك أدى إلى وقوع الحادث، وقد أكدت هذا المعنى محكمة استئناف روان^(١). في قضاء لها في ٢٣ ابريل سنة ١٩٧١ م، قال فيه :

"يوجد تصادم مشتبه في سببه عندما تكون الظروف الدقيقة للحادث بصفة خاصة المكان الذي وقع فيه التصادم - السرعات المحددة للسفن المتصادمة- والزاوية التي وقع فيها التصادم من غير الممكن إثباتها، ولا يوجد أي خطأ يمكن نسبته إلى أي من الريانين ويخلص من ذلك أن كلا من السفينتين مسئولة عن تحمل ما لحقها من أضرار"^(٢).

من أجل هذا ألحق بالتصادم القهري وله نفس أحكامه طبقاً لمعاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ م^(٣).

^(١) Cour d'appel de Rouen 26 avril 1971 , D.M.F 1972.

^(٢) د. محمد بهجت عبد الله قايد، بحث الخطأ في التصادم البحري، والحكم المشار إليه بهذا البحث ص ٤٥، بند ٤٣، الناشر دار النهضة العربية ١٩٩٢ م.

^(٣) المستشار/ عبد الفتاح مراد: جدول الدول التي صدقت وانضمت إلى معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ م لدى ، المرجع السابق ، ص ٥٠٧.

المطلب الثالث

أحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م

بشأن التصادم القهري والمشتبه في سببه

تنص المادة الثانية من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠م على أنه : " إذا حصل التصادم عرضاً، أو كان ناشئاً عن قوة قاهرة، أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسائر على عاتق من أصابته"، وينطبق هذا الحكم أيضاً في حالة ما إذا كانت السفن أو إحداها راسية وقت الحادث، ولا يختلف الحكم في كون التصادم نتج عن قوة قاهرة أو حادث مفاجئ فتلحق أحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م التصادم المشتبه في سببه بالتصادم القهري، ويقع عبء الضرر على من أصابه، وقد انضمت مصر إلى هذه المعاهدة في ١٩٤٣/١١/٢٩^(١).

إن معاهدة بروكسل أعطت للتصادم القهري أو الفجائي نفس الحكم، وهو عدم ترتيب المسؤولية عنهما مما يعني أنه لا يوجد أي فرق بين كون التصادم البحري قد نتج عن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي وهو ما يبرر استعمال العبارتين والحادث الفجائي، أو القوة القاهرة بوصفهما مترادفين. فالتصادم القهري أو الفجائي ينشأ نتيجة حادث يستحيل توقعه أو دفعه، بمعنى أنه كي تنتفي المسؤولية عن التصادم البحري ينبغي أن يتوفر شرطان وهما :

(١) المستشار/ عبد الفتاح مراد، جدول الدول التي صدقت وانضمت إلى معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م، ص ٥٠٧.

١ - استحالة التوقع.

٢ - استحالة الدفع.

ويخرج عن نطاق القوة القاهرة الأحداث التي تشكل خطراً^(١) عادياً في الملاحة البحرية والتي يمكن توقعها، ذلك أن حالة القوة القاهرة لا يمكن توقعها إذ تترتب عن واقع خارج عن نشاط السفينة وغالبا ما يكون قوة طبيعية، فلا يعد تصادما قهريا ما يحصل بسبب رياح عادية تنطلق في أوقات ثابتة^(٢)، نظرا إلى أنه كان متوقعا، وعلى العكس لا يكون الحادث ممكن التوقع بمجرد أنه سبق وقوعه فيما مضى في مكان معين طالما لا يقوم بسبب خاص لتوقع حدوثه في المستقبل^(٣). كما أن إعلان مصلحة الأرصاد الجوية عن قيام عاصفة أو هبوب رياح قوية يضيف على الحادث أنه كان متوقعا، وبالتالي لا يعد تصادما قهريا^(٤).

ومسألة التوقع هذه لا تكون راجعة إلى تقدير المجهز أو الربان بل ترجع إلى معيار موضوعي هو مدى توقع الشخص العادي لمثل هذه الظروف المحيطة به، أي أن المعيار هو ما كان في الوسع توقعه، فلو فرض أن هناك - مثلا - حصارا بحريا كان متوقعا من جانب مجهز السفينة، أو كان

(١) د. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، مرجع سابق، ص ٥٧.

(٢) د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٩٨.

(٣) د. محمد أبو سريع، رعاية الناقل البحري لإعفائه من المسؤولية، مرجع سابق، ص ٤٠.

(٤) استئناف مختلط مصري ٢٤ نوفمبر ١٩٢٠م، المجلة الدولية ٣٣، ١٦٧ مشار إليه في مرجع الدكتور مصطفى كمال طه أصول القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٩٨.

في الوسع توقعه، وعلى الرغم من ذلك تم المرور من هذه المنطقة المحاصرة فإن التصادم الناجم عن ذلك يكون سببه الخطأ وليس القوة القاهرة^(١).

وبالنسبة للتصادم المشتبه في سببه فإنه يعد حالة من الحالات التي تعجز وسائل الإثبات عن الوصول إلى حقيقته، وفي كثير من الأحيان يرجع السبب إلى الظروف التي تحيط بالحادث، وتتعارض آراء الأطراف فيحاول كل جانب منها إلقاء عبء المسؤولية على عاتق الآخر، وحتى لو استبعدت تصريحات الأطراف في بعض الأحيان وتم تعيين خبراء من لدن القضاء لتقصي الحقائق أو تكليف لجنة للمعاينة، فإنها تعجز هي الأخرى أحيانا عن الإتيان بأدلة حقيقية تقنع القاضي لإصدار حكم مبني على أدلة يطمئن إليها، وهذه الأسباب التي دفعت محرري وواضعي أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠م إلى النص بأن هناك شكاً في أسباب التصادم حالة عدم إمكانية إثبات مرتكب الخطأ، ومن ثم يتحمل كل طرف الأضرار اللاحقة به.

أصبح التصادم القهري (الفجائي) والتصادم غير المعروف سببه يعاملان معاملة واحدة منذ اتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠م يتحمل المضرور دائما بمفرده نتائج التصادم ويستوي حينئذ عندما تطرح المنازعات المتعلقة بهذه المصادمات أمام القضاء أن تكيف المحكمة التصادم محل النزاع بأنه

(١) د. احمد أبو سريع، رعاية الناقل البحري، مقالة في مجلة قضايا الحكومة، مرجع

سابق، ص ١٠، بعده ١٤.

فجائي أو غير معروف سببه، لأن النتيجة واحدة في الحالتين، وهي انعدام
حق المضرور في التعويض^(١).

(١) د. محمد بهجت عبد الله قايد - الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص ٤٤
بند ٤٢.

المبحث الثالث

مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن التصادم القهري والمشتبه في سببه كسبب للإعفاء من المسؤولية

أولاً : يتفق الفقه الإسلامي والقانون البحري طبقاً لنص المادة ٢٩٥ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ م :

على رفع المسؤولية في الحالات التي يقع فيها التصادم وتنقطع علاقة السببية بين التصادم والضرر، لأنه في حالة التصادم بقوة قاهرة لا يستطيع قائد السفينة دفعها وليس في قوته أن يحترز عنها، كما إذا حصل التصادم من ريح شديدة أو موج هائج أو اصطدام بصخر من إحدى السفن أدى إلى اصطدامها بغيرها لا يعرفه القائد ولا عهد له به، أو أن يحصل التصادم بفعل يقدر الإنسان على دفعه ولكنه فوجئ به في مكان مأمون لن يفاجأ فيه بمثله، كدوران أو منحني مع سرعة عادية غير متجاوز فيها بحكم العرف المعهود في هذا الدوران أو المنحني، ولا شك أن غير المقدور والمفاجئ كلاهما لا دخل للقائد أو الملاح فيه ولا ينسب إليه تقصير، ولذا كانا رافعين للمسؤولية عن الضرر الحاصل بهما.

ومن القواعد المقررة أن التكليف بحسب الوسع، وقد جاء في القرآن الكريم : **چوؤ و و و وؤ** (١). ويلحق بالتصادم القهري المشتبه في سببه.

(١) من الآية ٢٨٦ من سورة البقرة.

ثانياً : يجعل الفقه الإسلامي التصادم القهري والمشتبه في سببه سببا من أسباب دفع المسؤولية معبرا عن ذلك بالتصادم "مجهول الحال" وهو يرادف المشتبه في سببه في القانون البحري، وبالفجاءة وبهيجان الرياح وعوامل الطبيعة وهو يرادف التصادم القهري في القانون بينما يجعلها القانون البحري مانعا من موانع المسؤولية.

الفصل الثاني

فعل المضرور كسبب للإعفاء من المسئولية

اسباب الإعفاء من المسؤولية عن التصادم البحري " في الفقه الإسلامي والقانون البحري"
لواء دكتور/ علاء الدين محمد على عبد المجيد

الفصل الثاني

فعل المضرور كسبب للإعفاء من المسؤولية

إن المدعى عليه يستطيع أن يدفع مسؤوليته عن الضرر المراد تعويضه إذا أثبت أن هذا الضرر قد نشأ عن قوة قاهرة، وكذلك الأمر هنا حيث يستطيع المدعى عليه أن يدفع مسؤوليته عن الضرر إذا أثبت أن هذا الضرر قد نشأ عن تعدي المضرور، ومن المسلم به أن المدعى عليه إذا لم يكن متعدياً ووقع الضرر بفعل المضرور نفسه فلا يكون مسؤولاً عن تعويض هذا الضرر، وذلك لانتفاء السبب الموجب للضمان من جانبه أي من جانب المدعى عليه، ويتحمل المضرور وحده نتيجة فعله لأنه هو السبب الحقيقي في الضرر.

ونتناول هذا الفصل في ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : فعل المضرور في الفقه الإسلامي كسبب للإعفاء من المسؤولية.

المبحث الثاني : فعل المضرور في القانون كسبب للإعفاء من المسؤولية.

المبحث الثالث: مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن فعل المضرور.

المبحث الأول

فعل المضرور في الفقه الإسلامي كسبب للإعفاء من المسؤولية

جاء في حاشية ابن عابدين : إذا سار رجل على دابة فجاء رجل آخر من خلفه فصدمه فعطب المؤخر لا ضمان على المقدم وكذا في سفينتين^(١).

ويقول البغدادي : " أرباب السفن إذا أوقفوها على الشط فجاءت سفينة فأصابت السفينة الواقفة فانكسرت الواقفة كان ضمان الواقفة على السفينة الجائئة، فإن انكسرت الجائئة لا يضمن صاحب الواقفة " ^(٢).

وقال صاحب الأنوار: " ولو صدمت سفينة سفينة مربوطة بالشط فضمانها على المجري"^(٣).

ويقول بن شهاب الدين الرملي : " إن كانت إحداهما أي السفينتين مربوطة فالضمان على مجري الصادمة " ^(٤).

ويفهم من قول الشافعية أنه لو أصيبت المجرية بفعلها فلا ضمان على المربوطة.

(١) رد المحتار ص ٥٩٥، فتاوى قاضيخان ج ٣ ص ٢٤١.

(٢) مجمع الضمانات للبغدادي، ص ١٥٠.

(٣) الأردبيلي الانوار لأعمال الابرار، وحاشية الكمثيري، ج ٢ ص ٢٨٨.

(٤) نهاية المحتاج ج ٧ ص ٣٦٦.

وجاء في البحر الزخار: " فإن كانت إحداهما مرساة فصدمتها سائرة فلا شيء على ذوي المرساة إذ لا فعل لهم^(١).

ويقتضي البحث في فعل المضرور التفرقة بين حالتين :

الأولى : أن يترتب على فعل المضرور قطع رابطة السببية بين المضرور الذي أصابه بفعله وبين تعدي المدعى عليه وهنا يسند الضرر إلى المضرور كلية ويتحمل نتيجة فعله.

الثانية : أن يشترك تعدي المضرور وتعدي المدعى عليه في إحداث الضرر، بمعنى أن يستند الضرر في نشوئه إلى سببين هما تعدي المضرور وتعدي المدعى عليه.

الحالة الأولى :

إذا كان فعل المضرور من شأنه أن يقطع رابطة السببية بين الضرر الذي أصابه وبين المدعى عليه فإن المضرور يتحمل نتيجة فعله ولا يطالب المدعى عليه بشيء لعدم تعديه، فالسفينة المتحركة إذا صدمت السفينة الراسية ولحق الضرر بالمتحركة فقد لحقها الضرر وكذلك السفينة المنحدرة على السفينة المصاعدة، فإن أصيبت المنحدرة نتيجة لفعلها فلا ضمان على المصاعدة لأن المجرى هو المباشر للضرر الذي أصابه ويتحمل نتيجة فعله.

(١) البحر الزخار ج ٦ ص ٢٤٩.

الحالة الثانية :

أن يكون للضرر سببان :

الفعل الصادر من المضرور، والفعل الصادر من المدعى عليه. فكيف يوزع الضمان بينهما على اعتبار أن كلا من الفعلين قد أسهم في حدوث الضرر؟ هل يكون بإسقاط بعض الضمان عن المدعى عليه وقصر حق المضرور على البعض الآخر؟ أم أنه لا يعتد بفعل المضرور في حق نفسه فيكون نتيجة لذلك أن يلزم المدعى عليه بضمان كل الضرر الذي لحق بالمضرور؟

اختلف الفقهاء في هذه الحالة على رأيين :

الرأي الأول :

يرى الحنفية - غير زفر - والمالكية والحنابلة والزيدية والظاهرية في الفارسيين يصطدمان فيموت كل منهما أن تضمن عاقلة كل واحد منها دية الآخر كاملة، لأن كل منهما قد مات بفعل صاحبه، أما فعله في حق نفسه فلا يعتبر. وكذلك إذا كان التالف مالا حيث يضمن كل منهما مال الآخر.

أما الحنفية فإن أبا حنيفة وصاحبيه قد ذهبوا إلى تحميل الدية كاملة على عاقلة كل من المتصادمين، كما يضمن كل منهما ما أتلفه على الآخر من المال في ماله، لأن كل منهما مات بفعل صاحبه فلا يعتبر حق الضمان بالنسبة إلى نفسه^(١).

ويمثل هذا قول المالكية، جاء في بداية المجتهد : إن الفقهاء اختلفوا في الفارسيين يصطدمان فيموت كل واحد منهما فقال مالك وأبو حنيفة وجماعة على كل منهما دية الآخر وذلك على العاقلة^(٢).

أما الحنابلة - فيقول ابن قدامة : " إن على كل واحد من المصطدمين ضمان ما تلف من الآخر، ويعلل ابن قدامة ذلك بقوله : لأن كل منهما مات من صدمة صاحبه^(٣).

(١) تبين الحقائق ج ٦ ص ١٥، مجمع الضمانات ص ١٥٠.

(٢) بداية المجتهد ج ٢ ص ٤١٧.

(٣) المغني ج ٨ ص ٣٤٠.

وفي البحر الزخار : ويتجاذبون الحبل فيضمن كل منهم عاقلة
الآخر.. وكذلك الفارسان إذا اصطدما^(١). ويقول ابن حزم " إن الفارسين أو
الرجلين إذا اصطدما فعلى عاقلتيهما الدية كاملة^(٢).

(١) البحر الزخار ج ٥ ص ٢٤٧، ٢٤٨.

(٢) المحلى ج ١٠ ص ٥٠٣.

الرأي الثاني :

يرى زفر^(١). من الحنفية والشافعية والإمامية أن عاقلة كل واحد منهما تضمن نصف دية الآخر، لأن كلا منها مات بفعل نفسه وبفعل صاحبه فيعتبر النصف ويهدر النصف، وإذا كان التالف مالا فعلى كل واحد في ماله نصف القيمة، قال صاحب الأنوار : " ولو اصطدمت سفينتان بفعل الملاحين وغرقتا بما فيهما وكانتا بما فيها فلهما نصف قيمة كل سفينة وما فيها مهدر ونصف قيمتها ونصف قيمة ما فيها على الآخر، وإن هلكا فهما كالفارسين ماتا بالاصطدام^(٢) .

وجاء في شرائع الإسلام : " أنه إذا اصطدم فارسان فماتا فلورثة كل منهما نصف ديته ويسقط النصف وهو قدر نصيبه لأن كلا منها تلف بفعله وفعل صاحبه.. وعلى كل واحد منهما نصف قيمة فرس الآخر إن تلف بالتصادم^(٣) .

(١) زفر بن الهذيل بن قيس العنبري ولد ١١٠ هـ - ٧٢٨م من تميم أبو الهذيل فقيه كبير من أصحاب الإمام أبي حنيفة، أصله أصبهان أقام بالبصرة، وولي قضائها وتوفي بها وهو أحد العشرة الذين دونوا الكتب جمع بين العلم والعبادة، وكان من أصحاب الحديث، فغلب عليه الرأي، وهو قياس الحنفية، وكان يقول نحن لا نأخذ بالرأي ما دام أثر وإذا جاء الأثر تركنا الرأي توفي سنة ١٥٨ هـ - ٧٧٥م، الأعلام لخير الدين الزركلي المجلد الثالث ص ٤٥ .

(٢) مغني المحتاج ج ٤ ص ٩٢ .

(٣) شرائع الإسلام ج ٤ ص ٢٥ .

ومن خلال ما سبق يتضح لنا صحة الرأي الثاني القائل بأن المدعى عليه يتحمل نصف الضرر والمضرور يتحمل النصف الآخر على اعتبار أن كلا منهما قد أسهم في حدوث الضرر.

لأنه إذا تعدد الفاعلون ولم تختلف أفعالهم في إحداث الضرر بأن كانوا جميعاً مباشريين أو متسببين وجب الضمان عليهم بالاشتراك. وفي مسألتنا هذه كان أحد الصادمين هو المضرور نفسه فيقتصر حقه على بعض الضمان ويسقط حقه في البعض الآخر. وهو قدر يعادل ما كان يلزم به لو كان المتضرر هو شخص آخر^(١).

ومجمل القول أن فعل المضرور إذا كان من شأنه أن يقطع علاقة السببية بين الضرر وفعل المدعى عليه فإن الضرر ينسب إلى فعل المضرور ولا يطالب المدعى عليه بشيء، أما إذا اشترك المضرور مع المدعى عليه في إحداث الضرر بمعنى أن الضرر نشأ عن سببين هما فعل المضرور وفعل المدعى عليه فيحكم للمضرور ببعض التعويض ويسقط حقه في البعض الآخر لاشتراكه في إحداث الضرر.

(١) د. محمد فاروق العكام، الفعل الموجب للضمان في الفقه الإسلامي دراسة مقارنة،

رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة القاهرة، ١٤٠٧ هـ ١٩٧٧ م.

المبحث الثاني

فعل المضرور في القانون البحري كسبب للإعفاء من المسؤولية

يعتبر خطأ المضرور أكثر أسباب دفع المسؤولية شيوعاً، لأن حصول الضرر يتصل بفعل من أفعال المضرور نفسه، ولأن إثبات هذا الفعل أقل صعوبة من إثبات التصادم المفاجئ أو التصادم القهري، كما أن التمسك بخطأ المصاب يفيد المدعى عليه ولو كان مخطئاً إذ قد يترتب عليه إعفاؤه من المسؤولية إعفاء جزئياً أو كلياً، فإذا كان فعل المضرور هو السبب الوحيد في إحداث الضرر فلا مسؤولية على أحد، ومن ثم فلا محل للبحث فيما إذا كان فعل المضرور خطأً أو غير خطأً. وحتى ولو كان الفعل خطأً فإنه لا يدخل في نطاق المسؤولية التقصيرية لأن المضرور هو الذي ألحق الضرر بنفسه. فإذا أثبت المدعى عليه أن المضرور هو وحده الذي أحدث الضرر فلا تتحقق المسؤولية تجاهه^(١).

أما إذا كان المدعى عليه قد وقع منه خطأ ووقع في الوقت نفسه خطأً من المضرور بحيث يكون لكل من الخطأين شأن في إحداث الضرر ففي هذه الحالة يدور البحث حول معرفة مدى تأثير خطأ المضرور في مسؤولية المدعى عليه عن الخطأ الذي صدر منه، وهذا يقتضي التفرقة بين حالتين :

الحالة الأولى : أن يستغرق أحد الخطأين الخطأ الآخر.

الحالة الثانية : أن يستقل كل خطأ منهما عن الآخر فيتكون منهما خطأ مشترك.

(١) د. عبد المنعم فرج الصده ، المرجع السابق، ص ٥٠٤.

الحالة الأولى :

إذا استغرق أحد الخطأين الخطأ الآخر فلا يعتد بالخطأ المستغرق سواء أكان خطأ المضرور أم خطأ المدعى عليه، هذا ويستغرق أحدهما الآخر في أمرين :

أولهما : إذا كان أحد الخطأين يفوق كثيرا في جسامته الخطأ الآخر، كما لو ارتكب المضرور خطأ عمديا.

ثانيهما : إذا كان أحد الخطأين نتيجة للخطأ الآخر فإن السبب الأول يستغرق الثاني ويوجب تحميل المسؤولية كلها لمن ارتكبه^(١).

الحالة الثانية :

إذا لم يستغرق أحدهما الآخر وإنما بقيا متميزين واشترك كل منهما في حدوث الضرر ففي هذه الحالة يكون للضرر سببان : خطأ المدعى عليه وخطأ المضرور وهو ما يسمى بالخطأ المشترك، ولما كان كلا من الخطأين سببا في وقوع الضرر فإن الأصل أن توزع المسؤولية بين المدعى عليه والمضرور بالتساوي فيتحمل كلاهما النصف، ومن ثم لا يستطيع المضرور أن يرجع على المدعى عليه إلا بالتعويض الواجب عن نصف الضرر وهو ما قرره المادة ١/٢٩٧ بحري ولو أن المدعى عليه شخصان لا شخص واحد وكانا هما والمضرور مسئولين بالتساوي تحمل المضرور ثلث الضرر ورجع على أي منهما بالتعويض طبقا لما نصت عليه المادة ١٦٩ مدني، مع ملاحظة أن هذه المادة تتناول حالة تعدد المسئولين ولا تشير إلى اشتراك المضرور معهم في الخطأ الذي

(١) السنهوري: الوسيط ، ص٨٨٣ ، د. سليمان مرقس، المسؤولية المدنية، ج١،

الناشر معهد الدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية، ١٩٦٠ م ، ص٤٩٥.

أحدث الضرر، ومع ذلك فإن حكمها هو الذي ينطبق لأن المضرور يعامل معاملة المسئول من حيث تحمله قدرا من الضرر يتناسب مع الخطأ الذي ساهم به في إحداث الضرر. على أن القانون المدني الحالي لم يترك هذه المسألة دون أن يفرد لها نصا خاصا يبين أثر المضرور في مسؤولية المدعى عليه في جميع الحالات فقضى في المادة ٢١٦ مدني بأنه يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو لا يحكم بتعويض ما إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه".

وغالبا ما يكون توزيع الأضرار بين السفن المتصادمة مناصفة أو بالتساوي لا يبرره التساوي في الأخطاء، وعجز المحكمة عن تحديد نسب الخطأ، وبالتالي تحديد نصيب كل من السفينتين المتصادمتين في التعويض^(١).

(١) د. محمد بهجت عبد الله قايد - الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص ٥١

المبحث الثالث

مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن فعل المضرور كسبب للإعفاء من المسؤولية

أولاً: يتفق الفقه الإسلامي والقانون البحري طبقاً لنص المادة ٢٩٥ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ م :

على أن حدوث التصادم بفعل الصادم نفسه، كما إذا صدمت السفينة الجائية أو السائرة السفينة الواقفة، فلحق الضرر بالجائية فلا ضمان على الواقفة، فلا يتحمل قائد السفينة الواقفة جرم السفينة الجائية، فقد جاء في القرآن الكريم: **جِىِى يِ يِ يِ □ جِ(١)**.

ثانياً: يساوي الفقه الإسلامي والقانون البحري في حكم فعل المضرور بأن يتحمل كل منهما النصف ومعاملته معاملة المسئول، لأنه تسبب في حدوث الضرر، وذلك في حالة استغراق خطأ المضرور، ولكن في حالة أن فعل المضرور هو السبب الوحيد للضرر لا تتحقق المسؤولية تجاه المدعى عليه.

ثالثاً: سقوط حق المضرور في بعض التعويض، إذا اشترك في إحداث الضرر وليس للمضرور مطالبة المدعى عليه بشيء إذا قطع فعله علاقة السببية بين المضرور وفعل المدعى عليه وهو ذات الحكم في القانون البحري.

(١) الآية ٣٨ من سورة النجم.

رابعاً: يتفق الفقه الإسلامي والقانون البحري حيث : قرر الفقه الإسلامي أن
فعل المضرور يكون سبب للإعفاء من المسؤولية لأنه هو الذي ألحق
الضرر بنفسه كما اعتبره القانون سبب للإعفاء من المسؤولية أيضاً.

الفصل الثالث

إذن ولي الأمر كسبب للإعفاء من المسؤولية

اسباب الإغفاء من المسؤولية عن التصادم البحري " في الفقه الإسلامي والقانون البحري"
لواء دكتور/ علاء الدين محمد على عبد المجيد

الفصل الثالث

إذن ولي الأمر كسبب للإعفاء من المسؤولية

يجوز لأولى الأمر بما لهم من الولاية العامة على مصالح الناس وحقوقهم تدبير أمورهم العامة مثل مسائل الطريق فلهم أن يحددوا أماكن خاصة لبناء السفن ورسوها وخروجها وهي الموانئ، فإذا خصص الإمام موقفا لأصحاب السفن على شاطئ البحر فوقفت فيه السفن فجاءت سفينة فأصابت إحدى السفن الراسية فكسرتها كان ضمان السفينة الواقفة على صاحب السفينة القادمة، أما إن انكسرت السفينة القادمة فلا ضمان على السفينة الراسية لأن وقوفه كان بإذن من الإمام الذي جعل الشاطئ موقفا للسفن فلا يعتبر فعله تعدياً^(١).

ونتناول هذا الفصل في ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : إذن ولي الأمر في الفقه الإسلامي كسبب للإعفاء من المسؤولية.

المبحث الثاني : إذن ولي الأمر في القانون البحري كسبب للإعفاء من المسؤولية.

المبحث الثالث : مقارنة بين إذن ولي الأمر في الفقه الإسلامي والقانون البحري كسبب للإعفاء من المسؤولية.

(١) فتاوى قاضي خان لفخر الدين حسن بن منصور الأوز جندي المشهور بقاضي

خان الجزء ٣ ص ٢٤١، مطبعة المتوكل بمصر سنة ١٢٨٢هـ.

المبحث الأول

إذن ولي الأمر في الفقه الإسلامي كسبب للإعفاء من المسؤولية

يقول البغدادي : " أرباب السفن إذا أوقفوها على الشط فجاءت سفينة فأصابت السفينة الواقفة فانكسرت الواقفة كان ضمان الواقفة على السفينة الجائئة، فإن انكسرت الجائئة لا يضمن صاحب السفينة الواقفة لأن الإمام أذن لأرباب السفن بإيقاف السفن على الشط فلا يكون متعدياً^(١). فلو صدمت سفينة سفينة مربوطة بالشط فضمانها على المجري^(٢). وعلى هذا فإذا صدمت سفينة مارة سفينة واقفة في مكان رخص الإمام لأصحاب السفن بالوقوف فيه فالضمان على السفينة المارة لأن الإذن من الإمام رخصة شرعية تنفي الضمان.

فإذا وقع التصادم بفعل مأذون فيه من المدعى عليه فإذن ولي الأمر رخصة للوقوف في هذا المكان، فلا جرم على السفينة الواقفة عند قدوم سفينة سائرة وأصابت السفينة الواقفة، وإذا أذن ولاية الأمور لأرباب السفن بالوقوف على الشواطئ أو بإطفاء الأنوار أو تغيير المسار في حالة الحروب والغزوات فلا مسؤولية على أربابها إن هي اصطدمت بغيرها، لأن لولي الأمر ولاية على مصالح الناس وحقوقهم وتدبير أمورهم وذلك بتحديد أماكن رسو السفن بخروج السفن ودخولها ووقوفها وفي حالة رسو السفينة وجاءت

(١) مجمع الضمانات للبغدادي ص ١٥٠.

(٢) مغني المحتاج إلى معرفة الفاظ المنهاج لمحمد الشربيني الخطيب ج ٤ ص ٩٢،

مطبعة مصطفى البابي الحلبي ١٣٥٢ هـ - ١٩٣٣ م.

سفينة وكسرت السفينة الراسية فلا ضمان على السفينة الراسية لأن وقوفها
كان بإذن الإمام.

المبحث الثاني

إذن ولي الأمر في القانون البحري كسبب للإعفاء من المسؤولية

على أرباب السفن وقائديها الالتزام بما هو مقرر إدارياً في كل ميناء، والخروج على هذه القرارات يستوجب المسؤولية الإدارية، فإذا حدث تصادم بسبب الأوامر الإدارية بالخروج أو الدخول من وإلى الميناء أو الرسو على شواطئ معينة - ارتفعت بذلك المسؤولية عن السفينة الصادمة - إذا كان قائدها ملتزماً بكافة الأوامر والقرارات الإدارية - وعلى من لحقه الضرر إثبات العكس.

فأوامر السلطات التي تجبر السفن على الملاحة في ظروف يصبح معها التصادم حتمياً، ومن أمثلة ذلك: إصدار أوامر للسفن أثناء الحرب بالسير في قوافل مع إطفاء الأنوار الأمر الذي يؤدي إلى حصول التصادم دون خطأ من جانبها^(١).

وقد ذكرت هذا الاستثناء بما للإدارة من سلطة على إدارة المنشآت التابعة لها والموانئ من المنشآت والمرافق العامة التي تملك الإدارة حق إدارتها، ومن ثم فإذا خصصت الدولة الشواطئ والموانئ لوقوف ورسو السفن عليها كان وقوف السفن على الشواطئ بإذن الإدارة أمر يعفي السفن الواقعة على الشواطئ من المسؤولية عند حدوث تصادم بينها وبين السفن السائرة أو الجارية. ولا يوجد في مؤلفات القانون الإداري ما ينص صراحة بإعفاء السفن

(١) د. محمد بهجت عبد الله قايد - الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص ٣٢، ٣٣

الواقفة على الشواطئ ولكنه يستنتج مما ورد في نشاط الإدارة والمرافق العامة^(١).

(١) د. فؤاد النادي، الوجيز في مبادئ القانون الإداري، ص ٢٠٨ وما بعدها، مجموعة محاضرات ألقيت على طلاب الفرقة الثانية كلية الشريعة والقانون القاهرة ١٤٠٨هـ / ١٩٨٨م.

المبحث الثالث

مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن إذن ولي الأمر كسبب للإعفاء من المسؤولية

أولاً: يتفق الفقه الإسلامي والقانون البحري كحالة من حالات التصادم القهري والفجائي طبقاً لنص المادة ٢٩٥ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ م :

على رفع المسؤولية في حالة ما إذا كان التصادم وقع بفعل مأذون فيه من المدعى عليه، فإذا حدث التصادم بسبب وقوف السفن في مكان أذن ولي الأمر لأرباب السفن بالوقوف فيه، فأذن ولي الأمر رخصة للوقوف في هذا المكان، فإذا ما اصطدمت سفينة بسفينة وهي مرساة على الشاطئ أو في الميناء فلا جرم على السفينة الواقعة.

ثانياً: اختلاف مسمى ولي الأمر، ففي الفقه الإسلامي ولي الأمر هو من له الولاية العامة على مصالح الناس ويسمى بالإمام، أما في القانون البحري فإن الجهات الإدارية هي التي تتخذ القرارات الإدارية لخروج السفن والدخول من وإلى الموانئ والرسو على شواطئ معينة.

ثالثاً: اتفاق الفقه الإسلامي والقانون البحري بأن السفن الواقعة في حالة حدوث التصادم من جانب السفينة القادمة فتضمن السفينة القادمة السفينة الواقعة، وإذا وقع الضرر على السفينة القادمة فلا ضمان أو مسؤولية على السفينة الواقعة، لأن الإذن من الإمام أو الجهات الإدارية رخصة شرعية تنفي الضمان.

رابعاً: يتفق الفقه الإسلامي والقانون البحري على أنه إذا أذن ولادة الأمور لأرباب السفن بالوقوف على الشواطئ أو إطفاء الأنوار أو تغيير المسار في حالة الحروب أو الغزوات مثلاً فلا مسؤولية على أربابها إن هي اصطدمت بغيرها، حيث يعتبر الفقه الإسلامي والقانون البحري إن ولي الأمر مانعاً من موانع المسؤولية.

الفصل الرابع

الدفاع الشرعي كسبب للإعفاء من المسئولية

اسباب الإغفاء من المسؤولية عن التصادم البحري " في الفقه الإسلامي والقانون البحري"
لواء دكتور/ علاء الدين محمد على عبد المجيد

الفصل الرابع

الدفاع الشرعي كسبب للإعفاء من المسؤولية

وهو ما يعبر عنه بدفع الصائل، وقبل بيان الصائل كمانع من موانع المسؤولية يتعين التعريف بالصائل ودليل مشروعية دفع الصائل من الكتاب والسنة.

الصائل في اللغة مشتق من الصيال، ومعناه الاستطالة والوثب أي الهجوم والعدو والقهر، يقال صال عليه : استطال وصال عليه إذا وثب، ومصدره الصول أو الصيال^(١). والثاني هو المستعمل كثيرا عند الفقهاء وعلى ذلك فالمراد من الصائل هو المعتدي الذي يسطو على غيره ليقهره أو ليؤذيه بأي نوع من أنواع الأذى، والصيال هو الاعتداء.

ونتناول هذا الفصل في ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : الدفاع الشرعي في الفقه الإسلامي كسبب للإعفاء من المسؤولية.

المبحث الثاني : الدفاع الشرعي في القانون البحري كسبب للإعفاء من المسؤولية.

المبحث الثالث : الدفاع الشرعي بين الفقه الإسلامي والقانون البحري كسبب للإعفاء من المسؤولية.

(١) القاموس المحيط ج٣، طبعة ١٣٠٢هـ.

المبحث الأول

الدفاع الشرعي في الفقه الإسلامي

كسبب للإعفاء من المسؤولية

نص كثير من الفقهاء على أحكام دفع الصائل من غير إشارة إلى تعريفه ولعل هذا يرجع إلى وضوح معناه اللغوي حيث إن الحقيقة الشرعية لدفع الصائل لا تكاد تختلف عن حقيقته اللغوية.

فقد جاء في حاشية الشيخ/ شهاب الدين القليوبي على شرح العلامة جلال الدين المحلي ما نصه : " الصيال لغة الاستطالة والثوب، وشرعا استطالة مخصوصة"^(١). وكذلك أيضا حاشية الشرقاوي على التحرير^(٢).
دليل مشروعية دفع الصائل :

لقد دلت نصوص الشريعة الإسلامية بما لا يدع مجالا للشك فيه سواء من الكتاب العزيز ومن السنة النبوية على دفع الأذى والعدوان ورد كيد كل معتمد أثيم سواء على النفس أو المال وهذه النصوص كثيرة ومتنوعة وسنذكر منها بما يدل على المطلوب دلالة واضحة.

أولاً: من الكتاب العزيز قوله تعالى : **ك د ك ك ك ك ك**
ك ك ك^(٣). وقد استشهد الفقهاء بهذه الآية على مشروعية دفع الصائل، فمثلا يقول العلامة زكريا الأنصاري بعد أن عرف الصيال قال والأصل في

(١) قليوبي وعميرة ج ٤ ص ١٠٦، طبعة ١٣٦٨.

(٢) الشرقاوي على التحرير ج ٢ ص ٤٤٠.

(٣) سورة البقرة، الآية ٩٤.

فهو شهيد ومن قتل دون ماله فهو شهيد ومن قتل دون أهله فهو شهيد"
(١).

وما رواه أبو داود والنسائي والترمذي وصححه عن عبد الله بن عمرو أن النبي - ﷺ - قال : " من قتل دون ماله فهو شهيد " متفق عليه
(٢).

وفي لفظ من أريد ماله لغير حق فقاتل فقتل فهو شهيد(٣).

ثالثا : وأجمع الفقهاء على مشروعية دفع الصائل ويتضح ذلك من خلال ما ورد من عبارات فقهية، وذلك على النحو التالي :

من شهر على المسلمين سيفا وجب قتله ولا شيء بقتله(٤).

يقول الشعراني : " قول الأئمة الثلاثة مالك، الشافعي، أحمد أنه يجوز دفع كل صائل من آدمي أو بهيمة على نفس أو طرف أو بضع أو مال فإن لم يندفع إلا بالقتل فقتله فلا ضمان عيه بقصاص ولا دية ولا كفارة ولا قيمة ولا إثم " (٥).

(١) رواه أبو داود في سننه ج ٤ ص ٢٤٦ عن سعيد بن زيد والبيهقي في السنن الكبرى.

(٢) صحيح البخاري وحاشية السندي عليه ج ٢ ص ٤٩ ، طبعة الحلبي. صحيح مسلم كتاب الأعيان باب ٦٢ حديث رقم ٢٢٦ تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي، كما أخرجه البيهقي في السنن الكبرى ج ٨ ص ١٨٧ ، طبعة دار الفكر وأخرجه الترمذي في كتاب الدييات حديث رقم ١٤١٩.

(٣) أخرجه أبو داود في كتاب السنة وباب في قتال اللصوص. حديث رقم ٤٧٧١.

(٤) تبين الحقائق للزليعي ج ٦ ص ١١٠ ، البدائع ج ٧ ص ٩٣.

(٥) الميزان للشعراني ج ٢ ص ١٧٧ لسيدى عبد الوهاب الشعراني.

فإذا قتله اتقاء لأذاه وكان ذلك بعد التقدم إلى صاحبه فلا ضمان. وذكر أشهب: (١) " لا ضمان بقتله على أية حال إذ ليس من المقبول أن يؤمر من تعرض لأذاه الانتظار حتى يحل به الأذى وليس التقدم إلى صاحبه ميسورا في كل وقت (٢)، ويقول المرتضى من الزيدية: " وللمرء قتل من صال عليه من آدمي أو بهيمة ولو لم يندفع إلا بالقتل إجماعا" (٣).

أما الإمامية: " فقد جاء في شرائع الإسلام: " وللإنسان أن يدفع عن نفسه وحرимه وماله ما استطاع.. ويذهب دم المدفوع هدرا جرحا أو قتلا" (٤).

وهكذا نجد أن الفقه الإسلامي - بإجماع الفقهاء - يبيح لمن أعتدي عليه أن يدفع الاعتداء عن نفسه، وقد ثبت ذلك من خلال ما سبق ذكره من نصوص القرآن الكريم، والسنة النبوية المطهرة، ومن خلال أقوال الفقهاء، وعليه فلا ضمان على ربان السفينة إن هو دافع عن نفسه من سفينة غائرة عليه، فلو قصد رجل آخر يريد قتله فدافع المقصود عن نفسه فعجز عن

(١) الديباج المذهب في معرفة أعيان علماء المذهب لبرهان الدين ابراهيم بن علي بن محمد بن فرحون اليعموي المدني المالكي، ص ٩٨، ٩٩، طبعة عباس عبد السلام شقرون بالفحامين مصر، طبعة أولى سنة ١٣٥١هـ.

(٢) تبصرة الحكام لابن فرحون ج ٥ ص ٣٥٦، ٣٥٧.

(٣) البحر الزخار ج ٥ ص ٢٦٨.

(٤) شرائع الإسلام ج ٤ ص ١٨٩، ١٩٠.

دفعه إلا بضربه فقتله كان دمه هدرًا. وإذا كان هذا في النفس كان في المال أولى لأن حرمة النفس أعظم من حرمة المال^(١).

وقد وضع الفقهاء الإسلاميون لذلك قاعدة تنص على : " من أتلّف شيئًا لدفع أذاه لم يضمنه^(٢)، وقد ذكروا بأنه لا ضمان على من دفع جره^(٣) غيره ونفسه في حين سقوطها أو تدرجها فتلفت بذلك^(٤)، فإذا كانت السفينة الجانحة لا مفر من الإنقاذ من حولها إلا بصدمها " فإذا اصطدمت وغرقت بمن على متنها من أفراد وأموال فلا ضمان على الصادم لاستعماله حقا رخصه له الشارع الحكيم. على أن هذا الحق ليس مطلقا.

وإنما هو مقيد بشروط إذا انتفى أحدها قامت المسؤولية، وهذه الشروط هي :

(١) تهذيب الفروق والقواعد السنّية في الاسرار الفقهية لمحمد علي بن حسين مفتي المالكية، مطبوع هامش الفروق للقرافي ج ٤ ص ٢١١، مطبعة دار إحياء الكتب العربية، الطبعة الأولى ١٣٤٥هـ. الأم ج ٦ ص ١٧٢. المنتقى شرح موطأ أمام دار الهجرة مالك بن أنس الوليد سليمان بن خلف سعد بن أيوب بن وارث الباجي الأندلسي ج ٦ ص ٦٦، مطبعة السعادة بمصر الطبعة الأولى سنة ١٣٣١هـ.

(٢) القواعد لابن رجب ص ٣٧٧ القاعدة ٢٦ مطبعة مؤسسة نبع الفكر العربي للطباعة، الطبعة الأولى سنة ١٣٩٢هـ ١٩٧٢م.

(٣) الجرة بالفتح إناء من الخزف والجمع جرار وجرات وجر المصباح المنير مختار الصحاح مادة جرر.

(٤) منتهى الارادات ج ٢ ص ٤٢٨.

الشرط الأول : أن يكون هناك اعتداء يراد دفعه، فإذا لم يكن هناك اعتداء فلا دفاع.

ولا يشترط أن يقع الاعتداء فعلا بل يجوز للحصول عليه أمر يبادر إلى تفادي وقوع الاعتداء عليه مادام قد وقع في نفسه أن الصائل سينال منه، والعبرة في ذلك بغلبة الظن، إذ لا ينتظر الإنسان حتى يحل به الضرر فعلا. وهذا يتفق مع الحكمة من مشروعيته ألا وهي دفع الأذى غير المشروع عن كل ما هو معصوم^(١).

الشرط الثاني : أن يكون الاعتداء حالا.

فحلول الاعتداء هو الذي يحقق حالة الدفاع، وما يتصل بهذا الشرط يتعلق بانقضاء الاعتداء أو انقطاع أثره ومن ثم فيحرم على الموصول عليه الدفع إذا انقضى الاعتداء أو إذا انقطع أثره لانقضاء معنى حلول الاعتداء الذي يلجأ إلى الدفع العاجل ومن باب أولى إذا لم يكن الاعتداء حالا أصلا.

الشرط الثالث : ألا يمكن دفع الاعتداء الحال إلا بما دفع به.

يشترط لوجود حالة الدفاع الشرعي ألا تكون هناك وسيلة أخرى ممكنة إلا التصادم، فإذا كان يستطيع الهرب أو الاستعانة بسفينة أخرى فلا تنفيذ معه حالة الدفاع الشرعي.

(١) الأم ج ٦ ص ٢٧٠. د / عبد القادر عودة التشريع الجنائي الإسلامي، ج ١ ص ٤٨١. الشرح الكبير بحاشية الدسوقي ج ٤ ص ٣١٧. أسنى المطالب ج ٤ ص ١٦٧. المغني لابن قدامه ج ١٠ ص ٣٥٢. حاشية ابن عابدين ج ٦ ص ٥٤٥. الزيلعي ج ٦ ص ١١٠.

الشرط الرابع : أن يدفع الاعتداء بالقوة اللازمة لدفعه.

فإذا زاد الموصول عليه على ذلك فهو اعتداء لا دفاع^(١).

وبعد فهذه هي شروط الدفاع الشرعي في الفقه الإسلامي التي إن تحققت فلا ضمان فيه إن هو صدم السفينة الغائرة عليه.

(١) أسنى المطالب ج ٤ ص ١٦٩. شرح منتهى الإرادات ج ٣ ص ٣٧٨. المحلى لابن حزم ج ١١ ص ٢١٣.

المبحث الثاني الدفاع الشرعي في القانون البحري كسبب للإعفاء من المسؤولية

نصت المادة ١٦٦ - مدني على أن : " من أحدث ضررا وهو في حالة دفاع شرعي عن نفسه أو ماله أو عن نفس الغير أو ماله كان غير مسئول، على ألا يجاوز في دفاعه القدر الضروري، وإلا أصبح ملزما بتعويض تراعى فيه مقتضيات العدالة "

إن اصطدام السفينة بأخرى بسبب اضطرارها إلى الانحراف عن طريقها الأصلي لتفادي سفينة أخرى تحتل مكانا لا ينبغي الوقوف فيه ^(١)، كما في حالات القرصنة البحرية.

وتستلزم حالة الدفاع الشرعي باعتبارها سببا من أسباب الإباحة شروطا معينة هي :

الشرط الأول : أن يكون الخطر غير مشروع :

وذلك إذا كان يهدد باعتداء على حق يحميه المشرع الجنائي، وبعبارة أخرى إذا كان يهدد بتحقيق نتيجة إجرامية معينة ^(٢).

الشرط الثاني : أن يكون الخطر مهددا للنفس والمال :

(١) د. محمد بهجت عبد الله قايد الخطأ في التصادم البحري، - مرجع سابق، ص ٣٢ بند ٣٠.

(٢) د. محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات القسم العام، طبعة دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة ١٩٧٣م، ص ١٩٦.

حدد المشرع الوضعي الجرائم التي يعد خطر تحققها مبررا لقيام
الدفاع الشرعي فأباح الدفاع ضد كل فعل يعتبر جريمة على النفس منصوص
عليها في المادة ١/٢٤٦ عقوبات.

الشرط الثالث : أن يكون الخط حالاً:

بحيث يكون الاعتداء قد وقع بالفعل على النفس أو المال أو لم يبدأ ولكنه على وشك الوقوع.

شروط رد الاعتداء :

الشرط الأول : أن يكون فعل الدفاع ضروريا لازماً لرد الاعتداء .

الشرط الثاني : أن يكون الدفاع متناسباً مع جسامته الخطر .

ومن خلال الشرطين السابقين يتضح لنا أنه إذا أمكن رد الاعتداء بطريقة أخرى فلا محل للدفاع الشرعي واستعماله وإذا استعمل فبقدر دفع الضرر فقط لا أكثر.

المبحث الثالث

مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن الدفاع الشرعي كسبب للإعفاء من المسؤولية عن التصادم البحري

أولاً : يتفق الفقهاء المسلمون والقانون البحري باعتبار الدفاع الشرعي حالة من حالات القوة القاهرة طبقاً لنص المادة ٢٩٥ من القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، وطبقاً لنص المادة ٢٤٦ من قانون العقوبات.

على أن إذا اضطر ريان السفينة أو قائدها للدفاع عن نفسه وعن سفينته وما تحمله من أنفس وأمتعة وأموال، فاضطر إلى صدم سفينة أو سفن غيره كان هذا مانعاً من موانع المسؤولية في كل من الفقه الإسلامي والقانون البحري، حيث رخص له شرعاً وقانوناً بالدفاع عن نفسه بالقد لازم عند تحقق الصول عليه أو الهجوم عليه وعلى سفينته، وهو أمر قرره الفقه الإسلامي والقانون البحري، حيث اعتبره مانعاً من موانع المسؤولية وذلك بقدره ووقته ومكانه فقط، كما في حالات القرصنة البحرية باعتباره إتلاف مال الغير.

ثانياً: يتفق الفقه الإسلامي والقانون البحري طبقاً لنص المادة ٢٤٦ من قانون العقوبات، على رفع المسؤولية في حالة الدفاع الشرعي، وتنقطع علاقة السببية بين التصادم والضرر، وإن يحصل التصادم بعامل الدفاع عن النفس أو المال فقد رخص للملاح في هذه الحالة أن يرتكب فعلاً منهي عنه لدرء ضرر سيقع عليه لا محالة.

ثالثا: يتفق الفقه الإسلامي والقانون البحري طبقا لنص المادة ٢٩٥ من القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، ونص المادة ١/٢٤٦ من قانون العقوبات في تطلب شروط معينة لتحقيق واقعة الدفاع الشرعي، من ذلك أن يكون الخطأ غير مشروع، وأن يكون الخطر مهددا للنفس والمال، وأن يكون الخطر حالا ولا يمكن دفع الاعتداء الحال إلا بما دفع به وأن يدفع بالقوة اللازمة لدفعه.

رابعا: يقرر الفقهاء المسلمون أنه في حالة صدم السفينة الغائرة لا ضمان على ربان السفينة، لأنه في حالة دفاع شرعي لرفع الاعتداء الواقع عليه وليس عليه ضمان ولا قصاص ولا دية ولا كفارة ولا إثم، بينما يعتبر القانون الدفاع الشرعي سببا من أسباب الإباحة طبقا للشروط المذكورة سلفا.

الخاتمة

اسباب الإغفاء من المسؤولية عن التصادم البحري " في الفقه الإسلامي والقانون البحري"
لواء دكتور/ علاء الدين محمد على عبد المجيد

الخاتمة

تناولت في هذا البحث الاعفاء من المسؤولية عن التصادم البحري، لأنه قد يقع التصادم البحري بالفعل، وينتج عنه ضرر وهناك من الأسباب ما يمنع قيام المسؤولية عن التصادم تجاه الصادم رغم وقوعه وتحقق الضرر الناشئ عنه، وهذه الأسباب هي حالات التصادم القهري أو المفاجئ، والتصادم المشتبه في سببه أو إذا كان الضرر نتيجة لفعل الصادم نفسه، أو إذا أذن ولي الأمر لأرباب السفن بالوقوف على الشواطئ وإجراء مناورة، أو إذا كان الصادم وهو ريان السفينة في حالة خطر تبيح له الدفاع الشرعي عن نفسه، وعن سفينته، بما تحمله من أنفس وأموال.

أما بالنسبة للتصادم القهري أو المفاجئ في الفقه الإسلامي جاءت عبارات الفقهاء الخاصة بالتصادم القهري دالة دلالة قاطعة دون شك أو اختلاف بينهم على نفي الضمان عنه لانقطاع السببية بين التصادم والضرر الناجم عنه، والتصادم المشتبه في سببه هو التصادم مجهول الحال.

أما في القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، فطبقاً لنص المادة ٢٩٥ (إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر، ويسري هذا الحكم ولو كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو كانت هذه السفن راسية وقت وقوع الحادث) لأنه ما دام قد تعذر إثبات أسباب وقوع التصادم فإن سبب وقوع التصادم يكون أقرب إلى القوة القاهرة منه إلى خطأ الربانيين، وتحمل المضرور بمفرده نتائج التصادم وكلا السفينتين مسئولة عن تحمل ما لحقها من أضرار، وذلك أخذاً من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م بالمادة الثانية الواردة بها.

وأما عن فعل المضرور كسبب للإعفاء من المسؤولية في الفقه الإسلامي إذا كان من شأنه أن يقطع علاقة السببية بين الضرر وفعل المدعى عليه فإن الضرر ينسب إلى فعل المضرور ولا يطالب المدعى عليه بشيء، أو إذا اشترك المضرور مع المدعى عليه في إحداث الضرر فيحكم للمضرور ببعض التعويض ويسقط حقه في البعض الآخر لاشتراكه في إحداث الضرر.

أما في القانون البحري فإنه بالرجوع إلى أصل المادة ٢١٦ في القانون المدني يعتبر خطأ المضرور أكثر أسباب دفع المسؤولية لأن حصول الضرر يتصل بفعل من أفعال المضرور نفسه.

وإذا أذن ولي الأمر في الفقه الإسلامي لأصحاب السفن بالوقوف على الشواطئ أو إطفاء الأنوار أو تغيير المسار في حالة الحروب أو الغزوات، فلا مسؤولية على أربابها إن هي اصطدمت بغيرها.

أما في القانون البحري فإن إذن ولي الأمر يعتبر حالة من حالات القوة القاهرة لالتزام أرباب السفن بالأوامر الإدارية ورجوعاً لنص المادة ٢١٦ من القانون المدني.

أما الدفاع الشرعي في الفقه الإسلامي فإنه يعتبر سبب للإعفاء من المسؤولية، وذلك بناء على قاعدة من أتلف شيئاً لدفع أذى لم يضمنه، فإذا كانت السفينة الغائرة لا مفر من الإنقاذ من حولها إلا بصدمها، فإذا صدمت وغرقت بمن على متنها من أفراد وأموال فلا ضمان على الصادم، لاستعماله حقاً رخصه له الشارع الحكيم وذلك بشروط منها :

١- أن يكون هناك اعتداء يراد دفعه.

- ٢- أن يكون الاعتداء حالاً.
 - ٣- ألا يمكن دفع الاعتداء الحال إلا بما دفع به.
 - ٤- أن يدفع الاعتداء بالقوة اللازمة لدفعه.
- أما الدفاع الشرعي في القانون بالرجوع إلى نص المادة ١٦٦ مدني
والمادة ٢٤٦ من قانون العقوبات بشرط :
- ١- أن يكون الخطر غير مشروع.
 - ٢- أن يكون الخطر مهدداً للنفس أو المال.
 - ٣- أن يكون الخطر حالاً.

أهم النتائج التي توصلنا إليها من خلال البحث

مع ذكر بعض التوصيات

- أما عن أهم النتائج والتوصيات التي توصلت إليها فتتمثل في الآتي :
١. ننادي بتطبيق الدية لما فيه من الزجر والردع للضرب على أيدي المقصرين والمستهترين بأرواح الناس وأموالهم وما يحقق التخفيف عن أهل المصائب من التصادم البحري، تقدر الدية بحوالي ٨٠٠٠٠٠ جم (ثمانمائة ألف جنيه) على أساس ١٢٠٠٠ درهم أو ١٠٠٠ دينار من الفضة أو الذهب، وهو مبلغ لو علم المخطئ أنه سيلتزم به لبذل أقصى ما في وسعه ليتجنب حدوث التصادم وبالغ في حرصه واهتمامه بأداء عمله وواجبه طبقاً لحديث الرسول الكريم ﷺ (إن الله يحب إذا عمل أحدكم عملاً أن يتقنه)، صدق رسول الله ﷺ، ومن الممكن أن يحكم القضاء بتعويض كبير إلا أن إجراءات التقاضي تأخذ وقتاً طويلاً.
 ٢. يلاحظ أن القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ يكاد يتفق في الكثير من أحكامه بل مجملها إلا ما ندر مع أحكام الفقه الإسلامي مما يعد باكورة القوانين التي تستمد أصولها من الشريعة الإسلامية والتي سنظل ننادي بجعلها حقيقة المصدر الرئيسي للتشريع كما نص على ذلك الدستور الدائم لجمهورية مصر العربية.
 ٣. جهد كبير يثاب عليه واضعو قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م نواه طيبة لقوانين تصدر تباعاً تستمد أصول أحكامها من

الشريعة الإسلامية الغراء وأن القوانين الأوروبية التي يستمد منها التشريع ترجع إلى أحكام الشريعة الإسلامية الغراء لتمام وكمال أحكام وصلاحياتها لكل زمان ومكان.

٤. قد أحسن المشرع حين قرر التحكيم وسيلة ثانية بعد القضاء للحصول على الحق في التعويض وذلك بعد أن بين الحدود المقررة للاختصاص القضائي في مادة التصادم.

٥. ٧- إنشاء بنك للمعلومات عن نتائج تحقيقات الحوادث البحرية بصفة عامة، والتصادم البحري بصفة خاصة، مع تبادل هذه المعلومات مع الدول الأخرى. من أجل الاستفادة بنتائج كل فريق، وضرورة إصدار منشورات بحرية أسوة بما هو متبع في الدول البحرية المتقدمة ترسل إلى الشركات الملاحية وربابنة السفن، حيث يتم كتابة وصف مختصر عن الحادثة ونتائج التحقيقات التي تم التوصل إليها.

٦. إن معظم حوادث التصادم في المياه المحصورة ومياه القنوات الأمر الذي يعطي الانطباع بعدم تفهم الربابنة والمرشدين ويجب التدريب العملي الجيد على تلافي مثل ذلك، وكذلك تنشأ حالات التصادم في حالة تخطي السفن اللاحقة الكبيرة ذات السرعة العالية للسفن الملحوقه الصغيرة ذات السرعة المنخفضة مع المرور عن قرب منها لذلك تتحدث كافة المراجع عن ضرورة ألا تقل مسافة المرور بجانب السفينة الملحوقه عن ضعف عرض السفينة اللاحقة، مع ضرورة أن تكون هناك على ظهر السفن جداول بها معلومات عن العلاقة بين

السرعة المطلوبة للإبحار بها بالنسبة للأعماق المختلفة مقارنة بغواطس السفينة وذلك في المياه الضحلة وضرورة التأكد من تفهم أطقم السفن لهذه الظاهرة.

٧. يمثل الخطأ البشري حوالي ٧٠% من أسباب حوادث التصادم ومن أهم العوامل المسببة للخطأ البشري نجد الأخطاء الملاحية وأخطاء في نفس المناورات بين السفن بعضها البعض الأمر الذي يدعو إلى ضرورة قيام المؤسسات التعليمية والتدريبية عن تعديل مقرراتها وبرامج التدريب بها طبقا لنتائج التحقيقات البحرية مع التشديد على الارتقاء بمستوى العملية التعليمية والتدريبية، أما بخصوص التطبيق العملي فمن الأهمية أن يكون التطبيق عمليا دون الاكتفاء بحفظ وترديد قواعد منع التصادم عن ظهر قلب أو الاكتفاء بسؤال المتدرب عن كيفية إجراء مناورة على نماذج خشبية للسفن الأمر الذي يدعو إلى زيادة التدريب المكثف، والتدريب على الصعوبات والأحداث التي يمكن أن يواجهها المتدرب فعلا، وتعليل التصرف بالعديد من الطرق باستخدام الرسومات البيانية أو شرائط الفيديو أو أي وسيلة أخرى لهذا الغرض كما يمكن إعادة التمرين مرة أخرى.

٨. بعد الاطلاع على العديد من أحكام القضاء وبعد تحليل العديد من الحوادث البحرية تبين أن هناك إهمالا يشوب تصرفات بعض ربانة السفن ضباط الورادي وهناك نوع من اللامبالاة ونقص الوعي بمفهوم أمن وسلامة السفن، فنلاحظ أن أحكام القضاء تركز على أسباب التصادم البحري في غالب الأحيان ينحصر في عدم وجود مراقبة جيدة سواء مراقبة بصرية على الأفق أو مراقبة شاشة الرادار مع

تغيير حدود المدى المستخدم، إلى مدى أكبر لمعرفة هل هناك سفن على بعد كبير من عدمه لأخذ الاحتياطات اللازمة مبكراً أيضاً للإبحار بسرعة عالية حتى في أوقات الرؤية المحدودة عدم إطلاق إشارات الضباب أو إطلاقها في غير الوقت المناسب فهذا يعتبر إهمالاً في تطبيق القواعد إهمالاً جسيماً ويرقي إلى الدرجة التي يتكاسل فيها ضابط الوردية عندما يبحر في مياه البحر المفتوح اعتقاداً منه أنه من المستحيل أن يقع التصادم في مياه مفتوحة إلى الدرجة التي يمكن القول أن بحارة السفن فقدوا ما يعرف بالحس البحري السليم واعتمدوا بدرجة كبيرة على الأجهزة الملاحية في تحديد مواقعهم في عمل المناورات في المعلومات المستنتجة من تلك الأجهزة وهذا في حد ذاته خطأ كبير وإن المعرفة والمهارة والخبرة هذه العناصر الثلاثة لا بد من المحافظة عليها على درجة عالية المستوى، فالمعرفة تتحقق عن طريق تطوير المناهج الدراسية بما يواكب التطور العالمي، والمهارة عن طريق التدريب الجيد والمستمر، وأما الخبرة فهي تكتسب مع مرور الوقت، وضرورة عقد دورات تأهيلية على فترات مناسبة وذلك لكافة الشهادات البحرية بمختلف درجاتها، مع ضرورة إجراء تقييم شامل لكل دارس على أوقات متابعة خلال انعقاد هذه الدورات، وأن تتم عملية التقييم بشكل جدي. وبالرجوع إلى أحكام الفقه الإسلامي نجد فيه كل ما يدعو للعمل بمراعاة الله وتقوى الله وإتقان العمل ووفقاً للسنة الشريفة والتي ورد فيها ما يدعو إلى إتقان العمل ففي حديث رسول الله - ﷺ - " إن الله يحب إذا عمل أحدكم عملاً أن يتقنه " ولم يترك الفقه الإسلامي مسألة، إلا وجد

فيها الرأي الصائب، وذلك بالرجوع إلى الكتاب والسنة وأن الشريعة الإسلامية صالحة لكل زمان ومكان ومنها ما تحقق منفعة البشر الكاملة في أحكامها والتي لا يلحقها نسخ في أحكامها، قال تعالى في كتابه (لا يغادر صغيرة ولا كبيرة إلا أحصاها) صدق الله العظيم.

* * * * *

قائمة المراجع

اسباب الإعفاء من المسؤولية عن التصادم البحري " في الفقه الإسلامي والقانون البحري"
لواء دكتور/ علاء الدين محمد علي عبد المجيد

قائمة المراجع

أولاً : القرآن الكريم

ثانياً: مراجع الحديث و الفقه.

- ١- الإسلام عقيدة وشريعة ، للشيخ/ محمود شلتوت، ، طبعة دار الشروق، القاهرة، الطبعة السابعة عشر ١٤١١هـ / ١٩٩١م
- ٢- الأشباه والنظائر في قواعد وفروع فقه الشافعية لجلال الدين عبد الرحمن السيوطي المتوفي سنة ٩٢١هـ، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، الطبعة الأخيرة ١٣٧٨هـ، ١٩٥٩م
- ٣- الأم للإمام الشافعي، أبو عبدالله محمد بن إدريس الشافعي المتوفي سنة ٢٠٤هـ، المطبعة الكبرى الأميرية، ببولاق، الطبعة الأولى، ١٣٢١هـ.
- ٤- البحر الزخار الجامع لمذاهب علماء الأمصار، لأحمد بن يحيى بن المرتضى، ج ٥، ص ٧، مطبعة السنة المحمدية سنة ١٣٦٨هـ.
- ٥- البركات للدردير، دار إحياء الكتب العربية عيسى البابي الحلبي سنة ١١٩٧هـ، وطبعة أخرى للمكتبة التجارية الكبرى بمصر لصاحبها مصطفى محمد ١٣٧٣هـ، ج ٤
- ٦- الديباج المذهب في معرفة أعيان علماء المذهب لبرهان الدين ابراهيم بن علي بن محمد بن فرحون اليعموي المدني المالكي، ص ٩٨، ٩٩، طبعة عباس عبد السلام شقرون بالفحامين مصر، طبعة أولى سنة ١٣٥١هـ.

- ٧- الروض المربع بشرح زاد المستنقع، للشيخ منصور بن يونس
البهوتي المصري ، مطابع المختار الإسلامي - مكتبة التراث
- ٨- الشرح الصغير، للقطب الشهير أحمد بن أحمد الدريد العدوي
المالكي، المتوفي سنة ١٢٠١هـ، مطبوع بهامش بلغة السالك على
الشرح الصغير، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، الطبعة الأخيرة
١٣٧٢هـ ١٩٥٢م
- ٩- الفتاوى الخيرية لنفع البرية، لخير الدين الرملي، الجزء الثامن،
المطبعة الكبرى الأميرية ببولاق، مصر الطبعة الثانية سنة ١٣٠٠هـ
- ١٠- الفروق للقرافي، للإمام شهاب الدين أبي العباس بن ادريس بن عبد
الرحمن الصنهاجي المشهور بالقرافي، المتوفي سنة ٦٨٤هـ، الطبعة
الأولى بمطبعة دار إحياء الكتب العربية، سنة ١٣٤٤هـ،
- ١١- القواعد الفقهية، ج ٢، ص ١٧، مرزا حسن الموسوي البجنودي،
مطبعة الآداب في النجف، الأشراف، ١٣٨٩هـ، ١٩٦٩م. مطبعة
الآداب.
- ١٢- القواعد في الفقه الإسلامي، للحافظ أبي الفرج عبد الرحمن بن رجب
الحنبلي، المتوفي سنة ٧٩٥هـ، دار المعرفة للطباعة والنشر
- ١٣- القوانين الفقهية قوانين الأحكام الشرعية ومسائل الفروع الفقهية،
لمحمد بن احمد بن جزي الغرناطي المالكي الكلبي المتوفي سنَى
٧٤١هـ، دار الكتب العلمية بيروت، دار العلم للملايين سنة ١٩٦٨،
بيروت

١٤- الكساري دراسة وتحقيق على مذهب الامام أحمد بن حنبل لأحمد بن عبد الله، عبد الوهاب ابراهيم أبو سليمان، و د. عمر إبراهيم أحمد على الطبعة الأولى، ١٤٠١هـ، ١٩٨١م، الناشر / دار تهامة - جدة - السعودية.

١٥- المحلى لابن حزم الجزء الثاني عشر ص ٢٨٣، ٢٨٤، مسألة تصادم السفينتين، طبعة دار الاتحاد سنة ١٣٩١هـ

١٦- المختصر النافع في فقه الإمامية للشيخ أبي القاسم نجم الدين جعفر بن الحسن الحلبي المتوفي سنة ٦٧٦هـ، ص ١٤٢، مطابع دار الكتاب العربي بالقاهرة سنة ١٣٣٦هـ.

١٧- المدونة الكبرى للإمام مالك بن أنس، رواية الإمام سحنون بن سعيد التنوحي عن الإمام عبدالرحمن بن القاسم العتقي، عن الإمام مالك - رضي الله عنه - المجلد السادس ج ١٦ ص ٤٤٦، مطبعة السعادة الطبعة الأولى ١٣٢٣هـ، وطبعة مصورة عليها دار صادر - بيروت، طبعة جديدة بالأوفست.

١٨- المغني لابن قدامة، ج ٥، ص ٧، نظرية الضمان للخفيف، ص ٣٩، المطبعة الفنية الحديثة القاهرة ١٩٧١م.

١٩- المنتقى شرح موطأ أمام دار الهجرة مالك بن أنس الوليد سليمان بن خلف سعد بن أيوب بن وارث الباجي الأندلسي ج ٦ ص ٦٦، مطبعة السعادة بمصر الطبعة الأولى سنة ١٣٣١هـ.

٢٠- الوجيز في فقه الامام الشافعي، لحجة الإسلام أبي حامد محمد بن محمد الغزالي، ج ١ ص ٢٨٠، طبعة مطبعة الآداب والمؤيد بمصر سنة ١٣١٧هـ

٢١- أحكام المسؤولية المدنية والجنائية في الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة، للشيخ/ محمود شلتوت، ص ١٦، طبعة دار الفكر بيروت - لبنان - ١٩٧٠.

٢٢- بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع لعلاء الدين أبو بكر بن مسعود بن أحمد الكاساني الملقب بملك العلماء المتوفي ٥٨٧ هـ، الناشر زكريا علي يوسف، مطبعة العاصمة بالقاهرة، ج

٢٣- تبیین الحقائق شرح كنز الدقائق، لابن عمر فخر الدين بن عثمان بن علي بن محجن الزيلعي المتوفي سنة ٧٤٣ هـ

٢٤- تكملة فتح القدير لكمال الدين محمد بن عبد الواحد السيواسي السكندري الحنفي المعروف بالكمال بن الهمام، والمتوفي سنة ٨٦١ هـ، مطبعة المكتبة التجارية الكبرى ١٣٥٦ هـ ج ٥

٢٥- تهذيب الفروق والقواعد السنية في الاسرار الفقهية لمحمد علي بن حسين مفتي المالكية، مطبوع هامش الفروق للقرافي ج ٤ ص ٢١١، مطبعة دار إحياء الكتب العربية، الطبعة الأولى ١٣٤٥ هـ

٢٦- جامع البيان في تأويل آي القرآن لابن جعفر محمد بن جرير الطبري ج ٣ ص ٥٨١، ٥٨٢، طبعة ١٣٧٤ هـ.

٢٧- حاشية الدسوقي على الشرح الكبير، لشمس الدين الشيخ محمد بن عرفه الدسوقي المتوفي سنة ١٢٣٠هـ، على الشرح الكبير لأبي

٢٨- حاشية سعد الله بن عيسى للمولى سعد الله بن عيسى المفتي الشهير بسعد أفندي، المتوفي سنة ٩١٥ هـ على شرح العناية، مطبوع مع فتح القدير للكمال بن الهمام، الطبعة الأولى، المطبعة الأميرية ببولاق مصر ١٣١٣هـ..

٢٩- حاشية سعد الله بن عيسى للمولى سعد الله بن عيسى المفتي الشهير بسعد أفندي، مرجع سابق. تكملة فتح القدير لكمال الدين محمد بن عبد الواحد السيواسي السكندري الحنفي المعروف بالكمال بن الهمام، مرجع سابق، ج ٥

٣٠- سبل السلام وهو على شرح بلوغ المرام من أدلة الأحكام لابن حجر العسقلاني ج ٣ ص ٩٨٢، تحقيق لجنة من العلماء طبعة المكتبة التجارية الكبرى سنة ٣٥٧هـ.

٣١- سنن الترمذي، للإمام أبي عيسى محمد بن عيسى الترمذي، المتوفى سنة ٢٧٩هـ، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، الطبعة الثانية، ١٣٩٨هـ/١٩٧٨م.

٣٢- شرح الخرخشي على مختصر خليل، لأبي عبد الله الخرخشي ج ٥ ص ٣٥٤، المطبعة العامرة الشرفية بمصر، الطبعة الأولى سنة ١٣١٧هـ.

٣٣- شرح الخرخشي لأبي عبد الله محمد بن عبد الله بن علي، المتوفي سنة ١١٠١هـ على مختصر سيدي خليل بن اسحاق الجندي المالكي، المتوفي سنة ٧٧٦هـ، مطبعة دار الفكر العربي وطبعة أخرى لدار صادر بيروت وهي مصورة على الطبعة الثانية المطبوعة بالمطبعة الأميرية ببولاق ١٣١٧هـ، ج ٤

٣٤- صحيح البخاري، للإمام أبي عبد الله محمد بن إسماعيل بن إبراهيم بن المغيرة البخاري الحنفي، طبعة دار إحياء الكتب العربية، عيسى البابي الحلبي، القاهرة، بدون تاريخ.

٣٥- صحيح مسلم، للإمام مسلم بن الحجاج، المتوفي سنة ٢٦١هـ طبعة دار إحياء الكتب العربية، عيسى البابي الحلبي، القاهرة، بدون تاريخ.

٣٦- ضمان المتلفات في الفقه الإسلامي للدكتور / سليمان محمد أحمد، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الشريعة والقانون جامعة الأزهر بالقاهرة، في سنة ١٩٧٥م، الطبعة الأولى، ص ٣٣، سنة ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٥م، الناشر مكتبة المجلد العربي القاهرة.

٣٧- غمز عيون البصائر على الأشباه والنظائر، لابن نجيم المصري، شرح السيد أحمد بن محمد الحنفي للحموي ج ٢ ص ٢١٠، الناشر دار الكتب العلمية بيروت - لبنان، الطبعة الأولى ١٤٠٥هـ،

٣٨- فتاوى قاضي خان لفخر الدين حسن بن منصور الأوز جندي المشهور بقاضي خان الجزء ٣ ص ٢٤١، مطبعة المتوكل بمصر سنة ١٢٨٢هـ.

٣٩- مجلة الأحكام الشرعية على مذهب الإمام أحمد بن حنبل، لأحمد بن عبد الله الكاري، دراسة وتحقيق د. عبد الوهاب إبراهيم أبو سليمان ود. محمد إبراهيم أحمد علي، الطبعة الأولى سنة ١٤٠٦هـ، الناشر: دار نهاية - المملكة العربية السعودية

٤٠- معين الحكام فيما يتردد بين الخصمين من الأحكام، للطرابلسي المطبعة الأميرية ببولاق، الطبعة الأولى ص ٢٠٤ سنة ١٣٠٠هـ

٤١- مغني المحتاج إلى معرفة معاني ألفاظ المنهاج، لشمس الدين محمد بن احمد الشربيني القاهري، والخطيب الشافعي المتوفي سنة ٩٧٧هـ، مطبعة مصطفى البابي الحلبي ١٩٦٨م، وطبعة أخرى لمطبعة الاستقامة بمصر ١٣٧٤هـ ج ٢٠

٤٢- منح الجليل على مختصر خليل، للشيخ عlish ج ٤ ص ٣٥٩، المطبعة الكبرى سنة ١٢٩٤

٤٣- نيل الأوطار شرح منتقى الأخبار من أحاديث سيد الأخيار، لمحمد بن علي بن محمد الشوكاني، المتوفي سنة ١٢٥٥هـ، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، الطبعة الأخيرة ١٣٧١هـ، ١٩٥٢م.

٤٤- نيل المآرب للشيخ عبد القادر بن عمر الشيباني بشرح دليل الطالب لنيل المطالب للشيخ مرعي بن يوسف المقدسي الحنبلي، مطبعة الشركة العربية للطباعة والنشر القاهرة سنة ١٣٩٨هـ

٤٥- وكنز الدقائق لأبي البركات عبد الله بن أحمد بن محمود المعروف بحافظ الدين النسفي، المتوفي سنة ٧١٠هـ، الناشر دار المعرفة

للطباعة والنشر ببيروت، وهي مصورة على الطبعة الأولى التي
طبعت بالمطبعة الكبرى الأميرية ببولاق - مصر، ١٣١٣هـ، ج ٤

ثالثاً: المراجع القانونية المتخصصة.

٤٦- د. أحمد حشمت أبو ستيت، نظرية الالتزام في القانون المدني

الجديد، مطبعة مصر الطبعة الثانية ١٩٥٤م

٤٧- د. ثروت على عبد الرحيم: الاعفاءات والمسموحات في التأمين

البحري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، الناشر عالم الكتب سنة

١٩٦٦م

٤٨- المستشار/ حسين عامر قره، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية،

فقرة (١)، الطبعة الأولى سنة ١٣٧٦هـ، سنة ١٩٥٦م

٤٩- د. سليمان مرقس، المسؤولية المدنية، ج ١، الناشر معهد الدراسات

العربية التابع لجامعة الدول العربية، ١٩٦٠م

٥٠- —، محاضرات في المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية،

القسم الثاني، من مطبوعات معهد الدراسات العربية، ١٩٨٥م.

٥١- — ، نظرية دفع المسؤولية، طبعة مطبعة الاعتماد، مصادر الالتزام،

ص ٧٧/٧٨.

٥٢- د. طلعت حلمي حسانين : المسؤولية المترتبة على التصادم البحري

والحوادث الواقعة على ظهر السفن ، القاهرة ، دار النهضة العربية.

٥٣- د. عبدالرزاق السنهوري، الموجز في النظرية العامة للالتزامات،

طبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر سنة ١٩٤٦ ،

- ٥٤- د. عبد المنعم فرج الصده، طبعة دار النهضة العربية سنة ١٩٨٤
- ٥٥- د. علي الخفيف، الضمان في الفقه الإسلامي، طبعة ١٩٧١م
- ٥٦- د. فؤاد النادي، الوجيز في مبادئ القانون الإداري، ص ٢٠٨ وما بعدها، مجموعة محاضرات أقيمت على طلاب الفرقة الثانية كلية الشريعة والقانون القاهرة ١٤٠٨ هـ / ١٩٨٨م.
- ٥٧- د. محمد أبو سريع : في مقالة رعاية الناقل البحري باعفائه من المسؤولية، مجلة ادارة قضايا الحكومة، العدد ١٣ لسنة ٢٥ من ١٩٨١م
- ٥٨- د. محمد بهجت عبد الله قايد، الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، عام ١٩٩٢م
- ٥٩- — ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني والثالث، رئيس قسم القانون البحري، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤ / ٢٠٠٥.
- ٦٠- د. محمد صلاح الدين حلمي، رسالة دكتوراه " أساس المسؤولية التقصيرية بين الشريعة والقانون"، مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة القاهرة ١٤٠٧ هـ / ١٩٧٧م
- ٦١- د. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، الريان، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٣

٦٢- د. محمد فاروق العكام، الفعل الموجب للضمان في الفقه الإسلامي
دراسة مقارنة، رسالة دكتوراة مقدمة إلى جامعة القاهرة، ١٤٠٧ هـ
١٩٧٧ م.

٦٣- د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية عام
١٩٩٣ م

٦٤- د. محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، جامعة القاهرة ، دار
النهضة العربية ١٩٩٩

٦٥- د. محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات القسم العام، طبعة
دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة ١٩٧٣ م

٦٦- د. مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، طبع بالإسكندرية
سنة ١٩٦٨ م، الناشر المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر

٦٧- د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الطبعة الأولى، مطبعة
نشر دار الثقافة، ١٩٥٢ م

٦٨- د. مصطفى محمد رجب، القانون البحري الإسلامي كمصدر لقواعد
القانون البحري المعاصر، رسالة للحصول على الدكتوراة من جامعة
اكس، مرسيليا - فرنسا، المكتب العربي الحديث، عام ١٩٩٠ م

الفهرس

المقدمة

الفصل التمهيدي : مفهوم المسؤولية عن التصادم البحري وطبيعتها وأساسها

المبحث الأول : ماهية المسؤولية عن التصادم البحري والأصل فيها

المطلب الأول : ماهية المسؤولية عن التصادم البحري والأصل
فيها لدى الفقه الإسلامي

المطلب الثاني : ماهية المسؤولية عن التصادم البحري والأصل
فيها لدى القانون البحري

المطلب الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري
بشأن ماهية المسؤولية عن التصادم البحري
والأصل فيها

المبحث الثاني : طبيعة المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

المطلب الأول : طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري في
الفقه الإسلامي

المطلب الثاني : طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم في
القانون

المطلب الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن
طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري

المبحث الثالث : أساس المسؤولية عن التصادم البحري

المطلب الأول : أساس التضمين في الفقه الإسلامي

المطلب الثاني : أساس المسؤولية عن التصادم البحري في
القانون البحري

المطلب الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري
بشأن أسس المسؤولية عن التصادم البحري

الفصل الأول : التصادم القهري والمشتبه في سببه

المبحث الأول : التصادم القهري والمشتبه في سببه في الفقه الإسلامي

المطلب الأول : التصادم القهري في الفقه الإسلامي

المطلب الثاني : التصادم المشتبه في سببه في الفقه الإسلامي

المبحث الثاني : التصادم القهري والمشتبه في سببه في القانون
البحري

المطلب الأول : التصادم القهري أو الفجائي في القانون البحري

المطلب الثاني : التصادم المشتبه في سببه في القانون البحري

المطلب الثالث : أحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م بشأن

التصادم القهري والمشتبه في سببه

المبحث الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن

التصادم القهري والمشتبه في سببه كسبب للإعفاء

من المسؤولية

الفصل الثاني : فعل المضرور كسبب للإعفاء من المسؤولية

المبحث الأول : فعل المضرور في الفقه الإسلامي كسبب للإعفاء من

المسؤولية

المبحث الثاني : فعل المضرور في القانون البحري كسبب للإعفاء من المسؤولية

المبحث الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن فعل المضرور كسبب للإعفاء من المسؤولية

الفصل الثالث : إذن ولي الأمر كسبب للإعفاء من المسؤولية

المبحث الأول: إذن ولي الأمر في الفقه الإسلامي كسبب للإعفاء من المسؤولية

المبحث الثاني :إذن ولي الأمر في القانون البحري كسبب للإعفاء من المسؤولية

المبحث الثالث : مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن إذن ولي الأمر كسبب للإعفاء من المسؤولية

الفصل الرابع : الدفاع الشرعي كسبب للإعفاء من المسؤولية

المبحث الأول : الدفاع الشرعي في الفقه الإسلامي كسبب للإعفاء من المسؤولية

المبحث الثاني : الدفاع الشرعي في القانون البحري كسبب للإعفاء من المسؤولية

المبحث الثالث :مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري بشأن الدفاع الشرعي كسبب للإعفاء من المسؤولية عن التصادم البحري

الخاتمة.

قائمة المراجع.

الفهرس.



المؤلف

لواء دكتور/ علاء الدين محمد علي عبد المجيد

المؤهلات العلمية :

- ليسانس الحقوق والشرطة سنة ١٩٨٥
- دبلوم الدراسات العليا في الشريعة الإسلامية جامعة القاهرة ٢٠٠٥.
- دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص جامعة القاهرة ٢٠٠٧.
- دبلوم الدراسات العليا في العلاقات العامة والإعلام جامعة سوهاج ٢٠١٤.
- دكتوراه في القانون البحري جامعة أسيوط ٢٠١٥.