مجلة جامعة شندي
للبحوث والدراسات الشرعية والقانونية

نصف سنوية - علمية محكمة

تصدر عن كلية القانون - جامعة شندي -السودان

العدد التاسع - ديسمبر 2023م

رقم الايداع: 1858-9073

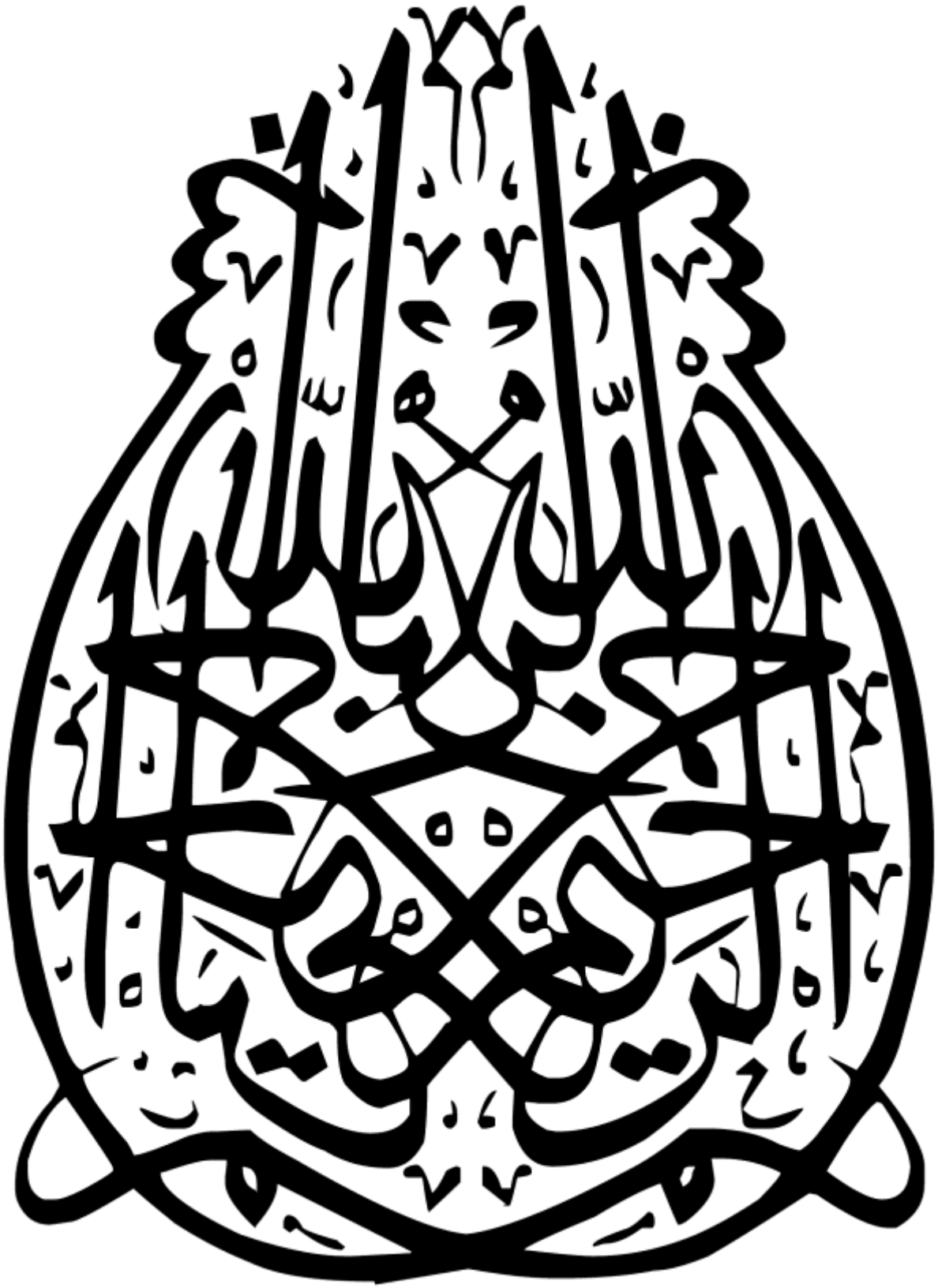
المسائل الخلافية في أصول الفقه بين القاضي أبو الفضل بكر بن العلاء القشيري المالكيالمتوفي عام (344هـ) وجمهور الأصوليين من كتابه «أحكام القران»

الآليات الجزائية لحماية المجتمع العماني من جريمة الابتزازالإلكتروني

دعوى التصادم البحري وفقاً للقانون البحري العماني 19/2023(دراسة مقارنة)

صيغ العموم في سن التشريعات الوضعية، خصوصيتها وتطبيقاتها العملية

مسؤولية الصيدلاني الناتجة عن التدخل الصحي لأجل منح المواد المخدرة والمؤثرات العقلية في التشريع العُماني



الإشراف العام :

عمادة البحث العلمي - جامعة شندي

الهيئة الإستشاريَّة :

أ.د. إبراهيم حسن إبراهيم

أ.د. أسامة محمد عثمان خليل

أ.د. أسعد عبد الحميد إبراهيم

أ.د. الحاج محمد الحاج الدوش

أ.د. جلال الدين بانقا أحمد بشير

أ.د. سيف الدين الياس حمدتو أرباب

أ.د. شهاب سليمان عبد اللّٰه

أ.د. عوض أحمد إدريس

أ.د. يس عمر يوسف

رئيس هيئة التحرير :

أ.د. أحمد المصطفى محمد صالح الصادق.

مدير التحرير :

د. عمر مختار سالم عبد الرحمن

عضوية هيئة التحرير :

أ.د. عمر الجيلانى الأمين حمَّاد

د. هويدا خلف اللّٰه حسين

أ. نسيبة إبراهيم محمد عبد القادر

مساعدو التحرير :

أ. أميمة فاروق عثمان الحسين

أ. تسابيح بابكر عبد اللّٰه

المراجعة اللغويَّة :

د. صديق خالد الحاج

قواعد وإجراءات النشر في المجلة

أولاً/ القواعد العامة لقبول النشر:

1. أن يكون البحث أصيلاً ، وتتوافر فيه شروط البحث العلمي المعتمد على الأصول العلمية والمنهجية المتفق عليها في كتابة البحوث الأكاديمية شكلاً ومضموناً .
2. أن يكون البحث بلغة سليمة، ومراعياً لقواعد الضبط ، والموضوعية والمستوى العلمي الرفيع ، وألا تزيد صفحاته عن (35) صفحة متضمنةً الهوامش والمراجع .
3. أن يكون الباحث ملتزماً بدقة التوثيق ، وحسن إستخدام المصادر والمراجع ، وتثبيت الهوامش والمراجع في نهاية كل صفحة .
4. ألا يكون البحث قد سبق نشره أو قُدِّم للنشر في أي جهة أخرى.
5. للمجلة الحق في إخراج البحث وإبراز عناوينه بما يتناسب وأسلوبها في النشر.
6. يرفق ملخص البحث المراد نشره فى حدود (100- 150) كلمة باللغتين العربية والإنجليزية ، ويكون مسبوقاً بالعنوان ، ويوضع فى صفحة منفصلة .

ثانياً/ إجراءات النشر:

1. يرسل البحث مطبوعاً ومراجعاً من نسختين مع المادة المحفوظة في أقراص الحاسوب المرنة أو المدمجة أو على ايميل المجلة.
2. في حالة قبول البحث مبدئياً يتم عرضه على محكّمين اثنين من ذوي الاختصاص في مجال البحث ، ويتم إختيارهم بسرية تامة ، ولا يعرض عليهم إسم الباحث أو بياناته ، وذلك لإبداء آرائهم حول مدى أصالة البحث وقيمته العلمية.
3. يخطر الباحث بقرار صلاحية بحثه للنشر من عدمها على ضوء قرار المحكَّمين .
4. في حالة ورود ملاحظات من المحكَّمين ترسل تلك الملاحظات إلى الباحث لإجراء التعديلات اللازمة ، على أن تعاد للمجلة خلال مدة أقصاها شهر من إستلامه تلك الملاحظات .
5. البحوث التي لم تنشر لا تعاد للباحثين .
6. ظهور البحث وترتيبه في المجلَّة يخضع للإعتبارات الفنيَّة.

ثالثاً/ حقوق النشر:

تؤول حقوق النشر كافة للمجلة .

رابعاً/ المسئولية القانونية عن النشر:

تعبِّر جميع الأفكار الواردة في البحوث المنشورة في المجلة عن آراء كاتبيها ولا تعبِّر عن وجهة نظر المجلة.

مراسلة المجلة على العنوان التالي:

جامعة شندى – كليَّة القانون - مجلة جامعة شندي للدراسات والبحوث الشرعيَّة والقانونيَّة

ص.ب 142 ، 143 . شندى . السودان

البريد الألكترونى: journal.law2017@gmail.com

كلمة العدد

الحمد لله فاطر السموات و الأرض و من فيهن ، الحمد لله قيُّوم السموات و الأرض و من فيهن ، و صلَّى و سلَّم و بارك على ر سولنا الحبيب صلَّى الله عليه و سلَّم ، الذى أر سله الله بالهدى و دين الحق هادياً و مبشراً و نذيراً .

أما بعد ..

يسرنى أن أ ضع بين يديك أيها القارئ الكريم العدد التا سع من مجلَّة البحوث والدرا سات الشرعيَّة والقانونيَّة المحكَّمة ، والذي يحوي مو ضوعات شارك فى إعدادها أ ساتذة و علماء أجلاء من داخل الجامعة و من خارجها ، ومن خارج السودان .

كما تعلمون ، فإنَّ الن شر العلمى يعتبر تحدياً للمؤ سسات الأكاديميَّة و البحثيَّة ، و الباحثين فى ظل التطوُّر الذى يشهده العالم فى هذا المجال لبث المعرفة و التواصل بين العلماء و فئات المجتمع بالنشر العلمى مع زيادة تكاليف الطباعة ، و مدخلات الن شر المختلفة ، هذا مع الأخذ في الاعتبار تدهور الو ضع الاقت صادي في بلادنا ، مما جعل الكثير من الدوريات تلجأ إلى أن تصدر الكترونيَّاً و مجلتنا كذلك.

شاءت إرادة الله أن تدخل بلادنا في أتون نزاع مسلح منذ منتصف شهر ابريل 2023م أدى لهلاك الكثير من الناس ولضياع الوفير من الثروات و تدمير البنية التحتية وإيقاف دولاب العمل في المؤسسات الرسمية والشعبية ومما لا شك فيه أنه قد أثر على جهودنا في سبيل إ صدار أعداد هذه المجلة ، و لكننا نحمده تعالى أن وفقنا على الرغم من تردي الوضع الأمني والاقتصادي على إكمال العدة لنشر هذا العدد الكترونياً وهو العدد الثاني الذي يتم نشره أثناء هذه الظروف الصعبة والقاسية ، وفي هذه السانحة لابد لي من أن أتقدم بجزيل الشكر لكل من أسهم في إخراجه من إداريين وفنيين ، كما يمتد شكري و تقديري للباحثين الذين أولونا ثقتهم و للمحكمين الذين لم يبخلوا علينا بجهدهم ووقتهم و خبرتهم. تقبَّل الله منا ومنهم.

الف ضل لله تعالى وحده من قبل و من بعد ، فلله الحمد و له الـ شكر ، والله ن سأله أن يحفظ بلادنا و ين شر في ربوعها السلام .

بروفيسور/ أحمد المصطفى محمد صالح الصادق

رئيس التحرير

فهرست البحوث في العدد التاسع

م	الموضوع	الكاتب	الصفحة
١.	المسائل الخلافية في أصول الفقه بين القاضي أبو الفضل بكر بن العلاء القشيري المالكيالمتوفي عام (٣٤٤هـ) وجمهور الأصوليين من كتابه «أحكام القران»	١/ سيف الدين الياس حمدتو أرباب ٢/ أ. زرقـــي ريـــــاض	٦
٢.	الآليات الجزائية لحماية المجتمع العماني من جريمة الابتزازالإلكتروني	د. صابرين جابر محمد	٣٦
٣.	دعوى التصادم البحري وفقاً للقانون البحري العماني ١٩/٢٠٢٣(دراسة مقارنة)	١/ د . جابر بن علي الشحري ٢/ د . عبدالكريم محمد حسن ظلام	٥٤
٤.	صيغ العموم في سن التشريعات الوضعية، خصوصيتها وتطبيقاتها العملية	د.محمد المدني صالح الشريف	٨١
٥.	مسؤولية الصيدلاني الناتجة عن التدخل الصحي لأجل منح المواد المخدرة والمؤثرات العقلية في التشريع العُماني	١/ يسين شامي ٢/ عبد النور حمادي	٩٣
٦.	دور التعاون الدولي في مكافحة الجريمة الالكترونية	د . فيروز عوض الكريم صالح	١٠٦

دعوى التصادم البحري وفقاً للقانون البحري العماني 2023/19

(دراسة مقارنة)

1/ د . جابر بن علي الشحري
استاذ القانون المدني المساعد - كلية الحقوق - جامعة ظفار – سلطنة عمان
2/ د . عبدالكريم محمد حسن ظلام
استاذ مساعد ورئيس قسم القانون الخاص - كلية الحقوق - جامعة ظفار – سلطنة عمان

مستخلص البحث

تأتي أهمية التصادم البحري بشكل خاص من بين مخاطر الملاحة البحرية، وذلك لكثرة السفن التي تعبر البحر بسرعة عالية. وشرط التصادم البحري الذي تناوله القانون العماني هو التصادم بين سفينتين بحريتين وسفينة بحرية وزورق ملاحة داخلية، بالإضافة إلى التصادم البحري بين سفينتين عائمتين. وقد تناولت معظم القوانين البحرية الحديثة موضوع النزاع البحري في قوانينها وفقاً للمعاهدات الدولية في هذا الشأن وذلك بهدف تحديد المسؤولية والطرف المتسبب في التصادم. لقد اتخذ القانون العماني التصادم بسبب القوة القاهرة وكذلك الاشتباه في أسباب التصادم والتصادم العرضي إما بسفينة واحدة أو كان السبب من الطرفين. تناول القانون الاختصاص القضائي كما نصت عليه المادة 325 وعندما تناولت هذه الحالات في المادة 326 القواعد الدولية لمنع التصادمات في البحر سواء كانت تتعلق بالأضواء والعلامات والإشارات الصوتية والبصرية وكذلك قاعدة حركة المرور على اليمين.

الكلمات المفتاحية : السفينة ، التصادم البحري ، التصادم العرضي ، الحوادث البحرية .

Abstact

Marine collisions are particularly important among the dangers of maritime navigation, due to the large number of ships crossing the sea at high speed. The condition for a maritime collision addressed by Omani law is a collision between two naval ships, a naval ship and an inland navigation boat, in addition to a maritime collision between two floating ships. Most modern maritime laws have addressed the subject of maritime conflict in their laws in accordance with international treaties in this regard, with the aim of determining responsibility and the party causing the collision. Omani law has deemed the collision due to force majeure, as well as suspicion of the causes of the collision and accidental collision, either with one ship, or the cause was caused by both parties. The law dealt with jurisdiction as stipulated in Article 325, and when these cases were dealt with in Article 326, the international rules for preventing collisions at sea, whether related to lights, signs, audio and visual signals, as well as the rule for traffic on the right.

Keywords: ship, marine collision, accidental collision, marine accidents.

مقدمة :

لقد شَهِدَ عصرنا الحالي تطور كبير في صناعة السفن من حيث كثرتها وعددها وسرعتها العالية، إضافة إلى اتحاد خطوط سيرها في الملاحة البحرية، مما جعلها عُرضةً لخطر التصادم البحري الذي يثير مشاكل قانونية متعددة، حيث ان حوادث التصادم البحري تقع بمعدل (1500) حادث سنويا في مختلف بحار العالم.

فالتصادم البحري من الحوادث البحريةويقصد به عموماً) احتكاك أو تلامس مباشر بين عائمتين بحريتين إحداهما سفينة(ويتم إرجاع الحوادث التي تتعرض لها السفن إلى ـ أخطاء بشرية من قبل الطاقم، وأخطاء بشرية من غير الطاقم، وخطأ فني، وخطأ تنظيمي، وعليه تكون أنواع التصادم البحري بين السفن، بسبب القوة القاهرة، وبسبب خطأ مشتبه به، وخطأ إحدى السفينتين، والخطأ المشترك، ويتعين تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم، وإذا وقع التصادم تحدد المسؤولية عن التصادم البحري على أساس المسؤولية المتقابلة والمسؤولية المنفردة حسب مقتضى الحال، وفي الفقه الإسلامي تتحدد المسؤولية، عن التصادم العمد، حسب نوع التصادم، فالتصادم العمد في حالة وقوف إحدى السفينتين، تكون المسؤولية على السفينة السائرة بلا نزاع، لأنها المتعدية. وفي التصادم العمد في حالة سير كلا السفينتين سواء كان التعمد من كليهما أو من أحدهما، تكون المسؤولية المترتبة على تصادم السفن العمد عند الفقهاء؛ وفيه تكون المسؤولية عن الهلاك بسبب التصادم العمد . ونتيجة للأخطار البحرية الناجمة عن التصادم البحري الحاصل بين السفن؛ وضع العديد من الاتفاقيات الدولية أحكاماً خاصة بالتصادم البحري، فقد عقدت اتفاقية دولية في بروكسل في 23 أيلول/سبتمبر 1910، تضمنت القواعد الخاصة بالأحكام التي تحدد المسؤولية عن التصادم،. ووضع المؤتمر الدولي الخاص بسلامة الأرواح في البحار المعقود في لندن بتاريخ 10حزيران/يونيو 1948 ،قواعد دولية عامة لمنع التصادم، وعدلت هذه القواعد الدولية في مؤتمر لندن عام 1960، كما تم وضع اتفاقيتين تتعلقان بالاختصاص المدني والاختصاص الجزائي بدعاوى التصادم البحري في 10 أيار/مايو عام 1952 ،في بروكسل.

ويعد التصادم البحري حادثًا يحدث نتيجة عدة عوامل، منها:

1. خطأ بشري: قد يحدث خطأ في تقدير المسافة أو الاتجاه أو سوء فهم بين طواقم السفينتين.
2. سوء الأحوال الجوية: يمكن أن تؤدي الأحوال الجوية السيئة، مثل الضباب الكثيف أو العواصف الشديدة، إلى تقليل الرؤية وتعقيد الإبحار وتزيد من احتمالية وقوع حوادث.

3. خلل في المعدات: تأثير خلل فني في الأنظمة الهامة للملاحة والمراقبة على متن السفينة قد يؤدي إلى فقدان السيطرة وحدوث تصادم.
4. عدم احترام قواعد الملاحة الدولية: قد يلتزم بعض البحارة أو الطواقم بشكل غير صحيح بقواعد الملاحة الدولية، مما يؤدي إلى تصادمات بحرية.

أن تصادم السفن يمكن يؤدي إلى أضرار جسيمة للسفن وإصابة أو فقدان الأرواح. ولحسن الحظ، هناك إجراءات وقواعد دولية تهدف إلى تقليل مخاطر التصادم البحري وضمان سلامة الملاحة البحرية. من ضمن تلك الإجراءات تبادل البيانات بين السفن عبر نظام مراقبة المرور المؤلف من رادارات، واستخدام نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) وتقنيات الملاحة الحديثة لتحديد المواقع والاتجاهات بدقة.

كما تقوم السلطات البحرية المختصة بتطوير وتنفيذ قوانين وتشريعات تهدف إلى تنظيم حركة السفن وضمان السلامة البحرية في المناطق البحرية المزدحمة

أهمية البحث :

إن أهمية البحث تكمن في دراسة سلوك التشريعالجديد وتناوله للتصادم البحري وكذلك مكانة الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في القانون الجديد في معالجة التصادم البحري وطرق رفع الدعوى والتعويضات المستحقه، ومقارنة هذا السلوك بين القانون والاتفاقيات المنظمة لها السطنة ، إضافة إلى بيان مدى النجاح الذي توصلت إليه الاتفاقيات الدولية المنعقدة بخصوص التصادم البحري في توحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري وخاصة قواعد الاختصاص المدني في دعوى التصادم البحري.

أهداف البحث :

هناك اهتمام كبير بالتجارة البحرية حتى بالنسبة للدول الغير الساحلية (الدول الحبيسة)، فكيف يكون الأمر مع دولة نفطية اغلب صادرتها عن طريق البحر وتملك تاريخ كبير في التجارة البحرية ومطلة على بحرين هما عمانوالعرب ومضيق هرمز الذي يمر به اغلب نفط العالم والمحيط الهندي المتصل بأغلب دول العالم ولذلك تهدف دراستنا إلى بيان مدى القصور في معالجةالقانون في التصادم البحري. وكذلك بيان أهمية الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية بخصوص التصادم البحري في معالجة القصور في التشريعات الوطنية.

مشاكل البحث:

إن أهم مشكلة يواجهها الباحث في مجال القانون البحري هو عدم إلمام القانون بموضوع التصادم البحري تاركاً القضاء والمهتمين من باحثين او رجال القانون الرجوع الى الاتفاقيات

والمعاهدات التي انظمت لها السلطنة ، ، وهذا بدوره جعل المعنيين بتأليف كتب القانون البحري يعزفون عن الكتابة حول التشريع العماني، وتكاد تكون كتب القانون البحري تعد بالأصابع، إضافة إلى قلة الأحكام القضائية في هذه المسالة.

منهجية البحث:

سأنهج في دراستي لهذا البحث المنهج**التحليلي**إذ سنحلل المواد القانونية التي خصصت لحل مسالة دعوى التصادم البحري وبيان الآراء الفقهية التي قيلت فيها ، وكذلك المنهج **المقارن** حتى نقارن بين التشريع العماني مع المعاهدات الدولية إضافة إلى إجراء المقارنة مع بعض التشريعات العربية والأجنبية.

خطة البحث:

إتبعت هذه الدراسة المنهج الثنائي حيث إشتملت على مبحثين هما المبحث الأول ما هية التصادم البحري وأشكاله ، وأما المبحث الثاني فسيحمل عنوان اقتضاء التعويض عن أضرار التصادم البحري .

المبحث الأول

ما هية التصادم البحري وأشكاله

التصادم البحري يمكن أن تكون هذه الاصطدامات عرضية (عندما تصطدم السفن من الجوانب) أو أنها تحدث في الجزء الأمامي أو الخلفي من السفن. تعتبر هذه الحوادث خطيرة وقد تتسبب في خسائر مادية كبيرة وحتى تهديداً للأرواح[1].

تحدث التصادمات البحرية عادة بسبب أخطاء بشرية، مثل خطأ في التقدير أو عدم الانتباه، وأحيانًا بسبب ظروف طبيعية قاسية مثل العواصف الشديدة والرؤية المتدنية. من أجل تجنب التصادمات البحرية، تعتمد السفن على نظم ملاحية متطورة واتباع قواعد السلامة والاحترازات في المياه الضيقة والمناطق المزدحمة[2].

عند حدوث التصادمات البحرية، يجب تقييم الأضرار وتحديد المسؤولية والبحث عن طرق للحد من المخاطر المستقبلية. قد تتدخل السلطات المحلية أو الدولية للتحقيق في الحادثة والتأكد من تطبيق القوانين واللوائح البحرية للحفاظ على سلامة الملاحة البحرية والبشر.

1احمد محمود حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ ، منشاة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، مصر، 1987 ،ص 25

2وليد علي ماهر : قانون التجارة البحري العماني ، دار الكتاب الجامعي ، الامارات العربية المتحدة ، 2016 ، ص 141

ولشرح المزيد هذا المبحث سنتناوله في ثلاث مطالب هما مفهوم التصادم البحري في مطلب واشكال التصادم البحري في مطلب ثاني والمطلب الثالث المستثنيات من تطبيق أحكام التصادم البحري .

المطلب الأول : مفهوم التصادم البحري:

عرف **القانون البحري العماني**[1] في مادته الاولى **التصادم البحري** :حادث التصادم الذي يقع بين سفينتين أو بين وحدتين بحريتين، أو بين سفينة ووحدة بحرية، أو بين سفينة أو وحدة بحرية وجسم ثابت، أو أكثر.كما عرفت نفس المادة **الحادث البحري**:واقعة أو سلسلة وقائع مرتبطة بتشغيل السفينة، والمنصوص عليها في المادة (278) من هذا القانون.**الحدث البحري**:واقعة أو سلسلة وقائع لا ينطبق عليها تعريف الحادث البحري، وترتبط بتشغيل السفينة، وينتج عنها وضع قد يؤدي إلى تعريض سلامة السفينة، أو الأشخاص الموجودين عليها، أو أي شخص آخر، أو البيئة البحرية للخطر.

وعرفت**اتفاقية بروكسل** لعام 1910 التصادم البحري في مادتها الأولى بأنه «التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم».

يتبين من التعريف العماني واتفاقية بروكسل أن للتصادم البحري عدة شروط لاعتبار «الحادثة» تصادماً بحرياً وهذه الشروط هي كالآتي:

أ- أن يقع التصادم البحري إما بين سفينتين بحريتين، وإما بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية، أي بين منشأتين عائمتين ، وعليه لا يعدّ تصادماً بحرياً الارتطام بين السفينة وبين جسم ثابت كرصيف الميناء مثلاً، ولا يعدّ تصادماً ارتطام السفينة بجسم آخر عائم ليس له وصف السفينة أو المركب، ففي مثل هذه الحالات تطبق القواعد العامة في المسؤولية.

وقد يقع التصادم بين أكثر من منشأتين عائمتين، فقد تصطدم سفينة أولى بسفينة ثانية، فتدفعها إلى الاصطدام بسفينة ثالثة. فإذا قلنا: إن الاصطدام كان بخطأ السفينة الأولى لا الثانية، وإن الضرر وقع على السفينة الثالثة؛ فإن لمالك السفينة الأخيرة إقامة دعوى التصادم على السفينة الأولى. ويقال عندئذٍ: إن التصادم البحري قد حدث بالوساطة.[2]

1نشر في عدد الجريدة الرسمية رقم (١٤٨٧) الصادر في ٢ من أبريل ٢٠٢٣م.

2هشام علي صادق، تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة ،دار منشأة المعارف، الإسكندرية، 1977، ص 48

وقد يحصل التصادم بين سفينتين مملوكتين لمجهزٍ واحد (والمجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بصفته مالكاً لها أو مستأجراً لها). ويدعى هذا بالتصادم بين السفن الشقيقة.

وهنا تعدّ كل سفينة ثروة بحرية مستقلة بما لها من حقوق وما عليها من التزامات، وبالتالي فإنه يتوجب تسوية الحقوق والمسؤوليات الناشئة عن التصادم كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين.[1]

ب- يتوجب أن تكون إحدى المنشأتين العائمتين المتصادمتين سفينة بحرية:

استناداً إلى نص المادة الأولى من القانون البحري العماني الحالي لسنة 2023 في تعريف السفينة بأنها (هي كل منشأة عائمة ذاتية الدفع صالحة للملاحة البحرية، وتعدّ ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها) .

ولا يعتد بنوع السفينة في مجال التصادم، سواء أكانت تجارية أم سفينة صيد أم سفينة للنزهة، وسواءٌ كانت عائدة لملكية خاصة أم عامة او حتى عسكرية – حسب نص المادة الثانية رقم -1- .

ج- حصول ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين:

يتوجب أن يكون التصادم البحري نتيجة حصول احتكاك، أو التحام مادي بين السفن البحرية العائمة، سواءٌ كان بجسمها أم أحد ملحقاتها. وجعل المشرع التصادم شاملاً كل ضرر يصيب السفينة أو الحمولة أو الأشخاص، ولو لم يكن هناك تصادم مادي حقيقي، كما لو نشأ الضرر عن قيام إحدى السفن بحركة، أو إغفالها القيام بحركة ما، أو لعدم مراعاتها الأنظمة .

وهكذا يدخل في مفهوم التصادم الضرر الذي أصاب السفينة لانجرافها في مجرى الماء الذي أحدثته حركة غير طبيعية صادرة عن سفينة أخرى، أو سقوط قسم من الحمولة في البحر، أو جرح أحد الأشخاص الموجودين على متنها.[2]

المطلب الثاني - أشكال التصادم البحري:

بينت اتفاقية بروكسل لعام 1910 ، ثلاثة أشكال للتصادم البحري ، وهي :

أ- التصادم الناجم عن قوة قاهرة أو المشتبه في أسبابه:

نصت المادة (258) من القانون البحري العماني على أنه: (تتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر إذا كان التصادم البحري قد نشأ عن قوة قاهرة أو قام الشك حول أسباب وقوعه، أو لم

1أخياظ محمد، التصادم البحري ، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1987، ص 69

2 وليد علي ماهر : مرجع سابق ، ص 153

تعرف هذه الأسباب، ويسري هذا الحكم وإن كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو إحداها راسية وقت وقوعه) من خلال نص المادة يتبين الاتي :-

(1) التصادم الناجم عن قوة قاهرة: التصادم الذي يقع نتيجة القوة القاهرة يسمى بالتصادم القهري، والقوة القاهرة هي كل حادثة لم يكن بالإمكان توقعها والتغلب عليها، كأن يهب إعصار، فيؤدي إلى اصطدام سفينة بسفينة ثانية أو حدوث عاصفة لم يعلن عنها عند الإبحار. ويعد من قبيل القوة القاهرة أيضاً التصادم الذي يقع بين سفينتين إذا كان ذلك التصادم يرجع إلى خطأ ارتكبه ربان سفينة ثالثة.

(2) التصادم المشتبه أو المشكوك في أسبابه أو مجهول السبب: وهو التصادم الذي لم يكن بالإمكان نسبته إلى سبب محدد، فهو لا يعود إلى خطأ أحد رباني السفينتين، ولا يعود إلى القوة القاهرة، ولا إلى خطأ مشترك. وفي كل الحالات السابقة قضى القانون أن يتحمل كل متضرر ما لحقه من ضرر.

وهذا الحكم يطبق أيضاً ولو كانت السفن أو إحداها راسية وقت التصادم، لزوال ما كان سائداً أن السفينة الراسية، لا يمكن أن تكون مخطئة، وأن الضرر الحاصل في هذه الحالة يكون مسبباً من قبل السفينة المتحركة. واتفاقية بروكسل تركت المجال هنا أمام الطرفين لإثبات الوقائع التي أدت إلى التصادم.[1]

ب- التصادم الناجم عن خطأ إحدى السفينتين المتصادمتين:

نصت المادة (259) من قانون البحري العماني على أنه: (تلتزم السفينة التي نشأ التصادم البحري بسبب خطأ وقع منها بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم . ...) ولا يفترض الخطأ في المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري.».

وإذا كانت هذه المسؤولية ناشئة عن خطأ الربان وعن مخالفته لأنظمة الملاحة؛ فإن مالك السفينة هو الذي يتحمل المسؤولية بمقتضى قواعد القانون المدني والمتعلقة بمسؤولية المتبوع عن الضرر الذي يحدثه تابعه في حال تأدية وظيفته أو بسببها، وبمسؤولية حارس الأشياء. والخطأ في حالة التصادم ليس مفترضاً، وإنما هو خطأ يجب إثباته. ولكي يمكن التعويض؛ فإنه على المتضرر إقامة الدليل على خطأ الربان أو أحد البحارة، ورابطة السببية بين الخطأ والحادث، ويمكن ذلك بجميع وسائل الإثبات ، وهذا ما ذكرته الفقرة الأخيرة من المادة (259) من قانون البحري العماني بقولها: «لا يفترض الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم البحري».

ج- التصادم الناجم عن الخطأ المشترك لكلتا السفينتين المتصادمتين:

1أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع ،دار منشأة المعارف، الإسكندرية 1980. ص 138

كأن تهمل سفينة الإشارات الصوتية وقت الضباب في حين تبقى سفينة أخرى مسرعة نحوها ، ولابد في التصادم الناجم عن الخطأ المشترك من التفريق بين توزيع المسؤولية بين السفينتين وبين مسؤوليتهما تجاه الغير:

(1) توزيع المسؤولية بين السفينتين: نصت الفقرة الأولى من المادة (260) من القانون البحري العماني على أنه: «إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذي وقع منها». وهذا الحكم ورد في اتفاقية بروكسل لعام 1910 في الفقرة الأولى من المادة الرابعة من الاتفاقية.

ولا تطبق هذه القاعدة إلا عند إقامة الدليل على نسبة الأخطاء المرتكبة. أما في حال الشك وتعذر إثباتها - مع وجود الخطأ المشترك - فإن المسؤولية توزع مناصفةً بين السفينتين.

وهذا ما نصت عليه المادة (260) من القانون البحري العماني بقولها: «ومع ذلك إذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة، أو إذا تبين أن الأخطاء متعادلة، وزعت المسؤولية فيما بينها بالتساوي».

(2) المسؤولية تجاه الغير: قد يؤدي التصادم بين سفينتين إلى إلحاق الضرر بالأشخاص أو البضائع (أو كليهما) حال وجودهما على متن إحدى السفينتين أو كليهما.

وهنا يجب التفرقة بين ما إذا كان الضرر الحاصل بدنياً أو مادياً:

 إذا كان الضرر بدنياً: أي إذا نجم عنه وفاة أو إصابة جسدية؛ فإن المشرع طبق في هذه الحالة القاعدة القاضية بتضامن المسؤولين المتعددين. وهنا يحق للمتضرر أن يلاحق أياً كان من المسؤولين وأن يحصل منه على كامل التعويض؛ وإن كان يجب ألا يتحمل - بحسب درجة الخطأ الذي ارتكبه - إلا جزءاً من هذا التعويض.

وتطبق هنا أحكام التضامن فيما يتعلق بحق السفينة التي تدفع أكثر من حصتها من التعويض بالرجوع على الثانية، وهذا ما قضت به اتفاقية بروكسل في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة حيث جاء فيها «تكون المسؤولية بالتضامن إذا أدى الخطأ إلى وفاة شخص على السفينة أو إصابته بجروح، ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع على السفن الأخرى».

إذا كان الضرر مادياً: كأن يلحق الضرر بالسفن نفسها أو بالحمولة أو بأمتعة الركاب والبحارة؛ فإن التضامن لا يوجد في هذه الحالة بين المسؤولين، وليس للمضرور إلا ملاحقة كلٍّ منهم بحسب نصيبه من التعويض المقرر له، وهذا ما قضت به الفقرة الثانية من المادة (260) من القانون البحري العماني ، فجاء فيها «وتسأل السفن التي اشتركت في الخطأ بذات النسبة

1عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (مكتبة دار الثقافة، عمان 1999). ص 213

المذكورة في الفقرة السابقة، وبدون تضامن بينها تجاه الغير، وذلك عن الأضرار التي تلحق بالسفن أو البضائع أو الأمتعة أو الأموال الأخرى التي تعود للبحارة أو المسافرين أو أي شخص آخر موجود على السفينة.». وهذا أيضاً ما ورد في الفقرة الثانية من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل.

المطلب الثالث : المستثنيات من تطبيق أحكام التصادم البحري:

هناك حالات لا تطبق فيها أحكام التصادم البحري[1]، وهي:

أ – لا تنطبق أحكام التصادم البحري إذا وقع بين سفينة خاصة وسفينة حكومية، سواء أكانت حربية أم مخصصة لخدمة عامة أو لملاحة عامة.

وهذا ما ورد في المادة (11) من اتفاقية بروكسل لعام 1910 ، حيث نصت على أنه «لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كليةً لخدمة عامة».

وقد سار المشرع العماني عكس ذلك، فنص في المادة الثانية من القانون البحري على أنه: «تسري أحكام التصادم البحري ولو كانت إحدى السفن المتصادمة سفينة حربية مخصصة للخدمة العامة ولأغراض غير تجارية من قبل الدولة أو أحد أشخاص القانون العام». وبما أن قواعد القانون الدولي تسمو على قواعد القانون الداخلي في حالة تعارضهما يطبق القانون الدولي طبقا للمادة الثالثة من القانون البحري العماني (تعد أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية وتعديلاتها ذات الصلة بالملاحة البحرية التي صادقت عليها سلطنة عمان جزءا مكملا لهذا القانون، وفي حالة حدوث تعارض بينهما تسري أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية .

ويصدر الوزير اللوائح والقرارات اللازمة لتنفيذ أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية وتعديلاتها ذات الصلة بالملاحة البحرية التي صادقت عليها سلطنة عمان.وتعتمد السلطة البحرية التفسيرات الموحدة الصادرة عن المنظمة.) ؛ ليتلاءم مع اتفاقية بروكسل مادامت السلطنة طرفاً منها.

ب – لا تطبق أحكام التصادم البحري في حالة وجود رابطة تعاقدية وقع التصادم بسببها : كما لو تم إبرام عقد قطر بين مجهز إحدى السفن أو نائبه وبين مجهز القطر.

ويجب في هذه الحالة التفرقة بين حالتين [2]:

الحالة الأولى: أن يتم القطر داخل المرافئ، حيث تكون إدارة عملية القطر لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر. وهذا ما ورد في نص الفقرة الأولى من المادة (243) من قانون البحري العماني.

1هشامعليصادق،تنازعالقوانينفيالمسؤوليةالتقصيريةالمترتبةعلىالتصادمالبحريوالحوادثالواقعةعلىظهرالسفينة (دارمنشأةالمعارف،الإسكندرية 1977) ص 97

2عبد القادر حسين العطير ، مرجع سابق ، ص 109

الحالة الثانية: أن يتم القطر خارج المرافئ، حيث تكون إدارة عملية القطر لربان السفينة القاطرة، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة. (الفقرة الأولى من المادة 241 من قانون البحري العماني). ويجوز العمل على خلاف ما ورد سابقاً؛ إذا وجد اتفاق بين السفينة القاطرة والمقطورة.

ولا تسري أحكام التصادم البحري على التصادم الذي يحدث بين سفينة الإرشاد وبين السفينة التي استخدمتها، إذ يخضع هذا التصادم لأحكام خاصة نصت عليها المادة (261) من القانون البحري حيث جاء فيها أنه: «تترتب المسؤولية المقررة في هذا الفصل على التصادم الذي يقع بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً». وهذا ما نصت عليه أيضاً المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل لعام 1910.

المبحث الثاني

اقتضاء التعويض عن أضرار التصادم البحري

المطلب الأول : دعاوى التصادم البحري:

أ- الدعاوى الجزائية: إذا نجم عن التصادم ضرر يطول أفراد السفينة؛ فإن هذا الضرر ينشئ لصاحبه حقاً في التعويض، ويمكنه اقتضاءه عن طريق دعوى الحق الشخصي، يكون المدعي فيها هو المتضرر أو الشاحن أو الراكب أو المجني عليه، والمدعى عليه هو الربان أو الناقل أو أي فرد ارتكب جريمة على سطح السفينة أو تسبب بحادث، وإلى جانب المدعى عليه المسؤول بالمال إن وجد.

وقد جاء في في المادة (15) من قانون الجزاء العماني 2018/7 (تسري أحكام هذا القانون على كل جريمة ترتكب في إقليم الدولة، بما يشمله من أراض خاضعة لسيادتها ومياهها الإقليمية، وما يعلوهما من فضاء جوي، ويشمل ذلك الجرائم التي ترتكب على متن السفن والطائرات، التي تملكها الدولة، أو تحمل علمها، أو تديرها لأي غرض، أينما وجدت.

وتعد الجريمة مرتكبة في الدولة إذا وقع فيها فعل من الأفعال المكونة لها، أو إذا تحققت نتيجتها، أو كان يراد أن تتحقق فيها.)

وعليه يمكن القول: إن الجرائم التي تحدث على السفن العمانية داخل المياه العمانية والجرائم التي تحدث على السفن الأجنبية في المياه العمانية يكون القانون العماني مختصاً بها إذا تجاوزت الجريمة شفير السفينة، ودعوى التصادم البحري تخضع للقانون العماني لجهة المسؤولية المدنية والجزائية إذا حدث التصادم في البحر الإقليمي العماني.

أما بخصوص الجرائم التي تقع على ظهر السفينة في أعالي البحار فأولى المشرع للربان بأن يمثل االضبط القضائي حيث يحقق في الجرائم التي ترتكب في أثناء الرحلة البحرية من خلال إجراء التحقيقات الأولية، ويحرر محضراً بها ، وله عند الضرورة إلقاء القبض على المتهم وحبسه احتياطياً حتى يتسنى له أن يسلمه إلى سلطات الميناء، حيث يضع القضاء الجزائي يده على الدعوى لجهة المسؤولية المدنية والجزائية[1].

وفيما يختص بالمسؤولية المدنية عن أخطاء الربان، فللمضرور إذا توافرت لديه أدلة الإثبات الرجوع على المجهز مباشرة بمسؤولية المتبوع عن أعمال التابع، وسواء أكانت مسؤولية الربان تعاقدية أم تقصيرية فهي مسؤولية مستندة إلى الخطأ، وعبء الإثبات يقع على من يريد الرجوع على الربان بالتعويض، وعليه أن يقيم الدليل على خطأ الربان وعلى الضرر وعلاقة السببية، وله أن يستعين في الإثبات بدفتر اليومية وبالتقرير البحري وشهادة الضباط وغيرها من وسائل الإثبات [2].

كما ورد في اتفاق بروكسل لعام 1952 المتعلق بقواعد الاختصاص الجزائي في حالات التصادم في المرافئ والأحواض البحرية أو المياه الإقليمية أن للدولة صاحبة المكان ممارسة سيادتها كاملة في هذه الحالة، هذا وقد نصت المادة الأولى من هذه الاتفاقية على أنه إذا وقع تصادم أو أي حادث ملاحي آخر لسفينة بحرية وكان من شأنه أن يرتب مسؤولية جنائية أو تأديبية على كاهل الربان أو أي شخص آخر في خدمة هذه السفينة؛ فلا يجوز اتخاذ أي إجراء في ذلك إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة علمها وقت وقوع التصادم ، وتنتفي مسؤولية الربان إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بالتزام قانوني مفروض، كما لو تأخر في إنقاذ أرواح بشرية أو سفينة تشرف على الغرق؛ لكونه ملزماً بذلك قانوناً ، وإلا تعرض للعقاب.

ب- الدعاوى المدنية:

إن القضاء المدني كما هو معلوم قضاء مطلوب على عكس القضاء الجنائي التلقائي الحركة، ولذلك فان القاضي لا يمكن أن يباشر عمله دون وجود دعوى يطلب فيها المدعي حقا له قِبَل الغير. ومن اجل أن تكون الدعوى مقبولة شكلا وموضوعا لابد أن تتضمن مجموعة من الشروط بدونها لا تسمع المحكمة موضوعها ولا تصدر حكما فيها، إذ إن البحث في شروط الدعوى سابقا على البحث في موضوعها.

ولخصوصية الدعوى المدنية للتصادم البحري فانه لابد من شروط للدعوى هي :-

1هاني دويدار،الوجيز في القانون البحري (دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية 2001) ص 121

2علي حسن يونس،القانون البحري (دار منشأة المعارف، الإسكندرية 1955) ص 156

1-الأهلية:

يجب أن يكون كل من طرفي الدعوى متمتعا بالأهلية اللازمة لاستعمال الحقوق، والمعروف إن أطراف الدعوى هما المدعي والمدعى عليه، وعليه مالك السفينة او مجهزها يمكن ان يكون مدعي، كما يمكن أن يكون احد البحارة الذين أصيبوا بفعل الاصطدام أو احد ركاب السفينتين، وترفع الدعوى على مجهز كل من السفينتين سواء كان المالك أو المجهز أو المستأجر أو المنتفع، كما يمكن أن ترفع الدعوى على الربان باعتباره وكيلا عن المجهز.وعلى ذلك يشترط في كل هؤلاء (المالك، راكب السفينة، المستأجر، المنتفع) أهلية الادعاء.[1] وأهلية الادعاء مماثلة لأهلية التعاقد، ويعتبر كل شخص أهلا للتعاقد ما لم يقرر القانون عدم أهليته أو يحد منها، وسن الرشد هي ثمان عشرة سنة كاملة ، ولذلك إذا لم يتمتع صاحب الدعوى بأهلية كاملة وجب أن ينوب عنه من يمثله قانونا، فمثلا إذا كان احد الركاب صغيرا أو مجنونا أو محجورا لذاته وجب أن ينوب عنه وليه الشرعي.[2] أما بالنسبة لمالك السفينة وهو عادة ما يكون داعيا أو مدعى عليه فالمسالة تحتاج إلى تفصيل أكثر، إذ يمكن أن يكون مالك السفينة شخصاً طبيعياً أو معنويا واحداً أو مالكاً على الشيوع.

ا -مالك السفينة شخص طبيعي واحد:

إذا كان مالك السفينة شخص طبيعي واحد فانه يمكن أن يكون مدعي أو مدعى عليه شرط أن يكون بالغا رشيدا، أما إذا كان صغيرا أو مجنونا أو محجورا (سفيه – ذو غفلة) فيكون وليه والده ثم المحكمة

ب-إذا كانت ملكية السفينة على الشيوع:

ان التشريعات البحرية العربية جاءت بحلول متباينة لحل هذه المسالة يمكن حصرها باتجاهات ثلاث وهي:-

الاتجاه الأول:

يعطي الوكيل الذي يختاره المالكين بالأغلبية سواء كان من الشركاء او من الغير القيام بجميع أعمال الإدارة ومنها تمثيل المالكين أمام القضاء،لقد أخذت بهذا الرأي بعض التشريعات العربية ويبدو إنّ هذا الاتجاه لم يعط الحل في حالة عدم الاتفاق على تعيين الوكيل [3].

الاتجاه الثاني:

1هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري ،مرجع سابق ، ص 145

2يعقوب يوسف عبد الرحمن، التصادم البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، مصر ، 2006 ، ص 157.

3نجلاء الماحي خليفة، نطاق تطبيق علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الاسكندرية ،2009 ، ص 67

وهذا ما تبناه القانون البحري المصري، إذ نص على اختيار مدير أو أكثر سواء كان من الشركاء أو من الغير لإدارة السفينة، وإذا لم يتم الاختيار اُعْتُبِرَ كل مالك للشيوع مديرا للسفينة' وبهذا الرأي تفادى القانون انتقادنا السابق، ومع ذلك يبقى التحفظ قائم لان النص لم يتعامل بواقعية تفرضها البيئة البحرية إلا إذا كان المدير المختار هو مجهز السفينة، وفي هذه الحالة فقط سيكون خير من يمثلها أمام القضاء على خلفية علمه بكل أحوال السفينة[1].

الاتجاه الثالث:

لقد سلك المشرع العماني سلوكا آخر لحكم هذه المسالة إذ نص على قيام المجهز (المستأجر أو المنتفع) بجميع أعمال الإدارة ومنها تمثيل الشيوع أمام القضاء في كل ما يتعلق بهذه الأعمال، أي أن المجهز هو النائب القانوني للشركاء على الشيوع في المثول أمام القضاء، ولا تُقيّد هذه النيابة إلا من خلال قرار تحريري صادر بالأغلبية من الشركاء في الشيوع، ولا يحتج بهذا القرار على الغير إلا من تاريخ تسجيله في سجل السفن.ويبدو إن هذا الرأي هو الأرجح وندعو المشرع إلى اعتماده لما فيه من حفاظ على مصلحة المدعي والمدعى عليه، وكذلك على اعتبار أن الشركاء إذا لم يختاروا أو لم يتفقوا على الاختيار فان القانون قد تكفل بتعيين نائب قانوني على درايةٍ تامة بأحوال السفينة وعلى علم تام بواقعة التصادم فيما لو مثّل الشركاء على الشيوع في هذه القضية [2].

2- الصفة أو الخصومة :

يجب أن تقام الدعوى على خصم قانوني، ويعتبر كذلك إذا ترتب على إقراره حكم، أي عندما يخبر القاضي بوجود حق عليه لآخر. ولذلك يجب أنْ تتوافر الخصومة في كل دعوى، ومن بينها دعوى التصادم البحري، فلو رفعت هذه الدعوى ضد مستأجر السفينة الذي اقرّ بالخطأ المسبب للتصادم مما ترتب على إقراره الحكم بالتعويض. كذلك يجب أن يكون الخصم محكوما أو ملزما بشيء على تقدير ثبوت الدعوى، فان لم يكن كذلك فلا تسمع الدعوى ويتحتم ردها. وعلى ذلك لا تسمع الدعوى المقامة على المرشد البحري في حالة حصول تصادم سفينة مع سفينة أخرى وذلك لكونه غير ملزم بقيادة السفينة، وإنما هو ملزم فقط بإصدار توجيهات للربان المُلْزَم بقيادة السفينة وتوجيهها [3].

3- المصلحة

1نفس السابق : ص 80

2يوسف يعقوب صرخوه، شرح القانون البحري الكويتي، الحوادث البحرية، مطبعة جامعة الكويت، كلية الحقوق، الكويت ، 1989، ص 188

3عادل علي المقدادي، السفين، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري ، مكتبة دار الثقافة، عمان 1999 ، ص 155

المصلحة هي الحاجة إلى حماية القانون للحق المعتدى عليه أو المهدد بالاعتداء عليه، والمنفعة التي يحصل عليها المدعي بتحقيق الحماية. وترتبط الدعوى وجودا أو عدما مع المنفعة العملية التي تعود على رافع الدعوى، والمصلحة ليست شرطا لقبول الدعوى فحسب بل هي شرط قبول كل طلب أو دفع أو طعن في الحكم.

إنّ حق الشخص في تقديم الدعوى مشروط بوجود مصلحة قانونية، أي وجود حق مادي أو أدبي على شكل قيام بعمل أو امتناع عن عمل، ولذلك يجب أنْ تكون المصلحة في دعوى التصادم البحري معلومة غير مجهولة، لأنه على قدر هذا العلم تتحدد قيمة الدعوى ويحسب على أساسه الرسم القضائي الواجب دفعه وكذلك معرفة التعويض المستحق في حالة الحكم لمصلحة المدعي ، فعند حصول التصادم يجب معرفة الأضرار التي لحقت بالسفينة أو قيمة البضائع الهالكة أو التالفة ليتسنى بعد ذلك معرفة تقدير التعويض المستحق.[1]

كذلك يجب أن تكون المصلحة حالة أي إنّ الحق الذي يطالب به المدعي غير معلق على شرط أو مضاف إلى اجل وإلا تُرَد الدعوى.

أما كون المصلحة ممكنة فلا يجوز المطالبة بمصلحة مستحيلة الوقوع سواء كانت استحالة قانونية أو استحالة مادية.فالحصول على التعويض عند رفع دعوى التصادم ممكن طالما استطاع المدعي إثبات مسؤولية ربان السفينة المسببة للحادث.

ويجب كذلك أنْ تكون المصلحة محققة، أي إنّ هناك اعتداء على حق أو مركز قانوني واجب حمايته، فلا يمكن رفع دعوى بمناسبة تصادم لم يحصل، فلا بد أن يتحقق التصادم وينتج عنه ضرر.

المطلب الثاني : تحديد التعويض عن الأضرار التي تلحق المضرور:

لم يرد في اتفاقية بروكسل أي نص فيما يتعلق ببيان طريقة تحديد التعويض اللازم عن الأضرار اللاحقة بالمضرور، كما أن القانون العماني لم يتضمن أية نصوص تتعلق بمبلغ التعويض الذي يتوجب على المحكمة المختصة أن تحكم به. ولابد من الرجوع في هذه الحالة إلى أحكام القانون المعاملات المدنية ووفقاً لأحكام هذا القانون لا تتحقق مسؤولية مرتكب الخطأ الناجم عنه التصادم البحري إلا إذا ألحق ضرراً بالغير، وبالتالي إذا ما انتفى الضرر انتفت معه المسؤولية، ولو كان الخطأ مؤكداً. ويشترط في الضرر الموجب للتعويض أن يكون محققاً، ويعدّ كذلك إذا كان حالاً أي وقع فعلاً، كأن تكون السفينة المصدومة أصيبت فعلاً بأضرار مادية أو أن أحد أفراد طاقمها قد تُوفِّي أو تعرض لأضرار بدنية، كما يعدّ الضرر محققاً إذا كان من قبيل

1يعقوب يوسف عبد الرحمن، مرجع سابق ، ص 180

الضرر المستقبلي، ولكنه مؤكد الوقوع، كأن يصاب أحد أفراد السفينة المصدومة بإصابة تعطله عن العمل في المستقبل، لذلك يجب أن يشمل التعويض الضرر الحال والضرر المستقبلي.[1]

وقد حدد المشرع العماني العناصر التي يتعين على القضاء اعتمادها عند تحديد التعويض وهي عناصر من شأنها أن تؤدي الى التعويض الكامل الذي يجبر كل الضرر اللحق بالمضرور ، حيث نصت المادة (181) من قانون المعاملات المدنية على (يقدر التعويض في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاته من مكسب بشرط أن تكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار .) بيد أن السفينة المخطئة ليست ملزمة بدفع التعويض الكامل الذي يطالب به المدعي دائما ، فهي ملزمة فقط بدفع مقابل التعل الذي يقتضيه الاصلاح الضروري والذي يجب اثباته [2].

وهكذا فإن الأضرار التي ينبغي أخذها بالحسبان عند تعويض المضرور، والناجمة عن التصادم هي الأضرار المباشرة. ومن الأضرار الفادحة التي تنجم عن التصادم هـــــلاك السفينة، إما بغرقها وإما تحطمها؛ وبالتالي عـــــدم صلاحيتها للملاحة، وهنا تظهر مسألة تحديد قيمة السفينة الهالكة، ويتعين - حتى يكون التعويض كاملاً للمتضرر - أن يتحمل المسؤول عن التصادم القيمة الحقيقية للسفينة أو نصيبه من هذه القيمة إذا كان التصادم ناجماً عن خطأ مشترك.

ومما يشمله التعويض أيضاً الكسب الفائت أو الضائع نتيجة توقف السفينة، حيث يترتب على التوقف حرمان المجهز من استعمال السفينة التي تعدّ مصدر كسبه، وهذا التعويض يتعين أن ينصب على الكسب الذي كان بإمكان المجهز أن يحققه لو لم تكن سفينته بقيت معطلة نتيجة التصادم.

وفيما يختص بالأضرار اللاحقة بالبضائع والأشخاص، فلا بد من الرجوع إلى القواعد العامة في قانون المعاملات المدنية وعليه يرجع في تقدير البضائع إلى قيمة مثيلاتها في ميناء التفريغ أو بناءً على فاتورة الشراء؛ إضافة إلى الأرباح التي كانت ستتحقق لو تم وصولها دون تلف نتيجة التصادم، أو بمقدار الثمن الذي ينجم عن بيعها في ميناء الوصول بالسوق الحرة.

وفيما يختص بالأضرار التي تصيب الأشخاص، فهي أيضاً تقدر وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني والتي تقضي أن كل عمل غير مشروع ترتب عليه ضرر ينشئ للمضرور الحق في التعويض.

ولابد أن يكون التعويض شاملاً الخسارة التي لحقت المضرور من نفقات نقل المصاب وكذلك النفقات الطبية. وعندما ينجم عن التصادم عجز مؤقت عن العمل لأحد المصابين بحادث التصادم

1وليد علي ماهر ، مرجع سابق ، ص 104

2 سالم الفليتي ، الاعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية ، مقال في جريدة الوطن العمانية ، العدد 2835 ، بتاريخ 2019/3/6

يشمل التعويض الأجرة، والكسب المهني الناجم عن العجز وكل الأضرار اللاحقة بسلامته البدنية. كما يشمل التعويض الأضرار اللاحقة بذوي المصاب نتيجة وفاته إثر التصادم.[1]

وينشأ الحق في التعويض من وقت وقوع الضرر، فإذا نجم عن التصادم أضرار لم تظهر إلا بعد مرور زمن معيّن؛ فإن هذا الوقت هو الذي يتعين الاعتداد به عند تحديد وقت نشوء الحق في التعويض.

المطلب الثالث - المحكمة المختصة بنظر الدعوى

من أجل تحديد المحكمة المختصة مكانياً بنظر دعوى التصادم البحري هناك بعض قواعد الاختصاص المدني وردت في الاتفاقيات الدولية وأخرى في التشريعات الداخلية وكذلك سنبين الاختصاص النوعي للمحكمة، وسنتناول ذلك تباعا:-

أولاً/ قواعد الاختصاص المدني في الاتفاقيات الدولية.

إن معاهدة بروكسل لسنة (1910م) المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالتصادم البحري قد أغفلت مسألتين تتعلق بتوحيد الاختصاص القضائي للدعوى المدنية والدعوى الجنائية للتصادم البحري، إلا انه تم معالجة ذلك بمقتضى اتفاقية بروكسل المبرمة في 10/ 5/1952م المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري والتي أشارت في المادة الأولى منها إلى أنه وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية تنظر الدعوى أمام المحاكم الآتية وحسب اختيار المدعي

(1)- محكمة موطن المدعي عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها احد مراكز استغلاله:

وهي المحكمة المختصة بنظر الدعوى في اغلب قوانين المرافعات على أساس إن دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التصادم هي دعوى شخصية. وذلك يعني إن المدعي يستطيع أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يدخل في دائرة اختصاصها القضائي محل إقامة المدعى عليه المعتاد، وإذا كان هذا الأخير محترفاً لعملية النقل البحري، وله مراكز عدة لإدارة أعماله، فيمكن إقامة الدعوى أمام المحكمة التي يقع احد مراكز عمله في دائرة اختصاصها .ولهذه المحكمة سلطة تقدير أهمية هذا المركز فيما لو كان فيه مصلحة حقيقية للمدعى عليه لدرجة تسمح بمقاضاته أمام هذه المحكمة [2].

إلا إن الأخذ بهذا المبدأ قد يكون ضد مصلحة المدعي الذي قد يتحمل نفقات باهظة عند رفعه الدعوى ويجعل من المتعذر عليه الإحاطة بكل ظروف الحادث وخاصة عندما تكون المحكمة بعيدة عن مكان وقوع الحادث.

1يعقوب يوسف عبد الرحمن، مرجع سابق ص 197

2هشام علي صادق ، مرجع سابق ،ص 158

(2)- محكمة المكان الذي يتم فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمدعى عليه نفسه إذا كان الحجز جائزا ، أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه إلا إن المدعى عليه دفع ذلك الحجز بتقديمه كفيلا أو أي ضمانٍ آخر .

(3)- أمام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم، إذا كان هذا التصادم في احد الموانئ أو المرافئ أو المياه الإقليمية.

كما أعطت المادة الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة 1991م ، الحق للخصوم في رفع الدعوى أمام أية محكمة يتفقون عليها أو عرضها على التحكيم.

أما المادة الثالثة من الأتفاقية المذكورة أعلاه فتكفلت بتحديد المحكمة التي يستطيع المدعى عليه رفع دعواه، وهي نفس المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى الأصلية.

أما إذا تعدد المدعون جاز لكل واحد منهم رفع دعواه أمام المحكمة الأصلية التي رفعت أمامها الدعوى ابتداء والناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه.

ويمكن تطبيق أحكام المعاهدة لمصلحة أصحاب الشأن (شاحنين، ركاب، مستأجرين، منتفعين) عندما تكون كل السفن المشتركة بالتصادم تابعة لدول متعاقدة، وان يحمل التصادم الطابع الدولي. أما إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدول غبر متعاقدة فيمكن تعليق تطبيق أحكام المعاهدة على شرط التعامل بالمثل، وإذا كان أصحاب الشأن ينتمون الى نفس الدولة فان القانون الوطني هو الواجب التطبيق دون المعاهدة .

ثانيا - قواعد الاختصاص المدني في التشريعات الداخلية :

لم يعالج قانون البحري العماني مسألة الاختصاص القضائي والقانوني في دعوى التصادم البحري، وبالرجوع الى القوانين العمانية يُظهِر إنّ المحاكم العمانية تكون مختصة بنظر الدعوى إذا حصل التصادم في المياه الإقليمية العمانية بغض النظر عما إذا كانت السفينتان أجنبيتين أو كانت إحداهما وطنية . والمحاكم العمانية مختصة أيضا بنظر الدعوى اذا حصل التصادم في البحر العام أو في المياه الإقليمية لدولة أخرى إذا كان المدعى عليه أجنبيا موجودا في السلطنة وقت رفع الدعوى. وتختص المحاكم العمانية أيضا اذا كان المدعى عليه عماني الجنسية وقت رفع الدعوى، بغض النظر عن مكان حصول التصادم [1].

1هاشم رمضان الجزائري، التصادم البحري، رسالة ماجستير، كلية القانون –جامعة بغداد، بغداد، العراق1975 ، ص 174

2 أحمد سيد أحمد محمود ،شرح قانون الاجراءات المدنية والتجارية ، دار الكتاب الجامعي ، الامارات ، 2019 ، ص67

أما نصوص اغلب التشريعات العربية فإنها جاءت متفقة تقريباً مع نصوص الاتفاقية الدولية المتعلقة بقواعد الاختصاص المدني الخاصة بمسائل التصادم البحري، وان كان هناك ثمة اختلاف بسيط .إذ منحت المدعي حق رفع دعواه أمام المحاكم الآتية :-

1- محكمة موطن المدعى عليه

يعتبر هذا الحل تطبيقا للقواعد العامة، إذ إنّ من حق المدعي إقامة الدعوى أمام محكمة موطن المدعى عليه، والموطن هو المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة ولو لم يكن على وجه الاستمرار مادام يقيم فيه على وجه الاعتياد. وإذا تعدد المدعى عليه فيمكن حينئذ رفع الدعوى في محل إقامة احد هؤلاء المدعى عليهم[1].

2- محكمة ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه

لكل سفينة ميناء تسجيل يحدده مالكها، ويعتبر الموطن القانوني لها، ولا يجوز أن تتخذ السفينة أكثر من موطن واحد ويجب كتابته على مؤخرة السفينة بوضوح وبحروف عربية وانجليزية واضحة.

ولميناء التسجيل أهمية كبيرة في تحديد ذاتية السفينة، إذ يمكن معرفة كل البيانات الأساسية المتعلقة بالسفينة من خلال سجل السفن الذي يدون فيه كافة التصرفات الواردة على السفينة، وبناء على المادة 2/263 من القانون البحري والتي تقول (يجوز للمدعي إقامة الدعوى الناشئة عن التصادم البحري أمام أي من المحاكم الآتية:

٢ – المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه.)

وعلى ذلك يستطيع المدعي رفع دعواه أمام المحكمة المختصة الواقعة في دائرة ميناء التسجيل، وفي هذا الصدد كان لاتفاقية بروكسل لسنة (1952م) رأيا آخرا بهذه المسالة حيث نصت كما بينا سابقا على إنّ للمدعي أنْ يرفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها احد مراكز استغلال المدعى عليه. وميناء التسجيل يختلف عن ميناء الاستغلال، حيث ان هذا الأخير تتم فيه العمليات الخاصة باستغلال السفينة. وقد يكون الميناءان متحدين أو مختلفين، كما لو تم التسجيل في ميناء ومُؤَشّر الاستغلال في ميناء آخر.

3- محكمة الدائرة التي وقع فيها الحجز أو كان من الجائز توقيع الحجز فيه:

لقد أخذ المشرع العماني بهذا الرأي ، وهو تقريباً نفس ما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة(1952م) ، المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري، إذ أجازت للمدعي رفع الدعوى أمام محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على سفينة المدعى

1نفس المرجع، ص 78

عليه أو أية سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن ان يتم الحجز فيها لولا ان قدم المدعى عليه كفيلاً أو ضامناً.

أما القانون البحري المصري فقد اخذ بنفس الرأي[1] ولكنه أعطى الحق للمدعي بإقامة دعواه أمام المحكمة التي بقع في دائرتها أول ميناء مصري لجأت إليه السفن أو إحدى السفن التي حدث بينها التصادم .وبذلك يكون سلوك المشرع المصري محمودا إذ سهّل على المدعي كثيرا عندما أجاز له إقامة دعواه أمام محكمة ميناء اللجوء، وذلك لان ميناء اللجوء هو عادة ما يكون الأقرب إلى مكان التصادم وكذلك تتوفر فيه الأجهزة والمعدات اللازمة لاستقبال السفن المتصادمة.

4- المحكمة التي يقع في دائرتها مكان حدوث التصادم:

هي المحكمة المختصة بنظر الدعوى إذا وقع التصادم في المياه الإقليمية، إذ يجوز للمدعي أن يرفع دعواه أمام هذه المحكمة في حالة حدوث التصادم في الموانئ والمرافئ أو أي جزء من أجزاء المياه الداخلية.إنّ جعل محكمة مكان وقوع التصادم البحري مسالة تمليها الظروف الواقعية، حيث يسهل للطرف المتضرر الحصول على حقه في الميناء القريب لمكان وقوع التصادم، وكذلك يسهل التحقيق في الحادث والمعاينة وتحديد نسبة الأضرار وتعيين الطرف المسبب للحادث لان السفن المتصادمة تكون قريبة من المحكمة التي تنظر القضية.[2]

إذا اختار المدعي إحدى المحاكم المبينة في الفقرات الأربعة المبينة أعلاه، فليس له رفع دعوى جديدة في نفس القضية أمام محكمة أخرى إلا إذا تنازل عن الدعوى الأخرى.

ومن الجدير بالملاحظة أن الحلول السالفة الذكر هي نفس الحلول التي أخذت بها اتفاقية بروكسل لسنة (1952م) ،المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الاختصاص المدني للتصادم البحري، وهنا يبرز دور الاتفاقية في تحقيق تعاون قضائي دولي لم تستطع القواعد العامة تحقيقه، فالحكم الأجنبي يكون له قوة الأمر المقضي به مادام قد صدر من إحدى المحاكم المختصة.

ثالثا - الاختصاص النوعي للمحكمة:

بعد تحديد الاختصاص المكاني للدعوى لابد من معرفة الاختصاص النوعي للمحكمة، والاختصاص النوعي يعني سلطة المحكمة في الفصل في النزاع حسب جنس ، ونوع وطبيعة القضية، فالمعيار وضابط إسناد الاختصاص للمحاكم في هذه الحالة هو نوع وطبيعة الرابطة القانونية محل الحماية أو موضوعها بصرف النظر عن قيمتها.

1هشام علي صادق ، مرجع سابق، ص 254.

2أحمدحسني،النقل البحري الدولي للبضائع ، مرجع سابق ، ص 89

ان دعاوي التصادم البحري في عمان كما في فرنسا ومصر تنظر من قبل القضاء العادي في الدوائرالتجارية على أساس ان التصادم عمل ضار قام به المجهز أثناء مزاولته العمل التجاري، أما إذا كان المدعي غير تاجر كالمصاب بجروح من الركاب أو البحارة أو الورثة في حالة حصول وفاة ،فله الخيار أن يرفع دعواه أمام المحاكم التجارية أو المدنية [1].

المطلب الرابع : القانون الواجب التطبيق على الدعوى:

لا تثور مشكلة القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري وذلك عندما يحصل التصادم بين سفن تنتمي إلى دول منضمّة إلى اتفاقية بروكسل لسنة (1910م) إذ ان هذه الاتفاقية تكفلت بتعيين القانون الواجب التطبيق ولكن المشكلة تبقى قائمة عندما يحصل التصادم بين سفينتين أو أكثر، أحداها تنتمي إلى دولة غير منضمّة إلى الاتفاقية المذكورة. إذ تظهر أهمية تعيين القانون الواجب التطبيق على الواقعة لغرض تحديد مدى المسؤولية وبيان مقدار وكيفية التعويض والجهة التي تتحمله خاصة إذا كان الخطأ مشترك أو كان التصادم لأسباب غير معروفة ، وفي هذا الفرض تظهر لنا الحالتين الآتيتين.

أولاً- التصادم الواقع في المياه الإقليمية:

غالبا ما يحصل تنازع القوانين عندما يحصل تصادم في المياه الإقليمية لدولة ما بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة، وتثير الكثير من المصاعب عند البحث عن القانون الواجب التطبيق. وقد تباينت الآراء في حل هذه المسالة ، [2]ومن هذه الآراء :-

أ - تطبيق القانون الوطني (الإقليمي):

يرى أنصار هذا الرأي إن القانون الوطني يضع حلا لمشكلة تنازع القوانين من خلال قاعدة الإسناد التي تعتبر قانون محل وقوع الفعل الضار هو القانون الواجب التطبيق على الواقعة، لان هذا الأخير هو الذي تترتب تحت سلطانه كل الآثار القانونية التي تتولد عن الواقعة [3].

ب - تطبيق قانون العلم المشترك :

يتطلب تطبيق هذا الرأي ان تحمل السفن المتصادمة علم دولة واحدة ،وقد أخذ بهذا الاتجاه القانون الألماني ، ومع ذلك لم يستبعد هذا الأخير تطبيق القانون الوطني بل يتعين الرجوع إليه في

1عوض احمد الزعبي،أصول المحاكمات المدنية، دار وائل للنشر، عمان ، الأردن ،2003 ، ص 87

2هاشم رمضان الجزائري، مرجع سابق ، ص 182

3عوض احمد الزعبي ،أصول المحاكمات المدنية، مرجع سابق ، ص 109

المسائل الخاصة بتنظيم مرور السفن والأحكام أو التعليمات الخاصة بمنع التصادم التي وضعتها الدولة صاحبة الإقليم الذي حصل فيه التصادم [1].

ج - تطبيق قانون القاضي

يرى هذا الرأي بوجوب تطبيق قانون القاضي الذي ينظر الدعوى على أساس إن الأطراف عندما اختاروا رفع الدعوى أمام محكمة معينة فهذا يفسر بأنه رضاء ضمني بقانون هذه المحكمة. في حين يرى البعض الآخر بأن القانون الأجنبي الذي تشير إليه قاعدة الإسناد قد يصطدم بالنظام العام في دولة القاضي مما يمنعه من تطبيق القانون الأجنبي ويقوم بتطبيق القواعد الموضوعية الوطنية على النزاع المعروض عليه. وقد واجه هذا الرأي بعض النقد وخاصة فيما يتعلق بالرضاء الضمني لأطراف النزاع، فلو قام كل من طرفي النزاع برفع دعواه أمام محكمة مختلفة، فهل هذا يعني إن الخصوم ارتضوا بتطبيق كل من القانونين لذلك لا يمكن القول بان هناك نوع من العقد القضائي ورضاء ضمني بين أطراف النزاع على تطبيق قانون المحكمة [2]. أما الرد بشان مخالفة النظام العام، فإن هذه الفكرة هي أداة استثنائية لاستبعاد القانون الواجب التطبيق بموجب قاعدة الإسناد، لذلك لا يجوز استخدام هذه الوسيلة الاستثنائية لتقرير مبدأ عام وهو تطبيق قانون القاضي على دعوى التصادم البحري لينافس تطبيق القانون الوطني الذي يستند إلى المبادئ العامة في تنازع القوانين [3].

ثانياً- التصادم الواقع في البحر العام :

لكل دولة ساحلية هناك مياه إقليمية تبسط سلطانها عليه كاملا، إضافة إلى وجود أجزاء أخرى من البحر لها نظام قانوني خاص بها، والبحر العام كما عرفته المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة 1958م، المتعلقة بالبحر العام بأنه (كل أجزاء البحر التي لا تتضمن البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لأية دولة)، ولذلك فان هناك من يرى بأن البحر العام هو مال مباح لا يجوز لأية دولة أن تدعي عليه حقوقاً خاصة وليس لها أية سيادة عليه، ولعل أكثر التعبيرات قربا لهذا الرأي هو أن البحر العام شيء يخرج من الذمة وعلى ذلك ليس هناك قانون دولة يسري في البحر العام، ومع ذلك فان هناك أعراف وتقاليد يتعامل بها رجال البحر، وخاصة فيما يتعلق بتنظيم المرور ومنع التصادم بين السفن في البحار [4].

1أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع ، مرجع سابق ، ص 102

2يوسف يعقوب صرخوه، شرح القانون البحري الكويتي، الحوادث البحرية، مطبعة جامعة الكويت، كلية الحقوق، الكويت، 1989 ، ص 93

3أحمد سيد أحمد محمود ،شرح قانون الاجراءات المدنية والتجارية ، مرجع سابق ، ص 165

4يوسف يعقوب صرخوه، مرجع سابق ، ص 105

ان مشكلة البحث عن القانون الواجب التطبيق تكون أكثر أهمية عندما يحصل التصادم في البحر العام ، فقد يحصل التصادم بين سفن ترفع علم دولة واحدة أو بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة ، وهذه الأخيرة قد تكون منضمة أو غير منضمة إلى اتفاقية بروكسل لسنة (1952م) ، المتعلقة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني للتصادم البحري، وقد يكون الخطأ صادر من إحدى السفن المتصادمة والتي يترتب عليها مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تحصل للطرف الآخر، ولذلك يجب البحث عن القانون الواجب التطبيق في كل الأحوال سواء كان التصادم نتيجة خطا كل من السفينتين أو كان هناك شك حول أسبابه أو نتيجة القوة القاهرة وفي هذا الشأن هناك عدة اتجاهات نتناولها تباعاً :-

1- تطبيق قانون القاضي :

يرى هذا الاتجاه بأن قانون القاضي المعروض عليه النزاع هو الواجب التطبيق ، ومن أهم المبررات التي قيلت بشأنه انه الحل العملي الأمثل في حالة عدم وجود قانون يحكم الواقعة، وكذلك كون القاضي عندما يطبق قانونه فانه يطبق القانون الأكثر علماً والماماً به من بقية القوانين الأخرى ، كما أن رفع النزاع أمام محكمة معينة يعد دليلاً على أن هناك رضاء ضمني بتطبيق قانون هذه المحكمة [1].

ومن الانتقادات الموجهة إلى هذا الرأي، إن حجة علم القاضي بالقانون الوطني لا يمكن قبوله لأن من واجبه اختيار القانون الأولى بالتطبيق على النزاع من قانون القاضي وملزم بالبحث عن مضمون القانون الأجنبي أسوة بقانونه. كما ان الأخذ بالقبول الضمني أو افتراض وجود عقد قضائي بين أطراف الدعوى يتضمن قبولهما تحكيم القواعد الموضوعية في قانون القاضي الذي ينظر الدعوى، بينما الفصل في الدعوى يتطلب الفصل بالاختصاص، و إذا كان الاختصاص غير متنازع فيه طبق القاضي قانونه الذي قد تشير عليه قاعدة الإسناد بتطبيق قانون آخر وبذلك لا يخضع لرغبة واتفاق أطراف النزاع [2].

2- تطبيق قانون العلم :

يرى أنصار هذا الرأي تطبيق قانون علم السفينة في مسالة التصادم البحري وهو من أكثر الحلول الملائمة وخاصة إذا حصل التصادم في أعالي البحار إذ يتعذر معه تطبيق القانون الوطني. إن اتحاد علم السفينتين لا يثير أية مشكلة تصيب تطبيق قانون العلم المشترك للسفينتين، وهذا

1نجلاء الماحي خليفة، نطاق تطبيق علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، 2005، ص 56

2نجلاء الماحي خليفة، المرجع نفسه ، ص 130

3عوض احمد الزعبي ،أصول المحاكمات المدنية، مرجع سابق ، ص 183

الرأي يكاد يجمع عليه كافة شرّاح القانون كما اعتنقه القضاء واغلب دول العالم ، ولكن المشكلة تدق أكثر حينما يختلف العلمان، وفي ذلك تعددت الآراء ، رأي يرى وجوب تطبيق قانون علم السفينة المخطئة، بينما رأي آخر يرى تطبيق قانون علم السفينة المتضررة، ورأي ثالث يرمي إلى تطبيق القانونين تطبيقا جامعا أو موزعا ، في حين يرى فريق رابع إعطاء المضرور حق اختيار القانون الأصلح له[1].

3 - تطبيق قانون القاضي عند تخلف قانون العلم المشترك:

لقد تبنى الفقه و بعض أحكام القضاء في اغلب دول العالم مبدأ تطبيق قانون العلم المشترك للسفينتين نظرا لطبيعة هذه المسؤولية، وكذلك حل المسالة حسب القانون الوطني الذي تحقق تحت سلطانه الفعل الضار. وقد حصل خلاف حول القانون الواجب التطبيق في حالة اختلاف كل من علم السفينتين المتصادمتين في البحر العام. ولذلك دعا شرّاح القانون إلى الرجوع إلى قانون القاضي الذي ينظر النزاع على الرغم من كونه لا يخلو من العيوب، كونه يعطي الفرصة للمضرور عن إساءة استعمال حقه وذلك عن طريق رفع دعوه أمام محكمة يعلم مقدما ان قانونها سيكون أكثر رعاية لمصالحه[2].

من خلال عرض تلك الآراء لم نجد رأي يخلو من النقد، وان كان لا حل لنا إلا أن نميل إلى تطبيق قانون القاضي في حال تخلف قانون العلم المشترك بما فيه من مزايا كثيرة مقارنة بالعيوب. ولكن تبقى هذه المسالة من المسائل العالقة بلا حلٍ موحد طالما لا يوجد تشريع دولي موحد يحكم كافة المسائل المتعلقة بالتصادم البحري في أعالي البحار. ولذلك لابد من إبرام اتفاقية دولية تشترك فيها كافة الدول المهتمة بالتجارة البحرية، أو على الأقل إنشاء محكمة دولية مختصة بالنظر في المنازعات الحاصلة بين السفن نتيجة التصادم في أعالي البحار. وحتى ذلك الحين نؤكد على ضرورة انضمام كافة الدول إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1910م الخاصة بتوحيد بعض المسائل المتعلقة بالتصادم البحري واتفاقية بروكسل لسنة 1952م الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني للتصادم البحري، إذ إنّ هاتين الاتفاقيتين قد نجحت إلى حد ما في تحقيق الأهداف التي وجدت من اجلها.

ثالثاً / تقادم دعوى التصادم البحري:

1عبد القادر حسين العطير ، مرجع سابق ، ص 145

2عوض احمد الزعبي ،أصول المحاكمات المدنية، مرجع سابق ، ص 195

لقد نصت المادة السابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 ، على أن (تسقط دعوى المطالبة بالتعويضات بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث) ويشمل هذا النص جميع دعاوى المطالبة بالتعويض الناتجة عن التصادم البحري، أما دعوى الرجوع التي تقيمها إحدى السفينتين على الأخرى في حالة المسؤولية التضامنية عن الأضرار الجسيمة كحصول الموت أو الجروح لأحد الأشخاص الناتجة عن التصادم فإنها تسقط بعد مرور سنة واحدة من تاريخ الدفع[1].

لقد أخذ القانون البحري العماني(2023/19) بنفس الأحكام التي جاءت بها الاتفاقية المتعلقة بتقادم الدعوى وذلك في المادة 264 منه (تنقضي دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم البحري بمضي(2) سنتين من تاريخ وقوع التصادم البحري.

وتنقضي دعوى الرجوع بالفرق على السفن الأخرى في التعويض المنصوص عليها في المادة (260) من هذا القانون بمضي سنة واحدة من تاريخ سداد حصتها في التعويض.

و يوقف سريان المدة المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين من هذه المادة، إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في البحر الإقليمي لسلطنة عمان، وكان المدعي عمانيا، أو كان له موطن في سلطنة عمان).

ان المواعيد المذكورة التي لا تسمع بها الدعوى تعتبر مواعيد تقادم وليس مواعيد سقوط، حيث تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة في القانون المعاملات المدنية . وقد خولت اتفاقية بروكسل لسنة 1952م قانون المحكمة لبيان أسباب الوقف والانقطاع [2].

ومدة التقادم التي تخضع لها دعوى التصادم ليست من النظام العام، واستناداً إلى القواعد العامة؛ فإن المحكمة لا تقضي بالتقادم من تلقاء ذاتها، بل يجب أن يكون ذلك بناءً على طلب المدعى عليه وكل ذي مصلحة في ذلك، كما يجوز التمسك بالتقادم في أية حالة كانت عليها الدعوى حتى أمام محكمة الاستئناف وللمرة الأولى، ولا يمكن التمسك به لأول مرة أمام المحكمة العليا، ومن حق المدعى عليه أن يتنازل عنه بشرط أن يكون هذا التنازل بعد ثبوت الحق فيه.

وفي حالة التصادم الناجم عن الخطأ المشترك إذا أدى التصادم إلى وقوع أضرار بدنية، واضطرت إحدى السفن المتسببة بالحادث إلى دفع تعويضات أكثر من حصتها عملاً بمبدأ التضامن تجاه الغير في حالة وقوع وفاة أو ضرر جسدي؛ فإن دعوى الرجوع على السفينة أو السفن

1أخياظ محمد، التصادم البحري ، مرجع سابق ، ص 123

2نجلاء الماحي خليفة، المرجع نفسه ، ص 137

المسؤولة الأخرى للمطالبة بالفرق تتقادم بمرور سنة من يوم الدفع، [1] وهذا الحكم ورد في الفقرة الثانية من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسللسنة 1952.

الخاتمة :

وضّح المشرعالعماني في القانون الجديد 2023/19 ، المقصود بالتصادم البحري و كان أوسع في نطاق تطبيق المسؤولية حيث نصَّ على أنَّه إذا حدث تصادم بسبب خطأ إحدى السفينتين فتتحمل السفينة المخطئة مسؤولية ذلك التصادم، ، وعلى هذا فيفهم من نصَّ المادة في أنَّ المسؤولية قد تشمل الربان وغيره ، كانت عبارة المشرع المتعلقة بالتصادم الناتج عن الخطأ المشترك أوضح وأدق وأصرح في بيان تحمل المسؤولية والحكم المترتب على مثل هذه الصورة من التصادم.

أولاً / النتائج:

1. يمكن تعريف التصادم البحري بأنه (الارتطام المادي الذي يحصل بصورة مباشرة أو غير مباشرة بين سفينة وأية منشاة أخرى لا ترتبط معها بعقد ، بغض النظر عن مكان حصول الحادث).
2. يقسم التصادم البحري حسب أسبابه إلى تصادم نتيجة خطا إحدى السفن والتصادم نتيجة قوة قاهرة والتصادم بخطأ مشترك.
3. ان المشرع اوضح انه إذا حدث تصادم بسبب خطأ مشترك قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منهما ، فإن حالت الظروف دون معرفة نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينها بالتساوي.
4. هناك شروط عامة يجب توافرها بالدعوى حتى يمكن إقامتها وهي يجب أن يكون كل من طرفي الدعوى متمتعا بالأهلية اللازمة لاستعمال الحقوق ويجب أن تقام الدعوى ضد خصم قانوني يترتب على إقراره حكم، إضافة إلى وجود مصلحة من وراء إقامة الدعوى.
5. لقد جاءت نصوص القانون البحري العماني الحالي واغلب التشريعات العربية متفقة تقريبا مع نصوص الاتفاقية الدولية المتعلقة بقواعد الاختصاص المدني الخاصة بمسائل التصادم البحري، وان كان هناك ثمة اختلاف بسيط، إذ منحت المدعي حق رفع دعواه أمام محكمة موطن المدعى عليه أو محكمة ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه أو محكمة الدائرة التي وقع فيها الحجز أو كان من الجائز توقيع الحجز فيه أو المحكمة التي يقع في دائرتها مكان حدوث التصادم .

1يوسف يعقوب صرخوه، مرجع سابق ، ص 128

6. من خلال قانون الاجراءات المدنية والتجارية العماني والقانون البحري الحالي فان المحكمة الابتدائية (فردية او ثلاثية) التي تقع فيها مكتب تسجيل السفية او اقرب لحادث التصادم مختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن الحوادث البحرية .
7. يطبق قانون القاضي على الدعوى في حالة تخلف قانون العلم المشترك بمناسبة حصول التصادم في البحر العام، وان كان هذا القانون لا يخلو من النقد إلا انه الأقرب من الناحية العملية والواقعية.

ثانياً / التوصيات:

1- نوصي بإضافة مادة إلى الى المواد الخاصة بالتصادم البحري في القانون البحري الحالي وهي (لا تسري أحكام التصادم على الارتطام الذي يحصل بين السفينة القاطرة والمنشاة المقطورة، ولا على أية حالة أخرى توجد فيها علاقة عقدية بين السفينة والمنشاة الأخرى)
2- ندعو المجتمع الدولي إلى ضرورة إبرام اتفاقية دولية لتوحيد قواعد الاختصاص المدني، تشترك فيه كافة الدول المهتمة بالتجارة البحرية.
3- ندعو كافة الدول الأنضمام إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1952م الخاصة بتوحيد الاختصاص المدني للتصادم البحري في الوقت الحاضر لحين إبرام اتفاقية جديدة قادرة على تحقيق ما عجزت عنه الاتفاقية المذكورة.
4- نقترح إنشاء محكمة دولية مختصة بالنظر في المنازعات الحاصلة بين السفن نتيجة حصول التصادم في أعالي البحار.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا :- الكتب

1- أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع (دار منشأة المعارف، الإسكندرية 1980).
2- عادل علي المقدادي، السفين، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري (مكتبة دار الثقافة، عمان 1999).
3- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (مكتبة دار الثقافة، عمان 1999).
4- علي حسن يونس، القانون البحري (دار منشأة المعارف، الإسكندرية 1955).
5- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري (دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2001).
6- هشام علي صادق، تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة (دار منشأة المعارف، الإسكندرية 1977).
7- وليد علي ماهر ، قانون التجارة البحري العماني ، دار الكتاب الجامعي ،الامارات، 2016

8- احمد محمود حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ ، منشاة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية ،2012 .

9- الزعبي، عوض احمد (2003م)، أصول المحاكمات المدنية، دار وائل للنشر، عمان ، الأردن.

10- الشواربي، عبد الحميد، (2003م)، قانون التجارة ألبحريه، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.

11- صرخوه، يوسف يعقوب، (1989م)، شرح القانون البحري الكويتي، الحوادث البحرية، مطبعة جامعة الكويت، كلية الحقوق، الكويت.

12- عبد الرحمن، يعقوب يوسف (2006 م)، التصادم البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.

13- أحمد سيد أحمد محمود ،شرح قانون الاجراءات المدنية والتجارية، دار الكتاب الجامعي، الامارات ، 2019

ثانيا :- المجلات :

1 . سالم الفليتي : الاعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية ، مقال في جريدة الوطن العدد 2835، بتاريخ 2019/3/6

ثالثا :- الرسائل الجامعية:

1. أخياظ محمد، التصادم البحري ،رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس ، القاهرة ، مصر ،1987.
2. نجلاء الماحي خليفة، نطاق تطبيق علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الاسكندرية ، مصر، 2009
3. هاشم رمضانالجزائري، التصادم البحري، رسالة ماجستير، كلية القانون –جامعة بغداد، بغداد، العراق ، 1975 .