

القانون البحري

جامعة الفرات

جامعة الفرات

الفرات

جامعة



منشورات جامعة حلب

كلية الحقوق

# القانون البحري

الدكتور

**عمر فارس**

عميد كلية الحقوق بجامعة حلب  
أستاذ مساعد في قسم القانون التجاري

الدكتور

**عماد عبد الحي**

معاون وزير النقل لشؤون النقل البحري  
أستاذ مساعد في قسم القانون التجاري

مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية

١٤٣٤ هـ - ٢٠١٣ م

لطلاب السنة الثالثة

ج

جامعة الفرات

ت

جامعة الفرات

الفرات

ج

ج

## الفهرس

١٣	مقدمة
١٥	الفصل التمهيدي: مفهوم القانون البحري
١٥	المبحث الأول: تطور القانون البحري
١٥	أولاً - نبذة عن نشأة القانون البحري
١٨	ثانياً - نطاق تطبيق القانون البحري "الملاحة البحرية"
٢٢	ثالثاً - استقلالية القانون البحري عن القانون التجاري
٢٤	المبحث الثاني: أقسام القانون البحري
٢٤	أولاً - القانون البحري العام
٢٥	ثانياً - القانون البحري الخاص
٢٦	المبحث الثالث: مصادر القانون البحري
٢٦	أولاً - المصادر الأساسية
٢٩	ثانياً - المصادر التكميلية
٣١	<b>الباب الأول: أحكام السفينة</b>
٣٣	الفصل الأول: ماهية السفينة
٣٣	المبحث الأول: تحديد وصف السفينة
٣٣	أولاً - شروط وصف السفينة
٣٥	ثانياً - ملحقات السفينة
٣٦	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة
٣٦	أولاً - السفينة مال منقول
٣٧	ثانياً - السفينة أشبه بالعقار
٣٧	ثالثاً - السفينة أشبه بالشخص
٣٨	المبحث الثالث: الحالة المدنية للسفينة
٣٨	أولاً - اسم السفينة
٣٨	ثانياً - موطن السفينة
٣٩	ثالثاً - محمول السفينة
٤٠	رابعاً - درجة السفينة
٤٢	خامساً - أوراق السفينة
٤٥	الفصل الثاني: جنسية السفينة
٤٥	المبحث الأول: شروط اكتساب الجنسية وإثباتها
٤٦	أولاً - في مختلف التشريعات
٤٧	ثانياً - في التشريع السوري
٤٨	ثالثاً - إثبات جنسية السفينة
٤٩	المبحث الثاني: آثار اكتساب الجنسية

٤٩  
٥٠  
٥٣  
٥٧  
٥٧  
٥٧  
٥٨  
٥٩  
٥٩  
٦٠  
٦٠  
٦١  
٦٢  
٦٢  
٦٣  
٦٣  
٦٤  
٦٥  
٦٥  
٦٦  
٦٨  
٦٩  
٧٠  
٧٠  
٧٢  
٧٤  
٧٥  
٧٥  
٧٦  
٧٩  
٨٢  
٨٤  
٨٥  
٨٨  
٩٠  
٩٣

أولاً - المزايا الممنوحة للسفن الوطنية  
ثانياً - رقابة الدولة على السفن  
ثالثاً - أهمية جنسية السفينة في حل مسألة تنازع القوانين

### الفصل الثالث: تسجيل السفينة

المبحث الأول: واجب التسجيل

أولاً - السفن الخاضعة للتسجيل

ثانياً - جزاء عدم التسجيل

المبحث الثاني: إجراءات التسجيل

أولاً - الجهة المختصة بالتسجيل

ثانياً - طلب التسجيل

ثالثاً - طريقة التسجيل

رابعاً - شهادة التسجيل

خامساً - تعديل بيانات السجل

سادساً - شطب التسجيل

المبحث الثالث: آثار التسجيل

أولاً - القيمة القانونية لشهادة التسجيل

ثانياً - آثار قيد التصرفات في سجل السفن

### الفصل الرابع: ملكية السفينة

المبحث الأول: بناء السفينة

أولاً - طبيعة عقد بناء السفينة

ثانياً - إثبات عقد بناء السفينة

ثالثاً - آثار عقد بناء السفينة

المبحث الثاني: بيع السفينة

أولاً - الأركان الموضوعية لعقد بيع السفينة

ثانياً - الأركان الشكلية لعقد بيع السفينة

ثالثاً - آثار عقد بيع السفينة

### الفصل الخامس: الحقوق العينية التبعية على السفينة

المبحث الأول: الامتيازات البحرية

أولاً - أنواع الامتيازات البحرية

ثانياً - محل الامتيازات البحرية

ثالثاً - ترتيب الامتيازات البحرية

رابعاً - آثار الامتيازات البحرية

خامساً - انقضاء الامتيازات البحرية

المبحث الثاني: الرهن البحري

أولاً - إنشاء الرهن البحري

ثانياً - قيد الرهن البحري

٩٥	ثالثاً- آثار الرهن البحري
٩٩	رابعاً- انقضاء الرهن البحري
١٠١	<b>الفصل السادس: الحجز على السفينة</b>
١٠١	المبحث الأول: الحجز الاحتياطي على السفينة
١٠٢	أولاً- شروط الحجز الاحتياطي
١٠٤	ثانياً - إجراءات الحجز الاحتياطي
١٠٧	المبحث الثاني: الحجز التنفيذي على السفينة
١٠٨	أولاً- شروط الحجز التنفيذي
١٠٨	ثانياً- إجراءات الحجز التنفيذي
١٠٩	ثالثاً- إجراءات بيع السفينة المحجوز عليها
١١٠	رابعاً- توزيع الثمن
١١٠	خامساً- دعاوى الاستحقاق
١١١	سادساً- آثار رسو المزداد
١١٣	

## **الباب الثاني: أشخاص الملاحة البحرية**

١١٥	<b>الفصل الأول: مالك السفينة ومجهزها</b>
١١٦	المبحث الأول: صور ملكية السفينة
١١٧	أولاً- الملكية الشائعة للسفينة
١٢٤	ثانياً- ملكية الدولة للسفن
١٢٥	المبحث الثاني: مسؤولية مالك السفينة
١٢٥	المطلب الأول: نطاق مسؤولية مالك السفينة
١٢٥	أولاً - مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية
١٢٦	ثانياً - مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه
١٢٧	المطلب الثاني: المسؤولية المحدودة لمالك السفينة
١٢٧	أولاً- مفهوم مبدأ المسؤولية المحدودة
١٢٩	ثانياً- نطاق مبدأ المسؤولية المحدودة
١٣٢	ثالثاً- حدود مسؤولية مالك السفينة
١٣٨	رابعاً- التمسك بتحديد المسؤولية وسقوط الحق فيه
١٤١	<b>الفصل الثاني: ربان السفينة</b>
١٤١	المبحث الأول: تعيين الربان وعزله
١٤١	أولاً- تعيين الربان
١٤٢	ثانياً- عزل الربان
١٤٣	المبحث الثاني: اختصاصات الربان
١٤٣	أولاً- اختصاصات الربان العامة
١٤٤	ثانياً- اختصاصات الربان الخاصة
١٤٧	المبحث الثالث: علاقة الربان بالمجهز والشاحنين

١٤٧	أولاً- علاقة الربان بالمجهز
١٤٨	ثانياً- علاقة الربان بالشاحنين
١٤٨	المبحث الرابع: مسؤولية ربان السفينة
١٤٩	أولاً- المسؤولية المدنية لربان السفينة
١٤٩	ثانياً- المسؤولية التأديبية والجنائية لربان السفينة
١٥١	<b>الفصل الثالث: الطاقم البحري</b>
١٥١	المبحث الأول: تكوين الطاقم البحري
١٥٢	أولاً- التعريف بأفراد الطاقم البحري
١٥٢	ثانياً- مؤهلات الطاقم البحري
١٥٣	ثالثاً- الجواز البحري والترخيص البحري
١٥٤	المبحث الثاني: عقد العمل البحري
١٥٥	المطلب الأول: التعريف بعقد العمل البحري
١٥٥	أولاً- تعريف عقد العمل البحري وإثباته
١٥٧	ثانياً- النصوص القانونية التي يخضع لها عقد العمل البحري
١٥٨	المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد العمل البحري
١٥٨	أولاً - التزامات البحار تجاه المجهز
١٦٠	ثانياً- التزامات المجهز تجاه البحار
١٦٤	المطلب الثالث: انقضاء عقد العمل البحري
١٦٥	أولاً - انقضاء العقد محدد المدة والعقد غير محدد المدة
١٦٥	ثانياً - انقضاء العقد بفصل البحار أو وفاته أو فقدانه
١٦٦	ثالثاً - انقضاء العقد لحدوث قوة قاهرة أو تعطل السفينة عن العمل
١٦٧	<b>الفصل الرابع: القاطر البحري والمرشد البحري</b>
١٦٧	المبحث الأول: القاطر البحري
١٦٧	أولاً- التعريف بعقد القاطر البحري
١٦٨	ثانياً- التزامات طرفي عقد القاطر البحري
١٦٩	ثالثاً- المسؤولية الناشئة عن عقد القاطر البحري
١٧١	المبحث الثاني: المرشد البحري
١٧٢	أولاً - إلزامية الإرشاد البحري
١٧٣	ثانياً - التعريف بعقد الإرشاد البحري
١٧٣	ثالثاً - التزامات أطراف عقد الإرشاد البحري
١٧٤	ثالثاً - المسؤولية في الإرشاد البحري
١٧٧	<b>الفصل الخامس: الوكلاء والمقاولون البحريون</b>
١٧٧	المبحث الأول: وكيل السفينة
١٧٨	أولاً- التعريف بوكيل السفينة
١٧٩	ثانياً- التزامات وحقوق وكيل السفينة
١٨١	ثالثاً- مسؤولية وكيل السفينة



١٨٣	المبحث الثاني: وكيل البضاعة
١٨٣	أولا - التعريف بوكيل البضاعة
١٨٤	ثانياً- التزامات وحقوق وكيل البضاعة
١٨٥	ثالثاً- مسؤولية وكيل البضاعة
١٨٦	المبحث الثالث: مقاول الشحن والتفريغ
١٨٦	أولاً- التعريف بمقاول الشحن والتفريغ
١٨٧	ثانياً - التزامات وحقوق مقاول الشحن والتفريغ
١٨٨	ثالثاً- مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ
١٩١	<b>الباب الثالث: استثمار السفينة</b>
١٩٣	<b>الفصل الأول: إيجار السفينة</b>
١٩٥	المبحث الأول: إيجار السفينة غير المجهزة
١٩٦	المطلب الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة غير المجهزة
١٩٦	أولاً - تعريف إيجار السفينة غير المجهزة
١٩٦	ثانياً - انتقال الإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة إلى المستأجر
١٩٧	المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد إيجار السفينة غير المجهزة
١٩٧	أولاً - التزامات المؤجر
١٩٧	ثانياً - التزامات المستأجر
١٩٨	المبحث الثاني: إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية
١٩٩	المطلب الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية
١٩٩	أولاً - تعريف عقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية
٢٠٠	ثانياً - انتقال إدارة السفينة التجارية إلى المستأجر دون الملاحية
٢٠٠	المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية
٢٠٠	أولاً - التزامات المؤجر
٢٠١	ثانياً - التزامات المستأجر
٢٠٣	المبحث الثالث: إيجار السفينة المجهزة بالرحلة
٢٠٣	المطلب الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة
٢٠٣	أولاً- تعريف عقد إيجار السفينة بالرحلة
٢٠٤	ثانياً - احتفاظ المؤجر بالإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة
٢٠٥	المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة
٢٠٥	أولاً - التزامات المؤجر
٢٠٨	ثانياً - التزامات المستأجر
٢١٧	<b>الفصل الثاني: النقل البحري</b>
٢٢٠	المبحث الأول: عقد نقل البضائع

٢٢٠	المطلب الأول: وثيقة الشحن
٢٢٠	أولاً - بيانات وثيقة الشحن
٢٢٢	ثانياً - نُسخ وثيقة الشحن
٢٢٣	ثالثاً - شكل وثيقة الشحن
٢٢٥	رابعاً - حجبية وثيقة الشحن في الإثبات
٢٢٨	خامساً - وظائف وثيقة الشحن
٢٢٩	سادساً - التحفظات الواردة على وثيقة الشحن بشأن البضاعة
٢٣٢	المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري
٢٣٢	أولاً - إعداد السفينة للملاحة
٢٣٣	ثانياً - شحن البضائع وتثبيتها
٢٣٥	ثالثاً - نقل البضائع
٢٣٧	رابعاً - تفريغ البضائع
٢٣٨	خامساً - تسليم البضائع للمرسل إليه
٢٤٥	المطلب الثالث: التزامات الشاحن
٢٤٥	أولاً - تسليم البضائع للناقل
٢٤٧	ثانياً - دفع أجره النقل
٢٥١	المطلب الرابع: مسؤولية الناقل البحري
٢٥٤	الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري ونطاقها
٢٥٤	أولاً - أساس مسؤولية الناقل البحري
٢٥٦	ثانياً - صور مسؤولية الناقل البحري
٢٥٧	ثالثاً - الأخطاء التي تستتبع مسؤولية الناقل
٢٥٨	رابعاً - أسباب دفع مسؤولية الناقل
٢٥٩	خامساً - النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
٢٦٠	سادساً - الحالات المستبعدة من أحكام مسؤولية الناقل البحري
٢٦١	الفرع الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
٢٦١	أولاً - تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة الشحن
٢٦٢	ثانياً - نقل البضائع على سطح السفينة
٢٦٢	ثالثاً - نقل الحيوانات الحية
٢٦٤	رابعاً - إنقاذ الأرواح والأموال في البحر
٢٦٤	الفرع الثالث: بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية
٢٦٥	أولاً - شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية الباطلة
٢٦٧	ثانياً - شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية الصحيحة
٢٦٧	ثالثاً - صحة الشروط المعدلة لأحكام المسؤولية في النقل الاستثنائي
٢٦٨	الفرع الرابع: تحديد مسؤولية الناقل البحري
٢٦٩	أولاً - نطاق تطبيق تحديد مسؤولية الناقل
٢٧١	ثانياً - حساب الحد القانوني للمسؤولية

٢٧١	ثالثاً - المقصود بالطرد والوحدة
٢٧٣	رابعاً - حساب التحديد القانوني في النقل بالحاويات
٢٧٤	خامساً - سقوط الحق في تحديد المسؤولية
٢٧٤	سادساً - تحديد مسؤولية تابعي الناقل
٢٧٦	الفرع الخامس: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
٢٧٧	الفرع السادس: إجراءات دعوى المسؤولية
٢٧٧	أولاً - المحكمة المختصة
٢٧٩	ثانياً - الاتفاق على التحكيم
٢٨٠	ثالثاً - إخطار الناقل بالهلاك أو التلف أو التأخير
٢٨٢	خامساً - تقادم دعوى المسؤولية
٢٨٤	المطلب الخامس: النقل المتتابع للبضائع
٢٨٤	أولاً - النقل المتتابع البحري
٢٨٧	ثانياً - النقل المتتابع المختلط
٢٨٨	المبحث الثاني: عقد نقل الأشخاص
٢٨٩	أولاً - تكوين العقد وإثباته
٢٩٠	ثانياً - التزامات الناقل
٢٩١	ثالثاً - التزامات المسافرين
٢٩٣	رابعاً - مسؤولية الناقل البحري
٢٩٦	خامساً - انقضاء عقد نقل الأشخاص
٢٩٧	سادساً - الرحلات البحرية السياحية
٣٠١	<b>الباب الرابع: الأخطار البحرية</b>
٣٠٣	<b>الفصل الأول: التصادم البحري</b>
٣٠٤	المبحث الأول: ماهية التصادم البحري
٣٠٤	أولاً - شروط التصادم البحري
٣٠٧	ثانياً - الحوادث المستثناة من أحكام التصادم البحري
٣٠٨	المبحث الثاني: صور التصادم البحري
٣٠٨	أولاً - التصادم بسبب القوة القاهرة
٣٠٨	ثانياً - التصادم المشتبّه في سببه
٣٠٩	ثالثاً - التصادم بسبب خطأ إحدى السفن
٣١١	رابعاً - التصادم بسبب الخطأ المشترك
٣١٢	المبحث الثالث: دعوى التصادم البحري
٣١٣	أولاً - المحكمة المختصة بنظر الدعوى
٣١٣	ثانياً - تقادم الدعوى الناشئة عن التصادم
٣١٤	ثالثاً - تقدير التعويض المستحق وضمائمه
٣١٥	<b>الفصل الثاني: الإسعاف والإنقاذ البحري</b>
٣١٦	المبحث الأول: الالتزام بالإسعاف والإنقاذ البحري

٣١٦  
٣١٧  
٣١٨  
٣١٩  
٣٢٢  
٣٢٢  
٣٢٣  
٣٢٤  
٣٢٨  
٣٣١  
٣٣٢  
٣٣٥  
٣٣٨  
٣٣٨  
٣٤٠  
٣٤٥  
٣٤٥  
٣٤٧  
٣٥١  
٣٥١  
٣٥٨  
٣٦١  
٣٧١

أولاً - الالتزام بالإسعاف والإنقاذ في حالة التصادم

ثانياً - الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص

ثالثاً - مؤيدات الالتزام بالإسعاف والإنقاذ

المبحث الثاني: شروط الإسعاف والإنقاذ البحري

المبحث الثالث: مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحري

أولاً - الأساس القانوني للمكافأة

ثانياً - شروط استحقاق المكافأة

ثالثاً - الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة

رابعاً - تحديد المكافأة

خامساً - توزيع المكافأة

سادساً - المطالبة بالمكافأة

**الفصل الثالث: الخسائر البحرية المشتركة**

المبحث الأول: ماهية الخسائر البحرية المشتركة

أولاً - الأساس القانوني لنظرية الخسائر البحرية المشتركة

ثانياً - شروط الخسارة البحرية المشتركة

المبحث الثاني: أنواع الخسائر البحرية المشتركة

أولاً - الخسائر العادية

ثانياً - الخسائر النقدية

المبحث الثالث: تسوية الخسائر البحرية المشتركة

أولاً - آلية تسوية الخسائر البحرية المشتركة

ثانياً - دعوى الاشتراك في الخسارة البحرية المشتركة

المصطلحات العلمية

المراجع

## مقدمة

القانون البحري (Maritime law) يتعامل ويتحرك في البحر، والبحر عالم خطير يقف الإنسان أمامه ضعيفاً حتى يومنا هذا، مع ذلك نجد أن الإنسان فكر في استغلال البحر منذ أمد بعيد (١٥٠٠٠ سنة حتى ١٠٠٠٠ سنة قبل الميلاد) لأجل صيد الأسماك والاستفادة من الثروات البحرية. ونتيجة للتطور التقني الهائل الذي حققته البشرية لم يعد استعمال البحر مقصوراً على نقل الركاب والبضائع وصيد الحيوانات البحرية، بل تنوعت استعمالاته كثيراً حيث أصبح هناك ملاحه النزهة والرياضة البحرية، كما أضحي البحر مصدراً مهماً للثروات الطبيعية والمواد العضوية لاسيما البنزول والطاقة.

وبالرغم من استخدام وسائل نقل أسرع في الوقت الحاضر كالشاحنات والقطارات والطائرات، ما زال البحر يشكل وسيلة اتصال هامة بين الشعوب عبر السفن التي تجوب البحار لنقل البضائع والركاب، فالسفن الحديثة - بشكل خاص - ظلت الأسلوب الأفضل لنقل البضائع بين مختلف الدول، وذلك لما تتمتع به من سعة ومتانة وسرعة. ونظراً للطبيعة الخاصة للأخطار البحرية، فقد نشأ قانون خاص ليحكم مختلف النشاطات الإنسانية التي تتم في البحر أطلق عليه اسم "القانون البحري".

ونقاس أهمية دراسة القانون البحري في الدولة بما لها من واجهة بحرية تجارية ومدى حركة مرافئها وتجارئها الخارجية. وتعدّ سورية ذات موقع جغرافي متميز حيث تمتدّ سواحلها على البحر المتوسط فقط ويصل طولها إلى ١٨٣ كم، كما تقع مرافئها ومصباتها النفطية على خطوط ملاحية منتظمة مع الدول الأجنبية، وتتصل مرافئها بداخل القطر بشبكة مواصلات طريقية يصل طولها إلى حوالي ٧٥٠٠ كم، وبشبكة سكك حديدية يبلغ طولها ٢٧٠٠ كم تقريباً، وكلتا الشبكتين قابلتين للتوسع في السنوات القادمة.

ومن ناحية أخرى، تمتلك سورية أسطولاً بحرياً تجارياً يتزايد عدد سفنه يوماً بعد يوم، وتعمل الحكومة على دعمه وتعزيزه حتى تكون سورية قادرة على تنفيذ

عمليات الاستيراد والتصدير عن طريق سفنها الوطنية بدلاً من الاعتماد على السفن الأجنبية. ومما زاد من أهمية دراسة القانون البحري في سورية في الوقت الحاضر إلغاء قانون التجارة البحرية القديم الصادر بالمرسوم التشريعي رقم ٨٦ تاريخ ١٢/٣/١٩٥٠، وإصدار قانون بحري جديد بدلاً عنه برقم ٤٦ تاريخ ٥/١٢/٢٠٠٦، ويهدف هذا القانون بشكل أساسي إلى النهوض بقطاع الملاحة البحرية وتنمية صناعة النقل البحري.

**خطة الكتاب:** انطلاقاً من الموضوعات التي يتناولها بالتنظيم عادة القانون البحري فإن دراستنا لهذا القانون تتطلب توضيح مفهوم هذا القانون في فصل تمهيدي، لننتقل بعد ذلك إلى البحث في أحكام السفينة وأشخاص الملاحة البحرية واستثمار السفينة والتصادم البحري، أما التأمين البحري فبالرغم من أهميته إلا أننا أثرنا عدم البحث فيه تجنباً للإطالة.

وبناءً على ما تقدم، ستكون التقسيمات الرئيسية للكتاب على الشكل التالي:

- الفصل التمهيدي: مفهوم القانون البحري
- الباب الأول: أحكام السفينة
- الباب الثاني: أشخاص الملاحة البحرية
- الباب الثالث: استثمار السفينة
- الباب الرابع: الأخطار البحرية

## الفصل التمهيدي

### مفهوم القانون البحري

لأجل التمهيد لدراسة مختلف مواضيع القانون البحري، سنتحدث بدايةً عن تطور القانون البحري (المبحث الأول) وأقسامه (المبحث الثاني) قبل التعرض لمصادره (المبحث الثالث).

#### المبحث الأول: تطور القانون البحري

إن رصد تطور القانون البحري يتطلب أولاً إعطاء نبذة عن نشأة القانون البحري عبر العصور (أولاً)، ومن ثم بيان نطاق تطبيق القانون البحري الذي يتجلى في توضيح مدلول الملاحة البحرية (ثانياً)، والتأكيد - بعد ذلك - على ذاتية القانون البحري من خلال محاولة إثبات استقلاليته عن القانون التجاري (ثالثاً).

#### أولاً - نبذة عن نشأة القانون البحري

لقد شهد الإنسان ولادة قواعد القانون البحري منذ أن عرف البحر، وقد نشأت في البداية على شكل عادات وتقاليد بحرية، ثم تطورت بعد ذلك لتتحول إلى أعراف متوطنة وتشريعات وطنية واتفاقيات دولية. وقد مرت قواعد القانون البحري خلال تطورها في ثلاثة عصور: العصر القديم والعصر الوسيط والعصر الحديث.

##### أ - في العصر القديم

من المعروف أن الفينيقيين سيطروا على البحر المتوسط، وكان لهم الفضل في إيجاد العديد من الأنظمة التي تحكم الأنشطة البحرية، فتركوا لنا ما يعرف اليوم بنظام الخسائر البحرية المشتركة والذي يقوم بموجبه ربان السفينة بإلقاء جزء من حمولة السفينة في البحر للتخفيف عنها من أجل مواجهة الخطر البحري الذي يتهدها، مع الاحتفاظ بحق الشاحنين الذين ألقيت بضائعهم في البحر بالرجوع على مالك السفينة والشاحنين الذين وصلت بضائعهم سالمة بالتعويض.

ولا ننسى أيضاً فضل الإغريق على القانون البحري، فهم أول من عرف عقد القرض البحري أو عقد القرض الجزافي والذي بموجبه يقوم شخص بإقراض ربان السفينة مبلغاً من المال لتنفيذ الرحلة البحرية، فإذا وصلت السفينة سالمة استرد المقرض قيمة القرض وكانت له حصة مهمة في الأرباح البحرية، أما إذا لم تصل السفينة ضاع على المقرض مبلغ القرض وامتنع عليه المطالبة بأي مبلغ أو تعويض. والحقيقة أن عقد القرض الجزافي هو أساس أحكام التأمين البحري المنصوص عنها في القانون البحري.

وبالنسبة للرومان فصحيح أنهم كانوا ينظرون إلى التجارة - برية كانت أم بحرية - كمهنة وضيعة لا تليق بهم ولذلك مارسها عندهم الأجانب والرقيق فقط، مع ذلك نجد أنهم أول من قل بنياية ربان السفينة عن المجهز، والتي تعني أن ينوب الربان عن تجهز السفينة في جميع الأعمال التي تتطلبها الرحلة البحرية من إبرام عقود النقل والإشراف على عمليات الشحن والتفريغ وتوظيف البحارة وتزويد السفينة بالمؤن وغير ذلك<sup>(١)</sup>.

ب - في العصر الوسيط

يُقال بأن معظم قواعد القانون البحري بمعناها الحديث نشأت في العصر الوسيط<sup>(٢)</sup>، ذلك أن الحروب الصليبية - على سبيل المثال - أدت إلى انتعاش الملاحة البحرية بسبب الحاجة إلى نقل الجنود والمؤن بين غرب البحر المتوسط وشرقه، ونتج عن ذلك ازدهار التجارة البحرية، وخاصة بين المدن الإيطالية. وفي هذه الحقبة حقيقة نشأت في غرب أوروبا عادات وأعراف بحرية كثيرة تم تدوينها في مجموعات بحرية عديدة، أشهرها:

١- قواعد أوليرون (Rôles d'Olréon): ظهرت هذه القواعد في القرن الثاني عشر، وهي تضم الاجتهادات القضائية البحرية الصادرة عن محكمة بحرية كانت موجودة في جزيرة أوليرون غربي فرنسا على المحيط الأطلنطي، وتكرس العادات والأعراف التي كانت تحكم النشاط البحري في مرفئ غرب القارة الأوربية.

<sup>١</sup> كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، ١٩٩٧، ص ٤.

<sup>٢</sup> محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، ١٩٩٣، ص ١٠.



٢- قنصلية البحر (Consulat de la mer): ترجع قواعد قنصلية البحر إلى القرن الرابع عشر، وتتضمن العادات البحرية المطبقة في الحوض الغربي للبحر المتوسط، وسميت بهذا الاسم نسبة إلى محكمة بحرية كانت تحمل هذا الاسم في برشلونة باسبانية.

٣- مرشد البحر (Guidon de la mer): تم وضع قواعد مرشد البحر في مدينة روان الفرنسية في القرن السادس عشر، وقد أرست هذه القواعد لأول مرة أحكاماً تفصيلية تخص التأمين البحري.

٤- مجموعة وسي (Recueil de wisby): وتضم العادات البحرية التي كان معمول بها في بحر البلطيق، وسميت بهذا الاسم نسبة إلى مدينة صغيرة تقع على جزيرة جوتلاند في بحر البلطيق.

#### ج - في العصر الحديث

مع تطور الملاحة البحرية في العصر الحديث صدر أول تقنين بحري في فرنسا في عهد لويس السادس عشر بالأمر الملكي الصادر في عام ١٦٨١، وقد استمد هذا الأمر معظم أحكامه من العادات البحرية، وكان يضم أشهر المجموعات القانونية البحرية التي عرفت شعوب ودول أوروبا في القرون الوسطى والمنه عنها سابقاً. وبعد قيام الثورة الفرنسية شكلت لجنة لوضع قانون تجاري شامل وانتهت اللجنة من وضع هذا القانون في عام ١٨٠١ ولكن لم يصدر إلا في عام ١٨٠٧، وبدأ العمل بهذا القانون في بداية عام ١٨٠٨، وقد تضمن الكتاب الثاني من هذا القانون قواعد تخص التجارة البحرية، وفي الحقيقة لم يكن هذا الكتاب سوى نسخة عن الأمر الملكي الصادر في عام ١٦٨١، وقد استبعد من قواعده ما يتعلق منها بالقانون العام البحري فقط.

أما في سورية: فقد صدر أول قانون تجاري بحري عام ١٩٥٠ منقولاً ومترجماً عن القانون البحري الفرنسي النافذ في فرنسا حينها، وقد استمر العمل بهذا القانون - رغم قصور أغلب أحكامه في معالجة القضايا البحرية - حتى أواخر العام ٢٠٠٦ حيث صدر القانون البحري الجديد رقم ٤٦ تاريخ ٢٠٠٦/١٢/٥ والذي جاء مواكباً للتطورات

البحرية الدولية والمستجدات التي طرأت على صناعة النقل البحري والتجارة البحرية، إذ يُعدّ هذا القانون شاملاً لكلّ المسائل التي تتعلق بالملاحة البحرية بأنواعها كافة، كما تضمن نصوصاً قانونية خاصة تجيز التعامل بالوثائق الإلكترونية.

لكن هذا لا يعني أن القانون البحري السوري الجديد لعام ٢٠٠٦ هو قانون كامل يخلو من النواقص والعيوب، فيكفي أن نعرف بأنه بعد صدوره تمّ إقرار العديد من القواعد والقوانين والاتفاقيات الدولية الجديدة والتي تستدعي الوقوف عندها، نذكر منها على سبيل المثال:

- على الصعيد الوطني: القانون رقم ٢٧ لعام ٢٠٠٨ الخاص بتسجيل وشطب السفن والمهن البحرية.
- وعلى الصعيد الدولي: قواعد روتردام لعام ٢٠٠٨ المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط.

### ثانياً - نطاق تطبيق القانون البحري "الملاحة البحرية"

يرتبط مفهوم القانون البحري بشكل كبير بمفهوم "الملاحة البحرية" (Maritime navigation) لأن معظم التعاريف التي قُدمت للقانون البحري تركز على هذا المفهوم، وإن أبسط تعريف للقانون البحري هو ذلك الذي يعتبر القانون البحري ما هو إلا مجموعة القواعد القانونية الناظمة للملاحة البحرية<sup>(٣)</sup>، ذلك أن ظروف الملاحة البحرية والأخطار التي تكتنفها هي التي استدعت وضع قواعد قانونية خاصة بها منذ القدم.

ومن هذا التعريف نستنتج بأن نطاق تطبيق القانون البحري يقتصر على الملاحة البحرية وحدها دون الملاحة النهرية أو الداخلية، فما هي معايير تمييز الملاحة البحرية؟ وما هي أهم أنواعها وتقسيماتها؟

أ - معايير تمييز الملاحة البحرية

يُعرّف بعضهم الملاحة البحرية بأنها الملاحة التي تقوم بها السفن البحرية، ذلك أن للسفن البحرية مظهرها الخارجي وأبعادها وقوتها وطريقة بنائها مما يحدد صفتها

<sup>٣</sup> انظر بهذا المعنى: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٣.

ويميزها عن المراكب والمنشآت التي تسير في الأنهار. ومن الملاحظ في معظم المؤلفات الفقهية أن لفظ سفينة (ship/navire) خُصَّص للدلالة على المنشأة العائمة التي تقوم بالملاحة البحرية، بينما احتفظ بلفظ مركب (boat/bateau) للدلالة على المنشأة العائمة التي تقوم بالملاحة النهرية أو الداخلية<sup>(٤)</sup>.

بيد أن تعريف الملاحة البحرية بوسيلتها وأداتها السفينة غير سليم، فمن المراكب ما لا يختلف كثيراً عن السفن من حيث طريقة البناء والأبعاد والقوى المحركة وقوة التحمل. ولذلك ذهب فقهاء آخرون إلى تعريف الملاحة البحرية بالاستناد إلى المكان التي تتم فيه الملاحة، فقال: نكون أمام ملاحه بحرية عندما تتم الملاحة في البحر<sup>(٥)</sup>، بغض النظر عن شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طريقة بنائها، على عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية. لكن هذا التعريف منتقد أيضاً لجهة أنه يصعب تحديد النقطة التي تفصل بين البحر والنهر عندما يكونان متصلين.

وبناء على ما سبق ذهب فريق ثالث إلى تعريف الملاحة بالاستناد إلى فكرة الأخطار البحرية، فقال: تُعدّ الملاحة بحرية عندما تكتنفها الأخطار البحرية بسبب أن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أقل خطراً والقيام بها أسهل نسبياً من الملاحة البحرية، أضف إلى ذلك أن فكرة الخطر البحري هي التي استدعت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية<sup>(٦)</sup>. مع ذلك فإن هذا الرأي تمّ نقده أيضاً من حيث أن الأخطار النهرية قد لا تختلف عنها كثيراً في البحار.

ومن حيث النتيجة استقرّ الفقه والقضاء على عدم الأخذ بمعياري شكل السفينة وتمسك بمعياري المكان والأخطار البحرية، فاعتبر الملاحة بحرية عندما تتم في البحر وتكتنفها الأخطار البحرية<sup>(٧)</sup>.

<sup>٤</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة، عمان - الأردن، ١٩٩٨، ص ٢٤.  
<sup>٥</sup> وهذا ما أخذ به المشرع اللبناني حيث عرّفت المادة الأولى من المرسوم اللبناني رقم ١٦٢٢٥ تاريخ ١٣/٦/١٩٥٧ الملاحة البحرية على أنها: "كل ملاحه تجري في البحر والثغور والخلجان والأقنية والأنهار المتصلة مباشرة بالبحر حتى نقطة ملوحة مياهها".

<sup>٦</sup> محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٧.

<sup>٧</sup> نقض فرنسي ١٣ يناير ١٩١٩، سيرى ١٩٢٠، ١، ٣٤٠.

J. RIPERT, Précis de droit maritime, Dalloz, Paris, 5<sup>e</sup> éd. 1949, p. 139.

## ب - أنواع الملاحة البحرية

تتنوع الملاحة البحرية حسب طول الرحلة البحرية وحسب موضوعها.

### ١ - أنواع الملاحة البحرية حسب طول الرحلة

تقسم الملاحة البحرية حسب طول الرحلة البحرية إلى ملاحه أعالي البحار وملاحه ساحلية.

- ملاحه أعالي البحار: هي أهم أنواع الملاحه وأكثرها خطراً على الإطلاق، وتعرف على أنها تلك الملاحه التي تتم بين الموانئ السورية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة، ومثال ذلك الملاحه التي تتم بين ميناء طرطوس السوري وميناء طرابلس اللبناني، أو بين ميناء اللاذقية السوري وميناء نانت الفرنسي.

- الملاحه الساحلية: هي الملاحه التي تتم بين الموانئ السورية، ومثالها الملاحه التي تتم بين ميناء طرطوس وميناء اللاذقية.

\* وتبدو أهمية التمييز بين ملاحه أعالي البحار والملاحه الساحلية من الناحية الإدارية بوجه خاص، ذلك أن شروط السلامة والمؤهلات اللازمة فيمن يعمل على السفن تختلف بحسب نوع الملاحه ساحلية كانت أم في أعالي البحار، كما أن المشرع السوري حصر حق الملاحه الساحلية بالسفن التي ترفع العلم السوري<sup>(٨)</sup>.

### ٢ - أنواع الملاحه البحرية حسب الغاية

تقسم الملاحه البحرية حسب الغاية منها إلى ملاحه تجارية وملاحه صيد وملاحه نزهة وملاحه مساعدة وملاحه عامة.

- الملاحه التجارية: تكون الغاية من الملاحه التجارية نقل البضائع والركاب بقصد تحقيق الربح، وهذه الملاحه هي أهم أنواع الملاحه البحرية على الإطلاق، بل إن القانون البحري قد وضع أصلاً لتنظيم هذا النوع من الملاحه. ولذلك فإن خضوع

<sup>٨</sup> المادة ١/٩ قانون بحري.

الملاحة التجارية لأحكام القانون البحري ليس محلاً لشبهة أو مثاراً لأي خلاف.

- ملاحة الصيد: تتجلى ملاحة الصيد في تلك الملاحة التي تركز على صيد الأسماك وسائر المنتجات البحرية الأخرى ابتغاءً للربح، وقد انعقد الإجماع الفقهي على خضوعها لأحكام القانون البحري ذلك أنها تتعرض للأخطار البحرية ذاتها التي تحيط بالملاحة التجارية، مع أن نشاط الصيد لا يعدّ بذاته عملاً تجارياً لأنه يُصنف ضمن الأعمال الاستخراجية<sup>(٩)</sup>.

- ملاحة النزهة: هي الملاحة التي يُقصد منها الاستمتاع والترويح عن النفس في البحر. وقد ذهب رأي إلى القول بعدم سريان أحكام القانون البحري على ملاحة النزهة لأنها لا تستهدف الربح مطلقاً، ولكن الرأي الراجح استقرّ على خضوع هذه الملاحة أيضاً لأحكام القانون البحري كالملاحة التجارية سواء بسواء، ذلك أن طبيعة الملاحة واحدة في الحالتين، ولأن ملاحة النزهة تتعرض لذات الأخطار التي تكتنفها الملاحة التجارية<sup>(١٠)</sup>.

- الملاحة المساعدة: يُقصد بالملاحة المساعدة تلك الملاحة التي تساعد السفن في حركة دخولها وخروجها من وإلى الموانئ، كقطر السفن وإرشادها. وهذه الملاحة تخضع لأحكام القانون البحري حتماً، كما أنها محصورة في وقتنا الحاضر بمرفئي اللاذقية وطرطوس<sup>(١١)</sup>.

- الملاحة العامة: وهي الملاحة التي تقوم بها السفن العائدة للدولة أو لإحدى مؤسساتها لأغراض غير تجارية، سواء أكانت هذه السفن سفناً حربية أو سفناً مخصصة لأغراض

<sup>٩</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري: دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، ط ٢، ٢٠١٢، ص ١١.

<sup>١٠</sup> نقض فرنسي ١٩١٣/٢/١٩، دالوز ١٩١٤، ١، ٣٢١، تعليق ريبيير، حيث تقرّر في هذا الحكم وجوب تطبيق أحكام المادة ٢٦٢ من القانون البحري الفرنسي، وقضى الحكم أيضاً بتحمل السفينة نفقات علاج البحارة الذين يمرضون أثناء الرحلة في ملاحة النزهة.

<sup>١١</sup> يعدّ كلا المرفئين مؤسسة عامة ذات طابع اقتصادي ويتمتعان بالاستقلال المالي والإداري، ولكنهما يعملان تحت إشراف ورقابة وزارة النقل.

علمية أو لتقديم خدمات علمية، وهذه الملاحة هي الوحيدة المستثناة من أحكام القانون البحري حسب ما نصت عليه المادة الثانية من القانون البحري السوري لعام ٢٠٠٦.

\* وبناءً على ما سبق، تسري أحكام القانون البحري على الملاحة البحرية أياً كان موضوعها والغاية منها، سواء أكانت ملاحاً تجارية أم ملاحاً صيد أم ملاحاً نزهة أم ملاحاً مساعدة، باستثناء الملاحة العامة.

### ثالثاً - استقلالية القانون البحري عن القانون التجاري

لما كان القانون التجاري يعتبر في مادته السادسة كلّ العمليات القانونية المتصلة بالملاحة البحرية من قبيل الأعمال التجارية، فقد درج البعض على القول بأن القانون البحري فرع من القانون التجاري، كما جرى العرف على تسمية هذا القانون بالقانون التجاري البحري. ولكن الحقيقة أن القانون البحري ليس فرعاً من القانون التجاري، بل إنه يتمتع بذاتية خاصة وكيان حقوقي مستقل عن القانون التجاري.

فالقانون البحري وإن كان يُعنى أصلاً بالملاحة التجارية الخاصة بالنقل البحري، فإن أحكامه تسري كذلك على ملاحاً الصيد وملاحاً النزهة، وكلتاهما لا تُعدّ عملاً تجارياً من حيث المبدأ. كما أن القانون البحري تفرّد بلحاظه أنه أنظمة قانونية خاصة به، كما حقق التوحيد في القواعد القانونية التي تخضع لها الملاحة البحرية، في حين عجز القانون التجاري عن ذلك ومازال يحتفظ في أغلب الدول بطابعه الوطني.

#### أ - تفرّد القانون البحري بأنظمة خاصة به

القانون البحري ليس مجرد تطبيق لقواعد القانون التجاري على المواد البحرية، إذ أنه يتضمن أنظمة وقواعد لا نظير لها في القانون التجاري. فالتأمين نشأ في الأصل في كنف القانون البحري بالاستناد إلى فكرة المخاطرة الجسيمة التي تحيط بالملاحة البحرية، وحتى بعد أن عُرِف التأمين البري ظلّ التأمين البحري محتفظاً بخصائصه الأصلية، وأهمها التخلي أو الترك للمؤمنين. وقد كانت المخاطر البحرية سبباً في نشأة أنظمة أخرى غير التأمين كنظام الخسائر البحرية المشتركة وعقد المخاطرة الجسيمة.

ومن ناحية أخرى، يتمتع الرّبّان في القانون البحري بمركز قانوني خاص لا نجد له شبيهاً في الحياة القانونية، ويتميز به عن التابعين البحريين الآخرين بشكل عام. وكذلك فكرة مخاطر المهنة التي توجب مسؤولية صاحب العمل مجرد وقوع ضرر بالعامل دون مراعاة شرط الخطأ، فهذه الفكرة معروفة في القانون البحري منذ زمن بعيد ولم تنفذ إلى العمل البري إلا في العصر الحديث. كما أن مالك السفينة لا يُعدّ مسؤولاً مسؤولية مطلقة في أمواله كافة بسبب الاستثمار البحري، بل إن مسؤوليته تكون محدودة بوجه عام. وبخصوص الإثبات في المواد البحرية لا نجد حراً طليقاً من كلّ قيد كما هو الشأن في المواد التجارية، بل إن المشرّع البحري يفرض الإثبات بالكتابة كقاعدة عامة. وتتميز قواعد القانون البحري أيضاً بأنها تفرض على ربّان السفينة مساعدة السفن الأخرى التي تكون في حالة الخطر، وهذا الالتزام لا نظير له في القواعد العامة، الخ.

#### ب - توحد قواعد القانون البحري

لعلّ ذاتية القانون البحري تظهر بوجه خاص في مجال التوحيد، فالملاحة البحرية تتم غالباً بين دول متعددة وأشخاص مختلفي الجنسية مما يثير كثيراً من التنازع بين القوانين. وبغية تجاوز هذا التنازع وتهيئة جوٍّ من الثقة والطمأنينة للمعاملات البحرية، وضعت معاهدات بحرية دولية تتضمن قواعد قانونية موحدة تطبق في الدول البحرية المختلفة. وتكاد تكون معظم القوانين البحرية في مختلف الدول استقيت بشكل كبير من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية، وهذا الأمر أدى إلى وجود قوانين بحرية "وطنية" ولكنها متقاربة جداً ويتخللها الكثير من القواعد الموحدة.

وبهذا التوحيد الذي تمتاز به أغلب مواضيع القانون البحري، يتجلى تميّز هذا القانون عن غيره من فروع القانون الخاص الأخرى - لاسيما القانون التجاري - حيث أخفقت كلّ المحاولات التي بُذلت للتوحيد.

كلّ هذه النواحي المختلفة وغيرها تبرز ما للقانون البحري من مقومات خاصة وكيان قانوني مستقل عن القانون التجاري. وخلاصة القول: إن القانون البحري ليس

فرعاً من فروع القانون التجاري، بل هو قانون منفصل عنه له مقوماته وذاتيته التي تجعل له مكانة خاصة بين العلوم القانونية الأخرى.

### المبحث الثاني: أقسام القانون البحري

يُعدّ القانون البحري من القوانين المختلطة أي قانوناً عاماً وخاصاً بأن واحد، ذلك أنه يحتوي على مزيج من القواعد القانونية التي تنتمي إلى مختلف فروع القانون العام والخاص، ولهذا يمكن تقسيم القانون البحري إلى قسمين أساسيين: القانون البحري العام (أولاً) والقانون البحري الخاص (ثانياً)، وكلّ قسم منهما يحتوي على فروع عدة.

#### أولاً - القانون البحري العام

يضمّ القانون البحري العام عموماً الفروع الآتية: القانون البحري الدولي العام والقانون الإداري البحري والقانون الجنائي البحري.

#### أ - القانون البحري الدولي العام

يقصد بالقانون البحري الدولي العام مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات البحرية بين الدول سواء في وقت السلم أم في وقت الحرب. ومن أهم المسائل التي يتعرض لها هذا القانون: حرية الملاحة والإبحار، وتحديد البحر الإقليمي والمناطق الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار، وحماية البيئة البحرية<sup>(١٢)</sup>.

#### ب - القانون الإداري البحري

القانون الإداري البحري: هو القانون الذي ينظم العلاقات بين الأشخاص الذين يمارسون الاستثمار البحري من جانب، والدولة وهيئاتها المختلفة المهتمة بالملاحة البحرية من جانب آخر، كالقواعد الخاصة بسلامة السفن وصلاحياتها للملاحة والإشراف على تشغيل البحارة ومؤهلات الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين. كما يهتم هذا القانون بشكل خاص بتنظيم المرافق واستثمارها وإدارتها.

<sup>١٢</sup> انظر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، والتي لم يصادق عليها المشرع السوري حتى تاريخه لأسباب تتعلق بعدم تحديد المناطق البحرية من قبل سورية ودول الجوار - لبنان وتركيا - بشكل نهائي.



## ج - القانون الجزائري البحري

نعني بالقانون الجزائري البحري ذلك القانون الذي يحكم المخالفات لأنظمة المرافئ وكذلك الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية عموماً، وقد وردت أحكام معظم الجرائم الخاصة بالملاحة البحرية في القانون رقم ١٦٧ لعام ١٩٦٠ المتعلق بشؤون الأمن والنظام والتأديب في السفن.

\* هذه الفروع الثلاثة من القانون البحري والمتقدم ذكرها تنطوي إذن تحت مسمى القانون البحري العام، حيث تظهر الدولة فيها بوصفها صاحبة سيادة وممثلة للسلطة العامة. والحقيقة أن هذا القسم من القانون البحري يخرج عن نطاق هذه الدراسة التي ستركز على القانون البحري الخاص.

## ثانياً - القانون البحري الخاص

القانون البحري الخاص: هو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات الخاصة الناشئة عن الملاحة البحرية، ويضم هذا القانون فرعين: القانون البحري الدولي الخاص والقانون التجاري البحري.

## أ - القانون البحري الدولي الخاص

يتمتع القانون البحري كما أشرنا سابقاً بالطابع الدولي، ذلك أن معظم الرحلات البحرية تتم في النطاق الدولي وبين أطراف ينتمون إلى دول مختلفة. ومن هنا نشأت الحاجة إلى قواعد القانون البحري الدولي الخاص لحل مشاكل تنازع القوانين وتحديد القانون الواجب التطبيق والمحكمة المختصة في فصل النزاعات الناجمة عن العلاقات المرتبطة بالملاحة البحرية.

## ب - القانون التجاري البحري

تهتم قواعد القانون التجاري البحري بتنظيم العلاقات التي تنشأ بين أشخاص القانون الخاص بصدد استغلالها للسفن في البحر أو التصرف بها، وعلى اعتبار أن السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، لذلك فإن القانون التجاري البحري ينظم

طرق ملكيتها والتنازل عنها وإيقاع التأمين عليها ورهنها واستئجارها ونقل البضائع والركاب على متنها وغير ذلك مما يتصل بالتجارة البحرية عبر السفن. مع العلم أن المواضيع التي يتعرض لها القانون التجاري البحري تشمل أيضاً مواضيع أخرى تهم الملاحة البحرية لاسيما الحوادث والتصادم والتأمين البحري وغيرها.

ونشير هنا إلى أن دراستنا، وإن كانت ستتناول أساساً أحكام القانون التجاري البحري، إلا أننا سنتطرق بشكل ثانوي لبعض قواعد القانون الإداري البحري التي تتصل بالقانون البحري الخاص اتصالاً وثيقاً. كما سنشير أيضاً كلما لزم الأمر لأحكام القانون الجنائي البحري التي تُعدّ جزءاً من قواعد القانون البحري، أما قواعد القانون الدولي العام البحري فنعتقد بأن محلّ دراسته في القانون الدولي العام.

### **المبحث الثالث: مصادر القانون البحري**

القانون البحري، كغيره من فروع القانون، له مصادر تتدرج من حيث الأولوية في التطبيق، وهي على نوعين: مصادر أساسية (أولاً) ومصادر تكميلية (ثانياً).

#### **أولاً - المصادر الأساسية**

يُقصد بالمصادر الأساسية للقانون البحري تلك المصادر التي يلتزم القاضي الأخذ بها لفضّ النزاعات المتعلقة بمواضيع تخضع لأحكام هذا القانون، وهي على الترتيب: التشريعات البحرية الوطنية والدولية - الأعراف والعادات البحرية - أحكام القانونين التجاري والمدني.

#### **أ - التشريعات البحرية الوطنية والدولية**

##### **١ - القوانين البحرية الوطنية**

لقد كان القانون التجاري البحري القديم الصادر بالمرسوم التشريعي رقم ٨٦ لعام ١٩٥٠ هو الذي يحكم المسائل البحرية في سورية، وقد أخذ هذا القانون عن القانون البحري اللبناني الصادر في عام ١٩٤٧، وهذان القانونان هما، في الحقيقة، ترجمة حرفية عن

الكتاب الثاني من التقنين التجاري الفرنسي الصادر سنة ١٨٠٧، والذي يعود أصله إلى القانون الفرنسي الذي وضع سنة ١٦٨١.

بمعنى آخر إن نصوص القانون التجاري البحري السوري القديم الصادر في عام ١٩٥٠ ترجع في أصلها إلى الأحكام التي كانت سائدة في القرن السابع عشر، حيث كانت الملاحة البحرية تقوم بها سفن صغيرة الحجم وتسير غالباً بقوة الرياح. أما اليوم وبعد أن تطورت الملاحة وأدواتها وأساليها وأصبحت تقوم بها سفن ضخمة تصنع من الحديد والصلب وتسير بالطاقة الذرية، فلم يعد ذلك القانون صالحاً للتطبيق وكان لابد من سنّ قانون جديد كلياً ليحلّ محله.

وبهذا الخصوص تمّ تشكيل لجنة لتعديل القانون التجاري البحري السوري لعام ١٩٥٠ بقرار صادر عن رئيس مجلس الوزراء في عام ٢٠٠٢، وكان غالبية أعضاء هذه اللجنة من أساتذة القانون المختصين ومن كليتي الحقوق بجامعة حلب ودمشق، وقد توصلت اللجنة إلى وضع مشروع قانون بحري جديد بعد أربع سنوات من العمل الدؤوب، ثم تمّ عرض هذا المشروع على مجلس الوزراء فأقره، وبعد ذلك ناقشه مجلس الشعب في نهاية عام ٢٠٠٦ وأصبح قانوناً بتاريخ ٥ كانون الأول ٢٠٠٦، وقد تضمن هذا القانون نصاً خاصاً يقضي بإلغاء العمل بالقانون القديم رقم ٤٦ لعام ١٩٥٠.

وفي الحقيقة استمدّ القانون البحري السوري الجديد لعام ٢٠٠٦ أحكامه من العديد من القوانين العربية والأجنبية والمعاهدات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية وغيرها من المنظمات التي تعنى بالقضايا البحرية. ويُعدّ هذا القانون المصدر الرئيسي للحقوق البحرية وهو النافذ حالياً في سورية، ويتألف من ٤١٤ مادة موزعة على ثمانية أبواب هي: السفينة، الحقوق العينية على السفينة، الحجز على السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استثمار السفينة، القطر والإرشاد، الأخطار البحرية، وأخيراً التأمين البحري.

مع الإشارة إلى أن أحكام القانون البحري لعام ٢٠٠٦ يكملها عدداً من التشريعات المعدلة أو المتممة لأحكامه، ونذكر على سبيل المثال: القانون رقم ٢٨ لعام ٢٠٠٣ الخاص

بتنظيم الملاحة البحرية، والقانون رقم ٢٧ لعام ٢٠٠٨ الخاص بتسجيل وشطب السفن والمهن البحرية، والتي ستتعرض لأحكامها كلما تطلب الأمر ذلك.

## ٢ - الاتفاقيات والمعاهدات البحرية الدولية

تُعدّ الاتفاقيات والمعاهدات الدولية من أهم الوسائل المتبعة لتوحيد أحكام القانون البحري على الصعيد العالمي، وأحكامها تتقدّم في التطبيق على التشريعات الوطنية بمجرد أن تنضمّ إليها الدولة المعنية وتصادق على أحكامها.

ومن أهم الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المبرمة في مجال الملاحة البحرية مجموعة معاهدات بروكسل التي أقرتها اللجنة البحرية الدولية ( La Comité Maritime Internationale)، والتي تأسست في مدينة انفرس ببلجيكا في عام ١٨٩٧، وقد عالجت هذه المعاهدات الكثير من المواضيع المهمة: كالتصادم البحري والمساعدة والإنقاذ والامتيازات البحرية وحصانة السفن الحكومية وغير ذلك.

وإضافة إلى معاهدات بروكسل هناك العديد من الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات الدولية التي أبرمت بهدف تنظيم مواضيع مهمة ومتعلقة أيضاً بالملاحة البحرية، ومن ذلك نذكر:

- معاهدة لندن عام ١٩٦٦ الخاصة بخطوط الشحن.
- معاهدة هامبورغ عام ١٩٧٨ المتعلقة بنقل البضائع بحراً.
- معاهدة الأمم المتحدة عام ١٩٩٦ حول نقل المواد الخطرة بحراً.

## ب - الأعراف والعادات البحرية

يُقصد بالأعراف البحرية مجموعة العادات البحرية التي اعتاد الناس على تطبيقها خلال فترة زمنية معينة فأصبحت أعرافاً. ويُعدّ العرف ملزماً للأطراف عند غياب النص القانوني، وذلك دون الحاجة إلى الاتفاق عليه. وقد لعبت الأعراف في الماضي دوراً هاماً في القانون البحري بسبب قلة النصوص التشريعية آنذاك وعجزها عن تأمين المتطلبات المتجددة للملاحة والتجارة البحرية.

وإلى جانب الأعراف البحرية هناك العادات البحرية والتي هي عبارة عن تقاليد يمارسها الناس خلال فترات متقطعة، بعكس ما هو الحال عليه في الأعراف البحرية والتي يتم إتباعها بشكل مستمر. وفي الحقيقة يختلف العرف عن العادة بشكل أساسي من حيث القوة الملزمة، فالعرف يُعدّ ملزماً للأطراف ما لم يتم الاتفاق على خلافه، أما العادة فلا تُعدّ ملزمة إلا إذا تمّ الاتفاق على تطبيقها، ولذلك اصطلح بعض الفقهاء على تسمية العادات بـ"العادات الاتفاقية" نظراً لأنه لا يمكن الأخذ بها إلا إذا اقترنت باتفاق. هذا ويحيل المشرّع في مواطن عدّة من القانون إلى الأخذ بالأعراف أو العادات كما سنرى لاحقاً.

### ج - أحكام القانونين التجاري والمدني

بالرغم من تأكيدنا على ذاتية واستقلالية القانون البحري عن القانون التجاري وعن القانون المدني من باب أولى، إلا أن حلّ النزاعات المتعلقة بالأعمال البحرية ذات الطبيعة التجارية وفق ما تقضي به المادة السادسة من القانون التجاري لا بدّ أن يمرّ عبر أحكام القانونين التجاري والمدني. فالقاضي في هذا النوع من النزاعات سيطبق أولاً نصوص الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية المتعلقة بالملاحة البحرية، وفي حال غياب النص فيها سيلجأ إلى الأعراف والعادات البحرية، فإذا لم يجد فيها حلاً للنزاع عندها سيضطر للرجوع إلى أحكام القانون التجاري والأعراف التجارية السائدة عموماً، وسيلجأ بعدها إلى القواعد العامة في القانون المدني، وإلا فما عليه إلا أن يسترشد بما استقرّ عليه الاجتهاد القضائي وبمبادئ العدالة والإنصاف والاستقامة التجارية<sup>(١٣)</sup>.

### ثانياً - المصادر التكميلية

القانون البحري كغيره من القوانين له أيضاً مصدرين استثنائيين أي غير ملزمين للقاضي، هما: الاجتهاد القضائي والاجتهاد الفقهي.

<sup>١٣</sup> المادة ٣ قانون التجارة السوري لعام ٢٠٠٧.

## أ - الاجتهاد القضائي

يُقصد بالاجتهاد القضائي آراء القضاة واجتهاداتهم الواردة في الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم المختصة سواء كانت سورية أم أجنبية في المسائل البحرية، ويجب علينا اعتماد الأحكام الأجنبية نظراً لما يتسم به القانون البحري من طابع دولي. ولقد بذل القضاء جهداً كبيراً في سدّ النقص الذي كان سائداً في القانون التجاري البحري القديم من خلال تفسيره للنصوص واستنباط الحلول للقضايا البحرية التي لم يتطرق لها المشرع.

## ب - الاجتهاد الفقهي

يُقصد بالاجتهاد الفقهي آراء علماء وأساتذة القانون واجتهاداتهم والتي نجدتها عادةً في المؤلفات الفقهية، حيث تشكل هذه المؤلفات مرجعاً قانونياً مهماً للعاملين في الحقل القانوني عند عدم وجود حلّ للنزاعات المطروحة في المصادر القانونية التي سبق ذكرها. ويلعب الاجتهاد الفقهي أو الفقه دوراً كبيراً في تطوير القانون البحري حيث يلاحظ له نشاطاً ملموساً من خلال مساهمته في توحيد أحكام القانون البحري وجعل هذا القانون ذو طابع دولي، وهذا ما تجلّى بشكل واضح في القانون البحري الجديد حيث أخذ المشرع أغلب أحكامه من الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها سورية.

## أحكام السفينة

تُعدّ السفينة (Ship) الأداة الرئيسة للملاحة البحرية والمحور الجوهري الذي تدور حوله معظم أحكام القانون البحري، لذلك أفرد المشرع لها الباب الأول (أحكام عامة في السفينة) والباب الثاني (الحقوق العينية على السفينة) والباب الثالث (الحجز على السفينة) من القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦، ولذلك هي تتمتع بنظام قانوني متميز عن سائر الأموال الأخرى المعروفة في القانون.

فالسفينة - وإن كانت مالا - إلا أنها تشكّل حالة مدنية تركز على عدة عناصر مختلفة، فهي تحمل اسماً خاصاً بها ولها موطن ناهيك عن أنها تتمتع بجنسية معينة مثلها مثل الأشخاص. والسفينة - وإن كانت منقولة - إلا أنها تعامل في بعض الأحيان معاملة العقار، خصوصاً فيما يتعلق بوجود قيد السفينة في سجل خاص على غرار تسجيل العقارات، ووجود تسجيل جميع الوقائع والتصرفات التي تقع عليها، لا سيما نقل ملكية السفينة والحقوق العينية التبعية التي ترد عليها والحجوزات التي يُمكن أن تظالها.

وبناءً على ما تقدّم، سندرس أحكام السفينة في الفصول الستة التالية:

- الفصل الأول: ماهية السفينة
- الفصل الثاني: جنسية السفينة
- الفصل الثالث: تسجيل السفينة
- الفصل الرابع: ملكية السفينة
- الفصل الخامس: الحقوق العينية التبعية على السفينة
- الفصل السادس: الحجز على السفينة

٦٠

جامعة الفرات

٦١

جامعة الفرات

٦٢

٦٣

٦٤



## الفصل الأول

### ماهية السفينة

لأجل توضيح ماهية السفينة لا بد أولاً من معرفة متى يُطلق وصف السفينة على منشأة ما (المبحث الأول) ومن ثم تحديد طبيعتها القانونية (المبحث الثاني)، لنتقل بعدها إلى التعرف على حالتها المدنية (المبحث الثالث) والأوراق التي يجب أو تحملها على متنها (المبحث الرابع).

#### المبحث الأول: تحديد وصف السفينة

عرفت الفقرة التاسعة من المادة الأولى من القانون البحري السفينة (vessel/navire) بأنها: "كل منشأة عائمة ذاتية الدفع صالحة للملاحة البحرية". ومن هذا التعريف نستنتج بأنه لا يمكن إطلاق وصف السفينة على منشأة عائمة إلا بتحقيق عدد من الشروط (أولاً)، كما أنه لا بد من التعرف على ملحقات السفينة (ثانياً) لأن وصف السفينة يشملها.

#### أولاً - شروط وصف السفينة

يشترط التعريف القانوني للسفينة من أجل عد أي منشأة<sup>(١٤)</sup> عائمة "سفينة" توفر الشرطين الآتيين: أن تكون ذاتية الدفع وصالحة للملاحة البحرية، ويضيف الفقه شرطاً ثالثاً لازماً وضرورياً وهو وجوب أن تكون السفينة قد خصصت بالفعل للملاحة البحرية.

#### أ - ضرورة كون المنشأة ذاتية الدفع

وتكون المنشأة العائمة ذاتية الدفع عندما تجهز بالعدد والآليات والطاقم الذي يمكنها من الإبحار من تلقاء ذاتها دون تدخل من أي منشأة أخرى، ويستوي في ذلك أن

<sup>١٤</sup> يقصد بلفظ منشأة هنا ضرورة أن تكون السفينة من صنع الإنسان بغض النظر عن شكلها وأوصافها وطريقة بنائها وتسييرها، وهذا يستتبع استبعاد جذوع الأشجار - على سبيل المثال - من وصف السفينة.

تكون مصدر قوة دفع السفينة على سطح البحر الرياح أو المحركات التي تعمل على الفحم الحجري أو بإحدى المشتقات النفطية أو بالطاقة الذرية. وعلى هذا لا تعدّ سفينة المنشآت العائمة التي لا تتحرك بقوتها الذاتية، كالمصنعات النفطية المخصصة للتنقيب عن النفط واستخراجه والأرصفة العائمة وغيرها.

#### ب - صلاحية المنشأة للملاحة البحرية

فحتى تقوم المنشأة العائمة بالملاحة البحرية يجب أن تكون صالحة لهذه الملاحة، ولذلك لا بدّ أن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها تجاه أية أخطار قد تتعرض لها. وهذه الصلاحية للملاحة هي التي تحدّد بدء وانتهاء حياة السفينة من الناحية القانونية. فالمنشأة لا تُعدّ سفينة إلا من لحظة صلاحيتها للملاحة، ويذول عنها هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاماً<sup>(١٥)</sup>. ويترتب على فقدان المنشأة وصف السفينة نتيجة فقدانها الصلاحية للملاحة أو تحوّلها إلى حطام خضوعها للإجراءات الخاصة بحجز المنقول وبيعه عموماً، ويمتنع بالتالي تطبيق الإجراءات المنصوص عليها في القانون البحري والتي تخص السفن.

#### ج - تخصيص المنشأة للملاحة البحرية

يجب أن تكون المنشأة العائمة مخصصة للملاحة البحرية حتى تتمتع بوصف السفينة، فإذا خصصت للملاحة النهرية أو الداخلية فلا تعدّ سفينة، بل هي مركب كما مرّ معنا سابقاً. وبناء على ذلك، لا ينطبق وصف السفينة على المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ ولا تغادرها عادة<sup>(١٦)</sup>، كالأحواض العائمة والأرصفة والرافعات العائمة والموايعين والزوارق والكراتك وقوارب الغطس بسبب أنها غير صالحة للملاحة البحرية بمعنى الكلمة.

<sup>١٥</sup> نقض مصري ٢٤ مايو ١٩٨٢، المحلماة ١٩٨٢، ص ٢٧.

<sup>١٦</sup> نقض فرنسي ٢٤ فبراير ١٩٤٩، مجلة القانون البحري الفرنسي ١٩٥٠، ٢١٧؛ نقض مصري ٧ مايو ١٩٥٩، مجموعة أحكام النقض، ص ٣٩٥.

وفي الحقيقة، لا يشترط أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية فعلاً حتى تكتسب صفة السفينة، بل يكفي أن تكون مخصصة للقيام بالملاحة البحرية ليعطى لها هذا التوصيف<sup>(١٧)</sup>. وعلى هذا تُعدّ المنشأة سفينة وهي في طور البناء بشرط أن تكون مخصصة للقيام بهذه الملاحة، ويجوز أن تكون محلاً للعمليات القانونية البحرية حيث أجاز المشرع في المادة ٧٢ من القانون البحري إنشاء رهن بحري عليها. مع الإشارة إلى أن السفينة وهي في مرحلة الإنشاء والبناء لا تُعدّ سفينة بالمعنى القانوني للكلمة، إلا أن القانون يعاملها معاملة السفن من بعض الوجوه من أجل تمكين المالكين والمجهزين والبانين من الحصول على التمويل - إن لزم الأمر - وفتح المجال لترتيب الحقوق العينية عليها.

\* وبمجرد توفر الشروط الثلاثة المذكورة سابقاً عُدّت المنشأة العائمة سفينة وخضعت لأحكام القانون البحري، وذلك بغض النظر: عن طريقة بنائها وأبعادها وحولتها، وأسلوب إبحارها بالأشعة أو بالمحركات أو بالطاقة الذرية، والغرض من إنشائها للملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو ملاحة النزهة أو غير ذلك، وسواء أكانت معدة للملاحة الساحلية أم لأعالي البحار.

### ثانياً - ملحقات السفينة

بحسب ما جاء في الفقرة التاسعة من المادة الأولى من القانون البحري لا يقتصر وصف السفينة على هيكلها، بل يشمل جميع الملحقات اللازمة لملاحتها واستثمارها، وسواء أكانت هذه الملحقات متصلة بهيكل السفينة أو منفصلة عنه، كالآلات والصواري

<sup>١٧</sup> لقد ناز الخلاف حول تكييف الحوامات أو الزحافات الهوائية (Hovercrafts) وهي عبارة عن مركبات تسير منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسياً على سطح اليابسة أو الماء، وكان السؤال المطروح: هل تُعدّ الزحافات الهوائية من السفن أو من الطائرات؟ (انظر في هذا الخلاف: رفعت فخري أبدير، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة-مصر، ١٩٩٢، بند ٢٤). ومن وجهة نظرنا تُعدّ الزحافة الهوائية سفينة إذا كانت تُمارس نشاطها فوق سطح البحر لأنها تقوم بالملاحة البحرية في هذه الحالة، وبهذا الحكم أخذ القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة لعام ١٩٨١ (انظر المادة ٢/١١ من هذا القانون).

والقوارب والسلاسل والراديو وجهاز الرادار، وكذلك شبك ومعدات الصيد فيما يتعلّق بسفينة الصيد.

ولما كان الوصف القانوني للسفينة يمتدّ إلى جميع هذه الملحقات، فإن هذه الملحقات تشملها التصرفات القانونية التي ترد على السفينة كالبيع والرهن والتأمين دون حاجة إلى نص خاص، وذلك ما لم يوجد اتفاق صريح على استبعادها كلها أو بعض منها. ومن هذا المنطلق يمكن اعتبار السفينة مع ملحقاتها - برأينا - وحدة قانونية تشبه مؤسسة المتجر المعروفة في القانون التجاري البري إلى حدّ ما.

### المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

على الرغم من اعتبار السفينة مالاً منقولاً (أولاً) إلا أنها أشبه بالعقارات خضوعها للتسجيل (ثانياً)، وأشبه بالشخص لتمتعها ببعض مزاياه (ثالثاً).

#### أولاً - السفينة مال منقول

تعدّ السفينة مالاً لأنها من الأشياء القابلة للتعامل بطبيعتها، وبالتالي يصحّ أن تكون محلاً للحقوق المالية<sup>(١٨)</sup>. والسفينة، من حيث تقسيم الأموال، هي مال منقول لأنها معدّة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر<sup>(١٩)</sup>، وتؤكد على ذلك المادة الثالثة من القانون البحري بقولها: "مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون، تسري على السفينة أحكام المنقول عدا تملكها بالحيازة".

وبناءً على ذلك، تسري على السفينة الأحكام الخاصة بالمنقولات بوجه عام، فلو أوصى شخص لآخر بمنقولاته جميعها فإن الوصية تشمل السفينة، كما أن رهن السفينة رهناً حيازياً يخضع لأحكام رهن المنقول<sup>(٢٠)</sup>.

<sup>١٨</sup> المادة ١/٨٣ قانون مدني.

<sup>١٩</sup> المادة ١/٨٤ قانون مدني.

<sup>٢٠</sup> المواد ١٠٢٨ حتى ١٠٥٢ قانون مدني.

## ثانياً - السفينة أشبه بالعقار

إذا كان المبدأ يقضي باعتبار السفينة مالاً منقولاً وخضوعها بالتالي لأحكام المنقولات بوجه عام، فإن هذا لا ينفي أن يكون للسفينة طبيعة قانونية خاصة يجعلها تخضع لنظام قانوني أصيل يميّزها عن سائر المنقولات ويُقرّبها من العقارات. فالسفينة لا تسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، كما يجوز رهنها رهناً تأمينياً مع العلم بأن هذا الرهن لا يرد إلا على العقار، وما يقع على السفينة من تصرفات يجب شهره في سجل خاص كما هو الشأن في شهر التصرفات العقارية، وكذلك إجراءات الحجز على السفينة هي أقرب إلى إجراءات الحجز على العقار منها إلى حجز المنقول.

ويُضاف إلى ذلك إن حقوق الامتيازات البحرية على السفينة تخوّل الدائن صاحب الامتياز حق تتبع السفينة في أية يد انتقلت إليها كحقوق الامتياز على العقار. وسنتطرق لاحقاً لأوجه الشبه بين السفينة والعقار كلما لزم الأمر.

## ثالثاً - السفينة أشبه بالشخص

السفينة وإن كانت مالاً منقولاً أشبه بالعقار إلا أنها تختلف عن غيرها من الأموال لتمتعها ببعض المزايا الخاصة بالأشخاص، فالسفينة - بحسب ما ورد في القانون البحري من أحكام - تتمتع بجنسية ولها اسم وموطن وحمولة محددة، وهذه الخصائص بمجموعها تشكل الحالة المدنية للسفينة التي تميّزها عن غيرها من السفن، وبالتالي فإن السفينة تشبه بهذه الخصائص الأشخاص دون أن تأخذ وصف الشخص من الناحية القانونية<sup>(٢١)</sup>. وسوف نتعرف على الحالة المدنية للسفينة في المبحث التالي.

<sup>٢١</sup> تطبيقاً لمبدأ تشخيص السفينة يُقال عادةً بأن السفينة مسؤولة أو دائنة أو مدينة، وأكثر من ذلك نجد هذه التعابير مستخدمة صراحةً في بعض النصوص التشريعية، انظر مثلاً: أحكام المادة ٣٠٨ من القانون البحري والتي تنص: "إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن، التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم"؛ وكذلك أحكام المادة ٣٠٩ من القانون ذاته والتي جاء فيها: "١) إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذي وقع منها،..."

### المبحث الثالث: الحالة المدنية للسفينة

لكل سفينة حالة مدنية خاصة تميزها عن غيرها من السفن، وتتألف هذه الحالة المدنية للسفينة عموماً من أربعة عناصر هي الاسم (أولاً) والموطن (ثانياً) والحمول (ثالثاً) والدرجة (رابعاً)، يضاف إلى ذلك أنه يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها عدداً من الأوراق (خامساً) بعضها لأجل إثبات حالتها المدنية، وبعضها الآخر من متطلبات نظام الملاحة البحرية.

#### أولاً - اسم السفينة

يجب أن يكون لكل سفينة اسم خاص بها يُميّزها عن غيرها من السفن، شأنها في ذلك شأن الشخص الطبيعي<sup>(٢٣)</sup>. ويجب على مالك السفينة قبل تسجيلها في سجل السفن أن يحصل على موافقة المديرية العامة للموانئ (الإدارة البحرية المختصة) بشأن الاسم الذي اختاره لسفينته حتى تتحقق من أن الاسم الذي يتقدم به المالك لا تحمله أية سفينة أخرى. كما يجب على المالك الحصول على موافقة المديرية المذكورة عند إجراء أي تغيير أو تعديل على اسم السفينة الذي سبق أن سجلت به<sup>(٢٣)</sup>. ويلتزم مالك السفينة أيضاً بكتابة الاسم بالأحرف العربية واللاتينية على مكان بارز منها مصحوباً باسم ميناء التسجيل.

#### ثانياً - موطن السفينة

كما هو الحال بالنسبة للشخص لكل سفينة موطن قانوني، وموطن السفينة هو الميناء الذي تم فيه تسجيلها<sup>(٢٤)</sup>. وقد يختلف ميناء تسجيل السفينة عن ميناء الاستثمار أو التجهيز الذي تتخذ السفينة كقاعدة لنشاطها واستثمارها ويتم فيه شحنها بالبضائع وتفريغها منها واستقبالها للركاب، فعلى سبيل المثال قد يُسجل مالك السفينة سفينته في ميناء اللاذقية ولكنه يُقرر استثمارها في ميناء مرسين التركي.

<sup>٢٣</sup> المادة ١/٤ قانون بحري.

<sup>٢٤</sup> المادة ١/٢٠ و٢ قانون بحري.

<sup>٢٥</sup> المادة ٢/٤ قانون بحري.

وبشكل عام إن تحديد موطن السفينة أو مكان تسجيلها أمر منوط بإرادة مالكها، ولكن لا يجوز للسفينة أن تتخذ أكثر من موطن، فمن الضروري التقيّد بمبدأ وحدة الموطن حتى يتمّ إجراء جميع التصرفات القانونية التي ترد على السفينة من شهر وحجز وحقوق عينية كالبيع والرهن وغيرها في موطن واحد، حيث يتمّ قيد هذه التصرفات في سجل السفن الموجود في ميناء التسجيل.

كما تختص المحاكم التي يقع في دائرتها الميناء المسجّلة فيه السفينة بالنظر في الجنايات والجرح والمخالفات التي يمكن أن تقع على ظهرها<sup>(٢٥)</sup>. وكذلك ينعقد الاختصاص لمحكمة البداية التي يقع في دائرتها مكان تسجيل السفينة التي ترفع علم سورية بالنظر في الدعاوى العينية المتعلقة بها، ما لم ينص القانون على غير ذلك<sup>(٢٦)</sup>. ويجب كتابة ميناء تسجيل السفينة على مؤخرتها بشكل واضح وبحروف ظاهرة.

### ثالثاً - محمول السفينة

يُقصد بمحمول أو حمولة السفينة (jauge/tonnage) سعتها الحجمية، ووحدة المحمول هي الطن الحجمي (tonneau) وهو يساوي ٢٨٣ متر مكعب أو مائة قدم مكعب<sup>(٢٧)</sup>. والمحمول نوعان: محمول كلي أو إجمالي (jaug brute/gross tonnage) ويشمل مجموع فراغات السفينة بأكملها بما في ذلك المعدات الموجودة فيها، ومحمول صافي (jaue nette/net tonnage) وهو مدى ما تستطيع السفينة أن تقبله من بضائع وركاب. وبعبارة أخرى يُقصد بالمحمول الصافي الحمولة الكلية للسفينة بعد خصم فراغات الأماكن المخصصة لإقامة أفراد الطاقم، والفراغات المشغولة بالمعدات المسيرة والمراجل، وكذلك الفراغات المستعملة للملاحة وإدارة مناورات السفينة كحجرة القيادة وحجرة

<sup>٢٥</sup> المادة ١/١١ قاتون بحري.

<sup>٢٦</sup> المادة ١٢ قاتون بحري.

<sup>٢٧</sup> يجب عدم الخلط بين هذه الحمولة التي تُعبّر عن الحجم، والحمولة التي تُعبّر عن وزن ما قد تحمله السفينة

(La portée en lourd/dead-weight).

الخراطط. وبشكل عام يُعبر المحمول الكلي عن أبعاد السفينة، أما المحمول الصافي فيلج على قدرة السفينة على الاستثمار التجاري.

وبرأينا إن تحديد محمول السفينة أمر ضروري لتحصيل الرسوم والبداات التي ترتب عليها والتي تُحدّد عادةً على أساس محمولها، مثل رسوم الوصول والمغادرة والمنائر وبداات الإرشاد والقطر والرسوم والبداات الأخرى<sup>(٢٨)</sup>. وكذلك يتم الاستناد إلى الحمولة كأساس لتقدير أجرة النقل في حل إيجار السفينة، وأساس لتحديد التعويض المستحق للمؤجر لقاء التأخر في الشحن والتفريغ، وأيضاً أساس لتحديد مسؤولية مالك السفينة حسب الاتفاقية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن لعام ١٩٧٦.

هذا وتفرض المادة ٣/٤ من القانون البحري على المالك بيان محمول السفينة القائم ومحمولها الصافي وتوثيقهما بقرار يصدر عن المديرية العامة للموانئ، ويجب على هذه الأخيرة منح مالك السفينة شهادة خاصة بذلك. كما تلزم أحكام تلك المادة المالك بكتابة رقم تسجيل السفينة ومحمولها الصافي على مؤخرتها.

#### رابعاً - درجة السفينة

لكل سفينة درجة أو مرتبة توصف بها استناداً إلى طريقة بنائها وأوصافها وعمرها ومدى استيفائها لشروط السلامة البحرية. ويتم عادة تقييم السفن من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة وهكذا. ولدرجة السفينة أهمية كبيرة في تحديد ذاتيتها، بالإضافة إلى أنها محل اعتبار بين المتعاقدين عند إبرام العقود المتعلقة بالسفينة كالبيع والنقل والإيجار والتأمين. فمثلاً قسط التأمين على سفينة من الدرجة الأولى هو أقل من قسط التأمين على سفينة من الدرجة الثانية، لأن احتمال تعرّض السفينة الأولى للخطر خلال الرحلة البحرية أقل من احتمال تعرّض الثانية له.

<sup>٢٨</sup> انظر بهذا الخصوص أحكام القانون ٢٧ تاريخ ٢٠٠٨/١١/١٩ الخاص بتسجيل وشطب السفن والمهن البحرية، وكذلك القرار رقم ٢٥٩٦ تاريخ ٢٠٠٤/٥/١٣ وتعديلاته المتعلقة بالتعرفّة المطبقة في مرفأى اللانقية وطرطوس.



ويتولى تحديد درجة السفينة هيئات خاصة تسمى بهيئات تصنيف السفن (Sociétés de Classification)، وأهمها وأشهرها ثلاث هيئات:

- لويدز ريجستر الإنكليزية (Lloyd's Register) ومقرها في لندن.
- بيرو فيريتاس الفرنسية (Bureau Veritas) ومقرها في باريس.
- أميريكان بيرو أوف شيبينغ الأمريكية (American Bureau of Shipping) ومقرها في نيويورك.

وتقوم هيئات التصنيف عادةً بالإشراف على السفينة منذ بنائها ويستمر هذا الإشراف خلال حياة السفينة وعلى كل ما يجري عليها من إصلاحات وكشوفات دورية بغية المحافظة على الدرجة التي منحها إياها. كما تمسك هذه الهيئات سجلاً خاصاً تُقيد فيه السفن التي تقوم بالإشراف عليها ودرجة كل منها.

وتُعدّ الدرجات التي تصدرها هيئات التصنيف ذات قيمة دولية معترف بها في كافة الدول ومنها سورية، وإن حصول السفينة على درجة معينة من إحدى الهيئات يُعدّ قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة، إلا أن هذه القرينة قابلة لإثبات العكس<sup>(٢٩)</sup>. فإذا ارتكبت هيئات التصنيف أي خطأ منها أو من تابعيها أو خبائها فإنها تُسأل مسؤولية تعاقدية تجاه من تعاقد معها على معاينة السفينة وتقدير درجتها، كالمالك والمجهز والمستأجر والمؤمن. مع التنويه إلى أن التزام هيئات التصنيف بجميع واجباتها هو التزام بعناية، لكن غالباً ما تشترط هذه الهيئات في عقودها مع المالك أو المجهز إعفاءها من هذه المسؤولية عند ارتكاب الخطأ الذي سبب ضرراً للمتعاقدين معها.

أما فيما يتعلق بالغير الذي لا يرتبط بالهيئة بأية رابطة تعاقدية، وإنما تعاقد مع مالك السفينة أو مجهزها بالركون إلى البيانات الواردة في سجل الهيئة. فهنا تُسأل الهيئة في مواجهته على أساس المسؤولية التقصيرية، حيث يجب إثبات الخطأ الذي وقع منها،

<sup>٢٩</sup> استئناف مختلط ٢٤ يناير ١٩٤٠، ب ٥٢-١٠٢ + ٢٢ يونيو ١٩٣٢، ب ٤٤-٣٨٨؛ ٣١ يناير ١٩١٧.

وكذلك إثبات أن هذا الخطأ كان السبب بلحق الضرر بالغير، دون أن يكون للمهيئة أن تحتج عليه بما تدرجه في سجلاتها ونشراتها من شروط إعفائها من المسؤولية التقصيرية. \* وأخيراً نشير إلى أن المادة ٥ من القانون البحري تنص على معاقبة كل من مالك السفينة والربان بالحبس مدة لا تتجاوز الشهر وبغرامة لا تتجاوز خمسين ألف ليرة سورية أو بلحى هاتين العقوبتين في حالة مخالفتها للأحكام المذكورة في المادة ٤ من نفس القانون، والتي تخص عناصر تحديد هوية السفينة: الاسم وميناء التسجيل والجنسية والمحمول.

#### خامساً - أوراق السفينة

يفرض القانون على كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية أن تحمل عدداً معيناً من الأوراق والمستندات، وهذه الأوراق ذات أهمية كبيرة، فبعضها من أجل إثبات الحالة المدنية للسفينة وتحديد ذاتيتها، وبعضها الآخر تفرضه أمور خاصة بنظام الملاحة البحرية والتجارة البحرية. وقد عدّ المشرع في المادة ٢/٢٨ من القانون البحري الوثائق التي يجب على كل سفينة مسجلة في سورية حملها وهي:

أ- شهادة التسجيل: وهذه الشهادة تمنحها المديرية العامة للموانئ إلى مالك السفينة بعد تسجيلها وتثبت بها جنسية السفينة وملكيّتها وحالتها المدنية بعناصرها سابقة الذكر.

ب- الشهادات الحكومية: وتشمل شهادة محمول السفينة الدولية وشهادة سلامة إنشاء السفينة وشهادة معدّات السلامة لسفن الشحن والشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت وغيرها.

ت- خطة أمن السفينة: ويُعدّها ربان السفينة.

ث- السجلات الإلزامية: سجل اليوميات وسجل الزيت وسجل القاذورات وكتيب الحشرات وغيرها.

ج- دفتر البحارة وإجازات الملاحة وسجل الآلات: ويتضمن دفتر البحارة أسماء البحارة وكل ما يتعلّق بهم من أمور، ويُقصد بإجازات الملاحة هنا التراخيص الملاحية

السنوية التي تمنح لكل بحار ويُسمح له بموجبها بالإبحار مع السفينة، أما سجل

الآلات المحركة للسفينة فهو مخصص ليدون فيه كمية الوقود التي تزود الربان<sup>١</sup>

عند الإقلاع وما يستهلك منها يوماً، وجميع ما يتعلّق بالآلات المحركة للسفينة.

ح- شهادة صحية موقعة من مكتب الحجر الصحي ومنحت للسفينة في آخر ميناء<sup>١٥</sup>

خ- الخطط والمخططات والكتيبات المطلوبة حسب الاتفاقيات الدولية النافذة.

ويُعدّ سجل اليومية أهم الوثائق المعدة آنفاً ذلك أنه يعتبر بمثابة دفتر اليومية

بالنسبة للتاجر، إذ يجب أن يكون مرقماً ومؤشراً عليه من المديرية العامة للموانئ (مديرية

التفتيش البحري). كما يجب أن يدون فيه كلّ الوقائع اليومية التي تحدث للسفينة مثل:

الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة البحرية والملاحظات اليومية الخاصة

بحالة الجو والبحر. وكذلك يُقيد فيه جميع الجرائم والأفعال التي يرتكبها البحارة أو

المسافرون وكلّ العقوبات التأديبية التي تتخذ بحقهم، كما تُسجل فيه الولادات والوفيات

التي حدثت في السفينة.

وتفرض أحكام المادة ١٣٦ من القانون البحري على ربان السفينة أن يقدم سجل

اليوميات للسفينة إلى المديرية العامة للموانئ للتأشير عليه وذلك خلال أربع وعشرين

ساعة من وصول السفينة إلى المرفأ المقصود أو المكان الذي رست فيه طوعياً أو اضطرارياً،

وإذا كانت السفينة خارج المياه الإقليمية السورية فيتم تأشيرته من القنصل أو من السلطة

المحلية المختصة عند عدم وجوده.

ويُعدّ سجل اليومية الخاص بالسفينة كالدفاتر التجارية حجة بما ورد فيه من

بيانات حتى يثبت العكس<sup>(٣٠)</sup>، فهو حجة لصالح المالك أو المجهز، وهو حجة أيضاً ضدّ

المالك أو المجهز، ولكن لا يجوز لمن يريد أن يستخلص منه دليلاً لنفسه أن يجزئ ما ورد

فيه ويستبعد منه ما كان مناقضاً لدعواه تطبيقاً لقاعدة "عدم جواز تجزئة الإقرار".

<sup>٣٠</sup> استئناف مختلط ١ مايو ١٩٣٢، ب ٤٤٤-٣١٨.

ج

جامعة الفرات

ب

جامعة الفرات

الفرات

ج

ج

## الفصل الثاني جنسية السفينة

الجنسية (Nationality) هي رابطة قانونية بين الشخص والدولة التابع لها، ومن حيث المبدأ الأشخاص وحدهم هم الذين يتمتعون بالجنسية، أما الأموال فليست لها جنسية. ومع ذلك تُجمع التشريعات الدولية كافة على منح كل سفينة جنسية، وإقرار أحكام خاصة بهذه الجنسية، نظراً لما للسفينة من أهمية كبرى في الاقتصاد الوطني والتجارة الخارجية لأي دولة كانت.

وبما أن جنسية السفينة هي العنصر الجوهري في تحديد حقوقها وواجباتها زمن السلم والحرب، فضلاً عن أن السفينة معلة للإبحار في أعالي البحار وهي مياه لا تخضع لأية سلطة ذات سيادة، الأمر الذي يستلزم إلحاق كل سفينة بدولة معينة من خلال رابطة الجنسية وذلك ضماناً لوجود نظام قانوني على ظهرها. ويتفق الفقه والقضاء على اعتبار أي سفينة لا تتمتع بجنسية دولة ما سفينة قرصنة، ويجوز لأي سلطة أو دولة أن تصادرها<sup>(٣)</sup>. وبهذه المعطيات تتشابه السفينة مع الطائرة من حيث أنها هي الأخرى تتمتع بجنسية دولة معينة.

ومن المتعارف عليه أن تقوم كل دولة بتحديد شروط اكتساب السفينة للجنسية وكيفية إثباتها (المبحث الأول)، وكذلك الآثار التي تترتب على منحها إيها (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: شروط اكتساب الجنسية وإثباتها

سنعرض في هذا المبحث شروط اكتساب السفينة للجنسية في مختلف التشريعات (أولاً)، ثم نبين الموقف في التشريع السوري (ثانياً)، لنوضح بعد ذلك كيفية التي تتم بها إثبات جنسية السفينة (ثالثاً).

<sup>٣</sup> محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٥٤.

## أولاً - في مختلف التشريعات

يقضي المبدأ العام بأن لكل دولة مطلق الحرية في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، ومن خلال الإطلاع على مختلف التشريعات البحرية السائدة في العالم نلاحظ أن كلاً منها يتطلب لاعتبار السفينة وطنية واحداً أو أكثر من الشروط الآتية:

أ- أن تكون السفينة مبنية في الدولة (شرط البناء الوطني): ومن الواضح أن هذا الشرط لا تفرضه إلا قوانين الدول التي نهضت فيها صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها، فأرادت من خلال تبنيها لهذا الشرط اللازم لمنح السفينة الجنسية حماية صناعتها الوطنية.

ب- أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها لوطنيين (شرط الملكية الوطنية): ويهدف هذا الشرط إلى إبقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية المالك أو المالكين وقصر حماية الدولة على السفن التي تتمثل فيها المصالح الوطنية. مع العلم أن الدولة التي تحتاج إلى رأس المال الأجنبي لعدم كفاية رأس المال الوطني لا تتطلب عادة نسبة مرتفعة من الملكية الوطنية للسفينة.

ت- أن يكون أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من الرعايا الوطنيين (شرط الطاقم الوطني): والغاية من هذا الشرط تأمين فرص عمل للمواطنين، ورعاية مصالح الدولة في السفن عن طريق العاملين عليها، بيد أن هذا الشرط لا تتطلبه تشريعات الدول التي لا يتوفر فيها العدد الكافي من رجال الطاقم<sup>(٣٣)</sup>.

<sup>٣٣</sup> ننوه هنا إلى بعض الدول نكتفي بتسجيل السفينة في أحد موانئها كشرط لرفع علمها دون التقييد بجنسية مالك أو ملاك السفينة أو الطاقم. ومن الواضح أن الرابطة التي تربط السفينة بدولة العلم ليست رابطة حقيقية، بل هي رابطة شكلية، وجرى العرف على تسمية الأعلام التي ترفعها السفن في هذه الأحوال بأعلام المجاملة، ويرجع السبب في هذه الظاهرة إلى التسهيلات المالية والضرائبية التي تمنحها دولة علم المجاملة للسفن المسجلة فيها، وإلى التساهل في شروط سلامة السفن التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية وعدم التقييد بالأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية والتشريعات المتعلقة بالعمل البحري.

## ثانياً - في التشريع السوري

لم يشترط المشرع السوري أن تكون السفينة مبنية في سورية حتى تكتسب الجنسية السورية، لأنه لا تتوفر لدينا أحواض كافية لبناء السفن. فصناعة إنشاء السفن غير موجودة في سورية إلا للسفن الصغيرة، لكن الجهود تبذل حالياً لإقامة مثل هذه الأحواض في الساحل السوري. وبغض النظر فإن شروط اكتساب السفينة للجنسية السورية اختلفت جذرياً بينما ما كانت عليه في القانون البحري القديم والقانون البحري الجديد.

### أ - في القانون البحري القديم

لقد كان القانون البحري القديم لعام ١٩٥٠ يُركّز في منحه الجنسية السورية للسفينة على شرط الملكية الوطنية مع بعض الاشتراطات الأخرى، وبهذا الصدد كان القانون المذكور يُميز في الحقيقة بين ثلاث حالات:

١- إذا كانت السفينة بملكية أشخاص طبيعيين، فإنه يُشترط لمنحها الجنسية السورية أن يكون نصفها على الأقل مملوكاً لسوريين، وميناء تسجيلها في سورية.

٢- إذا كانت السفينة بملكية إحدى شركات الأشخاص، فإنه يجب لتمتعها بالجنسية السورية أن يكون نصف الحصص على الأقل عائداً لمواطنين سوريين، وأن يكون مدير الشركة سورياً.

٣- إذا كانت السفينة عائدة لشركة أموال، فإنه يلزم أن يكون نصف الأسهم على الأقل مملوكاً لسوريين، وأن يكون أكثرية أعضاء مجلس الإدارة مع رئيسه من السوريين، بالإضافة إلى ضرورة وجود مركز الشركة الرئيس في سورية.

ونستنتج مما تقدّم أن المشرع في القانون البحري القديم أراد من التشدد في منح الجنسية السورية للسفن إخضاع ملكية السفينة إلى رقابة وإشراف الدولة.

### ب - في القانون البحري الجديد

تنص المادة ٦ من القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ على أنه: "مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها في القوانين الأخرى، تكتسب السفينة الجنسية السورية إذا

كانت مسجلة في الإدارة البحرية المختصة"، والمقصود هنا بالإدارة البحرية المختصة المديرية العامة للموانئ. ويتضح من النص المذكور أن المشرع اشترط لاكتساب السفينة الجنسية السورية التسجيل في المديرية العامة للموانئ فقط وكشرط وحيد، ولم يتبنى موقف بعض الدول في منح الجنسية مجرد تحقق شرط رفع العلم الوطني<sup>(٣٣)</sup>.

ونؤه هنا إلى أن بعض التشريعات الدولية تتطلب وجود نسبة معينة من المواطنين بين رجال طاقم السفينة كشرط لاكتساب جنسيتها. أما القانون البحري السوري الجديد فلم يشترط صراحةً تحقق نسبة معينة من السوريين في أفراد طاقم السفينة السورية، وإنما ترك ذلك للتعليمات التنفيذية للقانون المذكور، وبالرجوع إلى التعليمات التنفيذية التي صدرت بالقرار رقم ٩٣٥ تاريخ ٢٠٠٧/٦/١٨ نجد أنها حددت في المادة ١/٦ نسبة البحارة السوريين الذين يعملون على السفن التي ترفع العلم السوري بما لا يقل عن ٥٠% من عدد الطاقم، ولم يستثنى من ذلك إلا السفينة السورية المملوكة بالكامل لأجانب. وبرأيه، إن هذا الشرط جاء لحماية رجال البحر السوريين وتهيئة فرص عمل لهم بعد أن توفر عدد كافٍ منهم.

### ثالثاً - إثبات جنسية السفينة

تقضي المادة ٧ من القانون البحري بأنه يجب على كل سفينة تتمتع بالجنسية السورية أن ترفع علم الجمهورية العربية السورية<sup>(٣٤)</sup>، وهذا يعني أن جنسية السفينة تثبت من خلال العلم الذي ترفعه. ويبدو أن هذا الإثبات غير كافٍ، إذ قد ترفع السفينة علماً لا يكون لها الحق في رفعه، وقد يُسمح للسفينة في رفع علم غير الذي تخوله إياها جنسيتها.

ولذلك نرى بأن إثبات جنسية السفينة يكون بالوثيقة التي تصدرها السلطات المختصة في الدولة التابعة لها السفينة بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية. هذه

<sup>٣٣</sup> ومن وجهة نظرنا، إن هذا التوجه مرحب به لأنه يتماشى مع سياسة الانفتاح الاقتصادي التي تنتهجها سورية في الوقت الحاضر، وما تقتضيه هذه السياسة من العمل على تسهيل تدفق الاستثمارات الأجنبية إلى القطر.

<sup>٣٤</sup> انظر القانون رقم ١١ لعام ١٩٥٨ بشأن العلم الوطني للجمهورية العربية المتحدة، والقانون رقم ٧ لسنة ١٩٤١ بشأن رفع العلم الوطني وأعلام الدول الأجنبية، والقرار الوزاري رقم ١٨ لعام ١٩٤١ بتحديد القواعد الخاصة باستعمال العلم الوطني والأعلام الأجنبية في الملاحة التجارية والملاحة الداخلية.



الوثيقة تسمى في سورية "شهادة تسجيل السفينة"، وتصدر هذه الشهادة عن المديرية العامة للموانئ بعد تحققها من توفر الشروط التي يتطلبها القانون البحري السوري لاعتبار السفينة سورية، وإتمام إجراءات تسجيلها في سجل السفن. وتُعدّ شهادة التسجيل في سجل السفن السوري دليلاً كافياً على أن السفينة سورية وتخضع بالتالي لأحكام القانون السوري.

### المبحث الثاني: آثار اكتساب الجنسية

يترتب على اكتساب السفينة جنسية معينة عدة آثار قانونية. فالسفينة الوطنية تتمتع بحماية الدولة في المياه الإقليمية، وحماية السلطات الدبلوماسية والقنصلية التابعة لهذه الدولة في الخارج. وعلم السفينة يُحدّد حقوق السفينة وواجباتها في وقت السلم والحرب. كما تخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها فيما يتصل بصلاحياتها للملاحة وتنظيم العمل على ظهرها. وكذلك فإن جنسية السفينة تُحدّد في كثير من الأحيان القانون الواجب التطبيق عليها في حال وجود مشكلة تنازع القوانين. وبناءً على ذلك، سنوضح فيما يلي المزايا الممنوحة للسفن الوطنية (أولاً) وسبل الرقابة عليها (ثانياً)، ثم نبين أهمية جنسية السفينة في حلّ مشكلة تنازع القوانين (ثالثاً).

#### أولاً - المزايا الممنوحة للسفن الوطنية

تخصّ الدولة سفنها التي ترفع علمها ببعض المزايا التي تكفل لبحريتها التجارية النمو والبقاء، وتقوم الدولة من جهة أخرى بدعم أسطولها التجاري لما في ذلك من أهمية قصوى في دعم الاقتصاد القومي والدفاع الوطني، فهو خير وسيلة لتصريف المنتجات الوطنية ونشر النفوذ التجاري للدولة في الخارج، فضلاً عن أن تموين البلاد زمن الحرب إنما يعتمد أساساً على ما تنقله إليها سفنها الوطنية<sup>(٣٥)</sup>.

<sup>٣٥</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ٥٥.

ومن أبرز مظاهر اهتمام الدولة السورية بسفنها الوطنية تقديم الإعانات إليها وحصص النشاطات التي تمارس في المياه الإقليمية السورية بها، كالملاحة الساحلية وممارسة الصيد والقطر والإرشاد وغير ذلك. وهذا ما أكدته المادة ٧/٩ من القانون البحري حين نصت على أنه: "لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية السورية ممارسة الصيد أو القطر أو الإرشاد في المياه الإقليمية السورية، كما لا يجوز لها ممارسة الملاحة الساحلية بين المرافئ السورية". وإن الغاية من ذلك تجنّب السفن التي ترفع العلم السوري خطر مزاحمة السفن الأجنبية في هذا الميدان.

مع ذلك أجاز القانون للوزير المختص - وبقرار يصدر عنه - الترخيص للسفن التي تحمل جنسية أجنبية في القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة أعلاه، وخلال فترة زمنية محددة<sup>(٣٦)</sup>. وكلّ من يخالف هذه الأحكام يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تتجاوز خمسمائة ليرة سورية أو بلحدي هاتين العقوبتين<sup>(٣٧)</sup>.

وكمثل على الدعم الحكومي الذي يُقدّم للسفن الوطنية نشير إلى أنه تقرّر منح السفن المسجلة في سورية تخفيضاً قدره ٥٠% من قيمة رسم الوصول إلى المرافئ السورية. ومن الواضح بأن هذا الدعم يهدف أيضاً إلى تشجيع مالكي السفن على تسجيل سفنهم تحت العلم السوري<sup>(٣٨)</sup>. بالمقابل تذهب دول أخرى مثل فرنسا وبريطانيا وأمريكا إلى أبعد من ذلك، حيث تمنح أساطيلها البحرية معونات مالية مجزية من أجل تقويتها في وجه المنافسة الأجنبية الشديدة.

## ثانياً - رقابة الدولة على السفن

تُعَدّ الدولة البحرية - أي التي لها سواحل على بحر ما - مسؤولة عن سلامة سفنها الوطنية والأجنبية على حدٍ سواء، فما هو مدى مسؤولية الدولة السورية عن سفنها الوطنية والسفن الأجنبية.

<sup>٣٦</sup> ونعتقد هنا بأن منح الوزير المختص هذا الامتياز لا مبرر له.

<sup>٣٧</sup> المادة ٣/٩ قانون بحري.

<sup>٣٨</sup> المادة ٩ من القانون رقم ٢٧ لعام ٢٠٠٨ الخاص بتسجيل وشطب السفن والمهن البحرية.

## أ - سلامة السفن السورية

تخضع السفن المسجلة تحت العلم السوري لرقابة الدولة وإشرافها فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة وسلامتها وتنظيم العمل على ظهرها. ويُنظّم الرقابة على السفن السورية القانون البحري الجديد تنظيمًا دقيقًا على خلاف القانون القديم الملغى، حيث نصت المادة ٧٣٣ من القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ على إعطاء الإدارة البحرية المختصة في كل وقت حق الرقابة والتفتيش على السفن السورية والسفن الأجنبية التي تمرّ أو توجد في المياه الإقليمية السورية أو موانئها.

وتشمل هذه الرقابة بالنسبة للسفن السورية التحقق من تسجيل السفينة وحصولها على شهادات حكومية سارية المفعول، وصلاحية الآلات والمراجل للعمل وصيانتها، وتوفير الشروط القانونية في الطاقم ومؤهلاته، ومراعاة العدد المسموح من المسافرين، وكفاية أدوات النجاة والإنقاذ، وغير ذلك.

وإذا وجدت السفن التي ترفع العلم السوري في الخارج ثبت الاختصاص بالرقابة للقناصل السوريين، وقد منح القانون الخبراء الذين يتم ندبهم من قبل هؤلاء القناصل حق الصعود إلى هذه السفن للتفتيش عليها والتحقق من توفر الشروط ووجود الوثائق التي يتطلبها القانون تحت طائلة منعها من السفر<sup>(٣٩)</sup>.

ويجب على كل سفينة ركاب سورية أو أجنبية تحمل أكثر من اثني عشر راكباً وتقوم بنقل الركاب من الموانئ السورية أن تحصل على شهادة الأمان السورية من المديرية العامة للموانئ، طبقاً للقواعد والشروط التي يصدر بها قرار من وزير النقل. وكذلك يجب على كل سفينة ترفع العلم السوري أن تحصل على ترخيص ملاحية، وتجدد بقرار من وزير النقل شروط منح الترخيص ومدة سريانه وتجديده والغرض الذي يمنح من أجله. وتُعلّق صورة من ترخيص الملاحية ومن كل شهادة تحصل عليها السفينة

<sup>٣٩</sup> المادتين ٣٤ و ٣٥ قانون بحري.

تطبيقاً لأحكام القانون البحري في مكان ظاهر فيها بحيث يمكن الإطلاع عليها من قبل الأشخاص الموجودين على السفينة.

وإذا كان الأصل أن الرقابة السورية تتناول السفن السورية الجنسية، إلا أن الرقابة تمتد لتشمل أيضاً السفن الأجنبية التي توجد في المياه الإقليمية السورية.

#### ب - سلامة السفن الأجنبية

بحسب ما جاء في المادة ١٣٣ من القانون البحري إن حق مديرية التفتيش البحري التابعة للمديرية العامة للموانئ بالرقابة والتفتيش والإشراف يشمل السفن الأجنبية خلال وجودها في المياه الإقليمية السورية أو موانئها، ويشمل هذه السفن جميع نقاط التحقق الخاضعة لها السفن السورية، ويضاف إلى ذلك يجب على الإدارة البحرية التحقق بالنسبة للسفن الأجنبية التحقق من توفر الشروط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية النافذة في سورية، لاسيما:

أ- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤ والفصول الملحق بها<sup>(٤٠)</sup>.

ب- الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦ وملاحقها<sup>(٤١)</sup>.

ت- اتفاقية سفن الركاب في الرحلات الخاصة لعام ١٩٧١<sup>(٤٢)</sup>.

ويُعدّ ترخيص الملاحة بمثابة قرينة قانونية قابلة لإثبات العكس على أن السفينة صالحة للملاحة، وعلى النقيض من ذلك إذا لم تكن السفينة حاملة للترخيص فيفترض أنها غير صالحة للملاحة حتى يثبت العكس<sup>(٤٣)</sup>.

وبغية ضمان سلامة الأرواح في البحار فرضت المادتين ٣٩ و ٤٠ من القانون البحري عقوبات تتراوح بين الحبس لمدة شهر أو شهرين والغرامة ما بين ٢٥٠ ألف ليرة

<sup>٤٠</sup> انضمت سورية إلى هذه الاتفاقية بالقانون رقم ١٥ تاريخ ١١/١/٢٠٠٠.

<sup>٤١</sup> انضمت سورية إلى هذه الاتفاقية بالمرسوم التشريعي رقم ٩٠ تاريخ ٢/١٠/١٩٧٢.

<sup>٤٢</sup> لم تنضم سورية بعد إلى هذه الاتفاقية رغم أهميتها.

<sup>٤٣</sup> استئناف مختلط ٤ مايو ١٨٩٣، ب-٥-٢٣٥، الإسكندرية التجارية المختلطة ٢٩ مايو ١٩١٦، جازيت، ٦-١٨١.

سورية و ٥٠٠ ألف ليرة سورية أو بإحدى هاتين العقوبتين، ويتعرض للحكم بهذه العقوبات عموماً كل من يُسَيّر سفينة بطريقة مخالفة لأحكام القانون.

### ثالثاً - أهمية جنسية السفينة في حلّ مسألة تنازع القوانين

يُعدّ أمر تحديد جنسية السفينة ذا أهمية كبرى في حلّ مسألة تنازع القوانين في القضايا البحرية. وفي هذا المقام يجب التمييز بين القضايا الجنائية والقضايا المدنية.

#### أ - في القضايا الجنائية

تُفرق عادةً في هذا الشأن بين السفن الحربية أو العامة والسفن التجارية الخاصة، وتأخذ حكم السفن الخاصة السفن التجارية المملوكة للدولة. فعندما يتعلّق الأمر بسفينة حربية أو عامة فإن ما يقع عليها من جرائم يخضع لقانون الدولة التابعة لها ولاختصاص محاكمها الجنائية، وذلك سواء أكانت السفينة في عرض البحر أو في المياه الإقليمية للدولة أخرى. ومبرر هذا الرأي هو أن السفينة الحربية أو العامة تمثل سيادة الدولة التي ترفع علمها.

أما إذا تعلّق الأمر بسفينة تجارية خاصة فيجب التفريق فيما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في الموانئ والمياه الإقليمية للدولة الأجنبية أو ارتكبت في عرض البحر. ونسأل هنا: لو وقعت الجريمة على ظهر سفينة راسية في ميناء أجنبي أو خلال عبورها بالمياه الإقليمية الأجنبية، هل يسري عليها القانون الجنائي الإقليمي أم قانون علم السفينة؟ في الحقيقة تختلف الإجابة على هذا السؤال من دولة لأخرى، ففي انكلترا وبحسب أحكام القانون الإنكليزي ينعقد الاختصاص للمحاكم الإنكليزية وذلك بخصوص جميع الجرائم التي ترتكب في المياه الإقليمية الإنكليزية<sup>(١)</sup>. أما في فرنسا فقد أفتى مجلس الدولة في ٢٠ تشرين الثاني ١٨٠٦ بأن الاختصاص في الحالة المذكورة يثبت في الأصل لقانون علم السفينة، وأنه ليس للسلطات المحلية أن تتدخل إلا إذا طلب ربان السفينة أو قنصل

<sup>(١)</sup> قانون الاختصاص القضائي في البحر الإقليمي البريطاني (Territorial Waters Jurisdiction Act).

الدولة التي تحمل السفينة علمها مساعدتها، أو إذا كان المجني عليه أو مرتكب الجريمة من غير أفراد طاقم السفينة، أو إذا أُخِلَّت الجريمة بأمن الميناء الذي ترسو فيه، وهذه الفتوى لها قوة القانون.

ويُفترض أن يكون موقف القضاء السوري والمصري مشابه لموقف القضاء الفرنسي فيما يتعلّق بالسفن الخاصة الأجنبية الموجودة في الموانئ الوطنية<sup>(٤٥)</sup>. مع العلم أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ أخذت بذات الحكم ونصت على ذلك صراحةً في المادة ١٩ منها<sup>(٤٦)</sup>. كما نصت المادة ١١/١ من القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ على سريان أحكام التشريعات الجزائية السورية على الجرائم التي ترتكب على كل سفينة ترفع العلم السوري. ومن وجهة نظرنا قد يؤدي هذا النص إلى قيام التنازع بين القانون السوري وقانون الميناء الأجنبي الذي كانت السفينة راسية فيه وقت ارتكاب الجريمة على ظهرها، ومع ذلك نرى بأنه يجب تفسير هذا النص بشكل يسمح بمنح القضاء السوري اختصاصاً احتياطياً في حالة عدم تجريم القضاء الإقليمي للفعل وفرضه العقوبة المناسبة.

أما لو وقعت الجريمة في عرض البحر ففي هذه الحالة لا يوجد قانون إقليمي ينطبق عليها، ومن ثم فلا مناص من تطبيق قانون علم السفينة واختصاص محاكم الدولة التي تتبع لها السفينة حتى لا يفلت الجاني من العقاب. والعلّة في ذلك أن الجرائم التي تقع من الرّبّان وأفراد الطاقم في عرض البحر ينطبق عليها أصلاً قانون علم السفينة وتكون من اختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها، وفقاً لأحكام المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة

<sup>٤٥</sup> استئناف مختلط ٢ فبراير ١٩٢٩، ب ٥١-٦٨.

<sup>٤٦</sup> لم تنضم سورية إلى هذه الاتفاقية بعد، بسبب بعض الإشكاليات التي يمكن أن يحدثها الانضمام في تفسير المناطق البحرية وتداخلها مع دول الجوار.

الأخرى والمبرمة في بروكسل في ١٠/٥/١٩٥٢<sup>(٤٧)</sup>.

## ب - في القضايا المدنية

إذا كانت السفينة موجودة في ميناء أجنبي أو في المياه الإقليمية لدولة أجنبية فإن التنازع يثور بين قانون علم السفينة والقانون الإقليمي، ويتوقف حلّ هذا التنازع وتحديد القانون الواجب التطبيق في الواقع على دراسة كل حالة على حدة، ولاشك أن تفصيل ذلك تدخل دراسته في نطاق القانون الدولي الخاص. أما إذا كانت السفينة في عرض البحر فالقانون الواجب التطبيق في هذه الحالة هو قانون علم السفينة، لأنه لا يوجد قانون غيره ينازعه على حكم الوقائع والتصرفات القانونية التي تحصل على ظهر السفينة.

وبوجه عام، يمكن القول بوجود تطبيق قانون علم السفينة على عقد العمل البحري الذي يُبرم في ميناء أجنبي بغض النظر عن جنسية البحار<sup>(٤٨)</sup>، وعلى الرهن البحري المترتب على السفينة<sup>(٤٩)</sup>، وعلى المنازعات المتعلقة بمباشرة حقوق الامتياز البحرية وانقضائها<sup>(٥٠)</sup>.

<sup>٤٧</sup> انضمت سورية إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم ٥٨٤ تاريخ ٢٣/٤/١٩٧٣، مع وجود تحفظ يُسح لسورية الحق بتعقب المخالفات التي ترتكب في مياهها الإقليمية وفقاً للتشريعات والأنظمة النافذة فيها.

<sup>٤٨</sup> استئناف مختلط ١١ مايو ١٩٤٨، ب ٦٠-١٢٠.

<sup>٤٩</sup> استئناف مختلط ٦ يونيو ١٩٣٤، جازيت، ٢٥-٤٩.

<sup>٥٠</sup> الإسكندرية التجارية المختلطة ٢٧ أكتوبر ١٩٢٤، جازيت، ١٦-٨.

جامعة الفرات

جامعة الفرات



## الفصل الثالث

### تسجيل السفينة

تُجمع التشريعات البحرية عموماً على وجوب تسجيل السفن في دولة معينة، وذلك من أجل مراقبة استيفائها لشروط الجنسية التي منحها إيها الدولة المعنية، وكذلك تعيينها تعييناً كافياً عن طريق تدوين جميع البيانات الخاصة بها في السجلات، وتحقيق شهر ما يرد عليها من تصرفات حماية لحقوق الغير عليها.

ولقد كان القانون البحري القديم لعام ١٩٥٠ قاصراً في تنظيمه لمسألة تسجيل السفن التي ترفع العلم السوري، أما القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ فقد قرّر نظاماً متكاملًا لتسجيل السفن، مع العلم أن مسائل الرسوم الخاصة بنقل ملكية السفن وشطبها والغرامات التي تتحقق في حال مخالفة تلك الأحكام، تركت لينظمها قانون خاص صدر لاحقاً هو القانون رقم ٢٧ لعام ٢٠٠٨ الخاص بتسجيل وشطب السفن والمهن البحرية.

سنتناول في هذا الفصل شرح الإجراءات الخاصة بتسجيل السفن (المبحث الثاني) والآثار التي تترتب على هذا التسجيل في كل من القانون البحري لعام ٢٠٠٦ والقانون الخاص بتسجيل وشطب السفن والمهن البحرية لعام ٢٠٠٨ (المبحث الثالث)، وذلك بعد أن نتحدث عن التسجيل كواجب مفروض على السفن (المبحث الأول).

#### المبحث الأول: واجب التسجيل

يتطلب الحديث عن واجب التسجيل تحديد السفن الخاضعة للتسجيل (أولاً) والجزاء الذي يترتب على عدم تسجيل السفينة وفق أحكام القانون (ثانياً).

##### أولاً - السفن الخاضعة للتسجيل

تنص الفقرة الأولى من المادة ١/١٤ من القانون البحري على أنه: "لا يجوز لسفينة أن تبخر رافعة العلم السوري إلا إذا كانت مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون". ويستفاد

من هذا النص أن السفن التي ترفع العلم السوري وحدها هي التي تخضع للتسجيل بشكل إلزامي. وفي الحقيقة تخضع جميع السفن السورية للتسجيل أياً كان نوعها، أي سواء أكانت تقوم بالملاحة الساحلية أو الملاحة في أعالي البحار، وسواء أكانت سفناً تجارية أو سفن صيد أو سفن نزهة أو غير ذلك. ولا يوجد في القانون البحري ولا في القانون الخاص بتسجيل السفن وشطبها أي نص يفيد بإعفاء بعض أنواع السفن من التسجيل، مع ذلك تقوم المديرية العامة للموانئ - في الواقع العملي - بإعفاء كل من السفن الحربية والسفن المخصصة للأغراض العلمية من التسجيل، لأن هذه السفن لا تخضع أصلاً لأحكام القانون البحري.

ويُعدّ التسجيل في سورية شرطاً لازماً لاكتساب السفينة الجنسية السورية طبقاً لأحكام المادة ٦ من القانون البحري. أما السفن الأجنبية المسجلة خارج سورية فلا يجوز إعادة تسجيلها في سورية حتى لو كانت تقوم بالملاحة في المياه السورية طبقاً لمبدأ وحدة الجنسية. ويستثنى من ذلك السفن المملوكة للأجانب المقيمين في سورية والتي تستعمل من قبلهم للنزهة في المياه الإقليمية السورية، فإنه يجب الحصول بشأنها على ترخيص من الإدارة البحرية المختصة وتسجيلها في سجل مؤقت خاص بهذا النوع من السفن، كل ذلك دون أن تمنح حق رفع العلم السوري، وإنما يجب عليها رفع علم جنسيتها تحت طائلة الحكم بالعقوبات الجزائية المنصوص عنها قانوناً<sup>(٥١)</sup>.

### ثانياً - جزاء عدم التسجيل

كما قلنا سابقاً إن تسجيل السفينة ليس إجراءً اختياريًا، بمعنى أن المالك ليس له الخيار بأن يقوم بتسجيل سفينته أو لا حسبما يشاء، بل هو إجراء إجباري يتعين عليه اتخاذه قبل إبحار السفينة تحت العلم السوري. هذا وقد وضع القانون البحري مؤيداً جزائياً يطل من لا يقوم بإجراءات التسجيل، حيث نص في المادة ١٢٦ منه على معاقبة

<sup>٥١</sup> المادة ١٠ قانون بحري.

كلّ من يسير تحت العلم السوري سفينة غير مسجلة بالحبس مدة لا تتجاوز شهرين وبغرامة لا تتجاوز خمسمائة ألف ليرة سورية أو بإحدى هاتين العقوبتين، فضلاً عن جواز الحكم بمصادرة السفينة.

كما تنص المادة ٢٧ بفقرتها الأولى والثانية على معاقبة مالك السفينة الذي لا يطلب قيد التعديلات التي تطرأ على السفينة أو شطبها في الأحوال التي يجب شطبها من سجل السفن كهلاكها أو فقدانها الجنسية السورية، بالحبس مدة لا تتجاوز شهراً وبغرامة لا تتجاوز مئتين وخمسين ألف ليرة سورية أو بإحدى هاتين العقوبتين<sup>(٥٢)</sup>.

### المبحث الثاني: إجراءات التسجيل

نتساءل هنا عن الجهة المختصة بتسجيل السفن في سورية (أولاً)؟ والكيفية التي يتم بها تقديم طلب التسجيل (ثانياً)؟ وطريقة التسجيل (ثالثاً)؟ وآلية منح شهادة التسجيل السورية (رابعاً)؟ وأسلوب تعديل البيانات الموجودة في سجل السفن (خامساً)؟ وأحوال شطب تسجيل السفن (سادساً)؟

#### أولاً - الجهة المختصة بالتسجيل

تقضي أحكام القانون البحري السوري وخاصة المادة ١٤ منه بوجود تسجيل السفن الوطنية في الموانئ السورية الموجودة في اللاذقية وطرطوس، ولكن المديرية العامة للموانئ لم تقرر فتح سجلات خاصة بتسجيل السفن في أي من الموانئ السورية المعروفة حتى الآن، وهي تستمرّ بالقيام بنفسها بهذا العمل حتى اليوم عن طريق مديرية التفتيش البحري التابعة للمديرية المذكورة والمرتبطة بوزارة النقل. وبالتالي لا يوجد في سورية إلا "سجل سفن" وحيد ممسوك لدى مديرية التفتيش البحري باللاذقية، مع أنه كان من المفترض أن يُفتح في كلّ ميناء مكتب للتسجيل للتخفيف على ملاك السفن، وهذا الأمر ممكن لأن القانون منح وزير النقل وقرار يصدر عنه حق إنشاء مكاتب لتسجيل

<sup>٥٢</sup> مع العلم أن القانون رقم ٢٧ لعام ٢٠٠٨ الخاص بتسجيل وشطب السفن والمهن البحرية أقرّ عقوبات أخرى على مخالفة بعض أحكامه لاسيما في المادتين ٢١ و ٢٢ منه.

السفن في الموانئ الأخرى.

### ثانياً - طلب التسجيل

بحسب ما جاء في المادة ١/١٥ من القانون البحري يجب على مالك السفينة أن يُقدّم طلب التسجيل إلى المديرية العامة للموانئ محتويًا على البيانات الآتية: اسم السفينة الحالي وأسمائها السابقة، موانئ التسجيل السابقة إن وجدت، تاريخ بناء السفينة ومكانه، اسم الصانع الذي بنى السفينة، رقم المنظمة البحرية الدولية، رمز النداء الدولي السابق للسفينة، نوع السفينة (شحن عام - حاويات - الخ)، مواصفات الآلات الدافعة، أبعاد السفينة، محمولها القائم والصافي، اسم المالك الحالي وجنسيته وأسماء المالكين السابقين، الخ. وتُعدّ جميع هذه البيانات ذات أهمية كبرى لأن من شأنها تعيين أوصاف السفينة وتحديد حالتها المدنية.

كما تقضي المادة ٢/١٥ من القانون المذكور بضرورة أن يرفق بطلب التسجيل المقدم من المالك جميع المستندات والوثائق اللازمة لإثبات صحة البيانات المتقدّم ذكرها، وبوجه خاص تلك التي تثبت ملكيته للسفينة وجنسيته السابقة إن وجدت. ويجب أن يرفق بالطلب كذلك شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الذي كانت مقيدة فيه، وذلك في الحالة التي تنتقل فيها ملكية السفينة من أجنبي إلى سوري، من أجل تفادي ازدواج تسجيل السفن. وتحفظ المديرية العامة للموانئ بأصل المستندات والوثائق المقدمة أو صورها الرسمية أو الفوتوغرافية المصدقة أصولاً<sup>(٥٣)</sup>.

### ثالثاً - طريقة التسجيل

يتم تسجيل السفينة المبنية محلياً أو المبنية أو المباعة في الخارج عن طريق تدوين كلّ البيانات التي سبق ذكرها في سجل السفن<sup>(٥٤)</sup>. مع العلم أن نظام تسجيل السفن في سورية ليس نظاماً شخصياً غاية التركيز على أسماء ملاك السفن كما هو الشأن في نظام

<sup>٥٣</sup> المادة ١٨ قانون بحري.

<sup>٥٤</sup> المادة ٣ من القانون رقم ٢٧ لعام ٢٠٠٨ الخاص بتسجيل وشطب السفن والمهن البحرية.

الشهر العقاري بالنسبة للعقارات والمعمول به في مصر على سبيل المثال<sup>(٥٥)</sup>، بل هو نظام عيني يهتم بالسفن محل التسجيل وتحديد ذاتيتها من حيث الاسم والحمولة والموطن، وبحيث يتم تخصيص صفحة أو أكثر من سجل السفن لكل سفينة تدون فيها البيانات الخاصة بها وملخص عن التصرفات التي ترد عليها.

وما من شك في أن نظام التسجيل العيني للسفن أكثر ضبطاً للمعاملات من نظام الشهر العقاري الشخصي بالنسبة للعقارات، إذ يكفي فيه مجرد الاطلاع على الصفحة الخاصة بالسفينة لمعرفة جميع التصرفات التي وردت عليها. في حين أنه إذا أُريد معرفة التصرفات الصادرة بشأن عقار معين في نظام الشهر الشخصي، وجب الوقوف على اسم المالك الحالي للعقار وأسماء الملاك السابقين وهكذا، مما يحتمل معه الوقوع في الخطأ نظراً لتشابه الأسماء.

#### رابعاً - شهادة التسجيل

تُمنح شهادة تسجيل السفينة في سجل السفن السوري من قبل المديرية العامة للموانئ إلى مالك السفينة بعد تسجيلها، وتحتوي الشهادة على جميع البيانات التي تم تدوينها في سجل السفن، ويجب أن تُضمّ هذه الشهادة إلى بقية أوراق السفينة المفترض أن تكون على متنها. مع التنويه إلى أنه لا يجوز استعمال شهادة التسجيل إلا لتسيير السفينة في ملاحه مشروعة، وهي اسمية لا يجوز التنازل عنها أو حجزها أو حبسها لأي سبب أو دين مهما كان نوعه<sup>(٥٦)</sup>.

وإذا بيعت السفينة في الخارج أو فقدت شهادة التسجيل الأصلية أو هلكت في الخارج أو انتهت صلاحيتها، جاز لمالك السفينة الحصول على "شهادة تسجيل مؤقتة" سارية المفعول لمدة أقصاها ثلاثة أشهر من المديرية العامة للموانئ أو من إحدى هيئات

<sup>٥٥</sup> ننوه هنا إلى أن تسجيل العقارات في سورية يخضع لنظام السجل العيني العقاري بخلاف ما هو الحال عليه في مصر، وقد تم إنشاء هذا النظام بموجب أحكام القانون رقم ١٤٢ الصادر في عام ١٩٦٤، بيد أنه لم يطبق دفعة واحدة على كافة أنحاء سورية، بل جرى تطبيقه تباعاً في كل منطقة من المناطق التي تم مسحها.

<sup>٥٦</sup> المادة ١١ من القانون رقم ٢٧ لعام ٢٠٠٨ الخاص بتسجيل وشطب السفن والمهن البحرية.

التصنيف المعترف بها، وبتفويض من المديرية أو من القنصلية السورية أو من الجهة المختصة في الميناء الأجنبي، وذلك بعد فحص المستندات المقدمة منه، ويبطل مفعول هذه الشهادة بمجرد وصول السفينة إلى أول ميناء سوري<sup>(٥٧)</sup>.

ولكن المادتين الثالثة والخامسة من قانون تسجيل وشطب السفن لعام ٢٠٠٨ ذهبتا إلى أبعد من ذلك، حيث أعطتا الحق للمديرية العامة للموانئ أن تصدر "شهادة تسجيل مؤقتة" تكون نافذة المفعول لرحلة واحدة أو أكثر، ولمدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر قابلة للتجديد حسب تقدير المديرية، ولا يستوفى عنها أي رسم. والغاية من ذلك عدم إجبار ملاك السفن على استقدام سفنهم إلى المرافئ السورية وتكبيدهم نفقات إضافية، وكذلك تشجيع هؤلاء الملاك على تسجيل تلك السفن تحت العلم السوري، وهذا ما يتم العمل به فعلاً.

#### خامساً - تعديل بيانات السجل

لكي يعكس سجل السفن الصورة الحقيقية لحالة السفينة بشكل مستمر، فرضت المادة ٢٠ من القانون البحري على مالك السفينة المبادرة إلى إعلام مكتب التسجيل في المديرية عن كل تعديل يطرأ على البيانات الواردة في صحيفة السفينة، وأوضحت بأنه يجب تقديم طلب التعديل مرفقاً بالأوراق الثبوتية خلال مدة ثلاثين يوماً من تاريخ حصول التعديل إلى الإدارة البحرية المختصة لتقوم بدورها في إجراء التعديل اللازم على بيانات السجل وشهادة التسجيل لقاء رسم محدد يُستوفى لهذا الغرض.

#### سادساً - شطب التسجيل

بحسب ما جاء في المادتين ٢٢ و ٢٣ من القانون البحري يجري شطب تسجيل السفينة بناءً على طلب يُقدم من ذوي الشأن خلال ثلاثين يوماً من تاريخ قيام سببه، وذلك في الأحوال الآتية:

<sup>٥٧</sup> المادة ٣/٢٩ قانون بحري.

- (أ) إذا هلكت السفينة بطريقة ما، كأن تغرق أو تحترق أو يُستولى عليها من قبل العدو، ويجب على المالك في هذه الحالة إبلاغ مكتب التسجيل فوراً وإعادة شهادة التسجيل إليه إن كان ذلك ممكناً.
- (ب) إذا فقدت السفينة جنسية السورية، كأن تثقل ملكيتها لأجنبي، وفي هذه الحالة أيضاً يجب إبلاغ مكتب التسجيل بذلك وإعادة شهادة التسجيل إليه، فإذا تم هذا الانتقال خارج سورية سُلمت شهادة التسجيل إلى أقرب قنصل سوري.
- (ج) إذا صدر حكم قضائي بالشطب لتخلف المالك عن القيام بالالتزامات التي يفرضها قانون تسجيل السفن.

### المبحث الثالث: آثار التسجيل

سنوضح هنا القيمة القانونية لشهادة تسجيل السفينة في سجل السفن (أولاً)، ثم نبين آثار قيد التصرفات القانونية التي تقع على السفينة في هذا السجل (ثانياً).

#### أولاً - القيمة القانونية لشهادة التسجيل

عندما تُسجّل سفينة في سجل السفن يكون من حق مالكيها الحصول على شهادة تسجيل سورية مشتملة على جميع البيانات المدونة في سجل السفن، وهذه الشهادة لها قيمتها القانونية من ثلاثة نواحي:

فمن ناحية تُعدّ شهادة التسجيل الوثيقة الأساسية التي تثبت بها جنسية السفينة السورية، لأن الدولة لا تعطي هذه الشهادة إلا بعد التحقق من أن السفينة قد استوفت فعلاً الشروط التي يتطلبها القانون لاكتساب السفينة الجنسية السورية. وإن علم السفينة ما هو إلا علامة مادية ظاهرة تدلّ على جنسية السفينة، إلا أنه لا يمكن أن يكون وحده سنداً للجنسية، فقد ترفع السفينة علماً لا يكون لها الحق في رفعه، وقد تُؤذّن في رفع علم دولة أخرى غير الذي تخوله إياها جنسيتها.

ومن ناحية ثانية تُحدّد شهادة التسجيل ذاتية السفينة وحالتها المدنية، وذلك بما تحتويه من بيانات عن اسم السفينة وموطنها وحولتها وأوصافها واسم مالكيها وعنوانه واسم الربّان، فهي تحتوي - بوجه عام - على جميع البيانات التي يمكنها تعيين السفينة تعييناً كافياً.

وأخيراً تُعدّ شهادة التسجيل سنداً رسمياً على ملكية السفينة، ذلك أنها لا تمنح من مكتب التسجيل إلا بعد التحقق من ملكية طالب التسجيل للسفينة بناءً على الوثائق المقدمة إليه.

### ثانياً - آثار قيد التصرفات في سجل السفن

إن الغاية من إحداث نظام تسجيل السفن في سورية ليست مراقبة استيفاء السفينة لشروط الجنسية فحسب، بل تحقيق شهر ما يرد عليها من تصرفات أيضاً. وفي الحقيقة، لم يبين قانون تسجيل السفن الآثار القانونية التي تترتب على عدم قيد التصرف الوارد على السفينة في سجل السفن، الأمر الذي أثار جدلاً قديماً حول طبيعة هذا القيد وآثاره بالنسبة للغير في ظل القانون التجاري البحري الملغى<sup>(٥٨)</sup>.

ولكن هذا الوضع تغيّر بعد صدور القانون البحري الجديد، إذ تنص المادة ٣/١٣ منه على أنه: "لا تكون التصرفات (التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة) نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناءً على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد في هذا السجل". وهذا يعني أن أي تصرف يجري على السفينة يُعدّ صحيحاً ومرتباً لآثاره القانونية بين أطرافه حتى ولو لم يتم تسجيله، إلا أنه لا يكون نافذاً في مواجهة الغير إلا بعد تسجيله.

<sup>٥٨</sup> القيد هو الشكل الوحيد الذي يتناسب مع طبيعة نظام سجل السفن من خلال مشابهته لنظام الشهر العيني، ويجري قيد التصرف الوارد على السفينة عن طريق تدوين ملخص عنه في الصفحة المخصصة لها في السجل. أما في ظل نظام الشهر الشخصي فيجب تسجيل التصرف على الأقل بالنسبة للتصرفات الإنشائية.



## الفصل الرابع

### ملكية السفينة

كما قلنا سابقاً بأن السفينة مال منقول، ولذا فإنها تخضع للأحكام الخاصة بملكية الأموال المنقولة بوجه عام. مع ذلك فإن أسباب كسب ملكية السفينة تختلف في بعض منها عن أسباب كسب ملكية المنقول، وتكاد تشبه أسباب كسب ملكية العقار.

وإلى جانب أسباب كسب الملكية المقررة في القواعد العامة، يوجد سببان خاصان لكسب ملكية السفينة في القانون البحري هما:

- أ- ترك السفينة للمؤمنين، وستتطرق له عند دراسة التأمين البحري.
  - ب- الاغتنام البحري وهو ضبط سفن العدو والسفن المخالفة التي تخرق قواعد الحياد ومصادرتها لحساب الدولة، ومحل دراسته عادةً في القانون الدولي العام.
- وتجنباً للإطالة وتكرار شرح قواعد عامة، سنقصر الدراسة هنا على أهم سببين لكسب ملكية السفينة، وهي: البناء (المبحث الأول) والبيع (المبحث الثاني).

#### المبحث الأول: بناء السفينة

لم يتطرق القانون البحري القديم لعام ١٩٥٠ لعقد بناء السفينة ( Ship construction contract ) على الرغم من أهميته. أما القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ فقد أثر على تنظيم هذا العقد وخصه بالعديد من الأحكام. وبشكل عام نميز في الواقع العملي بين طريقتين لبناء السفن:

- أ- الطريقة المباشرة وفيها يقوم المالك أو المجهز نفسه ببناء السفينة، فيشتري الأدوات والمعدات ويتعاقد مع المهندسين والعمال لبناء السفينة. وهذه الطريقة لا تثير أية إشكاليات قانونية، إذ إن السفينة في هذه الحالة تُعدّ بملكية المالك أو المجهز منذ البداية حتى وضعها في الاستثمار، ويمكن لدائني أيّ منهما حجز السفينة في أية مرحلة من مراحل بنائها.

ب- الطريقة غير المباشرة: هنا يتعاقد المالك أو المجهز مع شخص آخر يُدعى متعهد البناء على بناء السفينة مقابل ثمن معين، فيستخدم متعهد البناء العمل ويشترى الأدوات والتجهيزات ويبني السفينة طبقاً للمواصفات المتفق عليها. وهذه الطريقة هي المتبعة منذ أن وجدت شركات وأحواض بحرية متخصصة في بناء السفن، كما أنها تثير بعض الإشكاليات القانونية خاصة فيما يتعلق بطبيعة العقد المبرم بين المالك أو المجهز ومتعهد البناء.

ولذلك نتساءل هنا بخصوص الطريقة غير المباشرة لبناء السفينة: ما هي طبيعة عقد بناء السفينة (أولاً)؟ وكيف يتم إثباته (ثانياً)؟ وما هي أهم آثاره (ثالثاً)؟

#### أولاً - طبيعة عقد بناء السفينة

لقد انعقد الإجماع فقهاً وقضاً، على أن العقد الذي يربط بين المالك أو المجهز ومتعهد البناء لا يمكن أن يكون عقد مقاوله يُقدم فيه المتعهد عمله وخبرته تحت إشراف صاحب العمل ولحسابه وعلى مواد مملوكة لصاحب العمل، وإنما هو بيع شيء مستقبلي أو بيع تحت التسليم يقوم فيه البائع الباني بصنع السفينة من مواد عائدة إليه وبلاستعانة بعمل يخضعون لإشرافه، ويتعهد بتسليمها إلى المالك أو المجهز بعد الانتهاء من بنائها<sup>(٥٩)</sup>. وما يؤكد هذا التكييف لعقد بناء السفينة هو أن البيع لا يرد على المواد التي استخدمت في بناء السفينة بل على السفينة بعد إتمام بنائها.

واستناداً إلى هذا التكييف، يمكن القول: إن ملكية السفينة لا تنتقل إلى المالك المجهز طالب البناء إلا بعد بنائها وتسليمها إليه، وأن متعهد البناء يظل مالكاً للسفينة حتى ذلك الوقت. وقد أخذ بهذا التكييف صراحة القانون البحري السوري، ودليل ذلك ما جاء في المادة ٤٢ منه والتي نصت على أن: "تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول استلامها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك".

<sup>٥٩</sup> نقض فرنسي ٦ فبراير ١٩٥١، مجلة القانون البحري الفرنسي ١٩٥١، ص ٢٧٣.

J. RIPERT, Précis de droit maritime, *op. cit.*, p. 371.

وبالاستناد إلى هذا النص نرى أنه لو أفلس متعهد البناء قبل تسليم السفينة فليس للمالك المجهز استرداد السفينة من التفليسة بوصفه مالكا، وإنما يقتصر حقه على المطالبة بالمبالغ التي دفعها على الحساب، وكذلك بالتعويض عما أصابه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد، وبالتالي فإنه يخضع مع باقي الدائنين العاديين لقسمة الغرماء<sup>(٦٠)</sup>. كما أن السفينة تنتقل إلى المالك المجهز محملة بالحقوق العينية كالرهون التي رتبها عليها متعهد البناء خلال فترة البناء<sup>(٦١)</sup>.

وحتى يتجنب المالك المجهز النتائج التي سبق ذكرها، عليه أن يشترط صراحة في العقد المبرم بينه وبين متعهد البناء بأن السفينة موضوع عقد البناء تنتقل ملكيتها جزء جزءاً، وكلما دفع المالك المجهز إلى متعهد البناء مبلغاً معيناً من الثمن، أو أن يتم الاتفاق على اعتبار الأقساط التي تدفع من الثمن قرضاً لمتعهد البناء، ثم يرتب رهناً بحرياً على السفينة وهي قيد الإنشاء ضماناً لهذا القرض لصالح المالك المجهز، حتى إذا ما بيعت السفينة بسبب إفلاس المتعهد يكون المالك المجهز مطمئناً إلى استيفاء ما دفعه باعتباره دائناً مرتبهاً يتقدم على غيره من الدائنين، مع أن هذا الحل الأخير لا يسمح للمالك المجهز استرداد ما تم بناؤه من السفينة<sup>(٦٢)</sup>.

هذا ويُعدّ عقد بناء السفينة عملاً تجارياً بنص المادة السادسة من القانون التجاري. مع ذلك تجدر الإشارة هنا إلى أن هذا العقد لا يُعدّ عملاً تجارياً بشكل دائم إلا بالنسبة لمتعهد البناء الذي يشتري المواد والمعدات ويتعاقد مع العمال بهدف بيع السفينة بعد صنعها (مشروع إنشاء السفن)، أما بالنسبة للمالك المجهز، فإن العقد يكون تجارياً إذا

<sup>٦٠</sup> نقض فرنسي ٢٠ مارس ١٨٧٢، دالوز ١٨٧٢، ١٠١٤٠.

<sup>٦١</sup> نقض فرنسي ١٠ يوليو ١٨٨٨، سيرى ١٨٨٨، ١٠٤٣٠.

<sup>٦٢</sup> حاول بعض الفقهاء أن يُجنّب المالك المجهز ما يتعرض له من أخطار، فرأى أن بيع السفينة هو بيع معنق على شرط واقف هو الانتهاء من بنائها، ورأى البعض الآخر أن السفينة تنتقل ملكيتها جزئياً خلال عملية البناء وذلك بقدر ما يدفعه المجهز من الثمن، بيد أن كل هذه الآراء محل نقد (انظر: مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الناشر غير معروف، ١٩٥٢، ج ١، بند ١٧٥).

كانت السفينة المبنية مُعدّة لممارسة أنشطة تجارية، ومدنياً إذا كانت السفينة المبنية معدّة لأغراض غير تجارية.

### ثانياً - إثبات عقد بناء السفينة

لقد انقسم الفقه في توصيف عقد بناء السفينة فيما إذا كان عقد شكلي أم عقد رضائي، حيث ذهب بعضهم إلى القول بأن هذا العقد شكلي وبالتالي يجب أن يُحرر بشكل رسمي<sup>٦٣</sup>، بيد أن هذا الرأي لا يذهب في الاتجاه الصحيح ذلك أن حكم المادة ١٣ من القانون البحري الجديد والذي يشترط الرسمية يقتصر تطبيقه على السفن التي اكتمل بناؤها، وهذا يعني أن عقد بناء السفينة هو عقد رضائي ولا محل لاشتراط الرسمية بالنسبة للتصرفات التي ترد على السفينة وهي في طور البناء.

مع ذلك يمكن القول بأن أهمية عقد بناء السفينة لجهة أنه ينصب على مبالغ مالية ضخمة، ويحتوي على تفاصيل فنية معقدة لا يمكن أن تحفظها الذاكرة الإنسانية، الأمر الذي يُبرر اشتراط كتابة العقد. وهذا ما قرره بالفعل المادة ٤١ من القانون البحري بقولها: "لا يثبت عقد بناء السفينة وأي تعديل يطرأ عليه إلا بالكتابة"، وهذا يعني أن اشتراط الكتابة هنا شرط للإثبات وليس للانعقاد.

وبالرغم مما تقدّم، نوّد الإشارة إلى أن المادة ١٣ من القانون البحري اشترطت الرسمية للانعقاد بالنسبة لكل تصرف يترتب عليه نقل ملكية السفينة أو إنشاء أي حق عيني آخر عليها، وكذلك فعل المشرع بالنسبة للرهن البحري للسفينة فنص في المادة ٦٩ من القانون البحري على أنه: "لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي وإلا كان باطلاً". وبما أن عقد بناء السفينة لا يقل أهمية عن العقود المذكورة، لذلك كان حرياً بالمشرع أن يُقرّر تطبيق قاعدة اشتراط الكتابة للانعقاد - من باب أولى - على هذا العقد، بحيث يترتب البطلان في حال عدم كتابة عقد بناء السفينة في عقد رسمي.

<sup>٦٣</sup> LYON-CAEN ET RENAULT, Traité de droit commercial, tome IV, 1934, p. 157.

<sup>٦٤</sup> يقابلها المادة ٣ من القانون البحري القديم.

### ثالثاً - آثار عقد بناء السفينة

بدايةً بالنسبة إلى التزامات متعهد البناء، فإنه يلتزم بوصفه بائعاً بالتزامين جوهرين هما: التسليم والضمان.

١- التسليم: يلتزم متعهد البناء بتسليم السفينة إلى المالك أو المجهز في الموعد المتفق عليه، وطبقاً للمواصفات المحددة في العقد، فإذا هلكت السفينة قبل التسليم كان الهلاك على متعهد البناء<sup>(٦٥)</sup>. ولذلك جرت العادة لدى شركات البناء على التأمين على السفينة وهي في طور البناء، وعلى أن يشمل التأمين جميع المخاطر بما في ذلك مخاطر إنزالها في البحر. فالمالك المجهز لا يقبل عادةً بتسليم السفينة التي انتهت عمليات إنشائها إلا إذا كانت عائمة على سطح الماء، وبعد تجربتها في غالب الأحيان للتحقق من مدى صلاحيتها للملاحة البحرية.

٢- الضمان: يضمن متعهد البناء للمالك العيوب الخفية التي قد تظهر في السفينة بعد تسليمها. وفي هذا الصدد، نصت المادة ٤٣ من القانون البحري على أن: "يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية حتى بعد تسليمها إلى طالب البناء وتجربتها". ولاشك أن هذا النص جاء عاماً ودون أية تفصيلات، ولذلك يجب الرجوع إلى أحكام القواعد العامة لضمان العيوب الخفية في القانون المدني، لاسيما فيما يتعلق بمعنى العيب الخفي وآثاره وكيفية تقدير التعويض بشأنه.

وبخصوص انقضاء دعوى الضمان نصت المادة ٤٤ من القانون البحري على أن: "تنقضي دعوى ضمان العيوب الخفية بمضي سنة من وقت العلم بالعيوب، كما تنقضي تلك الدعوى بمضي سنتين من وقت تسليم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب". وهنا نود التنويه إلى أن القواعد العامة في القانون المدني تنص على انقضاء دعوى ضمان العيب الخفي بمضي سنة من وقت تسليم المبيع وليس من وقت

<sup>٦٥</sup> المادة ٤٢٨ قانون مدني.

العلم بالعيب<sup>(٦٦)</sup>، وهذا الحكم - من وجهة نظرنا - هو أكثر تحقيقاً لاستقرار المعاملات. ومن جهة أخرى فقد أشار المشرع في المادة المذكورة إلى أن تعمد متعهد البناء إخفاء العيب عن طالب البناء يُشكّل حالة استثنائية من تطبيق مدة التقادم القصير، وبالتالي لا تتقدم دعوى الضمان في هذه الحالة إلا بمضي خمسة عشر عاماً تطبيقاً للقواعد العامة. أما بالنسبة لالتزام المالك المجهز بدفع الثمن فإنه يجب على هذا الأخير القيام بهذا الالتزام إلى متعهد البناء وفق الصيغة التي تم الاتفاق عليها، وغالباً ما يتفق الطرفان على دفع الثمن على أقساط أثناء بناء السفينة وبالتوافق مع تقدّم مراحل إنشائها. وبحسب أحكام المادة ١/٤٢٥ من القانون المدني، يكون الثمن مستحق الوفاء وقت تسليم المبيع ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضي خلاف ذلك.

### المبحث الثاني: بيع السفينة

استناداً إلى التعريف العام لعقد البيع، يمكن تعريف بيع السفينة (Ship selling) على أنه: عقد يلتزم بموجبه البائع بأن ينقل للمشتري ملكية السفينة مقابل ثمن نقدي. وبموجب أحكام المادة السادسة من القانون التجاري البري يُعدّ بيع السفينة عملاً تجارياً إذا مورس من خلال مشروع، مع التأكيد على أن بيع السفينة لا يُعدّ في جميع الأحوال عملاً تجارياً إلا إذا تمّ بقصد المضاربة وتحقيق الربح وفقاً للمعيار العام في الأعمال التجارية. وعلى هذا إذا باع شخص سفينة ورثها أو اشترى شخص سفينة للنزهة، فلا يُعدّ العمل تجارياً بالنسبة إليه.

سنبحث فيما يلي في الأركان الموضوعية (أولاً) والأركان الشكلية (ثانياً) لعقد بيع السفينة، ثمّ نعرض أهم التزامات الأطراف في هذا العقد (ثالثاً).

#### أولاً - الأركان الموضوعية لعقد بيع السفينة

إن عقد بيع السفينة كغيره من عقود البيع، يجب أن تتوفر فيه الأركان العامة للعقد وهي الرضا والمحل والسبب والثمن، وتطبق في هذا الشأن القواعد العامة والتي

<sup>٦٦</sup> المادة ١/٤٢٥ قانون مدني.

يضيق المجال لشرحها. لذلك سنقتصر هنا على بيان سلطة الربان في بيع السفينة، وحكم بيع السفينة السورية إلى أجنبي.

#### أ - بيع الربان للسفينة

لما كانت نيابة ربان السفينة عن مالكتها نيابة عامة لا تجيز له مباشرة أعمال التصرف، فإنه لا يستطيع بيع السفينة دون إذن خاص من مالكتها وإلا وقع البيع باطلاً لمصلحة المشتري باعتباره بيعاً لملك الغير<sup>(٦٧)</sup>. وبالنسبة لمالك السفينة يُعدّ البيع غير نافذ لأنه لم يكن طرفاً في العقد، فضلاً عن تعرّض الربان في هذه الحالة للحكم عليه بالتعويض إذا كان له مقتضى<sup>(٦٨)</sup>.

وقد جاء نص المادة ١٣٤ من القانون البحري الجديد بهذا الخصوص صريحاً، حيث ذكر فيه: "لا يجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكتها". مع العلم أن المادة ١٢١ من القانون البحري الملغى كانت تجيز للربان أن يبيع السفينة ولو لم يكن مزوداً بوكالة خاصة من المالك، وذلك فقط في حال أضحت السفينة غير صالحة للملاحة. وفي الواقع لم يعد لهذه النصوص الأهمية العملية نفسها التي كانت لها فيما مضى، بسبب التطور الذي طرأ على وسائل الاتصالات وسهولة الاتصال بمالك السفينة ليباشر بنفسه بيع سفينته.

#### ب - بيع السفينة السورية إلى أجنبي

بحسب ما جاء في المادة ٢/٦ من قانون تسجيل وشطب السفن لعام ٢٠٠٨، يجوز لمالك السفينة أن يبيعها إلى أجنبي، ويكون من حق المالك الجديد في هذه الحالة إبقاء السفينة على جنسيتها السورية، أو أن يُغيّر جنسيتها وينسبها إلى أية دولة أخرى. وفي الحقيقة لقد جاء هذا الحكم بناءً على مطالبة ملاك السفن في سورية بأن يكون لهم الحرية

<sup>٦٧</sup> المادة ٤٣٤/١ و ٢ قانون مدني.

<sup>٦٨</sup> المادة ٤٣٦ قانون مدني.

في بيع سفنهم إلى من يشاؤون من السوريين والأجانب. وتماشياً مع هذا التوجه، جرى فتح باب تسجيل السفن تحت العلم السوري على مصراعيه، وتمّ التخلي كلياً عن شرط الملكية والإدارة الوطنية، وأصبحت الجنسية السورية تمنح للسفينة مجرد تسجيلها في سجل السفن لدى الإدارة البحرية المختصة في سورية<sup>(٦٩)</sup>.

### ثانياً - الأركان الشكلية لعقد بيع السفينة

في الحقيقة، لا يُعدّ بيع السفينة من العقود الرضائية التي تتم بمجرد أن يتبادل الطرفان المتعاقدان التعبير عن إرادتين متطابقتين، بل هو عقد شكلي لا ينعقد إلا إذا تمت كتابته في ورقة رسمية، ولا يُعدّ نافذاً في مواجهة الغير إلا إذا تمّ تسجيله في سجل السفن.

#### أ- كتابة البيع في ورقة رسمية

تقضي المادة ١٣ من القانون البحري صراحةً بوجود إفراغ عقد بيع السفينة في سند رسمي، حيث جاء فيها: "١- تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بسند رسمي أو بمقتضى حكم حائز قوة الأمر المقضي وإلا كانت باطلة. ٢- إذا وقعت هذه التصرفات في بلد أجنبي وجب تحريرها أمام قنصل الجمهورية العربية السورية في ذلك البلد، وعند عدم وجوده تكون أمام الجهة المحلية المختصة". ومن الواضح في أحكام هذه المادة أن الرسمية في بيع السفينة تُعدّ ركناً من أركان العقد لا ينعقد بدونها، فإذا جرى بيع السفينة ولم يحرر به ورقة رسمية كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً<sup>(٧٠)</sup>، وجاز لكل ذي مصلحة أن يتمسك بهذا البطلان في أية مرحلة كانت عليها الدعوى، وللمحكمة أيضاً أن تقضي به من تلقاء نفسها.

<sup>٦٩</sup> المادة ٦ قانون بحري.

<sup>٧٠</sup> نقض مدني ٧ مايو ١٩٥٩، مشار إليه سابقاً.



وننوه هنا إلى أن اشتراط الرسمية في عقد بيع السفينة ليس الغرض منه حماية البائع ولفت نظره إلى خطر التصرف الذي يقدم عليه، كما هو الحال بالنسبة إلى الراهن في عقد الرهن الرسمي، وبالنسبة إلى الواهب في عقد الهبة، وإنما يكمن الهدف من ذلك إتاحة الفرصة للسلطات العامة للتحقق من توفر شروط منح الجنسية السورية، نظراً للصلة الوثيقة بين جنسية السفينة وملكيته كما تقدم.

هذا وتشترط الرسمية في بيع السفن سواء أكانت سفناً تجارية أم سفن صيد أم سفن نزهة أو غير ذلك وأياً كانت أبعادها<sup>(١١)</sup>، وسواء أكانت تقوم بالملاحة الساحلية أم بالملاحة في أعالي البحار<sup>(١٢)</sup>. أما بيع مراكب الملاحة الداخلية فلا يخضع لشروط الرسمية لأنها خارج نطاق تطبيق القانون البحري.

كما أنه يجب احترام شرط الرسمية عندما يقوم المالك المجهز ببيع السفينة بيعاً اختيارياً، أما إذا تقرر بيع السفينة بيعاً قضائياً، كبيعها بعد الحجز عليها أو بيعها لعدم إمكانية قسمتها أو بيعها ضمن أموال المفلس، فلا يشترط في مثل هذه الحالات الرسمية.

#### ب- شهر واقعة البيع

إلى جانب شرط الرسمية في عقد بيع السفينة نلاحظ أن القانون فرض أيضاً واجب تسجيل هذا البيع في سجل السفن كشرط لتفادته تجاه الغير، حيث جاء في المادة ٣/١٣ من القانون البحري: "لا تكون التصرفات (بيع السفينة يدخل ضمناً)... نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناءً على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة...".

ومن الواضح من نص المادة المذكورة أن بيع السفينة يكون نافذاً تجاه أطرافه متى استوفى شرط الرسمية ولا يشترط تسجيله في سجل السفن، أما نفاذ عقد البيع تجاه الغير فإنه يحتاج إلى الشهر في سجل السفن.

<sup>١١</sup> استئناف مختلط ٢٢ فبراير ١٩٣٩، ب ٥١ - ١٧٠.

<sup>١٢</sup> نقض مدني ٧ مايو ١٩٥٩، مجموعة أحكام النقض، ص ٣٩٥.

### ثالثاً - آثار عقد بيع السفينة

يرتب عقد بيع السفينة آثاراً قانونية عديدة، أهمها: نقل ملكية السفينة وتسليمها.

#### أ - نقل الملكية

متى استوفى عقد بيع السفينة أركانه الموضوعية والشكلية المطلوبة قانوناً، وبمجرد الانتهاء من الإجراءات اللازمة لنقل ملكية السفينة وشهر البيع في سجل السفن، أصبح من الممكن الاحتجاج ببيع السفينة تجاه الغير<sup>(٧٣)</sup>.

#### ب - التسليم والضمان

بعد إبرام عقد بيع السفينة وإشهاره، يجب على البائع أن يقوم بتسليم السفينة للمشتري في الزمان والمكان المتفق عليهما، وبالحالة التي كانت عليها وقت البيع ما لم يتفق على خلاف ذلك. كما يلتزم البائع بضمان الاستحقاق وضمان العيوب الخفية تطبيقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني<sup>(٧٤)</sup>.

وبالمقابل يتمتع بائع السفينة بالضمانات التي تخولها إياه القواعد العامة فيما يخص بيع المنقول، فله على سبيل المثال الحق في حبس السفينة حتى يستوفي ثمنها، وله أيضاً حبسها حتى ولو لم يحلّ الأجل المشترط لدفع الثمن إذا سقط حق المشتري في الأجل طبقاً لأحكام المادة ١/٤٢٧ و٢ من القانون المدني.

<sup>٧٣</sup> المادة ٣/١٣ قانون بحري.

<sup>٧٤</sup> المادة ٣٩٩ قانون مدني.

## الفصل الخامس

### الحقوق العينية التبعية على السفينة

يتطلب استثمار السفينة أموالاً طائلة قد يعجز المالك أو المجهز عن تأمينها، الأمر الذي يدفع هذا الأخير - في أغلب الأحيان - إلى اللجوء للائتمان. وبغية الوصول إلى ذلك وجعل الائتمان البحري ميسراً، قام المشرع في القانون البحري بوضع نظام خاص بالحقوق العينية التبعية تتشابه فيه السفينة مع العقار إلى حد كبير.

فمن جهة قرّر المشرع حقوق امتياز خاصة على السفينة تسمى الامتيازات البحرية (المبحث الأول)، تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أية يد تنتقل إليها، كحقوق الامتياز على العقار، وذلك بخلاف حقوق الامتياز على المنقول التي لا تعطي حق التتبع للدائن الممتاز إذا انتقل المنقول إلى حائز حسن النية. ومن جهة أخرى أجاز المشرع رهن السفينة رهناً رسمياً يسمى الرهن البحري (المبحث الثاني)، وهو لا يستتبع انتقال الحيازة من الراهن إلى الدائن المرتهن تماماً كما هو الحال عليه في الرهن الرسمي على العقار.

#### المبحث الأول: الامتيازات البحرية

تضمن القانون البحري الملغى نصوصاً قانونية تمنح الدائنين الذين يقدمون الائتمان إلى المالك أو المجهز حقوق امتياز على السفينة (Maritime privileges) تكفل لهم حقّي التتبع والأولوية على بقية الدائنين. هذه الامتيازات تقع في سبعة امتيازات، خمسة منها تُعدّ امتيازات دولية نقلها المشرع عن اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦، واثنان منها وطنيان يأتيان في المرتبة بعد الامتيازات الدولية الخمسة وبعد الديون المضمونة برهن بحري.

وفي هذا الصدد، يجب الإشارة إلى أن اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ لم تعد تستجيب لمتطلبات العمل وما طرأ عليه من تطورات في الوقت الحاضر، لاسيما سهولة الاتصال بين الربان والمالك أو المجهز. كما برزت حاجة المالكين أو المجهزين إلى الحصول على

الائتمان ليس فقط خلال استثمار السفينة، بل أيضاً في مرحلة بناء السفن ذات الحمولة الكبيرة الأمر الذي تطلب تحسين نظام الرهن البحري. ولذلك ألغيت اتفاقية بروكسل المذكورة آنفاً، وحلت محلها اتفاقية أخرى أبرمت أيضاً في بروكسل بتاريخ ٢٧ مايو ١٩٦٧ ولكن للأسف لم يُصادق على هذه الاتفاقية إلا أربع دول فقط، ولم تتح لها الفرصة لتدخل حيز التطبيق. ولذلك أبرمت اتفاقية جديدة ثالثة تحت رعاية الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية في عام ١٩٩٣ تخص الامتيازات والرهن البحرية لتحل محل الاتفاقيتين السابقتين.

هذا وقد جاء القانون البحري السوري الجديد لعام ٢٠٠٦ بنصوص قانونية جديدة بخصوص الامتيازات والرهن البحرية، وقد استقى أغلبها من اتفاقية عام ١٩٩٣ المذكورة آنفاً. وبخصوص الامتيازات البحرية سندرس تباعاً أنواع الامتيازات البحرية (أولاً) ومحلها (ثانياً) وترتيبها (ثالثاً) وآثارها (رابعاً)، لنختم بانقضاء الامتيازات (خامساً).

#### أولاً - أنواع الامتيازات البحرية

بحسب ما جاء في نص المادة ٥٧ من القانون البحري تُعدّ الديون الآتية وحدها<sup>(٧٥)</sup> ممتازة على السفينة، وتحدّد درجة امتيازها حسب الترتيب الآتي:

الامتياز الأول: "أ- المطالبات المتعلقة بالأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لرَبان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها فيما يتعلّق بعملهم فيها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن واشتراكات التأمينات الاجتماعية المدفوعة لصالحهم". هذا الامتياز يضمن للبحار حقيقةً كل ما يستحقه مقابل عمله من أجور ومصروفات للعلاج ونفقات العودة إلى الوطن، وكذلك التعويضات المستحقة له في حل فصله عن العمل فصلاً تعسفياً،

<sup>٧٥</sup> في الحقيقة لا تُحدّد استخدام لفظ "وحدها" الذي ورد في نص المادة ٧٥، وذلك حتى لا يُطلق السبب أمام إضافة امتيازات جديدة على السفينة، ولكن بشرط أن ترد في المرتبة بعد الرهن البحري. ومن وجهة نظرنا يجوز للدائنين أن يتمسكوا - فضلاً عن الامتيازات البحرية - بحقوق الامتياز المقررة في القانون المدني أو بنصوص خاصة، على أن تأتي في المرتبة أيضاً بعد الرهن البحري.

وغيرها من الديون الناشئة عن عقد العمل البحري. وإن الغاية من هذا الامتياز الاعتبارات الإنسانية التي تتجلى بضرورة الرأفة بالعاملين على متن السفينة، فضلاً عن أن هؤلاء يُعدّون في مركز اقتصادي ضعيف لا يستطيعون إجبار المالك أو المجهز على تقديم ضمانات لحقوقهم في حال عدم دفع أجورهم وجميع مستحققاتهم من قبله.

**الامتياز الثاني:** "ب- المطالبات المتعلقة بالوفلة أو الضرر الشخصي الذي يحدث في البرّ أو البحر، ويتصل اتصالاً مباشراً بتشغيل السفينة". القصد من هذا الامتياز تعويض ورثة البحار المتوفى الذي فقد حياته وهو يخدم في السفينة، أو تعويض المصاب بضرر جسدي من حادث أصاب السفينة أو حصل على متنها لتمكينه من الاستشفاء. مع التنويه إلى أن الحقوق الممتازة المنصوص عليها في هذه الفقرة تتعلق بمسؤولية مالك السفينة أو تجهزها قبل الغير والركاب والطاقم والشاحنين.

**الامتياز الثالث:** "ج- المطالبات المتعلقة بمكافأة إنقاذ السفينة، وحصّة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة". والسبب في إقرار امتياز مكافأة إنقاذ السفينة أنه لولا الأعمال والتضحيات التي تمّت بقصد إنقاذ السفينة، لهلكت السفينة وضاعت حقوق جميع الدائنين، ولذلك من العدل أن تكون ممتازة.

**الامتياز الرابع:** "د- المطالبات المتعلقة برسوم الموانئ والمرافئ والقنوات وغيرها من المجاري المائية، ورسوم القطر والإرشاد والتحميل ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى". وتتجلى الغاية من هذا الامتياز ضمان تحصيل حقوق إدارات الموانئ والمرافئ وما يتفرع عنها لكي تستمرّ هذه الجهات في تقديم الخدمات إلى السفن التي ترسو فيها.

**الامتياز الخامس:** "هـ- المطالبات القائمة على الضرر المترتب على الهلاك أو التلف المادي الذي يسببه تشغيل السفينة لمنشآت الموانئ والأحواض وطرق الملاحه". والحكمة من هذا الامتياز هو تعويض إدارات الموانئ عما يصيب هذه الموانئ من ضرر أو تلف

نتيجة تشغيل السفينة، وما قد تسببه من تلوث لتلك المنشآت بغية تمكين السلطات من إزالة هذه الأضرار.

**الامتياز السادس:** "و- المصاريف القضائية التي أنفقت لحفظ السفينة وبيعها وتوزيع ثمنها والرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام". وتكمن العلة من هذا الامتياز في ضرورة تحصيل المصاريف المذكورة لأنها تصب في صالح جميع الدائنين، بالإضافة إلى واجب المحافظة على حقوق الخزينة العامة.

**الامتياز السابع:** "ز- التعويضات عن هلاك البضائع والأمتعة المحمولة على السفينة أو تلفها". ويُبغى من هذا الامتياز دفع التعويضات المستحقة للشاحنين والركاب عن هلاك البضائع والأمتعة، وفي الواقع إن هذا الامتياز مأخوذ عن التشريعات الأنكلوسكسونية التي تعطي المتضرر امتيازاً على الشيء الذي نشأ عنه الضرر بناءً على الرابطة بين الشيء والدين.

**الامتياز الثامن:** "ح- الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود صلاحياته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء أكان الربان مالكاً للسفينة أو غير مالك، وسواء أكان الدين مستحقاً له أم للمورد أو للمقرضين أم للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أم لغيرهم من المتعاقدين، وكذلك الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة وفقاً للمادة ١٦٨ من هذا القانون". وتشمل هذه الديون بوجه خاص الديون الناشئة عن إصلاح السفينة أو توريد معدات أو أدوات أو مؤن للسفينة، وسبب جعل مثل هذه الديون ممتازة هو أن أصحابها قد يجهلون حقيقة المركز المالي للمالك أو للمجهز، ولا يمكن بذات الوقت إجبارهم على إنشاء رهن لضمان حقوقهم. وفي الحقيقة بدون هذا الامتياز لن يتشجع الدائنون على تمويل السفينة، ولن يستطيع الربان ووكيل السفينة الحصول على أي ائتمان في الخارج.

ونشير هنا إلى أن الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها، لا تُعدّ ممتازة إلا إذا توفرت الشروط الآتية:

١- أن تكون العقود والعمليات التي تنشأ عنها هذه الديون قد أبرمها الربان أو قام بها خارج ميناء تسجيل السفينة، حيث يجهل الدائن حقيقة المركز المالي للمالك أو المجهز. أما العقود والعمليات التي يبرمها الربان في ميناء تسجيل السفينة فلا تعطى امتيازاً لأنه يمكن للدائنين التحقق من المركز المالي للمالك أو المجهز.

٢- أن تكون العقود والعمليات التي أبرمها الربان أو أجراها نتيجة حاجة حقيقية لصيانة السفينة أو متابعة سفرها، وبالتالي فإن الامتياز لا يشمل النفقات التي يُقصد منها تطوير السفينة أو تحديثها، كتحسين الفرش فيها.

٣- أن يكون الربان قد تصرف في حدود صلاحياته القانونية، فإذا تجاوزها سقط وصف الامتياز عن الدين.

**الامتياز التاسع: "ط" - مجموع أقساط التأمين المعقود على جسم السفينة وأجهزتها وعتادها، المستحقة عن آخر رحلة مؤمن عليها فيها، فيما لو كان التأمين معقوداً للرحلة أو لآخر مدة التأمين إذا كان التأمين معقوداً لأجل معين على أن لا يتجاوز المجموع في الحالتين أقساط سنة واحدة".** والمراد من هذا الامتياز تشجيع شركات التأمين على تأمين الرحلات البحرية وتغطية المالكين أو المجهزين في حل مواجهة سفنهم للأخطار البحرية.

### ثانياً - محل الامتيازات البحرية

تترتب الامتيازات البحرية على الثروة البحرية التي تشمل كلاً من السفينة وأجرة النقل وملحقات السفينة<sup>(٧٦)</sup>، وذلك بوصفها ذمة مخصصة لضمان الديون الناشئة عن استثمار السفينة.

<sup>٧٦</sup> المادة ٥٩ قانون بحري.

## أ- السفينة

تترتب حقوق الامتياز المقررة في المادة ٥٧ من القانون البحري على السفينة بالدرجة الأولى، وذلك بغض النظر فيما إذا كان المجهز مالكةا أو المجهز غير المالك أو المجهز مستأجر، ولا تفقد تلك الحقوق قيمتها القانونية إلا إذا فقد المالك حيازته للسفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية<sup>(٧٧)</sup>.

بمعنى آخر لا علاقة لحقوق الدائنين الممتازين بصفة المجهز الذي يستثمر السفينة، سواء أكان مالكةا للسفينة أو غير مالك لها أو مستأجر لها، وهذا الحكم هو نتيجة منطقية لفكرة تخصيص السفينة لضمان حقوق الدائنين بسبب استثمارها. ولكن الأمر يختلف عما سبق عندما نكون بصدد حقوق الامتياز المنصوص عليها في القواعد العامة، والتي لا ترد إلا على الأموال المملوكة للمدين.

## ب- أجرة النقل

تترتب حقوق الامتياز المنصوص عليها في المادة ٥٧ من القانون البحري أيضاً على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين، فإذا حصل مثلاً إنقاذ السفينة خلال الرحلة فإن امتياز المكافئة المستحقة عن الإنقاذ يرد على أجرة النقل المستحقة عن الرحلة التي حدث خلالها الإنقاذ.

والمقصود بالأجرة هنا الأجرة الإجمالية، أي المبلغ المستحق للمجهز دون خصم نفقات الملاحه. لكن المشرع خرج على ذلك حين نص في المادة ٢/١٣ من القانون البحري على ترتيب الامتياز المقرر للديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وباقي الأشخاص العاملين في السفينة على مجموع أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد، وذلك مراعاة لمصالح أفراد الطاقم البحري.

كما قضت المادة ٦١ من القانون البحري على بقاء حق الامتياز على أجرة النقل ما دامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك. فإذا أراد شخص ما

<sup>٧٧</sup> المادة ٦٨ قانون بحري.



التمسك بالامتياز على الأجرة وجب عليه إيقاع حجز ما للمدين لدى الغير على الأجرة تحت يد مالك البضاعة أو الربان أو ممثل المالك، ولكن إذا تم تحصيل الأجرة ودخلت في ذمة المالك انتفى حينها حق الامتياز عليها.

هذا وتعدّ أجرة نقل الركاب في حكم أجرة النقل<sup>(٧٨)</sup>، ويجب أن تكون أجرة نقل الركاب مستحقة الدفع أو تحت يد الربان أو ممثل المالك حتى تُعتبر محلاً للامتياز، وإن كان الغالب أن تُدفع أجرة السفر مقدماً وتدخل ذمة المالك قبل قيام الرحلة، الأمر الذي يفقد الامتياز على هذه الأجرة مضمونه.

### ج- ملحقات السفينة وأجرة النقل

بحسب ما قضت به أحكام المادة ٥٩ من القانون البحري ترد الامتيازات البحرية ثالثاً على كل من ملحقات السفينة وأجرة النقل، ويُعدّ من ملحقات السفينة وأجرة النقل ما يلي<sup>(٧٩)</sup>:

- ١- التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها، أو عن خسارة أجرة النقل.
- ٢- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر البحرية المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها<sup>(٨٠)</sup>، أو عن خسارة أجرة النقل.
- ٣- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة والإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

<sup>٧٨</sup> المادة ٢/٦٠ قانون بحري.

<sup>٧٩</sup> المادة ١/٦٠ قانون بحري.

<sup>٨٠</sup> أما إذا تمّ إصلاح الأضرار التي لحقت بالسفينة فإن ضمان الدائنين يستعيد قيمته، ومن الطبيعي حينئذ أن لا يُخصّص التعويض للدائنين الممتازين، بل يعود لمن قام بالإصلاح أو أتفق عليه.

ويبقى حق الامتياز على هذه الملحقات مادامت مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك<sup>(٨١)</sup>. وإن تقرير حق الامتياز على كل من ملحقات السفينة وأجرة النقل جاء بسبب أن هذه الملحقات تمثل عناصر اقتطعت من الثروة البحرية أو يجب أن تضاف إليها.

وبالمقابل لا تُعدّ من ملحقات السفينة وأجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد أشخاص القانون العام<sup>(٨٢)</sup>، لأن هذه الحقوق لا تُعدّ جزءاً من الثروة البحرية حتى يشملها ضمان الدائن الممتاز، ولأن المشرع في القانون البحري أراد أن يختص الدائن المرتهن للسفينة بمبلغ التأمين الذي تمّ الاتفاق عليه صراحة في عقد الرهن<sup>(٨٣)</sup>، وأن يُجنّب - بالتالي - تزامم الدائنين الممتازين له.

### ثالثاً - ترتيب الامتيازات البحرية

تقضي القاعدة العامة المنصوص عنها في المادة ٦٢ وما بعدها من القانون البحري بأن يكون للامتيازات البحرية المنصوص عليها في الفقرات الخمسة الأولى (أ، ب، ج، د هـ) من المادة ٥٧ الأولوية على الرهون البحرية المسجلة على صحيفة السفينة، أما الامتيازات البحرية المنصوص عليها في الفقرات الأربعة الأخيرة (و، ز، ح، ط) من المادة ٥٧ فتقرر أن تأتي في الأولوية بعد الرهون البحرية المسجلة.

ولكن لهذه القاعدة عدداً من الاستثناءات والتي تتعلق بمحالات خاصة تتقدّم فيها بعض المطالبات على جميع الامتيازات البحرية المتقدّم ذكرها، فقد جاء في المادة ١٦٢ من القانون البحري بأنه: "لا تكون لأية مطالبة أخرى الأولوية على هذه الامتيازات فيما عدا ما يلي: أ- في حالة البيع الجبري لسفينة جائحة أو غارقة انتشلتها الإدارة من أجل

<sup>٨١</sup> المادة ٦١ قانون بحري.

<sup>٨٢</sup> المادة ٣/٦٠ قانون بحري.

<sup>٨٣</sup> المادة ٢/٧١ قانون بحري.

سلامة الملاحة أو حماية البيئة البحرية، تدفع تكاليف انتشارها من حصيلة البيع قبل جميع المطالبات الأخرى المضمونة بامتياز بحري على السفينة. ب- في حل كانت السفينة، وقت البيع الجبري في حوزة متعهد بناء أو إصلاح سفن، يتمتع وفقاً لقانون الدولة التي يجري البيع فيها بحق الاحتباس، فعلى متعهد البناء أو الإصلاح هذا أن يتخلى عن حيازة السفينة إلى المشتري، على أن يحق له الحصول على ما يفي بمطالبته من حصيلة البيع بعد الوفاء بمطالبات أصحاب الامتيازات البحرية المنصوص عليها في الفقرات الخمس الأولى من المادة ٥٧".

ومن ناحية أخرى، نلاحظ أن القانون البحري ميز بين ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة، وتلك المتعلقة برحلات متعددة.

#### أ- ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة

لقد أخذ القانون هنا بالنظرية اللاتينية فيما يتعلق بترتيب الامتيازات المتعلقة برحلة واحدة، حيث نص في المادة ٦٢ منه على أن: "٢- تأتي مرتبة الامتيازات البحرية المنصوص عليها في الفقرات (أ، ب، ج، د هـ) من المادة ٥٧ حسب الترتيب المبين،... ٣- تكون مرتبة الامتيازات البحرية المنصوص عليها في كل من الفقرات (أ، ب، ج، د هـ) من المادة ٥٧ متساوية فيما بينها وتشارك في التوزيع بنسبة قيمة كل منها".

وهذا يعني أن الامتيازات البحرية تأتي في الأولوية بحسب تسلسل الفقرات (أ، ب، ج، د هـ) من المادة ٥٧، وإذا صلاص وجود امتيازات من الفقرة ذاتها فإنها تكون متساوية فيما بينها في الأولوية، ويتم الدفع بنسبة قيمة كل منها إذا لم تتوفر مبالغ مالية كافية لتغطيتها جميعاً.

وليس لهذه القاعدة إلا استثناء وحيد يتعلق بامتياز المكافآت المستحقة عن الإسعاف والإنقاذ، إذ إن هذا الامتياز يتقدم على جميع الامتيازات البحرية المقررة على السفينة، كما أنه يأتي وفقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئه إذا تكرر حدوثه، وتعد هذه

الديون قد نشأت في التاريخ الذي انتهت فيه عملية الإنقاذ<sup>(٨٤)</sup>. فلو كنا أمام سفينة قُدم إليها الإسعاف والإنقاذ مرتين في رحلة واحدة، فإن من قُدم الإسعاف والإنقاذ الأخير يُقَدَّم على من سبقه رغم أن الدين يتعلّق برحلة واحدة وممتاز بموجب فقرة واحدة. والحكمة من هذا الاستثناء واضحة، لأنه لولا نفقات الإسعاف والإنقاذ الأخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين.

#### ب- ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلات متعددة

هنا أخذ القانون في ترتيب حقوق الامتيازات البحرية المتعلقة بعدة رحلات بالنظرية الألمانية والتي تقضي بأن كلّ رحلة تقوم بها السفينة تشكل مجموعة قانونية قائمة بذاتها لها حقوقها والتزاماتها الخاصة، وكلّ مجموعة تتقدّم على المجموعة السابقة عليها. وهذا ما أكدته المادة ١/٦٣ من القانون البحري حين نصت: "تتقدّم الديون الممتازة الناشئة عن أيّ رحلة على الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة".

بيد أن هذه القاعدة أيضاً استثناء وحيد خاص بالديون الناشئة عن عقد عمل بحري واحد يتعلّق بعدة رحلات، إذ تأتي كلها في مرتبة واحدة مع ديون آخر رحلة<sup>(٨٥)</sup>. والعلّة من هذا الحكم حماية أفراد الطاقم البحري لأنهم الطرف الأضعف في العلاقة التعاقدية مع المالك أو المجهز.

#### رابعاً - آثار الامتيازات البحرية

تمنح الامتيازات البحري أصحابها حق التقدّم وحق التتبع.

#### أ- حق التقدّم

يُحوّل الامتياز البحري الدائن الممتاز الحق في أن يتقدّم على غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التالين له في المرتبة، وكذلك يتقدّم على الدائنين المرتهنين للسفينة حسب ما قضت به المواد ٦٢ حتى ٦٤ من القانون البحري..

<sup>٨٤</sup> المادة ٢/٦٢ قانون بحري.  
<sup>٨٥</sup> المادة ٢/٦٣ قانون بحري.

## ب- حق التبّع

يستطيع الدائن الممتاز أيضاً أن يتبّع السفينة في أية يد انتقلت إليها، بغض النظر عن اسم المالك أو ميناء التسجيل أو علم السفينة، وهذا ما أكدته المادة ٢/٦٤ من القانون البحري بقولها: "الديون الممتازة تتبّع السفينة بصرف النظر عن أيّ تغيير يطرأ على الملكية أو التسجيل أو العلم". وهذا يعني أن المركز القانوني للدائن الممتاز على السفينة يشبه المركز القانوني للدائن الممتاز على العقار، وذلك بعكس وضع الدائن الممتاز على المنقول حيث تقضي القواعد العامة بتعطّل حق التبّع إذا انتقل المنقول إلى حائز حسن النية.

## خامساً - انقضاء الامتيازات البحرية

تنقضي حقوق الامتياز البحرية بشكل عام بأربعة طرق: بانقضاء الدين المضمون وبيع السفينة قضائياً وبيعها رضائياً وبالتقدم.

### أ- انقضاء الدين المضمون

ينقضي الامتياز بوصفه حقاً تابعاً للدين الممتاز بانقضاء الدين المضمون، كأن يدفع المدين مبلغ الدين الممتاز إلى صاحبه، أو يقوم بإيداعه لصالح الدائن في صندوق المحكمة، أو يتنازل الدائن عن حقه في الدين<sup>(٨٦)</sup>.

### ب- بيع السفينة قضائياً

بحسب ما جاء في المادة ١/٦٥ ب من القانون البحري وطبقاً لما تقضي به القواعد العامة، يترتب على بيع السفينة قضائياً تطهير السفينة من جميع الحقوق العينية التبعية المترتبة عليها، ويشمل ذلك جميع الامتيازات والرهون البحرية التي يمكن أن تترتب على السفينة.

<sup>٨٦</sup> المادة ١/٦٥ أ قانون بحري.

أما حقوق الدائنين أصحاب الامتيازات والرهون البحرية وكذلك حقوق الدائنين العاديين فإنها تنتقل بمجرد حصول البيع القضائي إلى ثمن السفينة، ويتم الدفع إليهم وفق الأوليات المقررة في القانون.

وننوه هنا إلى أن مبدأ التطهير من الديون والذي سبق ذكره بصدد بيع السفينة قضائياً، لا ينصرف إلى أجره النقل والديون الأخرى الناشئة عن كل من ملحقات السفينة وأجره النقل والتي تستحق لمالك السفينة، وذلك بسبب أنها لا تدخل أصلاً في بيع السفينة.

### ج- بيع السفينة رضائياً

إذا انتقلت ملكية السفينة إلى الغير عن طريق بيع رضائي فلا يترتب على ذلك انقضاء حقوق الامتياز البحرية الواردة عليها، بل إن للدائن الممتاز أن يتتبع السفينة في أية يد كانت كما أسلفنا. بيد أن تحميل السفينة بحق التتبع لصالح الحقوق الممتازة يحمل خطراً لمن تنتقل إليه ملكيتها دون أن يعلم بما يثقلها من حقوق امتياز مسبقاً، وذلك نظراً لطابعها المستتر وعدم خضوعها للشهر.

ولهذا السبب نصت المادة ٢/٦٥ من القانون البحري على أن: "ينقضي الامتياز بمضي ستين يوماً من تاريخ إتمام شهر عقد البيع في سجل السفن وتنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن ما لم يكن قد دفع، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أبلغ الدائنون الممتازون كلاً من المالك القديم والمالك الجديد أصولاً وخلال الميعاد المذكور في هذه المادة بمعارضتهم في دفع الثمن".

### د- التقادم

تنقضي حقوق الامتياز على السفينة عموماً بالتقادم الحولي أو السنوي، باستثناء حقوق الامتياز المنصوص عليها في الفقرات (و، ز، ح، ط) من المادة ٥٧ من القانون البحري فإنها تنقضي بمضي ستة أشهر، كل ذلك ما لم يقع قبل انقضاء هذه المدد حجز

على السفينة يفضي إلى بيعها جبراً<sup>(٨٧)</sup>. وإذا انقضت مدد التقادم المذكورة دون استيفاء الدين، فإن الدائن يحتفظ بحقه في الدين ولكنه لن يبقى ديناً ممتازاً.

وقد أراد المشرع من جعل مهلة تقادم الامتيازات البحرية قصيرة حمل الدائنين الممتازين على الإسراع في المطالبة بديونهم منعاً من تراكم الحقوق الممتازة، ورعاية لمصالح الدائنين المرتهنين، وتحديداً لا لئمان المجهز.

هذا ويبدأ سريان مدة التقادم من الوقت الذي يصبح فيه الدين مستحق الأداء، عدا الامتياز المتعلق بأجور الطاقم البحري فإن المهلة تبدأ من تاريخ إعفاء صاحب الدين من العمل في السفينة.

وتخضع مدة السنة أو الستة أشهر التي ينقضي بها حق الامتياز لأسباب الوقف والانقطاع المقررة في القواعد العامة، بيد أن المادة ١/٦٦ ج من القانون البحري قضت بمدد مهلة التقادم أو انقضاء الامتياز إلى ثلاث سنوات من وقت نشأة الدين في حل تعذر حجز السفينة المترتب عليها الامتياز في المياه الإقليمية السورية. وقد أوضحت المادة المذكورة بأنه لا يستفيد من الحكم الوارد في الفقرة (ج) منها إلا الأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية السورية أو الأشخاص الذين لهم موطن في سورية أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية دولة تعامل الرعايا السوريين بالمثل.

وفي الحقيقة إن هذا الحكم مقتبس من التشريع الإنكليزي الذي يأخذ بفكرة تشخيص السفينة، ويعتبر دعاوى الدائنين على السفينة بوجه عام دعاوى عينية تتعلق بالسفينة، ويميز توجيه المطالبة إلى السفينة ذاتها بغض النظر عن مالكيها. ولذلك يقضي التشريع الإنكليزي بوقف التقادم إذا لم يتيسر للدائن حجز السفينة من أجل مقاضاتها بسبب وجودها في المياه الأجنبية.

<sup>٨٧</sup> المادة ١/٦٦ قانون بحري.

## المبحث الثاني : الرهن البحري

يُعدّ الرهن البحري (Maritime gage) من الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة. وبما أن السفينة مال منقول، فإنه لم يكن بالإمكان رهنها رهنًا رسمياً مع بقاء الحياة للراهن، إذ إن الرهن الرسمي لا يجوز أن يرد من حيث المبدأ إلا على العقار<sup>(٨٨)</sup>. وبناءً على ذلك، نشأ عن عدم إمكانية رهن السفينة رهنًا رسمياً أنه لم يعد بمقدور المالك المجهز أن يحصل على الائتمان إلا عن طريق رهن سفينته رهنًا حيازياً، الأمر الذي يتطلب خروجها من حيازته إلى يد الدائن المرتهن أو إلى يد شخص عدل يرتضيه الطرفان، ويحرمه بالتالي من استثمار سفينته.

وفي الواقع، إن عدم صلاحية المنقولات بوجه عام لتكون محلاً للرهن الرسمي إنما يرجع إلى سببين جوهريين:

**الأول:** إن حق التتبع الذي يمنحه الرهن الرسمي للدائن المرتهن لا يمكن تطبيقه في المنقول بسبب قاعدة الحياة في المنقول سند الملكية، والتي تعني أن من حاز منقولاً بحسن نية وسبب صحيح يكسب ملكيته خالصة من التكاليف والقيود العينية<sup>(٨٩)</sup>.

**والثاني:** إن الرهن الرسمي يقتضي شهره حتى ينفذ في مواجهة الغير، والمنقولات بوجه عام لا تخضع لنظام معين للشهر نظراً لكثرتها وتمائلها وسرعة انتقالها من يد إلى أخرى ومن مكان إلى آخر.

مع ذلك، يمكن القول: إن السببين اللذين سبق ذكرهما لا يتحققان في السفينة نظراً لأنها خاضعة للتسجيل، ولا تنطبق عليها قاعدة الحياة في المنقول سند الملكية، كما أن القانون يوجب شهر جميع التصرفات التي ترد على السفينة في سجل السفن. وبالتالي يمكن احترام وضمان حق الدائن المرتهن على السفينة في التتبع، وليس ثمة ما يمنع قانوناً من إجازة رهن السفينة رهنًا رسمياً<sup>(٩٠)</sup>.

<sup>٨٨</sup> المادة ١٠٥٨ قانون مدني.

<sup>٨٩</sup> المادة ٢/٩٢٧ قانون مدني.

<sup>٩٠</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية - مصر، ١٩٩٥، ص ٩٢.



وقد عرف القانون الإنكليزي الرهن البحري منذ زمن بعيد تحت اسم "مورت كيج" (mort-gage)، كما أخذت به ألمانيا سنة ١٨٦١، وتقرّر نظام الرهن البحري في التشريع الفرنسي بالقانون الصادر في ١٠ كانون الأول ١٨٧٤ والمعدّل بالقانون ١٨٨٥، وبعد ذلك انتقل من فرنسا إلى معظم الدول، لاسيما الدول العربية كـ لبنان ومصر.

بيد أن اختلاف التشريعات في الرهن البحري من شأنه أن يثير النزاع بينها، وقد انعقد الإجماع على أن القانون الواجب التطبيق على الرهن البحري هو قانون علم السفينة، ومن ثم فإن الرهن المرتب على السفينة ينتج أثره وفقاً لقانون العلم في كلّ الدول ولو لم تأخذ بنظام الرهن البحري. كما نصت اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ الخاصة بحقوق الامتياز والرهون البحرية في مادتها الأولى على أن: "الرهون البحرية التي تنشأ وتشهر وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التابعة لها السفينة تعتبر صحيحة ويجب احترامها في الدول المتعاقدة الأخرى".

وقد ظلّت سورية تجهل نظام الرهن البحري زمناً طويلاً حتى تقرر إدخاله في القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦، وذلك في المواد ٦٩ حتى ٨٦ في حين أن القانون البحري الملغى لعام ١٩٥٠ لم يكن يتضمن أي نص يخص الرهن البحري، وكان يُرجع فيه إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

وباستعراض أحكام نظام الرهن البحري الوارد في القانون البحري لعام ٢٠٠٦ نرى أنه يتشابه إلى حد كبير مع نظام الرهن الرسمي المنصوص عنه في القانون المدني، ولذلك نرى الرجوع إلى الأحكام الواردة في القانون المدني بشأن الرهن الرسمي في كلّ ما لم يرد به نص في القانون البحري الجديد.

ودرستنا للرهن البحري تتطلب في الحقيقة البحث في إنشاء الرهن (أولاً) قيده (ثانياً) وآثاره (ثالثاً) قبل التعرض لأحكام انقضائه (رابعاً).

## أولاً - إنشاء الرهن البحري

الرهن البحري عقد يُبرم بين مالك السفينة بصفته المدين الراهن وبين الدائن المرتهن، ويُشترط لانعقاد هذا العقد توفر الأركان الموضوعية من جهة، وتفريغ العقد في ورقة رسمية من جهة أخرى.

### أ- الأركان الموضوعية للرهن البحري

حتى ينعقد الرهن البحري لابد من تحقق الأركان الموضوعية مثله في ذلك مثل عقد الرهن العادي وسائر العقود الأخرى المعروفة في القانون المدني، حيث يجب لصحته توفر الرضا والأهلية والمحل والسبب. وفي الحقيقة يضيق المجال هنا لدراسة هذه الأركان بالتفصيل، لذلك ستقتصر دراستنا للأركان الموضوعية للرهن البحري على ما يحمله هذا الرهن من خصوصية مقارنة مع الأحكام العامة للرهن الواردة في القانون المدني، لاسيما محل الرهن البحري ورهن السفينة المملوكة على الشيوع.

### ١- محل الرهن البحري

محل الرهن البحري هو السفينة، وبالتالي لا يجوز أن يرد الرهن البحري إلا على سفينة بالمعنى القانوني، أما المراكب التي تقوم بالملاحة الداخلية فلا يجوز رهنها رهنًا بحريًا. ويجوز رهن السفينة أياً كان تخصيصها، أي سواء أكانت سفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة نزهة أم غير ذلك، وأياً كانت حمولتها أيضاً، مع أن بعض التشريعات تتطلب حمولة معينة في السفينة لجواز رهنها<sup>(٩١)</sup>.

وفي حال كانت السفينة في طور البناء فإنه يجوز رهنها استثناءً، ولكن بشرط أن يسبق قيد الرهن البحري تقديم إقرار من متعهد البناء إلى مكتب التسجيل الواقع

<sup>٩١</sup> ننوه هنا إلى أن القانون البحري الجديد لم يضع حداً أدنى لحمولة السفينة التي يجوز رهنها، مع أنه لم يعتبر من السفن التجارية العائمات البحرية التي يقل طولها عن خمسة أمتار. وكنا نرغب أن يُحدد المشرع حمولة السفينة التي يجوز رهنها بعشرة أطنان تماثياً مع موقف التشريعات الحديثة بهذا الصدد، وحتى لا يتقرر الرهن البحري على سفينة زهيدة القيمة، الأمر الذي لا يتناسب مع ما يتطلبه إنشاء الرهن وشهره من نفقات.

بدائرتها محل بناء السفينة، يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحولتها على وجه التقريب<sup>(٩٢)</sup>. ويُعدّ جواز رهن السفينة وهي في طور البناء مفيداً لمتعهد البناء، ذلك أنه يسمح له بتأمين الأموال اللازمة لإتمام البناء، كما أنه مفيد للمالك أو للمجهز لضمان الدفعات التي يسلفها للمتعهد على الحساب، فالرهن البحري يسمح له بتفادي قسمة الغرماء في حال إعلان إفلاس متعهد البناء.

وفي الأصل يشمل الرهن البحري السفينة وملحقاتها اللازمة لاستثمارها، إلا أنه يجوز للمتعاقدين أن يقصرا الرهن على السفينة ذاتها دون ملحقاتها. وإذا فقدت السفينة صلاحيتها للملاحة البحرية وأصبحت حطاماً، فإن الرهن يستقرّ على حطامها<sup>(٩٣)</sup>، وفي هذا تطبيق لمبدأ عدم تجزئة الرهن الذي يعني أن كلّ جزء من السفينة المرهونة ضامن لكلّ الدين، كما أن كلّ جزء من الدين مضمون بالسفينة كلها<sup>(٩٤)</sup>.

بالمقابل نلاحظ أن القانون البحري استبعد من محل الرهن البحري أجره النقل والإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد أشخاص الاعتبارية العامة<sup>(٩٥)</sup>، نظراً لأن الراهن يحتفظ بحيازة السفينة واستثمارها. وفي هذا فرق بين الامتياز والرهن البحري، فالامتياز البحري يترتب على السفينة وينسحب على أجره النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين كما قدمنا، في حين أن الرهن البحري لا ينسحب على أجره النقل.

وقد استبعد القانون البحري أيضاً من الرهن مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التي تلحق بالسفينة، وكذلك مبلغ التأمين المستحق بموجب عقد التأمين. مع ذلك أجاز القانون البحري الاتفاق في عقد الرهن صراحةً على أن يستوفي الدائن حقه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابةً أو إعلامهم به<sup>(٩٦)</sup>. ولهذا

<sup>٩٢</sup> المادة ٧٢ قانون بحري.

<sup>٩٣</sup> المادة ١/٧١ قانون بحري.

<sup>٩٤</sup> انظر أحكام المادتين ١٠٤٤ و ١٠٦٤ قانون مدني.

<sup>٩٥</sup> المادة ٢/٧١ قانون بحري.

<sup>٩٦</sup> المادة ٢/٧١ قانون بحري.

الحكم أهميته، خاصةً إذا علمنا أن السفن يؤمن عليها في الغالب، وأن حقوق الامتياز البحرية لا ترد على تعويضات التأمين لأن هذه الأخيرة ليست جزءاً من الثروة البحرية، ومن ثم يكون الدائن المرتهن الذي حصل على الاتفاق المذكور مطمئناً إلى استيفاء ديونه في حالة هلاك السفينة أو تلفها من مبلغ التأمين، دون أن يخشى المزاحمة من قبل الدائنين الممتازين.

## ٢- رهن السفينة المملوكة على الشيوع

من حيث المبدأ لا يصح رهن السفينة إلا إذا وقع من مالكيها وكان أهلاً للتصرف بأمواله ولم يشوب إرادته أي عيب من عيوب الرضا، ولكننا نتساءل: من يملك إيقاع الرهن على السفينة في حال كانت مملوكة على الشيوع؟ بحسب ما تقضي به القواعد العامة، يجوز رهن المال المملوك على الشيوع بموافقة الشركاء الذين يملكون على الأقل ثلاثة أرباع المال الشائع<sup>(٩٧)</sup>. وقد تبني القانون البحري الحكم نفسه في المادة ٧٠ منه، حيث أجاز رهن السفينة المملوكة على الشيوع كلياً أو جزئياً، وذلك بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، ولكن إذا لم تتوفر هذه الأغلبية يجوز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضي بما يتفق ومصلحة المالكين على الشيوع.

وبشكل عام يحق للشريك في السفينة المملوكة على الشيوع التصرف بحصته بأي شكل كان ودون ضرورة الحصول على موافقة المالكين الآخرين، إلا إذا كان من شأن التصرف فقدان السفينة للجنسية السورية فيلزم حينها موافقة جميع الملاك على البيع. ولكن بخصوص الرهن قضت المادة ٢/٥١ من القانون البحري بأنه "لا يجوز للمالك على الشيوع رهن حصته في السفينة إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل"، وذلك حتى لا يتعذر رهن السفينة للمصلحة المشتركة في حال وجود رهون أخرى رتبها الشركاء على حصصهم لحاجتهم الخاصة.

<sup>٩٧</sup> المادة ٧٨٧ قانون مدني.

## ب- الرسمية في الرهن البحري

تشترط المادة ٦٩ من القانون البحري لانعقاد الرهن البحري وجوب أن يحرر بورقة رسمية مثله في ذلك مثل الرهن الرسمي المعروف في القانون المدني تحت طائلة البطلان، حيث جاء في نص المادة المذكورة: "لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي وإلا كان باطلاً". ويتم قيد الرهن البحري في سجل السفن لدى الإدارة البحرية المختصة، وإذا ترتب الرهن على السفينة وهي في طور البناء وجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء.

وننوه هنا إلى أن القانون البحري سمح بتحرير سند الرهن البحري بصيغة الأمر التي تسمح بانتقال هذا السند مع جميع الحقوق الناشئة عنه إلى الغير بطريقة التظهير، تكريساً لما هو متعارف عليه في الأعراف التجارية عموماً وفي الأعراف البحرية خصوصاً. وبهذا الصدد نصت المادة ٧٦ من القانون البحري على أنه: "إذا كان الدين المضمون بالرهن لأمر الدائن، ترتب على تظهيره انتقال الحقوق الناشئة عن الرهن إلى الدائن الجديد، ويجب التأشير باسم هذا الدائن في قيد الرهن"، وهذا يعني أن القانون اشترط لسريان تظهير سند الرهن في مواجهة الغير تأشيرته أو التنويه عنه في صحيفة السفينة.

## ثانياً - قيد الرهن البحري

حتى يكون الرهن البحري نافذاً في مواجهة الغير الذي لديه مصلحة في عدم سريان الرهن في مواجهته كمشترى السفينة أو الدائن الممتاز أو الدائن المرتهن أو الدائن العادي، يجب أن يتم شهره بإتباع إجراءات قيده في سجل السفن الموجود في مكتب تسجيل السفن في المديرية العامة للموانئ، ذلك أنه لم يتم في سورية فتح مكاتب لتسجيل السفن في أي من الموانئ السورية حتى الآن، فالمكتب الوحيد الذي يتولى مسك سجل السفن موجود لدى المديرية العامة للموانئ.

سنتعرف فيما يلي على إجراءات قيد الرهن البحري وتجديده قبل بيان طريقة

شطبها من سجل السفن.

## أ- إجراءات قيد الرهن البحري

بحسب ما جاء في المادة ٧٤ من القانون البحري يجب لإجراء قيد الرهن البحري تقديم صورة رسمية عن عقد الرهن إلى مكتب تسجيل السفن، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتي:

- ١- اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته.
- ٢- تاريخ العقد.
- ٣- مقدار الدين المبين في العقد.
- ٤- الشروط الخاصة بالوفاء.
- ٥- اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة.
- ٦- المحل المختار للدائن في ميناء التسجيل الذي يتم فيه القيد.

ونشير هنا إلى أن البيانات التي تقدم ذكرها لم يوردها المشرع على سبيل الحصر، وبالتالي يمكن إضافة أية بيانات أخرى إذا دعت الحاجة لذلك<sup>(٩٨)</sup>. وبغض النظر فإنه يجب على مكتب التسجيل استلام الصورة الرسمية عن عقد الرهن والقائمتان المنوه عنهما، وتثبيت محتويات القائمتين في السجل، ومن ثم يقوم بتسليم الطالب إحدى القائمتين بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد، كما يؤشر أيضاً على شهادة التسجيل بحصول القيد<sup>(٩٩)</sup>.

## ب- تجديد قيد الرهن البحري

بحسب ما جاء في المادة ٧٧ من القانون البحري، يُحفظ بقيد الرهن البحري في سجل السفن لمدة عشر سنوات من تاريخ إجرائه، تماماً كما هو الحال في الرهن الرسمي.

<sup>٩٨</sup> محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٤٤.

<sup>٩٩</sup> المادة ٧٥ قانون بحري.

وتشير المادة ذاتها إلى بطلان أثر قيد الرهن البحري إذا لم يجلد في سجل السفن قبل نهاية مدة العشر سنوات. وهذا يعني أن قيد الرهن البحري ينتج آثاره من تاريخ إنشائه ولمدة عشر سنوات قابلة للتجديد لمرات غير محدودة، كل منها عشر سنوات. ويكون تجديد قيد الرهن نافذاً لمدة عشر سنوات تالية من تاريخ إجراء التجديد لا من التاريخ الذي يزول فيه أثر القيد المجلد. وهكذا يمكن تجديد القيد كل عشر سنوات حتى ينقضي الرهن بأحد أسباب الانقضاء التي سنأتي على ذكرها لاحقاً.

### ج- شطب قيد الرهن البحري

إذا انقضى الدين المضمون بالرهن البحري بأي سبب من أسباب الانقضاء، أو إذا انقضى الرهن وحده ببطلان العقد أو فسخه أو بتنازل الدائن عنه، أو إذا تقرر بطلان قيد الرهن لعيب في الشكل، ففي جميع هذه الحالات وما يماثلها لا محل لاستبقاء القيد، ويجوز للراهن وللغير ممن يضر ببقاء القيد أن يطلب شطبه.

وبحسب ما جاء في المادة ٨٦ من القانون البحري يتم شطب القيد بإحدى طريقتين: إما بإقرار موقع من الدائن المرتهن ومصدقاً على توقيعه بموافقه على شطب قيد الرهن، أو بمقتضى حكم قضائي إذا رفض الدائن شطب القيد اختياراً رغم توفر أحد أسباب انقضائه. ولا يكون شطب القيد بإزالته، إنما يكون بالتأشير على هامش القيد بما يُفيد شطبه، مع ذكر السند الذي أجري الشطب بموجبه، سواء أكان إقراراً صادراً عن الدائن المرتهن، أم حكماً قضائياً تقرر بموجبه شطب قيد الرهن البحري.

### ثالثاً - آثار الرهن البحري

إذا تمّ قيد الرهن البحري في سجل السفن نفذ في مواجهة الغير، وأصبح للدائن المرتهن الحق في أن يتقدم على غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين الذين يأتون بعده في الأولوية، كما يكون له الحق في أن يتبع السفينة المرهونة وأن ينفذ عليها في أي يد كانت.

## أ- حق التقدم

يُعطي حق التقدم الدائن المرتهن الأولوية في استيفاء دينه قبل كل الدائنين العاديين، وقبل بعض الدائنين الممتازين دون الآخرين. فالرهن البحري يأتي في مرتبة تالية للامتيازات البحرية الخمسة الأولى المنصوص عليها في الفقرات (أ، ب، ج، د، هـ) من المادة ٥٧ من القانون البحري، ويتقدم على الامتيازات الأربعة الأخيرة المنصوص عنها في الفقرات (و، ز، ح، ط) من المادة ذاتها<sup>(١٠٠)</sup>.

ولما كان السائد بأن الرهن البحري يأتي في المرتبة بعد الامتيازات البحرية، الأمر الذي يخشى معه عدم استيفاء الدائن المرتهن لحقه، لذلك حاول القانون تخفيض عدد الامتيازات البحرية التي تتقدم على الرهن، كما قرر عدم شمول محل الامتيازات لمبلغ التأمين، في حين أنه أجاز الاتفاق في عقد الرهن على أن يستوفى الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين<sup>(١٠١)</sup>.

وإذا كان هناك رهنان أو أكثر على سفينة أو على حصّة فيها، فإن الأولوية بين الدائنين المرتهنين تكون بحسب الأسبقية في القيد، ولكن إذا قيدت عدة رهون في يوم واحد اعتبرت جميعها في مرتبة واحدة، هذا ما قضت به المادة ٧٨ من القانون البحري.

## ب- حق التتبع

يتمتع الدائنون المرتهنون بحق التتبع مثلهم مثل أصحاب حق الامتياز، وهذا ما أكدته المادة ٧٩ من القانون البحري حيث جاء فيها: "الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها في أية يد كانت،...". ونشير في هذا الصدد بأنه يوجد اختلاف بين حق التتبع الذي يخوله الرهن البحري للدائن المرتهن وحق التتبع الذي يعطيه الامتياز البحري للدائن الممتاز. فالدائن المرتهن له أن يتتبع السفينة في أية يد انتقلت إليها مهما

<sup>١٠٠</sup> المادة ٧٨ قانون بحري.

<sup>١٠١</sup> المادة ٢/٧١ قانون بحري.



تسلسلت البيوع، طالما بقي الدين المضمون كله أو بعضه قائماً من غير وفاء، نظراً لأن الرهن البحري يُشهر بطريقة القيد في سجل السفن ولا يُعرض حائز السفينة لأية مفاجأة، أما الدائن الممتاز فحق التبع الذي يتمتع به سريع الانقضاء، نظراً لأنه مستتر وغير خاضع للشهر كما شرحنا سابقاً.

### ج- القيود على التصرف في السفينة المرهونة

من تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة والذي يباشر في مواجهته حق التبع يسمى بالحائز، وحتى يستطيع هذا الحائز أن يتصرف في السفينة المرهونة ويكون تصرفه صحيحاً يشترط تحقق أمران:

- ١- أن تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن، إذ يتمتع التصرف في السفينة المرهونة بعد ذلك<sup>(١٠٢)</sup>.
- ٢- ألا يكون مسؤولاً مسؤولاً شخصية عن الدين المضمون بالرهن بوصفه كفيلاً أو مديناً متضامناً<sup>(١٠٣)</sup>.

وإذا كانت السفينة في يد الحائز، فعلى الدائن المرتهن قبل البدء بإجراءات التنفيذ على السفينة أن يخطر الحائز بمحضر الحجز مع إبلاغه ذلك على يد محضر بدفع الدين<sup>(١٠٤)</sup>. ويحق للحائز وفقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني الخاصة بالرهن الرسمي، أن يختار بين أحد أمور أربعة: إما أن يدفع الدين ويحل محل الدائن المرتهن في حقوقه، أو يظهر السفينة من الرهن<sup>(١٠٥)</sup>، أو يتخلى عنها، أو يتحمل إجراءات الحجز والبيع.

<sup>١٠٢</sup> المادة ٧٩ قانون بحري. مع العلم أن المقصود بالتصرف المحظور هنا كل تصرف ناقل للملكية، وليس تصرف البيع فقط.

<sup>١٠٣</sup> المادة ١٠٦٨ قانون مدني.

<sup>١٠٤</sup> المادة ١/٨٢ قانون بحري.

<sup>١٠٥</sup> انظر الأحكام الخاصة بالتنظيف الاختياري للسفينة، والتي وردت في المواد ٨٢ حتى ٨٤ من القانون البحري.

وفي جميع الأحوال فقد تقرّر في القانون بطلان بيع السفينة المرهونة إلى أجنبي، حيث نصت المادة ٨٥ من القانون البحري على أنه: "١- إذا بيعت السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً لأجنبي كان البيع باطلاً ما لم يتنازل الدائن المرتهن في نفس عقد البيع عن الرهن. ٢- يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز مليون ليرة سورية أو بإحدى هاتين العقوبتين البائع الذي يخالف حكم الفقرة السابقة".

والعلة من إقرار هذا الحكم هو أن بيع السفينة المرهونة لأجنبي يستتبع فقد جنسيتها السورية غالباً، الأمر الذي يُعرض الدائن المرتهن لتطبيق قانون أجنبي قد لا يعترف بحقه. كما أنه إذا تغير علم السفينة، فإن نفاذ الرهون التي ترتبت قبل تغيير العلم يتطلب إثبات القيود الخاصة بهذه الرهون في سجلات الدولة التي يتبعها العلم الجديد، حتى تحتفظ هذه الرهون بمرتبتها بالنسبة إلى الرهون التي ترتبت في ظل العلم الجديد. وتفادياً لحدوث مثل هذه الأمور، تقرّر بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبي، إلا إذا تنازل الدائن المرتهن عن الرهن في نفس عقد البيع، ومتى تم هذا التنازل اعتبر بيع السفينة لأجنبي صحيحاً.

#### د- أحكام خاصة بالرهن الواقع على حصّة من السفينة

بحسب ما جاء في المادة ٨٠/٢ من القانون البحري إذا كان الرهن واقعاً على حصّة لا تزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن إلا حجز وبيع هذه الحصّة. أما إذا كان الرهن واقعاً على أكثر من نصف السفينة، فيجوز للدائن بعد إجراء الحجز والحصول على أمر من المحكمة بيع السفينة بأكملها. ويجب على الدائن في الحالتين أن يخطر باقي الشركاء قبل بدء إجراءات البيع بخمسة عشر يوماً يدفع الدين المستحق له أو الاستمرار في إجراءات التنفيذ.

هذا الحكم ما هو إلا نتيجة للمبدأ المنصوص عنه في المادة ٤٦ من القانون البحري ومؤداه أن السيادة في الشبوع البحري هي لمالكي أغلبية الحصص، وأن الرهن الذي يقع على أكثر من نصف السفينة لا يمكن أن يتقرر والحالة هذه إلا بموافقة مالكي الأغلبية.

#### رابعاً - انقضاء الرهن البحري

ينقضي الرهن البحري بذات الأسباب التي ينقضي بها الرهن الرسمي المنصوص عنه في القانون المدني، فهو ينقضي بصفة تبعية بانقضاء الدين المضمون لأي سبب من أسباب الانقضاء كالوفاء أو المقاصة أو اتحاد الذمة أو الإبراء أو التجديد أو التقادم.

كما ينقضي الرهن البحري بصفة أصلية ومستقلة عن الدين المضمون، وذلك لأسباب مختلفة فهو ينقضي على وجه الخصوص:

- ١- بتنازل الدائن المرتهن عن الرهن.
- ٢- بالتطهير نهائياً وذلك بإيداع الثمن في خزانة المحكمة.
- ٣- في حالة بيع السفينة بيعاً جبرياً بالمزاد العلني، إذ يترتب على ذلك تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين حينها إلى الثمن<sup>(١٠٦)</sup>.
- ٤- بهلاك السفينة المرهونة، مع التنويه إلى أن الرهن المقرر على السفينة أو على حصّة فيها ينتقل إلى حطامها<sup>(١٠٧)</sup>.

<sup>١٠٦</sup> المادة ٨١ قانون بحري.

<sup>١٠٧</sup> المادة ١/٧١ قانون بحري.

جامعة الفرات

جامعة الفرات

جامعة

## الفصل السادس

### الحجز على السفينة

الحجز على السفينة (Detention of the ship) نوعان: حجز احتياطي وحجز تنفيذي. ويُقصد بالحجز الاحتياطي منع السفينة من السفر بأمر من السلطة القضائية المختصة، أما الحجز التنفيذي فالمراد منه حجز السفينة بناءً على حكم قضائي واجب التنفيذ في الغالب تمهيداً لبيعها بالمزاد العلني واستيفاء الديون من ثمنها. ويبدأ الحجز عادةً احتياطياً ثم يتحول إلى حجز تنفيذي، وقد يكون حجزاً تنفيذياً منذ البداية. ويخضع الحجز على السفينة، سواء أكان احتياطياً أم تنفيذياً لقواعد خاصة تختلف إلى حدٍ كبير عن القواعد العامة المطبقة على الحجز على سائر المنقولات. سندرس فيما يلي الحجز الاحتياطي على السفينة (المبحث الأول) قبل البحث في الحجز التنفيذي عليها (المبحث الثاني).

#### المبحث الأول: الحجز الاحتياطي على السفينة

إذا لم يكن بيد دائن المجهز حكم تنفيذي يخوله توقيع الحجز التنفيذي على سفينة مدينه، فإن له الحق في توقيع الحجز الاحتياطي (Reserve detention) عليها متى خشي مغادرتها وإفلات الضمانة من يده ليمنع سفرها، وذلك حتى يتمكن من الحصول على حكم تنفيذي بخصوصها. والحجز الاحتياطي على السفينة يهدف في معظم الحالات إلى الحصول على كفالة لضمان الدين.

لم يتعرض القانون البحري الملغى لعام ١٩٥٠ لأحكام الحجز الاحتياطي، على الرغم من أنه كثير الوقوع على السفن وبوجه خاص السفن الأجنبية، بينما تعرض بشكل مفصل لأحكام الحجز التنفيذي. ولذلك ذهب القضاء والفقهاء إلى تطبيق القواعد العامة على الحجز الاحتياطي المنصوص عليها في قانون أصول المحاكمات المدنية حتى صدور القانون البحري الجديد في عام ٢٠٠٦ ونفاذه. فالقانون المذكور جاء بأحكام جديدة

خاصة بالحجز الاحتياطي (المواد ٨٧ حتى ٩٤)، وهي - في الحقيقة - مستقاة من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٩٧ الخاصة بالحجز الاحتياطي والتنفيذي<sup>(١٠٨)</sup>.

وستركز دراستنا بشأن الحجز الاحتياطي على شروطه (أولاً) وإجراءاته (ثانياً).

### أولاً - شروط الحجز الاحتياطي

حتى يُعدّ الحجز الاحتياطي على السفينة صحيحاً وخاضعاً لأحكام القانون البحري، لا بدّ من تحقق شرطان هما: أ- أن يكون سبب الحجز المطالبة بوفاء أحد الديون البحرية. ب- أن يكون محل الحجز سفينة قابلة للحجز.

#### أ- الديون البحرية التي تخول الحجز الاحتياطي

المبدأ العام الذي تقرّر في المادة ٨٨ من القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ يقضي بأن: "لا يُوقَع الحجز الاحتياطي (على سفينة) إلا وفاءً لدين بحري"، وبحسب ما جاء في نص المادة المذكورة يعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب التالية:

١- رسوم المرافئ والموانئ والممرات المائية. وفي هذا الصدد، كان الأجدى بالمشرع أن يستعمل بدلاً من عبارة "رسوم المرافئ" مصطلح "بدلات المرافئ"، لأنها مبالغ تدفع لقاء خدمات وتذهب إلى خزينة المرافئ وليست رسوم تذهب إلى الخزينة العامة للدولة.

٢- نفقات إزالة أو انتشل أو رفع حطام السفينة والبضائع.

٣- الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيره من الحوادث البحرية المماثلة.

٤- الخسائر في الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها.

٥- العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها.

<sup>١٠٨</sup> انضمت سورية إلى هذه الاتفاقية بموجب القانون رقم ٦٢ تاريخ ٣٠/١٢/٢٠٠٤.

- ٦- التأمين على السفينة.
  - ٧- العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار أو وثيقة شحن.
  - ٨- تلف أو هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة.
  - ٩- الإنقاذ والمساعدة.
  - ١٠- الخسائر البحرية المشتركة.
  - ١١- قطر السفينة.
  - ١٢- الإرشاد.
  - ١٣- توريد مواد أو أدوات لازمة لاستثمار السفينة أو صيانتها أياً كانت الجهة التي حصل منها التوريد.
  - ١٤- بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحواض.
  - ١٥- أجور طاقم السفينة والوكلاء البحريين.
  - ١٦- المبالغ التي ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.
  - ١٧- المنازعة في ملكية السفينة.
  - ١٨- المنازعة في ملكية سفينة على الشيوخ أو في حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين على الشيوخ على المبالغ الناشئة عن الاستغلال.
  - ١٩- الرهن البحري.
- وبناءً على ما سبق، إن أي دين لا ينتج عن أحد الأسباب المذكورة آنفاً فلا يمكن إيقاع الحجز الاحتياطي على السفينة.
- ب- السفن التي يجوز حجزها احتياطياً
- بحسب ما جاء في المادة ١/٨٩ من القانون البحري يحق لكل من يتمسك بدين بحري أن يحجز على السفينة التي يتعلّق بها الدين أو على أية سفينة يملكها المدين إذا كانت بملكته وقت نشوء هذا الدين. وتتجلى العلة من هذا الحكم أن المشرع اعتبر سفن

المجهز ضامنة للوفاء بديونه البحرية، ولكن بشرط أن تكون مملوكة له وقت نشوء الدين، أما السفن التي تملكها بعد نشوء الدين فلا تكون ضامنة للوفاء بديونه.

بيد أن ما تقدم لا يُعطي الحق بالحجز على سفينة غير تلك التي تعلّق بها الدين إذا كان الدين من الديون المتعلقة بالمنازعة في ملكية السفينة، أو المنازعة في ملكية سفينة على الشيوخ أو في حيازتها أو في استثمارها أو في حقوق المالكين على الشيوخ على المبالغ الناشئة عن الاستثمار<sup>(١٠٩)</sup>.

وإذا كانت السفينة مؤجرة بموجب عقد يعطي المستأجر حق الإدارة الملاحية، جاز للدائن توقيع الحجز الاحتياطي على هذه السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر نفسه وقت نشوء الدين. ويسري هذا الحكم على جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزماً بدين بحري، ولكن لا يجوز الحجز على أية سفينة أخرى تعود للمالك المؤجر<sup>(١١٠)</sup>.

#### ثانياً - إجراءات الحجز الاحتياطي

تتطلب دراسة إجراءات الحجز الاحتياطي على السفينة التعرّض إلى الاختصاص بالأمر بهذا الحجز، وشرح آلية إعلان محضر الحجز وتسجيله، ومعرفة الكيفية التي يُرفع بها الحجز، وأخيراً عرض الأحكام الخاصة بدعوى ثبوت الدين وصحة الحجز.

#### أ- الاختصاص بالأمر بالحجز الاحتياطي

بحسب ما جاء في المادة ٨٧ من القانون البحري يجوز توقيع الحجز الاحتياطي على السفينة بقرار يصدر عن رئيس محكمة البداية المدنية المختصة أو من يقوم مقامه<sup>(١١١)</sup>. بمعنى آخر ينعقد الاختصاص بالأمر بالحجز الاحتياطي لمحكمة البداية المدنية التي يوجد في دائرتها السفينة المطلوب الحجز عليها.

<sup>١٠٩</sup> المادة ٢/٨٩ قانون بحري.

<sup>١١٠</sup> المادة ٢١/٩٠ قانون بحري.

<sup>١١١</sup> يتضمن الأمر بحجز السفينة تعيين حارس قضائي على السفينة لمنع سفرها وإبقائها تحت يد القضاء.



ومن الواضح في نص المادة المذكورة بأن الأمر بتوقيع الحجز الاحتياطي على السفينة جوازي يخضع لتقدير رئيس محكمة البداية المدنية أو من يقوم مقامه، حيث يصدر قراره في غرفة المذاكرة بوصفه قاضياً للأمر المستعجلة.

#### ب- إعلان محضر الحجز الاحتياطي وتسجيله

لم تتطرق اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٩٧ الخاصة بالحجز الاحتياطي والتنفيذي على السفن لإجراءات الحجز، واعتبرتها مسألة وطنية فأحالتها إلى قانون الدولة التي يتم فيها توقيع الحجز أو الطلب في توقيعه<sup>(١١٢)</sup>. وبناءً على ذلك، نصت المادة ١/٩١ من القانون البحري على ضرورة تسليم صورة عن محضر الحجز إلى ربان السفينة أو من يقوم مقامه، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة في الميناء الذي وقع فيه الحجز للحيلولة دون سفر السفينة، وصورة ثالثة للمديرية العامة للموانئ (الإدارة البحرية المختصة).

وإذا كانت السفينة مسجلة في سورية، يقوم مكتب التسجيل في الميناء الذي وقع فيه الحجز بإخطار مكتب التسجيل المسجلة فيه السفينة بالحجز بغية قيده في صحيفة السفينة في سجل السفن<sup>(١١٣)</sup>. هذا ولا يترتب على عدم قيد الحجز في صحيفة السفينة عدم نفاذه في مواجهة المشتري الذي لم يعلم بالحجز.

#### ج- رفع الحجز الاحتياطي

حرصاً على انتظام الملاحة البحرية قضت المادة ١/٩٤ من القانون البحري بإمكانية أن يأمر رئيس محكمة البداية المدنية برفع الحجز الاحتياطي المقرر على السفينة إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يغطي قيمة الدين. وبناءً على ذلك، يعود تقدير الكفالة أو الضمان المقدم من المدين إلى رئيس محكمة البداية المدنية أو من يقوم مقامه، فإذا قدر كفاية الكفالة أو الضمان كان إصداره الأمر برفع الحجز وجوبياً.

<sup>١١٢</sup> المادة ٢/٦ من الاتفاقية المذكورة أعلاه.

<sup>١١٣</sup> المادة ٢/٩١ قانون بحري.

بيد أن ثمة استثناء يرد على ما سبق ذكره، تضمنته المادة ٢/٩٤ من القانون البحري ومفاده أنه: "لا يجوز الأمر برفع الحجز إذا تقرر بسبب الديون البحرية المذكورة في الفقرتين ١٧ و ١٨ من المادة ٨ من هذا القانون...". والديون المقصودة في هذا النص هي الديون الناشئة عن المنازعة في ملكية السفينة أو في حيازتها أو في استثمارها. والعلّة من هذا الاستثناء أن المنازعة في الملكية والحيازة والاستثمار تهدد الاستثمار ذاته وتقوض تبعاً لذلك علّة رفع الحجز الاحتياطي على السفينة.

مع العلم أن نص المادة المذكورة أعلاه أجاز لرئيس محكمة البداية المدنية أو من يقوم مقامه في تلك الحالات الإذن لحائز السفينة الاستمرار باستثمارها إذا قدم ضماناً كافياً، أو تنظيم إدارة السفينة خلال مدة الحجز الاحتياطي بالطريقة التي يقررها، مع إبقاء الحجز على السفينة.

#### د- دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز

فرضت المادة ٩٢ من القانون البحري على الدائن رفع دعوى بالدين وبصحة الحجز أمام محكمة البداية المدنية التي وقع الحجز في دائرتها خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربّان أو من يقوم مقامه، وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن. والحكمة من قصر هذه المهلة لإقامة الدعوى هو الرغبة في تفادي إبقاء السفينة لفترة طويلة دون تقرير مصيرها، وإن عدم احترام هذه المهلة وانتهائها دون رفع دعوى بالدين سبب الحجز يجعل الحجز الاحتياطي كأن لم يكن، وبالتالي تزول جميع آثاره وتسترد السفينة حريتها في السفر.

وتقضي المادة ١/٩٣ من القانون البحري بأن الحكم بصحة الحجز يشمل الأمر بالبيع وشروطه واليوم المعين لإجرائه والتمن الأساسي الذي سيفتح به المزاد أي أن ذلك يعني قلب الحجز الاحتياطي إلى حجز تنفيذي. وتنص المادة ١/٩٣ من القانون البحري على جواز استئناف حكم الحجز مهما كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوماً من اليوم التالي للتبليغ.

وإذا قام شخص بإيقاع الحجز الاحتياطي على سفينة ثم تبين أن حياجه تعسفياً، فمن حق مالك السفينة أن يقاضي الحجز وأن يطالبه بالتعويض عن الأضرار المترتبة على هذا الحجز وبدفع نفقات تقديم الكفالة أو الضمان لرفع الحجز. ذلك أن من آثار الحجز الاحتياطي تعطل السفينة عن الاستثمار خلال فترة الحجز، فضلاً عن تعرض مالك السفينة للمطالبة بدفع تعويضات للشاحنين في حال تأخر وصول البضائع، ودفع أجور الطاقم البحري، الخ.

### المبحث الثاني: الحجز التنفيذي على السفينة

إذا لم يقيم المالك أو المجهز بدفع ما عليه من ديون، يحق للدائن توقيع الحجز الاحتياطي على السفينة تمهيداً لبيعها بالمزاد العلني واستيفاء حقه من ثمنها. وفي الحقيقة، يأتي الحجز التنفيذي (Executive detention) على السفينة امتداداً للحجز الاحتياطي، طالما لم يرفع هذا الأخير نتيجة تقديم كفالة أو أي ضمان آخر يكفي للوفاء بالدين.

ولقد نظم القانون البحري الملغى لعام ١٩٥٠ أحكام الحجز التنفيذي بشكل مفصل، وهي أحكام تقترب إلى حد كبير من قواعد الحجز التنفيذي على العقارات التي نظمه قانون أصول المحاكمات المدنية. أما القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ فقد أعاد صياغة أحكام الحجز التنفيذي على السفن مستبعداً إجراءات التنفيذ البدائية التي نص عليها القانون البحري الملغى، ويبقى أنه عند نقص القواعد الخاصة بالحجز التنفيذي يتعين الرجوع إلى قواعد قانون أصول المحاكمات المدنية الخاصة بالتنفيذ على العقار وبما لا يتعارض مع قواعد القانون البحري.

سنعرض في هذا المبحث شروط الحجز التنفيذي (أولاً)، وإجراءاته (ثانياً)، وإجراءات بيع السفينة (ثالثاً)، وتوزيع الثمن (رابعاً)، ودعاوى الاستحقاق (خامساً)، وأخيراً آثار رسو المزداد (سادساً).

## أولاً - شروط الحجز التنفيذي

تطبيقاً للقواعد العامة يشترط لتوقيع الحجز التنفيذي على السفينة أن يكون لدى الدائن حكم قضائي مبرم أو سند تنفيذي<sup>(١١٤)</sup>، وذلك بخلاف الحجز الاحتياطي الذي يكفي فيه أن يكون الحق موجوداً من حيث المبدأ. ولكن إذا كان الحجز الاحتياطي يتطلب لإيقاعه على السفينة وجود دين بحري، فإن هذا الأمر لا يصح بشأن الحجز التنفيذي الذي يمكن تقريره على السفينة بمقتضى أي دين مترتب على مالكةا وذلك حتى لو لم يكن متصلاً باستثمارها، والسبب يكمن في أن السفينة لا تشكل فقط ضماناً للدائنين البحريين، وإنما لجميع الدائنين طبقاً لمبدأ الضمان العام.

## ثانياً - إجراءات الحجز التنفيذي

تشبه إجراءات الحجز التنفيذي على السفينة إجراءات الحجز التنفيذي على العقار، إذ يجب أن يبدأ الحجز بإنذار المدين رسمياً بالدفع، ويجوز أن يتم الإنذار وتوقيع الحجز بإجراء واحد، ويجب أن يُسلم الإنذار إلى مالك السفينة في موطنه، وإذا كان الأمر متعلقاً بدين على السفينة جاز تسليم الإنذار إلى الربان أو من يقوم مقامه<sup>(١١٥)</sup>.

ووفقاً لأحكام المادة ١/٩٦ من القانون البحري تُسلم صورة عن محضر الحجز إلى ربان السفينة أو من يقوم مقامه، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة في الميناء الذي وقع فيه الحجز للحيلولة دون سفر السفينة، وصورة ثالثة للمديرية العامة للموانئ (الإدارة البحرية المختصة)، وصورة رابعة لقنصل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها. فإذا كانت السفينة مسجلة في سورية، قامت الجهة البحرية المختصة في الميناء الذي تم فيه الحجز بإعلام مكتب تسجيل السفينة بالحجز وقيد ذلك في صحيفة السفينة<sup>(١١٦)</sup>.

ويجب أن يحتوي محضر الحجز على التكليف بالحضور أمام رئيس التنفيذ في المحكمة التي تم الحجز في دائرتها لسماع الحكم بالبيع، ويحظر أن تحدد جلسة البيع قبل

<sup>١١٤</sup> المادة ٢٧٣ أصول المحاكمات المدنية.

<sup>١١٥</sup> المادة ٢١/٩٥ قانون بحري.

<sup>١١٦</sup> المادة ٢/٩٦ قانون بحري.

اليوم الخامس عشر أو بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز<sup>(١١٧)</sup>، مع عدم جواز إضافة مهلة المسافة المنصوص عليها في المادة ٣٦ من قانون أصول المحاكمات المدنية. والعلّة من ذلك التطور الكبير الذي طرأ على وسائل الاتصالات وتجنباً لإطالة إجراءات الحجز التنفيذي. وإذا كان الدين مضموناً برهن على السفينة وانتقلت ملكيتها قبل الحجز، وجب على الدائن المرتهن الذي باشر إجراءات التنفيذ على السفينة أن يخطر الحائز بمحضر الحجز مع إعلامه على يد محضر بدفع الثمن<sup>(١١٨)</sup>.

### ثالثاً - إجراءات بيع السفينة المحجوز عليها

تقوم المحكمة المختصة بتحديد الثمن الأساسي للسفينة المحجوز عليها وشروط البيع والأيام التي ستجري فيها المزايمة<sup>(١١٩)</sup>، ومن ثم يتم الإعلان عن البيع في إحدى الصحف اليومية، كما يتم لصق شروط البيع في لوحة الإعلانات لمكتب تسجيل السفينة وعلى السفينة ذاتها وفي أي مكان آخر تحدده المحكمة، ويجب أن يشمل الإعلان عن بيع السفينة مجموعة من البيانات المنصوص عنها في القانون<sup>(١٢٠)</sup>.

وبحسب ما جاء في المادة ٤٣/٩٨ من القانون البحري لا يجوز إجراء البيع إلا بعد مرور خمسة عشر يوماً من تاريخ إتمام إجراءات النشر، وإذا لم يتم الدائن بإتمام إجراءات النشر خلال ستين يوماً من تاريخ صدور قرار البيع، جاز للمحكمة بناءً على طلب المدين أن تحكم باعتبار الحجز كأن لم يكن.

ويقع البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام، ويقبل أكبر عطاء في الجلسة الأولى بصفة مؤقتة، ويعتبر أساساً للمزايمة في الجلسة الثانية التي يتم فيها البيع نهائياً للمزايد الذي قدم أكبر عطاء في الجلستين<sup>(١٢١)</sup>. وإذا لم يقدم أي عطاء في اليوم المحدد للبيع،

<sup>١١٧</sup> المادة ١/٩٧ و٢ قانون بحري.

<sup>١١٨</sup> المادة ١/٨٢ قانون بحري.

<sup>١١٩</sup> المادة ١/٩٨ قانون بحري.

<sup>١٢٠</sup> للإطلاع على بيانات إعلان البيع راجع نص المادة ٢/٩٨ قانون بحري.

<sup>١٢١</sup> المادة ٩٩ قانون بحري.

توجب على المحكمة أن تحدد ثمناً أساسياً جديداً أقل من الأول وبما لا يتجاوز الخمس، مع تعيين اليوم الذي ستم فيه المزايدة، على أن تتبع بشأن ذلك إجراءات الإعلان نفسها المنصوص عليها في المادة ٩٨ من القانون البحري، والتي تقدّم ذكرها.

هذا ويجب على من رسى عليه المزايد أن يدفع خمس الثمن فور رسو المزايد عليه، على أن يودع باقي الثمن والنفقات في خزانة المحكمة خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ رسو المزايد وإلا أعيد بيع السفينة على نفقته<sup>(١٢٢)</sup>. وقد قضت المادة ١٠٢/١ و٢ من القانون البحري بعدم جواز استئناف الحكم الذي رسى بموجبه المزايد إلا إذا شابته عيب في إجراءات المزايد أو في شكل الحكم، وتكون مدة الاستئناف في هذه الحالة خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور الحكم، ولا يضاف إلى هذه المدة مهلة المسافة المنصوص عليها في المادة ٣٦ من قانون أصول المحاكمات المدنية.

#### رابعاً - توزيع الثمن

يتم توزيع الثمن الذي رسا به المزايد أولاً على الدائنين الذين يتمتعون بأحد الامتيازات البحرية المنصوص عليها في المادة ٥٧ من القانون البحري وبحسب ترتيبهم القانوني، وثانياً على الدائنين المرتهنين للسفينة وفقاً لما قضت به المادة ٧٨ من القانون البحري. وما تبقى من الثمن، يتم تقسيمه على الدائنين العاديين كل بنسبة دينه. ويتم توزيع الثمن المتحصل من المزايدة فيما لم يرد به نص وفق القواعد العامة المنصوص عليها في قانون أصول المحاكمات المدنية (المواد ٤٤٥ حتى ٤٥٩).

#### خامساً - دعاوى الاستحقاق

قد تثار بسبب المزايدة منازعات تتعلق بدعاوى الاستحقاق، كأن يرفع شخص دعوى يدعي فيها ملكيته للسفينة بكاملها أو ملكية حصّة فيها، أو يدعي بطلان الحجز، ويترتب على مثل هذا النوع من الدعاوى وقف إجراءات البيع، والحكم الصادر في هذه

<sup>١٢٢</sup> المادة ١٠١ قانون بحري.

الدعاوى يجوز استئنافه خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره<sup>(١٢٣)</sup>. وإذا خسر المدعي الدعوى جاز الحكم عليه بالعطل والضرر والتعويضات إن كان لها مقتضى، أما دعاوى الاستحقاق التي ترفع بعد صدور قرار رسو المزداد فلا تمنع من تسليم المبالغ المستوفاة من البيع.

#### سادساً - آثار رسو المزداد

- يترتب على صدور الحكم برسو المزداد - أي بيع السفينة جبراً - ما يلي:
- ١- انتقال ملكية السفينة إلى من رسا عليه المزداد دون الحاجة إلى أي إجراء آخر.
  - ٢- انقضاء حقوق الامتياز على السفينة، وانتقال حقوق الدائنين الممتازين إلى الثمن<sup>(١٢٤)</sup>.
  - ٣- تطهير السفينة من الرهون الواردة عليها وانتقال حقوق الدائنين المرتهنين إلى الثمن<sup>(١٢٥)</sup>.
  - ٤- انقضاء عقود العمل لأفراد الطاقم البحري الذين يعملون على السفينة<sup>(١٢٦)</sup>. والهدف من هذا الحكم الأخير إعطاء مالك السفينة الجديد الحرية في اختيار الطاقم الذي يريده، لأن إلزام المشتري بالطاقم العامل على السفينة التي بيعت بالمزداد يؤدي إلى الإقلال من التقدم إلى المزايمة، وبالتالي انخفاض العطاءات المتقدم بها في المزداد.

<sup>١٢٣</sup> المادة ١٠٣/١ قانون بحري.

<sup>١٢٤</sup> المادة ١٠٥/ب قانون بحري.

<sup>١٢٥</sup> المادة ٨١ قانون بحري.

<sup>١٢٦</sup> المادة ١٠٥ قانون بحري.

جامعة الفرات

جامعة الفرات

١١٢



## الباب الثاني

### أشخاص الملاحة البحرية

لقد تطرّق القانون البحري الملغى بشكل ضيق إلى بعض أشخاص الملاحة البحرية (Maritime navigation persons) دون بعضهم الآخر على الرغم من أهميتهم في الملاحة والتجارة البحرية، أما القانون البحري الجديد فنلاحظ أنه تعرّض إلى هؤلاء الأشخاص بشكل أكثر تفصيلاً في الباب الثاني منه، فتحدث في الفصل الأول من هذا الباب عن مالك السفينة ومجهزها، وفي الفصل الثاني عن ربان السفينة، وفي الفصل الثالث عن البحارة (أو الطاقم) وعقد العمل البحري، وفي الفصل الرابع عن الوكلاء والمقاولين البحريين الذين يعملون أيضاً لأجل السفينة ولكن ليس على ظهرها وإنما في البرّ، وتحديدًا في المرافئ التي ترسو فيها السفينة.

هذا ولا يجب أن نغفل عن القاطر البحري والمرشد البحري اللذين خصّهما القانون البحري بأحكام خاصة أيضاً في الباب السادس منه، نظراً لما يُقدّمانه من خدمات هامة للسفينة.

بناءً على ما تقدّم، سندرس في هذا الباب أشخاص الملاحة البحرية المذكورين من خلال الفصول التالية:

- الفصل الأول: مالك السفينة ومجهزها
- الفصل الثاني: ربان السفينة
- الفصل الثالث: الطاقم البحري
- الفصل الرابع: القاطر البحري والمرشد البحري
- الفصل الخامس: الوكلاء والمقاولون البحريون

جامعة الفرات

جامعة الفرات

جامعة الفرات

## الفصل الأول

### مالك السفينة ومجهزها

مالك السفينة (Owner ship) هو الشخص الذي يتمتع بحق ملكيتها وبجميع الحقوق المتفرعة عن هذه الملكية من استعمال واستغلال وتصرف. وفي الواقع العملي، قد يتولّى مالك السفينة بنفسه تجهيزها، فيزوّدها بالمؤن والوقود والمعدّات اللازمة لملاحتها، ويبرم عقود العمل مع أفراد الطاقم البحري، كما يُبرم عقود النقل والتأمين عليها ويهيئها بوجه عام للاستثمار البحري، ويُسمى المالك في هذه الحالة "المالك المجهز".

وفي الحقيقة هذا هو الوضع السائد في سورية، لذلك خلط المشرّع في القانون البحري بين مالك السفينة ومجهزها، وأرسى نصوصه وقواعده على أساس أن مالك السفينة ومجهزها شخص واحد، حيث نص في المادة ١٠٦ من القانون البحري على أن: "المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها، ويُعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك".

مع ذلك قد لا يلجأ مالك السفينة إلى استثمارها بنفسه، بل يعتمد إلى تأجيرها للغير لتجهيزها وتزويدها بكلّ ما يلزم لملاحتها، وحينئذ يُسمى المستأجر "مجهز السفينة".

هذا وقد ترك المشرّع السوري للوزير المختص (وزير النقل) سلطة اتخاذ القرارات بشأن المسائل الفنيّة المتعلّقة بتجهيز السفينة وتشكيل طاقمها البحري ونسبة السوريين المستخلمين ووسائل السلامة فيها، وذلك بما يتفق مع الاتفاقيات الدولية النافذة في سورية والعرف البحري<sup>(١٣٧)</sup>. وبرأينا حسناً فعل المشرّع حين ترك تنظيم هذه الأمور الفنيّة إلى الجهات الإدارية المختصة من أجل إعطاء المرونة اللازمة لتعديل أحكامها بما يتفق مع تطوّر ظروف الملاحة البحرية في سورية.

<sup>١٣٧</sup> المادة ١٠٧ قانون بحري.

وتساءل هنا: متى يُعدّ مجهزة السفينة - سواء أكان مالكاً أو مستأجراً لها - تاجراً؟ في الحقيقة إذا عدنا إلى أحكام المادة السادسة من القانون التجاري البري لعام ٢٠٠٧ نجد أنها تعتبر كل عمل يتعلّق باستثمار السفن وتجهيزها من الأعمال التجارية، وهذا يعني أن مجهزة السفينة يكتسب صفة التاجر ويتمتع بحقوق التجار ويخضع للالتزامات المفروضة عليهم، ولكن يُشترط لتحقيق ذلك أن تكون السفينة مُعدّة للاستثمار التجاري أي لنقل البضائع والركاب، أما إذا كانت السفينة مُخصّصة للقيام بأغراض غير تجارية، فإن الأعمال التي يقوم بها المجهزة تكون مدنية ولا يُعدّ المجهزة في هذه الحالة تاجراً. وبغض النظر، إن دراسة الأحكام الخاصة بمالك السفينة ومجهزها تتطلّب منا عرض صور ملكية السفينة (المبحث الأول) قبل بيان متى تنعقد مسؤولية مالك السفينة وحدود هذه المسؤولية (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: صور ملكية السفينة

قد تكون السفينة مملوكة لفرد أو عنة أفراد على الشيوع، وقد تكون مملوكة لشخص معنوي من أشخاص القانون الخاص كالشركات، أو من أشخاص القانون العام كالدولة. والشائع اليوم هو أن تكون السفن مملوكة لشركات أو أكثر تحديداً لشركات مساهمة، نظراً لما يتطلبه الاستثمار البحري من رؤوس أموال طائلة تفوق إمكانيات الأفراد، ولذلك لم يعد للملكية الفردية مجالاً إلا في السفن الصغيرة لاسيما سفن الصيد وسفن النزهة.

مع العلم أن الدولة في العصر الحديث دأبت بدورها على القيام بالاستثمار البحري إلى جانب القطاع الخاص، ويصحّ ذلك بالنسبة للدول المتقدّمة والدول النامية على حدٍ سواء، ولذلك سنعرض فيما يلي أحكام الملكية الشائعة للسفينة (أولاً) وأحكام ملكية الدولة للسفن (ثانياً)، لما لهاتين الصورتين من أحكام خاصة في القانون البحري، في حين أننا سنتجنب البحث في الملكية الفردية للسفينة نظراً لأنها لا تُثير صعوبات خاصة.

## أولاً - الملكية الشائعة للسفينة

إذا تملك اثنان أو أكثر سفينة فهم شركاء على الشيوع في ملكيتها، ولا يُتصور أن يكون لأي مالك على الشيوع في السفينة حصّة مفرزة لأن السفينة من الأموال التي لا تقبل القسمة بطبيعتها. وقد يكون سبب الشيوع اختيارياً كما لو اشترى بضعة أفراد سفينة، وقد يكون إجبارياً كما في حالة الإرث. وتُعدّ حصص الشركاء متساوية ما لم يتم الدليل على غير ذلك<sup>(١٢٨)</sup>، ولقد جرى العرف البحري على تقسيم السفينة إلى أربع وعشرين حصّة، كل حصّة منها تُسمى "قيراطاً".

ولقد كان الشيوع في ملكية السفن سائداً في الزمن القديم، ولكنه أخذ يتقلص في الوقت الحاضر بعد أن انتشر وجود شركات النقل البحري، وقد أصبح اليوم نطاقه قاصراً على ملاحه الصيد والنزهة. مع ذلك لوحظ اليوم اتجاه العديد من الشركات إلى التعاون فيما بينها لجمع رأس المال اللازم لشراء السفينة ومواجهة نفقات الاستثمار، نظراً لضخامة ثمن السفينة وكثرة هذه النفقات، ولذلك اهتم القانون البحري الجديد بتنظيم الملكية الشائعة للسفينة وخصص لها المواد ٤٦ حتى ٥٦ منه. وسوف نتطرق فيما يلي لطبيعة الشيوع البحري ثم نُبين آلية تنظيمه.

### أ- طبيعة الشيوع البحري

بدايةً نتساءل هنا: في حل كانت السفينة مملوكة لأكثر من شخص، هل الشركاء في ملكيتها هم شركاء على الشيوع أم شركاء في شركة؟ في الحقيقة تقضي قواعد القانون البحري عموماً باعتماد رأي أغلبية الشركاء على الشيوع في كل ما يتعلّق بالمصلحة المشتركة للشركاء، وذلك خروجاً على القاعدة التي يتبعها التقنين المدني الفرنسي، والتي تشترط إجماع الشركاء على الشيوع لاتخاذ أي قرار يتعلّق بالملك الشائع، ولذلك اعتُبر الشيوع البحري بحسب أغلبية الفقه والقضاء في فرنسا شركة من نوع خاص، لأن إتباع

<sup>١٢٨</sup> المادة ٧٨٠ قانون مدني.

رأي الأغلبية هو القاعدة في الشركات عموماً وفي شركات الأموال بوجه خاص<sup>(١٢٩)</sup>.

ولكن هناك فقهاء آخرون يعارضون هذا الاتجاه ويقولون بأنه يلزم لنشوء الشركة توفر عناصرها المختلفة لاسيما نية المشاركة، أي انصراف إرادة جميع الشركاء إلى تأسيس شركة والتعاون الإيجابي فيما بينهم والمساهمة في تحقيق غرض الشركة عن طريق الإشراف على إدارة المشروع موضوع الشركة وقبول الأخطار التي قد يتعرض لها، وهذا الأمر ليس متحققاً في حالة السفينة<sup>(١٣٠)</sup>.

وبعبارة أخرى، يُعدّ الشيوخ بحسب رأي هؤلاء حالة سلبية اضطرارية مفروضة، في حين أن الشركة حالة اختيارية مقصودة، ونية المشاركة في الشيوخ لا يمكن القول بوجودها إذا كان الشيوخ اضطرارياً ناشئاً عن وفاة مُورث، فيتحمّله الملاك الورثة دون أن يكون لإرادتهم دخل في إيجاهه. وبالمقابل، في الأحوال القليلة النادرة التي يكون فيها الشيوخ نتيجة لعقد كما لو اشترى شخصان سفينة، فلا يترتب على ذلك قيام شركة رأس مالها السفينة لأن نيتها لم تنصرف إلى تأسيس شركة، ولأن السفينة مملوكة لكلّ منهما بنسبة ما دفع من الثمن، في حين أن رأس مال الشركة يكون مملوك للشركة لا للشركاء.

ولذلك نرى أن الشيوخ البحري في حال تعدّد ملاك السفينة ما هو إلا شيوخ عادي، أفرد له المشرّع في القانون البحري الجديد تنظيمًا خاصاً يكفل حسن إدارة السفينة واستثمارها، ويحسم ما قد ينجم من خلافات بشأنه بين الشركاء. وبخصوص كلّ ما لم يرد فيه حكم خاص في القانون البحري وجب الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني في باب الملكية الشائعة (المادة ٧٨٠ وما بعدها من القانون المدني) وليس إلى القواعد العامة في الشركات.

<sup>129</sup> J. RIPERT, Précis de droit maritime, *op. cit.*, p. 782 ; LYON-CAEN ET RENAULT, Traité de droit commercial, tome IV, *op. cit.*, p. 298 ; DANGON D., Traité de droit maritime, T. 1, Paris, éd. 1926, p. 170.

<sup>130</sup> محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٧٩.

## ب- تنظيم الشيوخ البحري

سنوجز أحكام تنظيم الشيوخ البحري في أربع نقاط: ١- قاعدة الأغلبية في إدارة الشيوخ، ٢- تعيين مدير الشيوخ وصلاحياته، ٣- حقوق المالكين على الشيوخ وواجباتهم، ٤- انقضاء الشيوخ.

### ١- قاعدة الأغلبية في إدارة الشيوخ

تنص المادة ٤٦ من القانون البحري على أنه: "١- يُعتمد رأي الأغلبية في كل قرار يتعلّق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوخ، ما لم ينص القانون أو يُتفق على غير ذلك. ٢- تتحقق الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص في السفينة، ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى". نستنتج من هذا النص أن ما يستقرّ عليه رأي أغلبية الملاك على الشيوخ يكون ملزماً للجميع بما فيهم الأقلية التي خالفت هذا الرأي، ولا تُحتسب هذه الأغلبية على أساس عدد الرؤوس، بل تُقدّر على أساس قيمة الأنصبة أيّ باعتبار مقدار الملكية الزائد عن النصف. والعلّة في هذا الحكم، هي رغبة المشرّع في عدم تعطيل استثمار السفينة بسبب معارضة بعض الملاك ذوي الحصص الصغيرة.

مع ذلك نلاحظ أن المشرّع في الفقرة الثالثة من المادة السابقة آثر مراعاة حقوق الأقلية التي قد ترى في قرارات الأغلبية تعسفاً يُضّرّ بمصالحها، فأجاز لكل مالك من الأقلية التي لم توافق على القرار، الطعن فيه خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره أمام محكمة البداية المدنية التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة، وللمحكمة الإبقاء على القرار المطعون فيه أو إلغاؤه، ولا يترتب على الطعن وقف تنفيذ القرار إلا إذا قضت المحكمة بذلك<sup>(١٣)</sup>.

<sup>١٣</sup> نعتقد بأن إجازة لجوء الأقلية إلى القضاء للطعن في قرارات الأغلبية بنص خاص هو موقف مننقد، لأننا وبدافع حماية الأقلية نعهد إلى القضاء - في الواقع - بالتدخل في تقدير الإدارة ومراقبة استثمار السفينة، ولاشك أن الطعن المتكرر في قرارات الأغلبية قد يجعل استثمار السفينة مستحيلاً. وبرأينا في الحالات

وفي ذات الاتجاه، نوضح أن الأغلبية لا تُشترط إلا فيما يتعلّق باستغلال السفينة، كتأجير السفينة وتجهيزها والتأمين عليها وإصلاحها وتعيين الربّان والبحارة، أما إذا تعلّق الأمر بمصلحة خاصة لشريك، كما لو أراد شريك ما التأمين على حصته في السفينة أو رهنها فلا تُشترط الأغلبية في هذه الحالة، وإنما له أن يتصرف بحصته كما يشاء لظالماً أن ذلك يقتصر على حصته فقط ولا يشمل السفينة ككل.

ومن ناحية أخرى، ننوّه إلى أن قاعدة الأغلبية في إدارة الشيوخ ليست من النظام العام، وهذا ما أكدته العبارة الأخيرة من نص المادة ٤٦/١ من القانون البحري والتي جاء فيها: "ما لم يتفق على غير ذلك". واستناداً إلى ما سبق يجوز الاتفاق على احتساب الأغلبية على أساس عدد الشركاء لا قيمة الأنصبة، أو اشتراط أغلبية أعلى من الأغلبية المعتادة كاشتراط أغلبية الثلثين أو الثلاثة أرباع أو غير ذلك.

## ٢- تعيين مدير الشيوخ وصلاحياته

بحسب ما جاء في المادة ٤٧ من القانون البحري يجوز للأغلبية أن تختار من بين الشركاء أو من غيرهم مديراً أو أكثر يسمى "المدير المجهز"، فإذا لم يُعيّن مديراً للشيوخ اعتبر كلّ مالك مديراً له، وعند تعدّد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، ويجب شهر أسماء المديرين في صحيفة تسجيل السفينة. ونعتقد أن اشتراط موافقة جميع المديرين عند تعددهم لا يسلم من النقد لما يترتب عليه من عرقلة إدارة الشيوخ، وكنا نُحبذ الأخذ بحكم المادة ٤٨٥/١ من القانون المدني الذي يُجيز لكل واحد من المديرين المتعددين القيام بأي عمل من أعمال الإدارة على أن يكون لكل واحد من باقي المديرين أن يعترض على العمل قبل إتمامه.

---

القصوى يمكن للقضاء تطبيق نظرية التعسف في استعمال الحق دون الحاجة لتدخل المشرّع، ويكفي أن نذكر الحكم الوارد في المادة ٢/٥٤ من القانون البحري والذي يُجيز طلب إنهاء الشيوخ في حالة وقوع خلاف بين المالكين بتعذر معه استمرار الشيوخ على وجه مفيد.



ويشكل عام يحق لمدير الشيوخ أن يقوم بجميع التصرفات والأعمال التي تقتضيها إدارة السفينة، ولكن لا يجوز له بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أي حق عيني عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز السنة إلا بإذن من المالكين يصدر بالأغلبية المطلوبة في القانون<sup>(١٣٣)</sup>. وقد أكد القانون على عدم جواز بيع السفينة من قبل المدير في المادة ٧٥٤ من القانون البحري وعلى عدم جواز رهنها أيضاً من قبله في المادة ٧٠ من القانون نفسه، إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل. أما إذا كان الأمر يتعلق بترتيب أي حق عيني آخر على السفينة أو تأجيرها لمدة تجاوز السنة فتكفي فيه موافقة ملاك الأغلبية العادية، أي موافقة ملاك أكثر من نصف الحصص.

مع العلم أن كل اتفاق يُبرمه مالكو السفينة فيما بينهم ويقضي بتقييد سلطات وصلاحيات المدير خلافاً لما ورد في المادة ١/٤٨ من القانون البحري لا يُحتج به على الغير إلا من تاريخ شهره في سجل السفينة. هذا ويجب على مدير الشيوخ أن يُقدّم حساباً عن إدارته لمالكي السفينة، وهو مسؤول عن أخطائه في الإدارة ولو لم يكن مالكاً. وإذا كان المدير من المالكين على الشيوخ عدّ مسؤولاً في جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوخ، وفي حال تعدد المديرين كانوا جميعاً مسؤولين في أموالهم كافة وبالتضامن فيما بينهم، وكل اتفاق على خلاف ذلك لا يحتج به على الغير<sup>(١٣٣)</sup>.

### ٣- حقوق المالكين على الشيوخ والتزاماتهم

بحسب ما جاء في المادة ٤٩ من القانون البحري يتمتع كل مالك على الشيوخ بنصيب من الأرباح الصافية الناشئة عن استثمار السفينة بما يعادل نسبة حصته في ملكية السفينة، كما يتحمل نصيباً من نفقات الشيوخ ومن الخسائر بذات النسبة ما لم يتفق على خلاف ذلك. مع التنويه إلى أن المشاركة في الأرباح والخسائر تُعدّ مبدأً جوهرية ولا

<sup>١٣٣</sup> المادة ١/٤٨ قانون بحري.

<sup>١٣٣</sup> المادة ٥٠ قانون بحري.

يجوز الاتفاق على خلافه، إذ لا يجوز الاتفاق مثلاً على منع أي مالك على الشيوخ من أخذ الأرباح أو إعفائه من الخسائر، وإنما يجوز فقط الاتفاق على تخفيض أو زيادة نسبة الأرباح أو الخسائر فيما بين الملاك.

ويُسأل المالكون على الشيوخ - إذا لم يكونوا من المديرين - بالتضامن تجاه الغير عن الديون الناتجة عن الشيوخ، ولكن يجوز الاتفاق بين هؤلاء على عدم التضامن، بيد أن ذلك الاتفاق لا يُعتدّ به تجاه الغير إلا من تاريخ شهره في صحيفة تسجيل السفينة (١٣٤).

وتعطي المادة ٧٥١ من القانون البحري الحق لكل مالك على الشيوخ في التصرف بحصته دون موافقة المالكين الآخرين، بشرط أن لا يكون من شأن هذا التصرف فقد السفينة للجنسية السورية، حيث يلزم حينها موافقة جميع المالكين على البيع. ويظلّ المالك على الشيوخ الذي تصرف في حصته مسؤولاً عن الديون التي تتصل بالشيوخ حتى وقت شهر التصرف في صحيفة تسجيل السفينة (١٣٥).

وإذا قام أحد المالكين على الشيوخ ببيع حصته في السفينة لأجنبي عن الشيوخ، وجب على المشتري إخطار المالكين الآخرين بكتاب مسجل يُعلمهم فيه بالبيع والتمن المتفق عليه خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ البيع. وفي هذه الحالة يحق لكل مالك على الشيوخ أن يستردّ الحصة المباعة عبر إعلان يُوجّه إلى كل من البائع والمشتري بشرط أن يدفع الثمن والنفقات، ويُمكنه - عند اللزوم - إقامة دعوى بهذا الخصوص خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإخطار. وإذا طلب أكثر من مالك على الشيوخ استرداد الحصة المباعة، فيتم تقسيمها فيما بينهم بنسبة حصصهم في ملكية السفينة (١٣٦).

وننوه إلى أن القانون البحري في المادة ٢/٥١ منه لم يُجيز للمالك على الشيوخ رهن

<sup>١٣٤</sup> المادة ٥٠ قانون بحري.

<sup>١٣٥</sup> المادة ٣/٥١ قانون بحري.

<sup>١٣٦</sup> المادة ٥٢ قانون بحري.

حصته في السفينة إلا بعد أخذ موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل. والحكمة من ذلك عدم منع الأغلبية من رهن السفينة بأكملها للمصلحة المشتركة بسبب رهون أخرى رتبها الشركاء على حصصهم لحاجاتهم الخاصة.

#### ٤- انقضاء الشيوخ البحري

بحسب ما جاء في المواد ٥٣ وما بعدها من القانون البحري تنقضي حالة الشيوخ المترتب على السفينة بأحد الأسباب التالية:

- بيع السفينة: ولا يجوز أن يتم ذلك إلا بقرار يصدر بموافقة مالكي ثلاثة أرباع الحصص على الأقل، وعلى أن يبين القرار كيفية حصول البيع وشروطه.

- استصدار حكم قضائي: وذلك عندما ينشأ خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوخ على وجه يحقق الغاية من وجوده، حيث أجاز القانون في هذه الحالة للمالك أن يطلب من المحكمة المختصة الحكم بإنهاء حالة الشيوخ وبيع السفينة، على أن يبين قرار الحكم الصادر بهذا الخصوص كيفية حصول البيع وشروطه.

- وقوع حجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة: ففي هذه الحالة تُباع السفينة بأكملها بيعاً جبرياً، مع أنه يجوز للمحكمة بنص القانون أن تأمر في مثل هذه الحالة وبناءً على طلب أحد المالكين على الشيوخ الذين لم تحجز على حصصهم، قصر البيع على الحصص المحجوز عليها إذا وجدت أسباب جدية تُبرر هذا الطلب.

- وفاة أحد المالكين أو الحجر عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره: وذلك بشرط وجود اتفاق مسبق على ذلك بين المالك على الشيوخ، وفي حال عدم وجود مثل هذا الاتفاق بين المالكين فلا ينقضي الشيوخ. والعلّة في ذلك إبعاد الشبهة عن الشيوخ البحري بأنه يقوم على الاعتبار الشخصي، كما هو الحال بالنسبة لشركات الأشخاص والتي تنقضي بزوال الاعتبار الشخصي.

- انسحاب أحد مالكي السفينة من الشيوخ: وذلك بسبب أنه كان من العاملين عليها وتم فصله من العمل، على أن تُقدّر قيمة حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة.

## ثانياً - ملكية الدولة للسفن

تمتلك بعض الدول - ومنها سورية - سفناً تجارية لخدمة تجارتها الخارجية وأحياناً لمنافسة القطاع الخاص. وتثير ملكية الدولة للسفن التجارية إشكاليات قانونية تتعلق بمدى إمكانية تطبيق قواعد القانون التجاري البحري على الدولة التي تتمتع بصفة المجهز، نظراً لما تمتاز به الدولة من حصانة قضائية تمنع من مقاضاتها أمام محاكم الدول الأخرى، كما يتعذر توقيع الحجز الاحتياطي على أموالها عملاً بمبدأ السيادة.

ومن أجل حلّ هذه الإشكالية، أبرمت اتفاقية دولية في بروكسل بتاريخ ١٠/٤/١٩٢٦ لتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية، ثم وقع بروتكول لها في بروكسل أيضاً بتاريخ ٢٤/٥/١٩٣٤، وقد انضمت سورية إلى هذه الاتفاقية وبروتكولها الإضافي لعام ١٩٣٤ بموجب قرار رئيس الجمهورية المتحدة رقم ٤٩٧ تاريخ ١٨/٣/١٩٦٠. وتقضي أحكام تلك الاتفاقية بإخضاع السفن التجارية المملوكة أو المستثمرة من قبل الدولة لنفس القواعد القانونية التي تخضع لها السفن التجارية المملوكة من قبل الأشخاص الخاصين، ذلك أن الدولة عبر هذه السفن تُمارس نشاطاً تجارياً مشابه لنشاط أشخاص القانون الخاص، ولا يمتّ بأية صلة إلى سيادة الدولة.

هذا وتنص المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ على أن السفن التجارية التي تُمثلها أو تستثمرها الدولة والبضائع المملوكة لها، وما تنقله هذه السفن من بضائع وركاب، تخضع فيما يخص المطالبات المتعلقة باستثمار هذه السفن ونقل البضائع فيها للالتزامات ذاتها ولقواعد المسؤولية نفسها التي تُطبّق على السفن والبضائع الخاصة.

كما تنص المادة الثانية من الاتفاقية ذاتها على أن تسري على هذه الالتزامات والمسؤولية المتعلقة بالدعاوى واختصاص المحاكم، ذات القواعد المطبّقة على السفن التجارية الخاصة والبضائع الخاصة العائدة للأفراد. وفي ذات السياق أجازت الاتفاقية المذكورة في المادة ٤ منها للدول أن تُثير كافة أوجه الدفاع والتقدم وتحديد المسؤولية التي يُمكن للسفن الخاصة ومالكها التمسك بها.

## المبحث الثاني : مسؤولية مالك السفينة

سنعالج مسؤولية مالك السفينة من خلال تعيين نطاق مسؤوليته (المطلب الأول)، وبيان حدود هذه المسؤولية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: نطاق مسؤولية مالك السفينة

يُسأل مالك السفينة عموماً بصفة شخصية عن أخطائه (أولاً)، كما يُسأل بصورة تبعية عن أخطاء تابعيه (ثانياً).

#### أولاً - مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية

يكون مالك السفينة مسؤولاً مسؤولية شخصية عن كل خطأ يرتكبه في معرض الرحلة البحرية مسبباً أضراراً للغير، وذلك وفقاً للقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة ١٦٤ من القانون المدني<sup>(١٣٧)</sup>. فعلى سبيل المثال، يُسأل المالك عندما لا يُجهز السفينة تجهيزاً كافياً، أو حين يترك السفينة تُبحر وهي غير صالحة للملاحة البحرية فيؤدي ذلك إلى وقوع أضرار بالبضائع والركاب.

ولقد استقرّ القضاء في فرنسا وسورية على تحميل مالك السفينة المسؤولية عما تحدثه السفينة من ضرر للغير بوصفه حارساً لها، تطبيقاً لأحكام المادة ١٣٨٤ من القانون المدني الفرنسي الخاصة بمسؤولية حارس الشيء الجامد، والتي تقابلها المادة ١٧٩ من القانون المدني السوري، ذلك أن السفينة تُعدّ من الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة بسبب الخطر الملازم لملاحتها البحرية<sup>(١٣٨)</sup>.

وتقوم هذه المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض من قبل المالك في الحراسة، وهو خطأ لا يُكَلّف المتضرر بإثباته ولا يقبل إثبات العكس. مع ذلك يجوز لمالك السفينة

<sup>١٣٧</sup> نذكر هنا بأن المادة ١٦٤ من القانون المدني تنص على أن: كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض.

<sup>١٣٨</sup> حيث جاء في المادة ١٧٩ من القانون المدني السوري: كل من تولّى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولاً 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.

الحارس أن يدفع هذه المسؤولية بإثبات أن الضرر وقع بسبب أجنبي لا يد له فيه، كالقوة القاهرة أو بخطأ من المضرور نفسه، ولكن لا يكفي أن يثبت الحارس أنه لم يرتكب أي خطأ.

### ثانياً - مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

بحسب ما جاء في المادة ١٠٨ من القانون البحري يُسأل مالك السفينة أو تجهزها مدنياً عن كل خطأ يرتكبه تابعوه كالرَبان والبحارة وأي شخص آخر ممن يعملون في خدمة السفينة متى وقع منهم أثناء تأديتهم لعملهم أو بسببه. فعلى سبيل المثال يُعدّ مالك السفينة مسؤولاً عن عدم تقديم الرَبان الإنقاذ لطاقم السفينة إذا اصطدمت بسفينة أخرى، أو قيام الرَبان بتهريب أشخاص في سفينته إلى بلد أجنبي.

كما يُسأل المالك أو المجهز عن التزامات الرَبان الناشئة عن العقود التي يُبرمها في حدود صلاحياته القانونية بوصفه ممثلاً للمجهز، وهذه المسؤولية تأتي تطبيقاً للقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة ٦٧٧ من القانون المدني والتي تقضي بمسؤولية الموكل عن تصرفات الوكيل<sup>(١٣٩)</sup>.

ويُعدّ مالك السفينة أو تجهزها مسؤولاً مسؤولية تقصيرية عن أفعال الرَبان وسائر تابعيه وفقاً للقاعدة العامة المنصوص عليها أيضاً في المادة ١٧٥ من القانون المدني والتي تقضي بمسؤولية المتبوع عن أعمال التابع<sup>(١٤٠)</sup>. وإذا حُكم بمسؤولية مالك السفينة أو تجهزها عن أخطاء تابعيه، جاز له الرجوع على التابع بما دفعه المالك أو المجهز من تعويض، ولكن هذا الرجوع غير مفيد في أغلب الحالات بسبب عدم ملائمة التابع بالمقارنة مع المتبوع مالك السفينة أو تجهزها.

<sup>١٣٩</sup> تنص المادة المذكورة على أن: 'يكون الموكل مسؤولاً عما أصاب التوكيل من ضرر دون خطأ منه بسبب تنفيذ الوكالة تنفيذاً معتاداً'.

<sup>١٤٠</sup> لقد جاء في المادة المذكورة: '١- يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه في حال تادية وظيفته أو بسببها. ٢- تقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقبته وفي توجيهه'.

## المطلب الثاني: المسؤولية المحدودة لمالك السفينة

يُعدّ موضوع المسؤولية المحدودة لمالك السفينة في غاية الأهمية لأنه يُشكّل خروجاً على القاعدة العامة التي تقضي بالمسؤولية الكاملة، ووجوب أن يلتزم مرتكب الخطأ في المسؤولية العقدية أو التقصيرية بجبر جميع الأضرار الحاضرة والمستقبلية التي تسبّب بها للمتعاقد معه أو المضرور، وذلك مهما بلغت تقديراتها.

فما هو المقصود بمبدأ المسؤولية المحدودة الذي أخذ به القانون البحري (أولاً)؟ وما هو نطاق تطبيق هذا المبدأ (ثانياً)؟ وما هي حدود المسؤولية وفق أحكام القانون المذكور (ثالثاً)؟ ومتى يجوز التمسك بتحديد المسؤولية وحالات سقوط الحق فيه (رابعاً)؟

### أولاً - مفهوم مبدأ المسؤولية المحدودة

الأصل أن يُسأل مالك السفينة أو تجهزها مسؤولية غير محدودة عن كلّ الديون والأضرار الناتجة عن استثمار السفينة<sup>(١٤١)</sup>، بيد أن المشرع خرج على هذه القاعدة ومنح المالك أو المجهز الحق في تحديد مسؤوليته عن الأخطاء التي يرتكبها هو أو أحد تابعيه، وهذا ما نصت عليه المادة ١٠٩ من القانون البحري والتي جاء فيها: "لمالك السفينة أن يُحدد مسؤوليته أيّاً كان نوع هذه المسؤولية...".

ويُعدّ هذا المبدأ من الأسس التي يقوم عليها القانون البحري، وهو يُعبّر عن ذاتية هذا القانون وتفرّده بقواعد خاصة تُميزه عن غيره من فروع القانون. فما هو أساس مبدأ المسؤولية المحدودة؟ وما هي مبرراته؟

### أ- أساس مبدأ المسؤولية المحدودة

في الحقيقة يرجع وجود مبدأ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة أو تجهزها إلى العصور الوسطى حين ظهر عقد التوصية، والذي يتفق بموجبه شخصان على أن يُقدّم أحدهما مبلغاً من المال لا يُسأل إلا في حدوده، بينما يُقدّم الآخر عملاً ويكون مسؤولاً مسؤولية مطلقة عنه<sup>(١٤٢)</sup>.

<sup>١٤١</sup> المادتين ٢٢٢ و ٢٢٣ قانون مدني.

<sup>١٤٢</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٠٨.

وقد اعتبر العقد المبرم بين مالك السفينة والربان نوعاً من التوصية، فالربان يُقدّم عمله ويكون مسؤولاً عن أخطائه مسؤولية مطلقة، في حين أن المالك يُقدم سفينته ويستطيع التخلص من المسؤولية بترك السفينة للدائنين.

ومن المؤكد أن جميع التشريعات البحرية الوطنية والدولية أخذت بمبدأ المسؤولية المحدودة ولكن مع بعض الاختلافات حول آليات تطبيقه، فما هي مبررات تبني هذا المبدأ؟

### ب- مبررات مبدأ المسؤولية المحدودة

هناك مبررات عديدة للتمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة أو تجهزها، أهمها<sup>(١٤٣)</sup>:

١- إن مسؤولية المتبوع عن أخطاء التابع تقوم على افتراض الخطأ من المتبوع في الرقابة والتوجيه، الأمر الذي لا يُمكن تحقيقه في حالة الربان بسبب أن مالك السفينة ليس دائماً حراً في اختياره، إذ يخضع في اختياره لمؤهلات علمية معينة، كما يتمتع الربان بحرية كبيرة في العمل في السفينة تصل في بعض الأحيان إلى حدّ الخروج على تعليمات المالك. وكذلك ليس بمقدور المالك مراقبة الربان أو توجيهه وهو يعمل بعيداً عنه بالرغم من تطور وسائل الاتصال، نظراً للظروف الخاصة التي تُحيط بالرحلة البحرية. يُضاف إلى ذلك عدم قدرة المالك على التدخل في وظيفة الربان الفنية، إذ بإمكانه أن يبرم تصرفات قانونية رغم معارضة المالك متى كانت تلك التصرفات تصبّ في صالح السفينة، الأمر الذي يقتضي تحديد مسؤولية المالك عن تصرفات الربان.

٢- إن الدائنين البحريين يُفيدون أنفسهم - بشكل أو بآخر - من مبدأ تحديد المسؤولية، نظراً لأن علاقة المشتغلين بالملاحة البحرية متشابكة، بحيث يكون كلّ منهم دائناً في بعض العلاقات ومديناً في البعض الآخر، فإذا كانوا متضررين من تطبيق مبدأ تحديد المسؤولية بوصفهم دائنين، فإنهم سيكونون مستفيدين منه حتماً بوصفهم من المدينين.

<sup>١٤٣</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٠٩.



٣- إن تحديد المسؤولية من شأنه تشجيع استثمار رؤوس الأموال في النقل البحري، الأمر الذي يُحقق للدولة أسطولاً تجارياً قوياً يلبي حاجاتها الاقتصادية، بالإضافة إلى المساهمة في خفض أجور النقل البحرية ونمو التجارة الدولية.

### ثانياً - نطاق مبدأ المسؤولية المحدودة

يتطلب تحديد نطاق مبدأ المسؤولية المحدودة التعرف على الأشخاص المستفيدين من هذا المبدأ، وعرض الديون التي يجوز فيها تحديد المسؤولية، والديون المستثناة من تحديد المسؤولية.

#### أ- الأشخاص المستفيدون من تحديد المسؤولية

لقد أوضحت المادة ١١٩/١ من القانون البحري بأن الاستفادة من تحديد المسؤولية لا تقتصر على مالك السفينة فقط، وإنما يشمل كلاً من المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوخ البحري والمؤمن والأشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة. كما يعطى هذا الحق للربان والبحارة وغيرهم من التابعين الذين يعملون على خدمة السفينة بشرط ألا تتجاوز مسؤولية المالك ومسؤولية التابع عن الحادث الواحد الحد الأقصى المقرر في المادة ١١١/١ من القانون البحري.

ومن أجل رعاية مصلحة الربان والبحارة وغيرهم من التابعين فقد نصت المادة ٢/١١٩ من القانون البحري على أنه: "إذا أقيمت الدعوى على الربان أو البحارة أو غيرهم من التابعين جاز لهم تحديد مسؤوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يعود إلى خطأ شخصي صادر منهم بصفتهم المذكورة". وهذا يعني أنه إذا كان الربان أو البحار هو في الوقت نفسه المالك الوحيد للسفينة أو شريكاً في ملكيتها أو مجهزاً لها، فإنه يستطيع التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية حتى لو كان الخطأ الذي أدى إلى وقوع الحادث وتسبب بالضرر شخصياً ووقع منه بصفته رباناً أو بحاراً.

مع التنويه إلى أن القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ وسّع كثيراً من دائرة الأشخاص المستفيدين من تحديد المسؤولية، على عكس القانون البحري الملغى لعام

١٩٥٠ والذي كان يقصره على المالك والمستأجر، مستقيماً ذلك من أحكام اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسؤولية في الدعاوى البحرية<sup>(١٤٤)</sup>.

ب- الديون التي يجوز فيها تحديد المسؤولية

تمنح المادة ١/١٠٩ من القانون البحري الحق للمالك السفينة في أن يُحدّد مسؤوليته أياً كان نوع هذه المسؤولية - مسؤولية عقدية أم تقصيرية أم مسؤولية عن حراسة السفينة أم مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع - إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية:  
(أ) الأضرار التي تُحدثها السفينة لمنشآت المرافئ أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية.

(ب) الأضرار البدنية والأضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة أو التي تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة.

(ج) الدعاوى المتعلقة بالفقدان الناجم عن التأخير في نقل البضائع في البحر والركاب وأمتعتهم.

(د) الدعاوى الخاصة بأيّ فقدان آخر ناجم عن خرق حقوق غير تعاقدية لها صلة مباشرة بتشغيل السفينة أو عمليات الإنقاذ.

(هـ) الدعاوى المتعلقة بتحريك سفينة أو تدميرها بحيث لا يُشكل ذلك ضرراً على البضائع الموجودة على متن السفينة.

ونودّ التنويه هنا أولاً إلى أن المشرّع قد حدّد الديون التي يُمكن الركون إليها في تحديد المسؤولية على سبيل الحصر. كما نشير ثانياً إلى أن الأضرار البدنية تشمل الوفاة التي جاء ذكرها في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦. ونلاحظ ثالثاً أن الأضرار البدنية أو الأضرار المادية التي تُصيب الأشخاص أو الأموال على ظهر السفينة، يجوز تحديد المسؤولية عنها

<sup>١٤٤</sup> دخلت هذه الاتفاقية حيز التطبيق في ١/١٢/١٩٨٦، وانضمت إليها سورية بموجب المرسوم التشريعي رقم ٦٢ تاريخ ٣١/٧/٢٠٠٥.

سواء أكانت تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية للسفينة أو باستثمارها أم لا. أما الأضرار البدنية أو المادية التي لا تقع على السفينة، ومثلها الأضرار البدنية التي تُصيب أشخاصاً على البر، فيُشترط لتحديد المسؤولية عنها أن تكون ذات صلة مباشرة بملاحة السفينة أو باستثمارها.

هذا وتُجيز الفقرة الثانية من المادة المذكورة آنفاً لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته في الحالات التي ذكرتها فقرتها الأولى ولو كان الدين لصالح الدولة أو أحد أشخاص القانون العام، مع العلم أن تمسك مالك السفينة بتحديد المسؤولية لا يُعدّ إقراراً منه بالديون المطالب بها.

### ج- الديون المستثناة من تحديد المسؤولية

لقد عدّدت المادة ١١٠ من القانون البحري الحالات التي لا يجوز فيها لمالك السفينة

التمسك بمبدأ تحديد مسؤوليته، وهي:

١. تعويم السفينة الغارقة أو الجائحة أو المهجورة وانتقال حطامها ورفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها، والحكمة من هذا الاستثناء هو ضرورة تطهير الممرات المائية من هذه العوائق ضماناً لحسن سير الملاحة البحرية وانتظامها.
٢. المطالبات المتصلة بإنقاذ السفينة، والعلّة من هذا الاستثناء هو التشجيع على تقديم العون للسفينة المعرضة للخطر.
٣. المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة، ويستند هذا الاستثناء إلى اعتبارات العدالة التي تقضي بأن يتحمل كل من استفاد من الخسائر البحرية المشتركة حصته منها كاملة.
٤. حقوق الرّبّان والبحارة وكلّ تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلّق عمله بخدمتها، وكذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص وخلفائهم. والغاية من هذا الاستثناء هو أن هؤلاء الأشخاص غالباً ما يكونون من ذوي الدخل المحدود ومن الواجب حمايتهم وتحصيل حقوقهم بدون انتقاص.

٥. الضرر النووي، والحكمة من ذلك هي أن المسؤولية عن هذا الضرر تخضع لاتفاقية بروكسل الخاصة بمسؤولية مستثمري السفن الذرية لعام ١٩٦٢.

٦. الضرر الناتج عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى، وسبب هذا الاستثناء أن الضرر المذكور يخضع أيضاً لاتفاقيات دولية خاصة، وبالتحديد اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالبتروول لعام ١٩٦٩.

### ثالثاً - حدود مسؤولية مالك السفينة

لقد نظم القانون البحري في المواد ١٠٩ حتى ١١٧ منه حدود مسؤولية مالك السفينة، فوضح الحدود القصوى لهذه المسؤولية وكيفية حساب هذه الحدود وإجراءات التمسك بتحديد المسؤولية وقواعد توزيع مبالغ الحدود القصوى على الدائنين وحالات سقوط الحق بتحديد المسؤولية.

وتُشيد هنا بالموقف الذي تبنته المشرع السوري بالرجوع إلى أحكام معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ المشار إليها سابقاً بخصوص تحديد مسؤولية مالك السفينة، من حيث مبالغ التحديد وقواعد حسابها. وهذا التوحيد في المواقف من شأنه أن يؤدي إلى توحيد الأحكام القانونية بين القانون البحري السوري واتفاقية لندن الدولية، وهو أمر مرحّب به وينبغي الحاجة إلى التدخل المستمر لتعديل مبالغ الحدود القصوى للمسؤولية لمراعاة التغيير في قيمة النقد السوري.

#### أ- الحدود القصوى للمسؤولية

لقد أحالت المادة ١١١ من القانون البحري مسألة تحديد الحدود القصوى لمسؤولية مالك السفينة إلى أحكام اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، والحقيقة أن هذه الاتفاقية تُميز بين حدود المسؤولية الخاصة بالركاب والحدود العامة للمسؤولية.

#### ١- حدود المسؤولية الخاصة بالركاب

تنص المادة ٧ من اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ على تحديد المسؤولية الناجمة عن الوفة أو الأضرار البدنية للركاب بـ (٦٤٦٦٦) وحدة حقوق سحب خاصة مضروبة بعدد

الركاب المسموح للسفينة بنقلهم، بالاستناد إلى شهادة نقل الركاب وبما لا يتجاوز (٢٥ مليون) وحدة حقوق سحب خاصة.

ومن الملاحظ أن المبالغ القصوى لمسؤولية مالك السفينة عن الوفاة أو الأضرار البدنية التي تُصيب الركاب تُحسب على أساس عدد الركاب المسموح للسفينة بنقلهم، وذلك على خلاف حدود المسؤولية العامة التي تُحسب على أساس حمولة السفينة.

## ٢- الحدود العامة للمسؤولية

بحسب ما جاء في المادة ١/٦ من اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ تُحسب الحدود العامة

لمسؤولية مالك السفينة على النحو الآتي:

(أ) بالنسبة لدعاوى الوفاة أو الأضرار البدنية:

- ١- ٣٣٣٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة لكل سفينة لا يزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن.
- ٢- لكل سفينة يزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن، تُضاف المبالغ التالية إلى المبلغ المذكور آنفاً في الفقرة (١):

- ٥٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة لكل طن من ٥٠١ إلى ٣٠٠٠ طن.
- ٣٣٣ وحدة حقوق سحب خاصة لكل طن من ٣٠٠١ إلى ٣٠٠٠٠ طن.
- ٢٥٠ وحدة حقوق سحب خاصة لكل طن من ٣٠٠٠١ إلى ٧٠٠٠٠ طن.
- ١٦٧ وحدة حقوق سحب خاصة لكل طن يزيد عن ٧٠٠٠٠ طن.

ونود الإشارة هنا إلى أن حدود المسؤولية هذه تشمل الوفاة والأضرار البدنية لغير ركاب السفينة من الموجودين على البر أو على سفينة أخرى أو المتسللين إلى السفينة أو الموجودين عليها بدون عقد نقل مبرم بينهم وبين مالك السفينة.

(ب) بالنسبة للدعاوى الأخرى:

- ١- ١٧٦٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة لسفينة لا تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن.

٢- لكل سفينة تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن تُضاف المبالغ التالية إلى المبلغ المذكور آنفاً في الفقرة (١):

- ١٦٧ وحدة حقوق سحب خاصة لكل طن من ٥٠١ إلى ٣٠٠٠ طن.

- ١٢٥ وحدة حقوق سحب خاصة لكل طن من ٣٠٠٠١ إلى ٧٠٠٠٠ طن.

- ٨٣ وحدة حقوق سحب خاصة لكل طن يزيد عن ٧٠٠٠٠ طن.

وتُحسب حمولة السفينة وفقاً لأحكام المادة ٦ من اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ على أساس الحمولة الكلية طبقاً لقواعد قياس المحمول التي نص عليها الملحق رقم (١) من الاتفاقية الدولية لقياس محمول السفينة لعام ١٩٦٩.

ويُلاحظ أن السفينة التي يقلّ محمولها الكلي عن ٥٠٠ طن تُعدّ في حكم السفينة التي يبلغ محمولها ٥٠٠ طن تماماً، والعبرة من هذا الحكم وضع حدّ أدنى للمسؤولية لمصلحة الدائنين بالنسبة للسفن الصغيرة، إذ تبين أن الأضرار البدنية التي تسببها هذه السفن لا تتناسب مع أهميتها الخاصة، الأمر الذي يكون معه التحديد على أساس المحمول الصغير مجحفاً بحق الدائنين.

ومن ناحية أخرى، نشير إلى أن هناك تناسب عكسي بين محمول السفينة والمبلغ المحتسب عن كل طن، إذ يقلّ ذلك المبلغ بالنسبة لكل طن من المحمول زائداً عن الحدّ الأدنى وهو ٥٠٠ طن كلما زاد محمول السفينة، والهدف من ذلك الرغبة في عدم تحميل السفن الكبيرة أعباء تأمينية باهظة.

كما أن حدود المسؤولية عن الدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية تزيد بصورة كبيرة عن تلك الخاصة بالدعاوى الأخرى، والعلّة من ذلك هو ضرورة تعويض الأضرار الناجمة عن الوفاة والأضرار البدنية تعويضاً كاملاً قدر المستطاع.

ويُلاحظ هنا أيضاً أن التحديد الخاص بمسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الأخرى لا يسري على التعويضات المستحقة عن هلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة

المنقولة أو التأخير في النقل، حيث توجد نصوص خاصة بشأنها في الفصل الخاص بعقد النقل البحري إعمالاً لنص المادة ٢١٢ من القانون البحري<sup>(١٤٥)</sup>.

وعلى خلاف اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، لم يُنظَم القانون البحري حق تحديد المسؤولية المقرّر للمنقذ الذي لا يعمل انطلاقاً من سفينة، إذ قررت هذه الاتفاقية في هذه الحالة حداً أقصى جزافياً للمسؤولية يُقدَّر على أساس ١٥٠٠ طن حمولة. ومن وجهة نظرنا إن هذا الحكم جدير بالإتباع في سورية رغم عدم النص عليه في التشريع السوري. ووفقاً لأحكام المادة ١١٢ من القانون البحري يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الدين، ويكون موضوعه تحديد مسؤولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه في الاتفاقيات الدولية المشار إليها في المادة ١١١ من القانون ذاته. أما الاتفاق على رفع الحد الأقصى للمسؤولية، أو الاتفاق بعد وقوع الحادث على دفع مبلغ أقل منه فيعدّ صحيحاً ومنتجاً لآثاره القانونية.

### ٣- كيفية حساب الحدود القصوى للمسؤولية

لقد قضت المادة ٢/١١١ من القانون البحري بوجود أن تُحسب المبالغ التي تتحدد بها مسؤولية مالك السفينة على أساس المحمول القائم أو الكلي للسفينة المنصوص عليه في القوانين والأنظمة النافذة. ويلاحظ أن اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ اتخذت الحمولة الصافية للسفينة أساساً لحساب مبالغ تحديد المسؤولية، بينما اعتمدت اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ الحمولة الكلية للسفينة وفقاً لاتفاقية أوصلو سنة ١٩٦٩ لقياس حمولة السفينة.

ويحتسب التشريع المصري مبالغ التحديد بالجنيه المصري، وكانت اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ تتخذ الفرنك الفرنسي الذهبي المعروف باسم فرنك "بوانكاريه" أساساً لتحديد المسؤولية. أما اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ فقد جعلت من حق السحب الخاص<sup>(١٤٦)</sup>

<sup>١٤٥</sup> يلاحظ أن التحديد القانوني لمسؤولية المالك أو المجهز لا يُخلّ بحقه في تحديد مسؤوليته كنقل بحري طبقاً لأحكام المادة ٨ من معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤.

<sup>١٤٦</sup> وحدة حقوق سحب خاصة هي عبارة عن وحدة حسابية تُسجل في دفاتر صندوق النقد الدولي وهي غير مغطاة بالذهب أو بأية عملات دولية، فقبولها نابع من الاتفاق بين الدول الأعضاء على قبولها كعملة دولية.

الذي يُحدد قيمته صندوق النقد الدولي على أساس متوسط سعر مجموعة عملات معينة وحدة حساب مبالغ التحديد<sup>(١٤٧)</sup>. ومن وجهة نظرنا، حسناً فعل المشرع حين أحال إلى اتفاقية لندن، عبر اتخاذ حق السحب الخاص أساساً لحساب الحدود القصوى للمسؤولية، وكلّ تعديل يطرأ عليها يكون ساري المفعول في سورية.

وبحسب ما جاء في المادة ١١٤ من القانون البحري تُعدّ المبالغ المخصصة للتعويضات عن الأضرار غير البدنية الناشئة عن حادث واحد وحدة مستقلة تُخصص لأداء التعويضات المستحقة عن الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة أو التي قد تنشأ عن حادث آخر، ومعنى ذلك أن مدى المسؤولية يتجدد ويتغير مع كلّ حادث جديد.

#### ب- قواعد توزيع مبالغ تحديد المسؤولية

لقد بيّنت المادة ٦ من اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ الحدود العامة للمسؤولية بالنسبة لدعاوى الوفاة أو الإصابات البدنية وبالنسبة للدعاوى الأخرى، كما وضّحت المادة ٧ من الاتفاقية المذكورة حدود المسؤولية بالنسبة لدعاوى الركاب، وبعد ذلك حددت كيفية توزيع هذه المبالغ بين الدائنين على الشكل التالي:

تُوزع المبالغ على المستحقين داخل كلّ مجموعة في الدعاوى المذكورة آنفاً بالتساوي كلّ بحسب نسبة دينه، دون أن يكون لأيّ دين أولوية على غيره من الديون<sup>(١٤٨)</sup>. ولكن ثمة استثناء على هذا الحكم يقضي بأنه يحق لأيّ دولة طرف في هذه الاتفاقية أن تُضمّن

<sup>١٤٧</sup> حين تمّ الاتفاق في عام ١٩٦٩ بين الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي على استحداث ما يُعرف بحقوق السحب الخاصة (SDR: Special Drawing Rights) حُدّدت قيمة الوحدة الواحدة منها بما يُعادل دولاراً أمريكياً واحداً، ولكن في عام ١٩٧٤ تمّ تعديل الاتفاق بهذا الخصوص وأصبح تحديد قيمة الوحدة الواحدة من حقوق السحب يُحسب بناءً على سلّة من العملات، وتتكون هذه السلّة حالياً من أربع عملات هي: الدولار واليورو والين والجنيه الاسترليني. ولكلّ عملة من العملات السابقة وزن محدد في السلّة يرتكز على عدّة عوامل لاسيما الأهمية النسبية لكلّ دولة في التجارة الدولية. ويتمّ تحديد سعر وحدة حقوق السحب الخاصة يومياً من قبل الصندوق بناءً على الأسعار اليومية للعملات الداخلة في تحديدها.

<sup>١٤٨</sup> المادة ١/٢١ من الاتفاقية المذكورة.



تشريعاتها ما يُفيد بأن المطالبات في حالة الإضرار بمنشآت الميناء والأحواض والمرآت المائية أو المساعدات الملاحية تكون لها الأولوية على المطالبات الأخرى الخاصة بغير الوفاة والأضرار البدنية<sup>(١٤٩)</sup>.

فإذا لم تكفِ المبالغ المخصصة للوفاء بالحقوق الناشئة عن الأضرار الخاصة بالوفاة أو الأضرار البدنية التي تُصيب ركاب سفينة والمحددة في المادة ١/٧٦ من اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ بشكل كامل، فإن الباقي من مبالغ التعويض هذه تشترك مع المبالغ المخصصة للأضرار غير البدنية والمحددة في المادة ١/٧٦ من الاتفاقية، وذلك بنسبة ما يُمثله هذا الباقي من مجموع الديون الناشئة عن الأضرار غير البدنية<sup>(١٥٠)</sup>.

وإذا كان لأحد الأشخاص حق الاستفادة من تحديد المسؤولية وفق أحكام اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ تجاه أحد الدائنين وناشئ عن ذات الحادث، فتتم المقاصة بين دين كل منهما وتُطبق أحكام الاتفاقية على الرصيد فقط إن وجد<sup>(١٥١)</sup>.

ومن ناحية أخرى، إذا قام الشخص المسؤول أو المؤمن لديه أو أي شخص آخر قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويضات بوفاء أحد الديون التي يجري التوزيع بينها، فإنه يستطيع الحلول محل الموفى له في التوزيع بمقدار المبلغ الذي دفعه<sup>(١٥٢)</sup>. ويجوز للمحكمة بناءً على طلب مالك السفينة أن تحتفظ لمدة تُعيّنها بجزء من المبالغ المخصصة للتعويضات للوفاء بدين يثبت مالك السفينة أنه قد يلتزم بالوفاء به<sup>(١٥٣)</sup>.

<sup>١٤٩</sup> المادة ٣/٦ من الاتفاقية المذكورة.

<sup>١٥٠</sup> المادة ٢/٦ من الاتفاقية المذكورة.

<sup>١٥١</sup> المادة ١/١١٥ قانون بحري.

<sup>١٥٢</sup> المادة ١/١١٦ قانون بحري.

<sup>١٥٣</sup> المادة ٢/١١٦ قانون بحري.

## رابعاً - التمسك بتحديد المسؤولية وسقوط الحق فيه

### أ- التمسك بتحديد المسؤولية

إن تحديد المسؤولية رخصة قررها المشرع واتفاقية لندن لصالح مالك السفينة ولطائفة أخرى من الأشخاص البحريين، وبالتالي فإن تحديد المسؤولية لا يقع بقوة القانون، ولا تقضي به المحكمة من تلقاء نفسها، وإنما يجب على المستفيد التمسك به. وفي هذا الاتجاه، جاءت المادة ١٠٩/١ صريحة في النص على أن: "لمالك السفينة أن يُحدّد مسؤوليته...". كما أوردت الفقرة الثانية من المادة السابقة بأن التمسك بتحديد المسؤولية لا يُعدّ إقراراً بالمسؤولية.

ولكن لم يُحدّد المشرع شكلاً معيناً للمالك للتمسك بتحديد المسؤولية، مع ذلك يجب أن يكون تمسك مالك السفينة بتحديد مسؤوليته صريحاً، إذ يجوز له ذلك باتفاق مع الدائنين أو بإعلان على يد محضر أو في صورة دفع في دعوى أقامها دائن أو برفع دعوى يطلب فيها المسؤول عن الضرر تحديد مسؤوليته.

كما لم يشترط المشرع ميعاداً للتمسك بتحديد المسؤولية، ومن ثم يكون لمالك السفينة التمسك بتحديد المسؤولية في أية حالة تكون عليها الدعوى المرفوعة من الدائنين، ولكن لا يجوز التمسك بتحديد المسؤولية بعد صدور حكم نهائي في الدعوى.

### ب- سقوط الحق في تحديد المسؤولية

يسقط حق مالك السفينة بالاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية في حالتين رئيسيتين: توفر قصد الإضرار وتقدم دعوى المسؤولية.

### ١- توفر قصد الإضرار

لقد أخذ القانون البحري بحكم مشابه للذي جاءت به اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ حين نص في المادة ١١٧ منه على أنه: "لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته إذا أثبت المدعي أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل صدر عن مالك السفينة أو

نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يُمكن أن يحدث". ويستفاد من هذا النص أنه لا يكفي لسقوط حق مالك السفينة في تحديد المسؤولية أن يكون الضرر ناشئاً عن خطئه الشخصي أيّاً كان هذا الخطأ، بل يجب أن يكون فعلاً أو امتناعاً عن فعل صادر من المالك شخصياً أو من نائبه كالربان، أيّ . المالك أو نائبه يقصد الإضرار بالغير. أما اتفاقية لندن المذكورة فتشترط أن يكون الفعل أو الامتناع عن الفعل صادراً من الشخص المسؤول شخصياً عن الضرر، وبالتالي لا يسقط حق مالك السفينة في تحديد مسؤوليته إذا كان الفعل أو الامتناع عن الفعل صادراً عن أحد تابعيه.

هذا ويجب لسقوط الحق في تحديد المسؤولية أن يكون الفعل أو الامتناع عن الفعل صدر من المسؤول أو نائبه إما بقصد إحداث الضرر الذي يطلب تحديد المسؤولية عنه، وإما عن عدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يُمكن أن يحدث، وفي الحقيقة هذا المفهوم يتطابق مع مفهوم الخطأ الإرادي (Wilful misconduct) المعروف في النظام الأنكلوسكسوني.

ونبين هنا أن المشرّع السوري أخذ بمعيار موضوعي في تقدير ذلك الإدراك والذي يتمثل في أن ضرراً أيّاً كان يُمكن أن يحدث، أما اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ فقد أخذت بالمعيار الشخصي وتطلبت إدراك المسؤول شخصياً بأن فعله أو امتناعه قد يؤدي إلى وقوع الضرر ذاته الذي يطلب هو تحديد المسؤولية عنه. ومعنى ذلك أنه لو ارتكب مالك السفينة فعلاً أو امتناعاً عن فعل برعونة أو عدم اكتراث مدركاً أن ضرراً معيناً قد يحدث ولكن وقع ضرر آخر، فإن المالك لا يسقط حقه في التمسك بتحديد المسؤولية طبقاً للاتفاقية، بينما يُحرم من التمسك بتحديد المسؤولية طبقاً للقانون البحري السوري. ولاشك أن النص الذي جاء به القانون في هذا الصدد أفضل للدائنين من نص اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦.

## ٢- تقادم دعوى المسؤولية

تنص المادة ١١٨ من القانون البحري على أن: " تنقضي دعوى المسؤولية على مالك السفينة بمضي سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسؤولية". وننوه هنا إلى أن مدة السنتين التي حددها هذا النص هي مدة تقادم وليست مدة سقوط، ولذلك هي تنقطع لذات الأسباب التي ينقطع بها التقادم المسقط وفقاً للقواعد العامة، والمنصوص عليها في المادتين ٣٨٠ و ٣٨١ من القانون المدني.

بيد أن القانون البحري أضاف إليها أسباباً أخرى، فنص على انقطاع سريان المدة بكتاب مسجل مع إشعار باستلام أو بتسلم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بנדب خبير لتقدير الأضرار، وهو ما ذهبت إليه الفقرة الثانية من المادة ١١٨ من القانون البحري. وفي جميع الأحوال تبدأ مدة التقادم من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسؤولية.

## الفصل الثاني ربان السفينة

ربان السفينة (Captain) هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة خلال الرحلة البحرية، وهو يتمتع بمركز قانوني خاص يتميز به عن سائر التابعين لمالك السفينة أو تجهزها، فهو يمثل السلطة العامة على ظهر السفينة، وسيد السفينة وقائدها، وعميد رجل الطاقم البحري جميعاً من ضباط ومهندسين وبحارة.

وبناءً على ما سبق، سنعرض لكيفية تعيين الربان وعزله (المبحث الأول)، ونتحدث عن اختصاصاته (المبحث الثاني)، وعن طبيعة علاقته بالتجهز والشاحنين (المبحث الثالث)، وأخيراً عن مسؤوليته (المبحث الرابع).

### المبحث الأول: تعيين الربان وعزله

#### أولاً - تعيين الربان

يُعيّن الربان من قبل تجهز السفينة<sup>(١٥٤)</sup>، لكن هذا الأخير ليس حراً في اختيار الربان كما يشاء، بل لا بدّ من أن تتوفر في الربان المؤهلات المنصوص عليها في القانون رقم ٣٨ لعام ١٩٨٢ الخاص بالمؤهلات وإعداد الربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن والقرارات الوزارية التي صدرت تنفيذاً لهذا القانون<sup>(١٥٥)</sup>. وهذه المؤهلات تختلف باختلاف نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة (ملاحة ساحلية أو ملاحة أعالي البحار)، ونوع السفينة (ملاحة تجارية أو ملاحة صيد أو غير ذلك)، وأخيراً حولتها.

مع التنويه إلى أنه في حالة وفاة الربان أو غيابه أو وجود أي مانع آخر يمنعه من قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، يقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه<sup>(١٥٦)</sup>.

<sup>١٥٤</sup> المادة ١٢٠ قانون بحري.

<sup>١٥٥</sup> انظر قراري وزير النقل والمواصلات والنقل البحري رقم ٦٩ لعام ١٩٨٢ ورقم ٥٠ لعام ١٩٨٣.

<sup>١٥٦</sup> المادة ١/١٢١ قانون بحري.

## ثانياً - عزل الربان

بحسب ما جاء في المادة ١٢٠ من القانون البحري يتم عزل الربان من قبل الشخص الذي عينه، ألا وهو بجهاز السفينة. ويُعدّ حق الجهاز في عزل الربان حق مطلق ويتعلّق بالنظام العام، ولذلك لا يجوز الاتفاق على خلافه، رغم عدم النص صراحةً على ذلك في المادة المذكورة آنفاً<sup>(١٥٧)</sup>. والحكمة من ذلك ترجع إلى أن الربان يتمتع بسلطات واختصاصات واسعة، وهو يُمارس عمله بعيداً عن رقابة الجهاز وسلطانه، ويُرتب بأعماله مسؤوليات على الجهاز، فإذا ما فقد الجهاز الثقة بالربان فإنه لا يجوز أن تبقى السفينة التي تُشكّل ثروة مالية ضخمة بيد من لا يأمّنها صاحبها عليه، ولذا يجب تمكين الجهاز من التخلص من الربان متى فقد ثقته فيه، ولا يجوز أن تنتقل سلطة عزل الربان إلى أي شخص غيره.

وفي حل عزل الربان في وقت غير مناسب وبغير عذر مقبول يكون له الحق في التعويض، حيث يعتبر مثل العزل تعسفياً<sup>(١٥٨)</sup>. وهذا الحكم يتماشى مع القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني الخاصة بالوكالة والتي تُلزم الموكل بتعويض الوكيل عن الضرر الذي يلحقه من جراء عزله إذا كانت الوكالة بأجر<sup>(١٥٩)</sup>، كما أنه يتفق مع قواعد العدالة التي تقضي بحماية الربان الطرف الضعيف من تعسف الجهاز الطرف القوي. فضلاً عن أن إلزام الجهاز بتعويض الربان إذا كان العزل بدون مسوغ من شأنه الحد من حرية الجهاز المطلقة، وحتى لا يستعمل حق العزل في غير الأغراض والأهداف التي شرّع من أجلها<sup>(١٦٠)</sup>.

<sup>١٥٧</sup> في حين أن المادة ٣٢ من القانون البحري القديم نصت صراحةً على أنه يجوز لمالك السفينة في كل الأحوال أن يعزل ربانها ولو اشترط على نفسه عدم جواز ذلك.

<sup>١٥٨</sup> المادة ١٢٠ قانون بحري.

<sup>١٥٩</sup> المادة ١/٦٨١ قانون مدني.

<sup>١٦٠</sup> وهذا الحكم يتلقى أيضاً ما وُجّه من نقد لنص المادة ٣٢ من القانون البحري القديم لعام ١٩٥٠ والذي كان يحرم الربان المعزول من التعويض.

## المبحث الثاني : اختصاصات الربان

يتمتع الربان بنوعين من الاختصاصات: اختصاصات عامة يقوم بها بوصفه ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة (أولاً)، واختصاصات خاصة يُمارسها بوصفه تابعاً وممثلاً للمجهز (ثانياً).

### أولاً - اختصاصات الربان العامة

يمنح القانون البحري ربان السفينة سلطات عامة تعود في الأصل إلى الموظف العام، وتتناول التوثيق والتحقيق والتأديب بشأن الأعمال التي تتم على ظهر السفينة، وذلك بسبب تعذر إخضاع السفينة لسلطة أخرى غير سلطته، وهو يُعدّ في ممارسته لهذه الاختصاصات ممثلاً للسلطات العامة على ظهر السفينة.

ويتمتع الربان أيضاً تجاه الأشخاص الموجودين على السفينة بالسلطات التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة وأمن الأشخاص المسافرين عليها وسلامة البضائع المشحونة والرحلة ككل. وبمقتضى ذلك يحق له أن يتخذ من وسائل القوة ما يلزم لحفظ النظام، وأن يطلب عند الضرورة تدخل السلطات المحلية. كما يحق للربان أن يُوقع العقوبات التأديبية على كل من يرتكب عملاً على السفينة من شأنه الإخلال بالنظام أو يرفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها على السفينة<sup>(١٦١)</sup>.

وإذا وقعت جريمة على ظهر السفينة خلال الرحلة، تولّى الربان إلى حين وصول السلطات المختصة مهمة جمع الأدلة وإجراء التحريات التي لا تحتمل التأخير، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم، وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي تُفيد في إثبات الجريمة. ويُحرر الربان تقريراً بالإجراءات التي اتخذها، ويُسلم هذا التقرير مرفقاً به محضر جمع الأدلة والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجل الضابطة العدلية في أول مرفأ سوري<sup>(١٦٢)</sup>.

<sup>١٦١</sup> المادة ٢/١٢٤ قانون بحري.

<sup>١٦٢</sup> المادة ٢/١٢٦ و١ قانون بحري.

كما أعطى القانون البحري في المادة ١/٢٤ منه الرّبّان سلطة التوثيق للوقائع التي تحدث على السفينة، فهو من يقوم بإثبات الوقائع المتعلقة بالأحوال المدنية من ميلاد أو وفاة أو زواج أو طلاق وغير ذلك من العقود والتصرفات التي تشترط الرسمية، وذلك في دفتر اليومية للسفينة مع مراعاة الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية<sup>(١٦٣)</sup>. وتُعدّ جميع هذه العقود والتصرفات التي يُوثّقها الرّبّان وكأنها صادرة من الموظف العام المختص بتحريرها.

ولكن إذا كان الرّبّان يتمتع باختصاصات وسلطات عامة كما تقدم، فإن الأمر لا يصل إلى حدّ اعتباره موظفاً عاماً، فهو يقوم بعمله لحساب الجهاز على اعتبار أنه تابعاً وممثلاً له وليس لحساب الدولة، وكلّ ما هناك أن المشرّع منحه سلطات عامة بسبب صعوبة إخضاع السفينة خلال إبحارها لسلطة شخص غيره.

#### ثانياً - اختصاصات الرّبّان الخاصة

يتمتع الرّبّان، بوصفه ممثلاً للجهاز، بوظيفتين أساسيتين: وظيفة فنية تتجلى بقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية المقرّرة، ووظيفة تجارية تقوم على إبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستثمارها.

#### أ- وظيفة الرّبّان الفنية

يُعدّ الرّبّان قائداً فنياً للرحلة البحرية، إذ يجب عليه قيادة السفينة من مرفأ الشحن إلى مرفأ الوصول وفقاً لخط السير الذي حدّده الجهاز، وعليه أيضاً أن يتّبع تعليمات الجهاز وأن يُخطره بأي إجراء غير عادي يحدث على السفينة. ولا يجوز للرّبّان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى أو مرفأ آمن<sup>(١٦٤)</sup>. كما لا يجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأي ضباطها، وفي هذه الحالة يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسّر ذلك<sup>(١٦٥)</sup>.

<sup>١٦٣</sup> المادة ١/١٢٥ قانون بحري.

<sup>١٦٤</sup> ١/١٢٢ قانون بحري.

<sup>١٦٥</sup> ٢/١٢٢ قانون بحري.



ويجب على الربان أن يتولى بنفسه قيادة السفينة عند دخولها الموانئ أو المراسي أو الأنهار أو خروجها منها أو خلال اجتياز الممرات البحرية، وكذلك في جميع الأحوال التي تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزماً بالاستعانة بمُرشد<sup>(١٦٦)</sup>. كما يفرض القانون على الربان أن يراعي في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة في سورية والعرف البحري والأحكام المعمول بها في موانئ ومرافئ الدولة التي تُوجد فيها السفينة<sup>(١٦٧)</sup>. ويجب على الربان أن يحتفظ في السفينة خلال الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والبضاعة<sup>(١٦٨)</sup>، وقد تمت الإشارة إلى هذه الأوراق والدفاتر سابقاً.

كذلك يجب على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المرسى، أن يُقدّم تقريراً بالحوادث غير العادية التي طرأت خلال الرحلة سواء أكانت تتعلق بالسفينة أم بالأشخاص الموجودين عليها أو بالبضائع، ويسمى هذا التقرير بالتقرير البحري. ويُقدّم هذا التقرير في سورية إلى المديرية العامة للموانئ (الإدارة البحرية المختصة). وإذا كانت السفينة في ميناء خارج سورية فيقدم التقرير إلى القنصل السوري، وفي حال عدم وجوده يُقدّم إلى السلطة المحلية المختصة<sup>(١٦٩)</sup>.

وتتولى الجهة التي تسلمت التقرير التحقيق بما ورد فيه، ويكون ذلك بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك، وجمع المعلومات التي تُساعد في الوصول إلى الحقيقة، ويُحرر محضر بكل ذلك تُسلم صورة منه إلى الربان. وفي جميع الأحوال يجوز إقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير<sup>(١٧٠)</sup>، ويُعدّ التقرير البحري - بعد تحقيقه - حجة بما فيه حتى يثبت العكس<sup>(١٧١)</sup>. ولا يجوز للربان، فيما عدا حالة الضرورة القصوى، أن يبدأ

<sup>١٦٦</sup> ١٢٣ قانون بحري.

<sup>١٦٧</sup> المادة ٢/١٢١ قانون بحري.

<sup>١٦٨</sup> المادة ١٢٩ قانون بحري.

<sup>١٦٩</sup> المادة ١/١٣٢ و٢ قانون بحري.

<sup>١٧٠</sup> المادة ٣/١٣٢ قانون بحري.

<sup>١٧١</sup> نقض ١٧ مايو ١٩٦٦، مجموعة النقض من ١٧، ص ١١٢٩.

بتفريغ السفينة من البضائع قبل تقديم التقرير المذكور<sup>(١٧٣)</sup>.

## ب- وظيفة الربان التجارية

يُعدّ الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء، وهذه النيابة تشمل الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة البحرية، مثل تعيين البحارة وعزلهم وإصلاح السفينة وشراء المؤن والأغذية وإبرام عقود النقل. وصحيح أن جميع هذه الأعمال القانونية يقوم بها الربان باسمه الخاص، إلا أن آثارها تنصرف مباشرة إلى المجهز لأن الربان إنما يباشرها بوصفه نائباً قانونياً عن المجهز، وهذه الصفة معلومة للغير، ولا يُحتج على الغير حسن النية بأيّ تحديد أو قيد اتفاقي يرد على نيابة الربان<sup>(١٧٣)</sup>.

ولكن لا يُعدّ الربان نائباً قانونياً عن المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه<sup>(١٧٤)</sup>، مع ذلك استثنى المشرع أعمالاً معينة يجوز للربان القيام بها في المكان الذي يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه، وهي الأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة والإصلاحات البسيطة واستخدام البحارة وعزلهم. ولا يُحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك<sup>(١٧٥)</sup>، وبالتالي يبقى المجهز مسؤولاً قبل الغير حسن النية الذي تعاقد مع الربان وهو مجهول وجود المجهز أو وكيله في مكان التعاقد.

وننوه هنا إلى أن الربان قد يتخلّى عن الوظيفة التجارية إلى وكيل السفينة الذي يُقيم في المرفأ التي ترتادها السفينة، نظراً لأن السفينة قد لا تتوقّف إلا ساعات أو أيام محدودة في المرفأ التي رست فيه، الأمر الذي يقتضي الاستعانة بوكيل عن السفينة لأجل استثمارها بالشكل الأمثل.

<sup>١٧٣</sup> المادة ١٣٢/٤ قانون بحري.

<sup>١٧٤</sup> المادة ١٢٧/١ قانون بحري.

<sup>١٧٥</sup> يؤكد القضاء على أن تمثيل الربان لمالك السفينة لا يسري إلا حيث لا يوجد مالك السفينة أو من يحل محله، انظر مثلاً: نقض فرنسي ٢٩ أكتوبر ١٩٦٩، مجموعة النقض، س ٢٠، ص ١١٤٥.

<sup>١٧٦</sup> المادة ١٢٧/٢ قانون بحري.

## المبحث الثالث : علاقة الربان بالمجهز والشاحنين

سنبحث في علاقة الربان بالشاحنين (ثانياً) بعد توضيح طبيعة العلاقة التي تربطه بالمجهز (أولاً).

### أولاً - علاقة الربان بالمجهز

إن اختصاصات الربان المتعددة تُثير إشكالية قانونية خاصة تتعلق بتحديد طبيعة علاقة الربان بالمجهز، بسبب أن الربان يقوم بأعمال مادية كقيادة السفينة، وأعمال قانونية كتعيين الربان والبحارة وإصلاح السفينة وشراء المؤن وغير ذلك. ويعتقد البعض أن العقد الذي يربط الربان مع المجهز هو عقد عمل يخضع إلى قانون العمل استناداً إلى الأعمال المادية التي يقوم بها الربان. ولكن الحقيقة أن الربان لا يقوم بأعمال مادية فقط، وإنما بأعمال قانونية أيضاً، في حين أن عقد العمل ينصرف إلى الأعمال المادية دون القانونية. كما لا يستقيم القول بأن الربان وكيل عن المجهز، لأن الوكالة لا تنصب إلا على التصرفات القانونية، بينما يقوم الربان بأعمال مادية غير تابعة أو ملحقة بصلاحياته القانونية.

ولا يمكن أيضاً اعتبار العقد الذي يربط الربان بالمجهز مزيج من عقد مختلط من عقد العمل وعقد الوكالة، لأن ذلك يتجاهل ما يتمتع به الربان من سلطات عامة على متن السفينة تتناول التوثيق والتحقيق والتأديب، وما يتمتع به الربان أيضاً من صلاحيات مطلقة في إتباع تعليمات المجهز وحقه في القيام بالعديد من التصرفات القانونية رغم معارضة المجهز إذا كان ذلك في صالح السفينة، وتمثيل المجهز أمام القضاء، الأمر الذي يتعذر معه - في الواقع - اعتبار ذلك العقد من بين أي من العقود المعروفة في القانون المدني. ومن وجهة نظرنا، يُعدّ الربان ممثلاً ونائباً قانونياً للمجهز، مستمداً نيابته من القانون نفسه لا من العقد المبرم بينه وبين المجهز. ولقد تبنى القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ وجهة النظر هذه بدليل أنه نص في المادة ١٢٧ منه على أن: "يُعتبر الربان النائب

القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء...". ولاشك أن هذا الرأي هو الأقرب إلى القبول لأن العقد المبرم بين المجهز والربان ما هو إلا تصرف قانوني مشروط بتطبيق ما أورده القانون من سلطات وصلاحيات للربان وليس رهناً لمشيئة الأفراد.

### ثانياً - علاقة الربان بالشاحنين

قد تدعو الظروف المحيطة بالرحلة البحرية الربان إلى القيام ببعض التصرفات لمصلحة الشاحنين، كأن يقوم الربان باستئجار سفينة أخرى لنقل البضائع المشحونة على سفينته إلى المرفأ المحدد عندما تصبح هذه الأخيرة غير صالحة للملاحة البحرية<sup>(١٧٦)</sup>. وقد يضطر الربان إلى ترك السفينة بسبب وجود خطر محقق يهدد السفينة وكل ما عليها كما في حالة الغرق، حيث يجب عليه في هذه الحالة إنقاذ النقود وأوراق السفينة والبضائع الأكثر ثمناً<sup>(١٧٧)</sup>. فهو في مثل تلك الحالات إنما يتصرف كممثل عن الشاحنين.

ومن ناحية أخرى، نلاحظ أن نظرية الخسائر البحرية المشتركة لا يمكن الركون إليها إلا إذا اعتبرنا أن ربان السفينة ملزم بالعمل لمصلحة الشاحنين والمجهز على حد سواء، لذلك اتجه الرأي إلى اعتبار الربان ممثلاً قانونياً لكل ذوي الشأن في الرحلة البحرية. وبناءً على ذلك، يلتزم الشاحنون بأثار الأعمال التي يقوم بها الربان، وبالتالي يحق للربان مطالبة الشاحنين بالنفقات التي أنفقها لصالحهم، كما يجوز له أن يقاضي عنهم باسمه بوصفه ممثلاً للشاحنين.

### المبحث الرابع: مسؤولية ربان السفينة

يُسأل ربان السفينة مسؤولية مدنية (أولاً)، كما يسأل مسؤولية تأديبية وجنائية (ثانياً).

<sup>١٧٦</sup> المادة ٢/١٣٥ قانون بحري.

<sup>١٧٧</sup> المادة ١/١٢٢ قانون بحري.

## أولاً - المسؤولية المدنية لربان السفينة

يُسأل الربان مسؤولية شخصية قبل المجهز عن كل خطأ يرتكبه في معرض أداءه لعمله ولو كان يسيراً<sup>(١٧٨)</sup>، كما يُسأل مسؤولية شخصية عن أخطائه تجاه الغير وفقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني<sup>(١٧٩)</sup>، كأن يترك السفينة خلال رحلتها البحرية دون مبرر مقبول، أو أن يُبرم عقداً مع بحار لا يتمتع بالكفاءات البحرية المطلوبة، أو أن يُقصر في الإشراف على البحارة أثناء عملهم. ولكن ما جرى عليه العمل البحري أن يقوم الغير بالرجوع على المجهز بدلاً من الربان، وذلك بسبب ضعف ملاعة الربان وعدم قدرته على التعويض نظراً لجسامة الأضرار.

بالمقابل لا يُسأل الربان عن أخطاء البحارة لأنهم لا يتبعون إليه، وإنما يتبعون للمجهز، حيث يُبرم عقد العمل البحري بين المجهز من جهة والربان والبحارة من جهة ثانية، وصفة رب العمل تثبت للمجهز دون الربان. وكذلك لا يُسأل الربان عن أخطاء ركاب السفينة إلا ثبت أنه لم يُمارس حق الرقابة والإشراف عليهم، وأنه كان بالإمكان منع وقوع الضرر لو باشر الربان سلطته التأديبية، إذ يُعد ذلك خطأً شخصياً من الربان يُجعله محل مساءلة.

## ثانياً - المسؤولية التأديبية والجنائية لربان السفينة

يُسأل ربان السفينة مسؤولية تأديبية حين يرتكب - على سبيل المثال - خطأً فنياً في قيادة السفينة، فيتسبب في وقوع حادث بحري يُشكل خطراً على الأرواح أو الأموال. كما يُسأل ربان السفينة مسؤولية جنائية إذا أساء استعمال سلطته، أو ترك أحد البحارة أو الركاب مريضاً أو جريحاً دون أن يُؤمن له وسائل العلاج<sup>(١٨٠)</sup>، أو إذا لم يبذل كل ما في وسعه لمساعدة وإنقاذ سفينة مهددة بالغرق، أو إنقاذ شخص يعثر عليه في البحر، وذلك بشرط أن لا يُعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي.

<sup>١٧٨</sup> المادة ٣/١٣٦ قانون بحري.

<sup>١٧٩</sup> المادة ١٦٤ قانون مدني.

<sup>١٨٠</sup> المادة ٣/١٢٥ قانون بحري.

جامعة الفرات

جامعة الفرات

## الفصل الثالث

### الطاقم البحري

لقد استخدم القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ كلمة "البحارة" بدلاً من مصطلح "الطاقم البحري" (Crew/équipage)، ولكننا نفضل استخدام مصطلح "الطاقم البحري" لانتشاره في الأوساط البحرية أكثر من لفظ "البحارة". ويُقصد بالطاقم البحري مجموع الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة، ومن ثم فإن هذا الاصطلاح يشمل الرّبّان وضباط الملاحة (ضابط أول وضابط ثاني وضابط ثالث) والمهندسين البحريين (كبير المهندسين ومهندس أول ومهندس ثان) وغيرهم ممن يقوم بخدمة السفينة.

ولما كان الرّبّان يتمتع بمركز قانوني خاص بوصفه سيد السفينة وعميد الطاقم البحري، لذا أفردنا له الفصل السابق. على أن هذا لا ينفي عن الرّبّان صفته كفرد من أفراد الطاقم البحري، وبالتالي تسري عليه الأحكام المقررة لأفراد الطاقم البحري جميعاً، ما لم يوجد حكم خاص به. هذا ويرتبط أفراد الطاقم البحري مع تجهز السفينة بعقد عمل بحري يخضع لتنظيم خاص ورد في القانون البحري. وقد عرّف هذا القانون البحار في المادة ١٣٧ منه بأنه: "كل شخص يرتبط بعقد عمل بحري ويعمل على متن السفينة..."، وأكدت المادة ذاتها على أن الرّبّان يُعدّ من البحارة فيما يتعلّق بعقد العمل المبرم بينه وبين التجهز.

ونظراً لأهمية الطاقم البحري، سنتطرق أولاً إلى تكوين الطاقم البحري (المبحث الأول)، ثم نشرح أحكام عقد العمل البحري (المبحث الثاني).

#### المبحث الأول: تكوين الطاقم البحري

في هذا المبحث سنحاول التعريف بأفراد الطاقم البحري (أولاً) وبمؤهلاتهم (ثانياً) قبل الحديث عن شرطي الجواز البحري والترخيص البحري المطلوب من البحارة السوريين وغير السوريين (ثالثاً).

## أولاً - التعريف بأفراد الطاقم البحري

يُقصد بالطاقم البحري مجموع الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة أياً كانت طبيعة عملهم. بيد أنه يجب التمييز في الطاقم البحري بين من يتمتعون بالسلطة في السفينة وهم الرّبّان وضباط الملاحة والمهندسون البحريون، وبين من يلتزم بالطاعة وتنفيذ الأوامر وهم البحارة.

وبهذا الخصوص تنص المادة ٢/١٣٧ من القانون البحري على أن: "تُحدد الاتفاقيات الدولية النافذة في الجمهورية العربية السورية والقوانين النافذة والأعراف البحرية المقصود بالرّبّان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والسن والشروط التي يجب توفّرها فيهم".

ووفقاً لذلك يُقصد بالرّبّان الشخص الذي يتولّى قيادة السفينة من الناحية الملاحية والإدارية، ويُقصد بضباط الملاحة كلّ شخص يتولّى تسيير السفينة أو مناوراتها ملاحياً، ويُقصد بالمهندس البحري كلّ شخص يتولّى إدارة وصيانة آلات السفينة<sup>(١٨)</sup>. ويلحق بضباط الملاحة ويأخذ حكمهم طبيب السفينة وضابط اللاسلكي والضابط الإداري الذي يتولّى الإشراف على الإدارة الداخلية للسفينة.

أما البحارة، فمنهم من يُعاون الرّبّان والضباط في أعمال الملاحة البحرية، ومنهم من يعمل في إدارة آلات السفينة تحت إشراف المهندسين البحريين كالميكانيكيين والوقادين، ومنهم من يقوم بالخدمة العامة لقضاء حاجات الطاقم والركاب كالمضيف والطباخ والخباز والمضيفين.

## ثانياً - مؤهلات الطاقم البحري

لما كان الرّبّان وضباط الملاحة والمهندسون البحريون يقومون بعمل فني خطير الشأن، فقد أوجب القانون رقم ٣٨ لعام ١٩٨٢ الخاص بالمؤهلات وإعداد الرّبّانة وضباط

<sup>١٨</sup> راجع بشأن هذه التعاريف المادة الأولى من القانون رقم ٣٨ لعام ١٩٨٢ المتعلق بالمؤهلات وإعداد الرّبّانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن.



الملاحة والمهندسين البحريين على السفن في المادة ٣ منه أن يكونوا حائزين للشهادات التي تُؤهلهم للقيام بأعمالهم، وهذه الشهادات هي: ١- شهادة ربّان. ٢- شهادة ضابط ملاحه أول. ٣- شهادة ضابط ملاحه ثان. ٤- شهادة ضابط ملاحه ثالث. ٥- شهادة كبير مهندسين بحريين. ٦- شهادة مهندس ثان بحري. ٧- شهادة مهندس ثالث بحري. وبالإضافة إلى ما تقدّم هناك شهادة ربّان ممتاز وشهادة كبير مهندسين بحريين ممتاز.

كما أوجبت المادة ٨ من القانون المذكور ألا يقلّ الحد الأدنى لعدد ضباط الملاحة والمهندسين البحريين اللّازمين للعمل على السفينة عما هو وارد في الجداول التي تضمنها هذا القانون، وهو عدد يختلف تبعاً لحمولة السفينة، وبحسب ما إذا كانت السفينة من سفن الركاب أو من سفن البضائع، وبحسب أيضاً ما إذا كانت السفينة تقوم بملاحه في أعالي البحار أو تقوم برحلات دولية قصيرة أو رحلات قريبة من الساحل، وكذلك تبعاً لقوة آلات السفينة.

وبحسب ما جاء في المادة ١٠ من نفس القانون تقوم السلطة البحرية المختصة (مديرية التفتيش البحري في المديرية العامة للموانئ) بمراقبة استيفاء السفن التي توجد في موانئ الدولة للشهادات البحرية، على أن تُطبق العقوبات المقرّرة على كلّ مخالفة لأحكام هذا القانون والواردة في المادتين ١١ و١٢ منه.

### ثالثاً - الجواز البحري والترخيص البحري

في معرض حديثنا سابقاً عن جنسية السفينة رأينا أن المادة ٦ من القرار رقم ٩٣٥ تاريخ ٢٠٠٧/٦/١٧ المتضمن التعليمات التنفيذية للقانون البحري تشترط تحقق نسبة من البحارة السوريين الذين يعملون على السفن السورية لا تقلّ عن ٥٠% من تعداد الطاقم في لائحة طاقم السفينة، ويُستثنى من ذلك السفينة المملوكة بالكامل لأجنبي.

وبخصوص البحارة السوريين تنص المادة ١٣٨ من القانون البحري على أنه: "١- لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية السورية أن يقوموا بأيّ عمل في السفن التي تبحر خارج المياه

الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز سفر بحري من الإدارة البحرية المختصة. ٢-  
وتسري على الجواز المذكور الأحكام المنصوص عليها في القوانين والأنظمة الخاصة  
بذلك".

وقد سبق أن صدر القانون رقم ٣٢ لعام ١٩٦١ الناظم لآلية منح جواز السفر  
البحري وتجديده، كما أصدر وزير النقل القرار رقم ٢٨ لعام ١٩٩٦ والذي حدّد فيه رسم  
جواز السفر البحري. مع العلم أن القانون المذكور هو حالياً قيد التعديل ذلك أنه مضى  
على صدوره ونفاذه حوالي خمسين عاماً، وقد حدثت الكثير من التغيرات الدولية خلال  
هذه الفترة، وبالتالي أصبحت الحاجة ملحة لتعديله.

أما بالنسبة للبحارة الأجانب فقد جاء في المادة ١٤٠/١ من القانون البحري بأنه:  
"١- لا يجوز لأجنبي أن يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو الإرشاد في  
الموانئ السورية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة (المديرية العامة للموانئ). ٢-  
ولا يجوز في السفن السورية أن يزيد عدد البحارة الأجانب والأجور المخصصة لهم على  
النسب التي يصدر بتحديدتها قرار من الوزير المختص". ولقد حدد وزير النقل هذه  
النسب في الفقرتين ١/٦ و ٦/٦ من القرار رقم ٩٣٥ المذكور أعلاه.

وفي الحقيقة أن الترخيص البحري ليس مطلوباً فقط من البحارة الأجانب وإنما  
أيضاً من البحارة السوريين متى أرادوا العمل على متن سفن ترفع العلم السوري، إذ  
تقضي المادة ١٣٩ من القانون البحري بأنه: "لا يجوز لأي شخص أن يقوم بعمل على  
سفينة سورية إلا بعد الحصول على ترخيص ملاحى من الإدارة المختصة (المديرية العامة  
للموانئ). وفقاً للقوانين والأنظمة الخاصة بذلك".

### المبحث الثاني: عقد العمل البحري

تختلف التشريعات في تنظيمها لعقد العمل البحري ( Maritime labor contract)، ولكن من الثابت أن قانون علم السفينة هو الذي يحكم عقد العمل

البحري من حيث أركانه وآثاره وحقوق الأطراف والتزاماتهم، وذلك أياً كانت جنسية البحار والمكان الذي أبرم فيه العقد<sup>(١٨٢)</sup>.

وقد اهتمت منظمة العمل الدولية بتنظيم عقد العمل البحري توحيداً للقواعد التي يقوم عليها في مختلف الدول، فدعت إلى مؤتمرات أقرت طائفة من الاتفاقية الدولية الخاصة بالعمل البحري<sup>(١٨٣)</sup>، وقد سبق لسورية أن قامت بالانضمام إلى اتفاقية العمل البحري.

وبغض النظر، سنحاول شرح أحكام عقد العمل البحري كما وردت في القانون البحري السوري الجديد لعام ٢٠٠٦ من خلال التعريف بهذا العقد (المطلب الأول) وتوضيح التزامات أطرافه (المطلب الثاني) قبل الحديث عن سبل انقضائه (المطلب الثالث).

#### المطلب الأول: التعريف بعقد العمل البحري

لأجل التعريف بعقد العمل البحري لابد من ذكر تعريفه ووسائل إثباته (أولاً) قبل عرض مختلف النصوص القانونية التي يخضع لها هذا العقد (ثانياً).

#### أولاً - تعريف عقد العمل البحري وإثباته

##### أ - تعريف عقد العمل البحري

يُعرف القانون البحري في المادة ١٤١ منه عقد العمل البحري بأنه ذلك "العقد الذي يلتزم بموجبه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان". بيد أنه لا يُشترط في هذا العمل أن يكون متصلاً بالملاحة البحرية، فاللهم أن يؤدي البحار العمل على ظهر السفينة ولو لم يتصل بالملاحة البحرية. فطبيب السفينة وأفراد الخدمة العامة مثل المضيف والطباخ يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري وتسري عليهم أحكام

<sup>١٨٢</sup> استئناف مختلط ١٩ مايو ١٩٤٨، ب ٦٠ - ١٢٠.

<sup>١٨٣</sup> مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الناشر غير معروف، ١٩٥٢، ص ٢٧٢.

هذا العقد أي أن العبرة لمكان العمل لا لنوع العمل في تحديد طبيعة عقد العمل البحري وإسباغ صفة البحار على الشخص الذي يعمل لصالح المجهز.

#### ب - إثبات عقد العمل البحري

لقد وضعت المادة ١٤٣ من القانون البحري قاعلة عامة تقضي بأن: "لا يثبت عقد العمل البحري إلا بالكتابة، ومع ذلك يجوز للبحار وحده إثبات العقد بجميع طرق الإثبات"، ويستخلص من هذا النص أن عقد العمل البحري يجب أن يكون مكتوباً، وأن هذه الكتابة شرط للإثبات وليس للانعقاد. ولذلك إذا لم يُحرر العقد كتابةً فلا يترتب على ذلك بطلانه، وإنما يجوز للبحار في هذه الحالة إثبات العقد بجميع طرق الإثبات، بينما لا يحق لرب العمل (المجهز) الإثبات إلا بالكتابة أو بالإقرار أو باليمين الحاسمة، كل ذلك حرصاً من المشرع على حماية حقوق البحار الطرف الضعيف في عقد العمل البحري، خاصةً وأن عدم كتابة العقد يكون مرجعه غالباً تقصير المجهز لا تقصير البحار.

كما قضت المادة ١٤٤/١ من القانون البحري بضرورة أن يُحرر عقد العمل البحري على ثلاث نسخ تُسلم إحداها لرب العمل (المجهز)، وتودع الثانية لدى الإدارة البحرية المختصة (مديرية التفتيش البحري في المديرية العامة للموانئ)، وتسلم الثالثة إلى البحار إذا كان العقد فردياً. أما إذا كان عقد العمل البحري مشتركاً - أي يشمل أكثر من بحار واحد - فإنه يُحرر في هذه الحالة على نسختين فقط، بحيث يحتفظ المجهز بالنسخة الأولى وتودع النسخة الثانية لدى المديرية العامة للموانئ، ويحق لكل بحار معني أن يحصل على صورة طبق الأصل عن العقد من مديرية التفتيش البحري.

وبحسب ما جاء في أحكام المادة ٢/١٤٤ من القانون البحري "يجب أن يُبين في العقد تاريخ ومكان إبرامه ومدته واسم البحار وسنّه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذي يلتزم بأدائه وأجره وكيفية تحديده ورقم وتاريخ ومكان إصدار جواز السفر البحري والترخيص

البحري، وإذا كان العقد بالرحلة وجب أن يبين فيه تاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه".

### ثانياً - النصوص القانونية التي يخضع لها عقد العمل البحري

يخضع عقد العمل البحري لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التي تسري على عقد العمل البري، نظراً لطبيعة الملاحة البحرية والظروف الخاصة التي يؤدي فيها العمل البحري. وقد تناول القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ تنظيم عقد العمل البحري في الفصل الثالث من الباب الثاني منه في المواد ١٣٧ حتى ١٦٤. ولما كانت هناك أحكام مشتركة بين عمل البرّ وعمل البحر، الأمر الذي لا يسوغ إعادة النص عليها في التشريع الخاص بعمل البحر، فقد نصت المادة ١/١٤٢ من القانون البحري على أن: "تسري على عقد العمل البحري الأحكام الواردة في القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد في شأنه نص في هذا القانون".

وتقضي المادة ٢/١٤٢ من القانون البحري بعدم سريان أحكام عقد العمل البحري الواردة في القانون على الأشخاص الذين يعملون في سفن بحرية يقلّ حمولها الكلي عن عشرين طناً. ومن وجهة نظرنا أن سبب هذا الإقصاء هو أن من يعمل على مثل هذه السفن يكون عادةً مالكاً لها أو شريكاً في ملكيتها وقلماً يستخدم عمالاً بحريين، وإذا استخدمهم فالغالب أن يكونوا من صغار السن.

وفي رأينا إن إقصاء الأشخاص الذين يعملون في سفن يقلّ حمولها الكلي عن قدر معين أمر يجافي العدالة نظراً لتمائل ظروف عمل هؤلاء الأشخاص مع ظروف أقرانهم الذين يعملون في سفن تزيد عن القدر المعين. وقد يقل بأن المزايا الممنوحة للعامل البحار يراعي فيها طبيعة العمل وخطورته، ومن يعمل في سفن صغيرة لا يتعرض لما يتعرض له العامل في السفن الكبيرة، بيد أن هذا القول لا يستقيم كمبرر لهذا الإقصاء.

ونشير هنا إلى أن الأحكام الناظمة لعقد العمل البحري تتعلّق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على مخالفتها، وهذا ما يستنتج من نص المادة ١٦٤ قانون بحري التي تقضي بمعاقبة رب العمل (المجهز) الذي يخالف هذه الأحكام بغرامة لا تقلّ عن خمسة وعشرين ألف ليرة سورية ولا تزيد على مئة ألف ليرة سورية مع عدم الإخلال بأيّ عقوبة أشدّ تنص عليها القوانين الأخرى، وتتعدّد العقوبات بتعدّد من وقعت في شأنهم المخالفة.

كما نشير أيضاً إلى أن القانون البحري لم يُنظّم عقد العمل البحري تنظيمًا جامعاً شاملاً، وإنما اكتفى بوضع بعض الأحكام ونصّ على تكملتها بالأحكام الواردة في القوانين الخاصة بالعمل والتأمينات الاجتماعية تجنباً لتكرار النصوص بشأن الأحكام المماثلة. كما أنه قصر نطاق تطبيق أحكامه على البحارة الذين يعملون في السفن التي تبلغ حمولتها حداً معيناً، فاستبقى بالنسبة لغيرهم من البحارة الأحكام المنصوص عليها في قانون العمل والتأمينات الاجتماعية. هذا فضلاً عن إحالته في مواطن كثيرة إلى قوانين وقرارات خاصة مما يفقد التشريع التنسيق الواجب توفّره فيه، ويجعل من العسير الوقوف على الأحكام القانونية التي تُعالج نفس الموضوع. ولذلك نأمل من المشرّع السوري أن يضع قانوناً خاصاً بالعمل البحري يتماشى مع طبيعته ومع أحكام الاتفاقيات الدولية، وبحيث يضمّ فيه جميع القواعد القانونية التي تحكم الجوانب المختلفة للعمل البحري والمتناثرة في قوانين متعدّدة.

### المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد العمل البحري

يُلقي عقد العمل البحري التزامات متبادلة على عاتق كلّ من البحار (أولاً) والمجهز (ثانياً).

#### أولاً - التزامات البحار تجاه المجهز

من أهم الالتزامات الملقاة على عاتق البحار بموجب أحكام القانون البحري وعقد العمل البحري الذي وقّعه مع المجهز: أداء العمل المكلف به وإطاعة الأوامر، والمساهمة في إنقاذ السفينة عند تعرضها للغرق، وعدم استغلال السفينة لحسابه الخاص.

## أ - أداء العمل وإطاعة الأوامر

لقد أوجبت المادة ١٤٥/١ من القانون البحري على البحار القيام بالعمل المتفق عليه في العقد المبرم بينه وبين المجهز وألزمته بإطاعة أوامر رؤسائه، وبخصوص تأديته لعمله عليه أن يبذل من العناية ما يبذله الشخص المعتاد.

ويُحدّد العقد عادةً نوع العمل الذي يلتزم البحار بأدائه وكيفية أدائه لهذا العمل، ولا يجوز للربّان أن يكلف البحار عملاً غير المتفق عليه إلا إذا دعت الضرورة لذلك. وإذا لم يقم البحار بأداء العمل المنوط به أو أهمل في أدائه لعمله جاز عزله من الخدمة، فضلاً عما للمجهز من حق المطالبة بالتعويض إن لحقه ضرر.

## ب - المساهمة في إنقاذ السفينة

يلتزم البحار في حالة وقوع خطر محقق بالسفينة بالعمل على إنقاذ السفينة والأشخاص الموجودين عليها وكذلك البضائع المشحونة فيها. وفي حال مساهمة البحار في أعمال الإنقاذ المذكورة يجب منحه مكافأة عن هذا العمل الإضافي، وبشرط ألا يقلّ مبلغ المكافأة عن الأجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل<sup>(١٨٤)</sup>.

## ج - عدم استغلال السفينة لحسابه الخاص

يجب على البحار أن يُكرّس جلّ وقته لخدمة السفينة، ويُؤكد القانون البحري في المادة ٤٦ منه على أنه: "لا يجوز للربّان أو لأحد البحارة شحن بضاعة في السفينة لحسابه الخاص إلا بإذن من رب العمل، ويترتب على مخالفة هذا الحظر إلزام المخالف بأن يدفع لرب العمل أجره نقل البضائع التي سُحنت مضافاً إليها مبلغ يعادلها، وللربّان أن يأمر بإلقاء هذه البضائع في البحر إذا كانت تُهدّد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو الشحنة، أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات".

<sup>١٨٤</sup> المادة ١٤٥/٥ قانون بحري.

## ثانياً - التزامات المجهز تجاه البحار

تعرض القانون البحري الجديد لالتزامات رب العمل (المجهز) بشكل أكثر شمولاً واكتمالاً من القانون التجاري البحري الملغى، وتتجلى هذه الالتزامات بشكل أساسي في دفع الأجرة وتقديم الطعام والمسكن، وتوفير العلاج، والترحيل إلى الوطن.

### أ - دفع الأجرة

من أهم التزامات المجهز تجاه البحار دفع الأجرة المتفق عليها في عقد العمل في الزمان والمكان المحددين، وقد يُحدد أجر البحار شهرياً أو بالرحلة أو بحصة من أرباح السفينة، وإذا سكت العقد عن تحديد الأجرة فيُرجع إلى العرف السائد في المرفأ الذي تم فيه إبرام عقد العمل<sup>(١٨٥)</sup>. ولقد حدّد السيد وزير النقل بالقرار رقم ٩٣٥ تاريخ ٢٠٠٧/١٨/١٨ الحد الأدنى لأجور وتعويضات البحارة العاملين على السفن السوري، كما حدّد ترفيعاتهم وبدلاتهم ومكافأاتهم وكيفية أدائها وترقياتهم وإجازاتهم.

وفي حل تقصير الرحلة البحرية بأمر من المجهز أو ربان السفينة فلا يجوز تخفيض أجر الربان، بمعنى آخر يستحق البحار أجره كاملاً. وعلى العكس من ذلك، إذا تم إطالة الرحلة البحرية بأمر من المجهز أو الربان، كأن يُقرر المجهز أن تترد السفينة مرافئ لم تكن مقررة في خط سير الرحلة البحرية، فيزيد أجر البحار بقدر زيادة الرحلة. وإذا كان إطالة الرحلة بخطأ من الربان، ففي هذه الحالة لا يستحق أية زيادة في الأجر<sup>(١٨٦)</sup>.

وإذا كان عقد البحار مع المجهز يخصص الرحلة البحرية ذهاباً ولكنه توفي أثناء الرحلة البحرية ذهاباً، فيلتزم المجهز بأداء كامل الأجر. أما إذا كان عقد البحار ينصب على الرحلة البحرية ذهاباً وإياباً معاً، التزم المجهز بدفع نصف الأجر إذا توفي البحار أثناء الذهاب أو في مرفأ الوصول، وبدفع كامل الأجر إذا توفي البحار أثناء الإياب<sup>(١٨٧)</sup>.

<sup>١٨٥</sup> المادة ١/١٤٧ قانون بحري.

<sup>١٨٦</sup> المادة ١٤٩ قانون بحري.

<sup>١٨٧</sup> المادة ١/١٥٠ و٢ قانون بحري.



وإذا توفي البحار أو فقد بسبب الدفاع عن السفينة أو بضاعتها أو عن المسافرين عليها استحق ورثته مبلغاً من المال يُعادل ثلاثة أشهر أو أجر الرحلة البحرية فيما لو كان عقده لرحلة، بالإضافة إلى التعويضات والمكافآت التي ينص عليها القانون البحري وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية<sup>(١٨٨)</sup>.

وتقضي أحكام المادة ١٥٦ من القانون البحري بأنه إذا توفي البحار وهو يعمل على خدمة السفينة، التزم المجهز بدفع نفقات دفنه في بلده مهم كان سبب الوفاة. وفي هذه الحالة يجب على المجهز أن يُودع في خزينته المديرية العامة للموانئ الأجر النقدي وما هو مستحق من مبالغ للبحار المتوفى خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الوفاة. وإذا حدثت قوة قاهرة منعت بدء الرحلة البحرية أو دون مواصلتها، استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التي أمضاها فعلاً في خدمة السفينة، على أنه لا يجوز للبحار المطالبة بأيّ مكافأة أو تعويض<sup>(١٨٩)</sup>.

وإذا تعرضت السفينة لحادثة غرق أو مصادرة أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة البحرية، جاز للمحكمة أن تأمر بإعفاء المجهز من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا ثبت أن ما أصاب السفينة من ضرر نشأ عن فعلهم أو تقصيرهم في إنقاذ السفينة أو حطامها أو المسافرين أو البضائع<sup>(١٩٠)</sup>.

وإذا تقرر سفر البحار، جاز له الحصول على سلفة لا تتجاوز ربع أجره الأصلي، ويُقيد بيان عن السلفة في دفتر البحارة أو دفتر اليومية حسب الأصول ويوقعه البحار، ويجوز بتفويض من البحار أداء السلفة لزوجته أو لأولاده أو لأصوله أو لفروعه وكذلك للأشخاص الذين يُقيمون معه ويتولّى الإنفاق عليهم، وذلك لتمكين البحار من تغطية نفقات أسرته عند سفره، ولكن لا يحق لأيّ كان استرداد السلفة المشار إليها آنفاً في حل إلغاء العقد لأيّ سبب كان ولو وُجد اتفاق على الاسترداد<sup>(١٩١)</sup>.

<sup>١٨٨</sup> المادة ١٥٩ قانون بحري.

<sup>١٨٩</sup> المادة ١٦١ قانون بحري.

<sup>١٩٠</sup> المادة ١/١٦٢ قانون بحري.

<sup>١٩١</sup> المادة ١/١٥١ و ٢ و ٣ قانون بحري.

وننوه هنا إلى أن القانون البحري نص على عدد من الضمانات لصالح البحار في حال عدم دفع أجوره وتعويضاته، فبحسب ما جاء في المادة ٥٧ من القانون المذكور تتمتع الديون الناشئة عن عقود تشغيل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة بامتياز من الدرجة الأولى، ويشمل هذا الامتياز الأجر المستحق للبحار لقاء عمله، كما يشمل الملحقات التي لها صفة الأجر كالتعويضات المستحقة للبحار، ونفقات العلاج والعودة إلى الوطن، وغير ذلك. وتقضي أحكام المادة ٥٩ من القانون البحري بأن حق امتياز أجور البحار وتعويضاته يترتب على السفينة وملحقاتها بغض النظر عما إذا كان المجهز مالكا للسفينة أم لا، وعلى جميع أجور النقل المستحقة على الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد.

كما نشير إلى أن حق امتياز أجور البحار ينقضي بمرور سنة من تاريخ استحقاق الدين<sup>(١٩٢)</sup>، وتقضي أحكام المادة ١٥٢ من القانون البحري بعدم جواز الحجز على أجر البحار أو التنازل عنه إلا في الحدود المبينة في قانون العمل.

#### ب - تقديم الطعام والمسكن

بحسب ما جاء في المادة ١٥٣ من القانون البحري يجب على المجهز أثناء الرحلة البحرية تقديم الطعام والمسكن للبحار في السفينة وبدون أي مقابل.

#### ج - تقديم العلاج

يلتزم المجهز بعلاج البحار دون مقابل إذا ما أصيب بجرح أو مرض أثناء خدمته في السفينة، ولكن إذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن عصيان أو سكر أو غير ذلك من حالات سوء السلوك، توجب على المجهز دفع نفقات العلاج مع إعطائه الحق لهذا الأخير بخصم ما دفعه من أجر البحار<sup>(١٩٣)</sup>، ومعنى ذلك أن البحار هو الذي يتحمل نفقات

<sup>١٩٢</sup> المادة ١/٦٦ قانون بحري.

<sup>١٩٣</sup> المادة ١/١٥٤ قانون بحري.

العلاج في حالة سوء السلوك منه. هذا ويستمرّ المجهز بدفع نفقات العلاج حتى يتمّ شفاء البحار أو يتبيّن أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء<sup>(١٩٤)</sup>. وإذا كان البحار الجريح أو المريض لا يستطيع إكمال السفر دون خطر، وجب على الربّان أن يُرسله إلى المشفى في أقرب ميناء منه، وأن يدفع نفقات العلاج.

ويستحقّ البحار المصاب بجرح أو بمرض وهو في خدمة السفينة، أجره كاملاً خلال الرحلة، وتطبق فيما يتعلّق باستحقاق الأجر أو المعونة بعد إتمام الرحلة الأحكام الواردة بقانون العمل، ولا يستحقّ البحار أيّ أجر أو معونة إذا كان جرحه أو مرضه ناتجاً عن العصيان أو السكر أو سوء السلوك<sup>(١٩٥)</sup>. هذا وتُعدّ نفقات العلاج من الديون الممتازة، لأنها تُعتبر من الديون الناشئة عن عقد العمل البحري، وذلك استناداً إلى أحكام المادة ٧٥٧ من القانون البحري.

#### د - إعادة البحار إلى الوطن

إن القصد من هذا الالتزام هو إعادة البحار إلى الميناء الذي صعد منه إلى السفينة، أو إلى الميناء المحدّد في العقد المبرم بينه وبين المجهز. وهذا الالتزام لا تفرضه اعتبارات إنسانية مردّها حماية البحار وإنقاذه من الغربة فحسب، وإنما أيضاً مقتضيات المصلحة العامة، فالدولة في زمن الحرب تحتاج إلى بحارتها للعمل على السفن الحربية. وانطلاقاً من ذلك، يُعدّ الالتزام بالإعادة إلى الوطن متعلقاً بالنظام العام، إذ لا يجوز للبحار أن يتنازل عنه في عقد العمل، وإذا أرغم على التنازل عدّه هذا التنازل باطلاً وكان لم يكن.

وتنص المادة ٧٥٧ من القانون البحري على التزام المجهز بإعادة البحار السوري إلى القطر إذا حدث خلال السفر ما يُوجب إنزاله من السفينة، ما لم يكن ذلك بأمر من السلطات الأجنبية أو بناءً على اتفاق بين المجهز والبحار. وهذا يعني أنه إذا حصل أثناء

<sup>١٩٤</sup> المادة ٢/١٥٤ قانون بحري.

<sup>١٩٥</sup> المادة ٣/١٥٥ قانون بحري.

السفر ما يستلزم إنزال البحار من السفينة كما لو كان البحار جريحاً أو مريضاً، يلتزم المجهز بإعادته إلى سورية سواء تم تعيينه في ميناء سوري أو في ميناء أجنبي. مع ذلك لا يلتزم المجهز بإعادة البحار إلى الوطن في حالتين: الأولى إذا أمرت السلطات الأجنبية بإنزال البحار من السفينة، كما لو ارتكب البحار عملاً جنائياً في الدولة الأجنبية. والثانية إذا اتفق البحار والمجهز على ترك العمل على السفينة، ذلك أن ترك العمل في هذه الحالة تم بإرادة البحار وبشكل اختياري، ولهذا لا يلتزم المجهز بإعادته إلى الوطن.

مع العلم أن القانون ميز بين البحار السوري والبحار الأجنبي لناحية التزام المجهز بإعادة البحار إلى مينائه الوطني، فبالنسبة للبحار السوري إذا تم الاتفاق معه في أحد الموانئ السورية توجب على المجهز إعادته إلى ذات الميناء، أو إلى أي ميناء سوري آخر اتفق عليه في العقد. أما إذا تم الاتفاق مع البحار السوري في ميناء أجنبي، توجب على المجهز إعادته إلى هذا الميناء أو إلى أي ميناء سوري يُعيّنه البحار حسب اختياره.

وبالنسبة للبحار الأجنبي، فيجب على المجهز إعادته إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه، إلا إذا قضى العقد على إعادته إلى أحد الموانئ السورية.

وإذا رفض المجهز إعادة البحار في الحالات التي ذكرت سابقاً، فإن ما يحدث في الواقع، هو قيام قنصل الدولة التي يتبع لها البحار بإعادته إلى الوطن. هذا ويتضمن الالتزام بإعادة البحار إلى الوطن، بالإضافة لنقله، نفقات غذائه وإقامته<sup>(١٦٤)</sup>.

### المطلب الثالث: انقضاء عقد العمل البحري

لقد عالج القانون البحري مختلف حالات انقضاء عقد العمل البحري في المواد ١٥٨ حتى ١٦٤ منه، فتطرق لانقضاء العقد في الحالات التالية: العقد محدد المدة والعقد غير محدد المدة (أولاً)، فصل البحار أو وفاة البحار (ثانياً)، حدوث قوة قاهرة أو تعطل السفينة عن العمل (ثالثاً).

<sup>١٦٤</sup> المادة ١٥٧/٥ قانون بحري.

## أولاً - انقضاء العقد محدد المدة والعقد غير محدد المدة

بخصوص عقد العمل البحري محدد المدة تنص المادة ١٥٨ من القانون البحري على أنه: "إذا أبرم عقد العمل لمدة محددة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة إلى أول ميناء سوري...، وإذا مرت السفينة قبل دخولها أحد الموانئ السورية بالميناء الذي يجب إعادة البحار إليه...، فلا يمتد العقد إلا إلى وقت رسو السفينة في هذا الميناء".

أما بالنسبة لعقد العمل البحري غير محدد المدة فقد جاء في المادة ٢/١٦٠ من القانون المذكور بأنه في حال كان العقد غير محدد المدة ورجب رب العمل (المجهز) بفسخه فإنه يلتزم بإخطار البحار بذلك خلال مدة لا تقل عن خمسة عشر يوماً. ولا شك أن هذا الحكم يبدو مستغرباً لأن القواعد العامة تقضي بمنح حق الفسخ في العقد غير محدد المدة للطرفي العقد بشرط الإخطار المسبق قبل مدة معينة، وليس قصره على أحد أطرافه. ولذلك نعتقد بأن النص هنا جاء قصراً، وكان يجب منح الحق في فسخ عقد العمل البحري غير محدد المدة للطرفيه المجهز والبحار على حد سواء، وعلى أن يلتزم الطرف الذي يُريد استعمل حقه في الفسخ بإخطار الطرف الآخر قبل مدة لا تقل عن خمسة عشر يوماً. وبتنوّه إلى أن ممارسة حق الفسخ يجب أن تستند إلى مبرر مشروع، ذلك أن إنهاء العقد بدون مبرر يُلزم الطرف الذي أنهى العقد بتعويض الطرف الآخر عن الضرر الذي أصابه من جراء الإنهاء التعسفي، وبالطبع يُعدّ هذا التعويض مستقلاً عن التعويض الذي يستحقّه أحد طرفي العقد بسبب عدم احترام مدة الإخطار.

## ثانياً - انقضاء العقد بفصل البحار أو وفاته أو فقدانه

ينقضي عقد العمل البحري بفصل البحار من قبل المجهز أو الرّبّان، إلا أن حق المجهز أو الرّبّان في الفصل ليس مطلقاً، بل لا بدّ أن يستند إلى مبررات مشروعة كعدم أهلية البحار للخدمة أو عدم إطاعته للأوامر أو ترك السفينة الخ. وإذا تمّ فصل البحار فلا يجوز للرّبّان إلزامه بمغادرة السفينة إذا كانت في ميناء أجنبي، إلا بإذن خطي من القنصل السوري أو السلطة البحرية المحلية للميناء ذاته عند عدم وجوده.

هذا وتنص المادة ١٦٠ من القانون البحري على وجوب إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه في دفتر اليومية وإلا عدّ الفصل غير مشروع، ولكن هذه القرينة القانونية بسيطة إذ يجوز إثبات عكسها من قبل طرفي العقد. وإذا نجح البحار في إثبات عدم مشروعية الفصل، فمن حقه المطالبة بالتعويض الذي يكون مضموناً بدين ممتاز<sup>(١٩٧)</sup>.

وفي حل وفاة البحار أو فقدانه لأي سبب ما فإن عقد العمل البحري ينقضي حكماً فور حدوث الوفاة أو تحقق حالة الفقدان، باعتبار أن شخصية البحار محل اعتبار في العقد وقد ألزم القانون البحري المجهز منح ورثة البحار تعويضاً خاصاً عن الوفاة أو الفقدان فنص في المادة ١٥٩ منه على أنه: "إذا توفى البحار أو قد بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنتها أو عن المسافرين عليها استحق ورثته مبلغاً يعادل أجر ثلاثة أشهر أو يعادل أجر ثلاثة أشهر أو يعادل اجر الرحلة إذا كان معيناً بالرحلة وذلك فضلاً عن التعويضات والمكافآت التي يقررها هذا القانون وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية".

### ثالثاً - انقضاء العقد لحدوث قوة قاهرة أو تعطل السفينة عن العمل

إذا كان العقد المبرم بين البحار والمجهز على أساس الرحلة وحدثت قوة قاهرة منعت من البدء في الرحلة البحرية أو حالت دون استمرارها، فلا يستحق البحار أجراً إلا عن الأيام التي قضاها فعلاً في خلعة السفينة، كما لا يجوز له المطالبة بأيّ مكافأة أو تعويض<sup>(١٩٨)</sup>.

وبحسب ما جاء في المادة ١٦٢ من القانون البحري إذا غرقت السفينة أو تمّت مصادرتها أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة جاز لرب العمل (المجهز) إنهاء عقد العمل البحري دون إخطار سابق، ومبرّر ذلك استحالة تنفيذ العقد. وأخيراً نشير إلى أن الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري تتقدم بمرور سنة من تاريخ انتهاء العقد<sup>(١٩٩)</sup>، وقد تقرّر هذا التقدم القصير رغبةً من المشرّع في إنهاء الديون المتعلقة بالرحلة البحرية على وجه السرعة.

<sup>١٩٧</sup> المادة ١/٥٧ قانون بحري.

<sup>١٩٨</sup> المادة ١٦١ قانون بحري.

<sup>١٩٩</sup> المادة ١٦٣ قانون بحري.

## الفصل الرابع

### القاطر البحري والمرشد البحري

#### المبحث الأول: القاطر البحري

تحتاج السفينة أثناء دخولها وخروجها من وإلى الميناء والرسو بجانب الرصيف إلى مساعدة سفينة أخرى تقوم بجرّها لتحقيق ذلك، وتُعرف السفينة الأخيرة بالسفينة القاطرة والسفينة الأولى بالسفينة المقطورة، وتتمّ هذه العملية بموجب عقد يسمى بـ "عقد القاطر البحري".

سنتطرق فيما يلي بشكل موجز إلى التعريف بعقد القاطر البحري (أولاً)، وبيان التزامات طرفيه (ثانياً)، وأخيراً للمسؤوليات الناشئة عنه (ثالثاً).

#### أولاً - التعريف بعقد القاطر البحري

عقد القاطر البحري (Towing contract) هو عقد يلتزم بموجبه مالك سفينة بجرّ سفينة مملوكة لآخر لقاء أجر يُتفق عليه، وهذا يعني أن هناك سفينتان في عقد القاطر، الأولى هي القاطرة والثانية هي المقطورة. والأصل أن يقع القاطر بالقرب من الموانئ، ولكن ليس هناك ما يمنع من أن يتمّ القاطر في عرض البحر، وخصوصاً عندما يُصيب السفينة أيّ عطل يجعلها بحاجة إلى سفينة أخرى لمساعدتها. وإذا كان القاطر يتطلب سفينة قاطرة وسفينة مقطورة، فإنه يوجد على كلتا السفينتين أشخاص للقيام بالعمليات والمناورات التي تتطلبها عملية القاطر، مع التزام الجميع بتنسيق جهودهم من أجل تحقيق النتيجة المتبغلة من القاطر.

ويُعدّ القاطر في الموانئ السورية إجبارياً، وهو محصور بشركتي مرفئي اللاذقية وطرطوس، وبمصبي النفط في بانياس وطرطوس. وهناك قيود على ممارسة القاطر من قبل السفن، ومن قبل الأشخاص. فبحسب ما جاء في المادة ١/٩ من القانون البحري لا يجوز لغير السفن التي ترفع العلم السوري ممارسة القاطر في المياه الإقليمية، واستثناءً من ذلك

يجوز بقرار من وزير النقل منح ترخيص لسفن أجنبية للقيام بالقطر وذلك لفترة زمنية محدودة<sup>(٢٠٠)</sup>.

ويُكيّف عقد القطر البحري على أنه من قبيل عقود النقل أو من عقود المقاوله أو من عقود إجارة الأشياء، ولكلّ تكييف إيجابياته وسلبياته<sup>(٢٠١)</sup>. ويضيق المجال هنا لمناقشة جميع الآراء التي قيلت بهذا الصدد، ولذلك نشير فقط إلى أننا نؤيد الرأي القائل بأن عقد القطر هو عقد مقاوله حيث يؤدي مجهز القطر (السفينة القاطرة) عملاً لحساب ربّ العمل (السفينة المقطورة) نظير أجر، وأن مجهز القطر يتمتع بالحرية والاستقلال في أداء عمله.

### ثانياً - التزامات طرفي عقد القطر البحري

يلقي عقد القطر التزامات متقابلة على كلّ من مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة.

#### أ - التزامات مجهز السفينة القاطرة

يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتقديم السفينة المتفق عليها في العقد صالحة للخدمة مع طاقمها بغية قطر السفينة المطلوب قطرها، كما يجب على مجهز القطر تنفيذ عمليات القطر وفق الأصول الفنية المرعية، وأن يبذل في ذلك عناية الرجل المعتاد. وكذلك يتعيّن على مجهز القطر أن يسلك الطريق المتفق عليه في العقد، فإذا سكت العقد عن ذلك يلتزم بإتباع أقصر الطرق وأكثرها أمناً.

وفي الحقيقة، وضعت الشركات العالمية عقود قطر نموذجية تنص على حقوق والتزامات طرفي العقد.

<sup>٢٠٠</sup> المادة ٢/٩ قانون بحري.

<sup>٢٠١</sup> وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس - لبنان، ٢٠٠١، ص ١٣٨.



## ب - التزامات مجهز السفينة المقطورة

يلتزم مجهز السفينة المقطورة بأداء الأجر المتفق عليه في عقد القطر، وهذا الأجر يختلف بحسب نوع القطر المتعين إجرائه. فإذا كان القطر سيتم داخل الموانئ، فإن الأجر يُحدّد على أساس الساعة، وهو ما نلجده في القرار رقم ٢٥٩٦ تاريخ ٢٠٠٣/٥/١٣ الخاص بالتعرفة المرفيئة والصادر عن وزير النقل. أما إذا كان القطر خارج الموانئ فيُحدّد إما بحسب الساعة أو يتفق عليه جزافاً.

وإذا لم يُحدّد الأجر وفق تعريفه أو بتقدير جزافي من قبل الطرفين، فيتمّ تقديره من قبل المحكمة. وبحسب ما جاء في المادة ٥٧ من القانون البحري تتمتع بدلات القطر بامتياز من الدرجة الرابعة، يقع على السفينة وأجرة النقل وملحقاتهما.

## ثالثاً - المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري

بخصوص المسؤولية عن إدارة عملية القطر ميز القانون البحري الجديد بين القطر داخل الموانئ والقطر خارج حدود الموانئ.

### أ - المسؤولية عن إدارة عملية القطر داخل الموانئ

تقضي الفقرة الأولى من المادة ٢٩٣ من القانون البحري بأن تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لرَبان السفينة المقطورة، ويُسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث خلال عملية القطر. وبناءً على ذلك، تُسأل السفينة المقطورة عن أيّ خطأ ترتكبه السفينة القاطرة وتسبب به ضرراً للغير استناداً لمسؤولية المتبوع عن أعمال التابع.

وتنص الفقرة الثانية من المادة ١٩٣ من القانون المذكور أعلاه على جواز الاتفاق كتابةً على عكس ما ورد في فقرتها الأولى، بمعنى ترك إدارة عملية القطر لرَبان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة الأخيرة يكون مجهز السفينة القاطرة مسؤولاً عن الأضرار التي تُصيب الغير أو السفينة المقطورة، ولكن يجوز لمجهز السفينة القاطرة نفي مسؤوليته عن

الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إذا أثبت أن ذلك يعود لسبب أجنبي، بما في ذلك خطأ السفينة المقطورة إذ لا توجد علاقة تبعية بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة تجعل الأولى مسؤولة عن أعمال الثانية.

### ب - المسؤولية عن إدارة عملية القطر خارج الموانئ

بحسب ما جاء في الفقرة الأولى من المادة ٢٩٤ من القانون البحري تكون إدارة عملية القطر خارج حدود المرافئ لرَبان السفينة القاطرة، ويُسأل مَجْهز السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث خلال عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة. وبناءً على ذلك، تقع المسؤولية من حيث المبدأ على مَجْهز السفينة القاطرة، ولا تنتقل هذه السفينة المسؤولية إلى مَجْهز السفينة المقطورة إلا إذا أثبت ارتكاب الخطأ الذي سبب ضرراً للغير من قبل السفينة المقطورة.

وتنص الفقرة الثانية من المادة المذكورة آنفاً على جواز الاتفاق على خلاف ما أوردته الفقرة الأولى من هذه المادة، بحيث يتم ترك إدارة عملية القطر خارج حدود المرافئ لرَبان السفينة المقطورة، ويُسأل في هذه الحالة مَجْهز السفينة المقطورة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر. ولكن يجب أن يكون الاتفاق على نقل إدارة عملية القطر لرَبان السفينة المقطورة صريحاً، ويكتفى فيه أن يكون شفويّاً.

مع العلم أن القانون لم يُعالج حالة ما إذا احتفظت كل من السفينتين القاطرة والمقطورة بحرية العمل والقيادة، وهنا نتساءل: هل ينطبق على عملية القطر في هذه الحالة وصف عقد نقل أم عقد مقاول؟

في الحقيقة يُفترض في هذه الحالة اعتبار عملية القطر عقد مقاوله بسبب أن مَجْهز السفينة القاطرة يقوم بعمل يتجلى بجرّ السفينة المقطورة إلى مكان معيّن، وبحيث يترك مَجْهز السفينة المقطورة للمقاول حرية اختيار الطرق والوسائل التي يستخدمها لتنفيذ العمل المطلوب، وهنا تكمن خصوصية عقد المقاوله.

فإذا أصاب السفينة المقطورة ضرر، فإن اعتبار عقد القطر عقد مقاوله يستلزم لتقرير مسؤولية تجهز القطر أن يقوم تجهز السفينة المقطورة بإثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما. ولكن في حل اعتبار عقد القطر عقد نقل، فإن السفينة المقطورة لا تلتزم بإثبات خطأ تجهز القطر الذي يلتزم بنتيجة هي نقل السفينة المقطورة سالمة إلى جهة الوصول.

وفي حل الإضرار بالغير بسبب عمليات القطر، فإنه لا مجال لمساءلة إحدى السفينتين دون الأخرى، بل يجب لإثبات مسؤولية إحداها إثبات خطئها مع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الحاصل، فإذا كان الخطأ مشتركاً، تكون المسؤولية مشتركة وتضامنية بينهما.

وأخيراً نشير إلى أن الدعاوى الناشئة عن عملية القطر تتقدم بمرور سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية<sup>(٢٠٢)</sup>، ويخضع تقدم الدعوى في هذه الحالة إلى أسباب الوقف والانقطاع المنصوص عليها في القانون المدني.

### المبحث الثاني: المرشد البحري

المرشد البحري (Maritime pilot) هو الشخص الذي يستعين به ربان السفينة أثناء الدخول والخروج من وإلى الميناء، وإن الغاية من الاستعانة بالمرشد البحري عدم عرقلة حركة المرور في الميناء، وعدم تعريض السفينة للخطر باصطدامها بالسفن الأخرى وبالمنشآت المينائية. ومحسب ما جاء في المادة ١/٢٩٦ من القانون البحري يكون الإرشاد في المرافئ السورية إجبارياً وهو غير متروك لمشئته الربان<sup>(٢٠٣)</sup>، ولقد حدد القرار رقم ٩٣٥ تاريخ ٢٠٠٧/٦/١٨ الصادر عن السيد وزير النقل المرافئ التي يُعدّ الإرشاد فيها إلزامياً وهي: مرفأ اللاذقية وطرطوس ومصبي النفط في بانياس وطرطوس.

<sup>٢٠٢</sup> المادة ٢٩٥ قانون بحري.

<sup>٢٠٣</sup> لقد تركت المادة ٢/٢٩٦ من القانون البحري مسائل تنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التي تستحق عن الإرشاد للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

وسنعرض فيما يلي لمبدأ إلزامية الإرشاد البحري (أولاً)، قبل التعريف بعقد الإرشاد البحري (ثانياً) وبيان التزامات أطراف هذا العقد (ثالثاً) وتوضيح أحكام المسؤولية في الإرشاد البحري (رابعاً).

### أولاً - إلزامية الإرشاد البحري

لقد أشرنا سابقاً بأن الإرشاد في المرافئ السورية ومصبات النفط إجبارياً، ولذلك يعاقب القانون ربان السفينة إذا دخل إلى منطقة الإرشاد أو خرج منها دون الاستعانة بالمرشد البحري، ما لم يكن قد سمح له بذلك. والحقيقة أن نظام الإرشاد الإجباري متبع في معظم الدول لأنه يصب في مصلحة كل من السفينة والمرفأ، وهذا بخلاف بعض الدول التي تجعل من الإرشاد اختياريًا.

وبحسب أحكام القانون البحري تخضع جميع السفن للإرشاد سواء أكانت سورية أم أجنبية، وسواء أكانت تجارية أم غير ذلك. بيد أن المادة الثامنة من القرار رقم ٩٣٥ المذكور أعلاه أعفت من الإرشاد أنواعاً معينة من السفن، وهي كالاتي:

- ١- سفن الصيد والنزهة.
  - ٢- الزوارق التابعة لجهات عامة وغير مخصصة لأعمال تجارية.
  - ٣- الزوارق التي تعمل في المرفأ لتقديم الخدمات وفق ترخيص أصولي.
  - ٤- السفن الحربية الوطنية، وذلك من أجل المحافظة على سريتها.
  - ٥- سفن الأبحاث العلمية الوطنية.
  - ٦- السفن التي يقل طولها عن خمسة أمتار بسبب أنها منشآت صغيرة.
- مع العلم أنه يجوز للسفن والزوارق المعفاة الاستعانة - مع ذلك - بمرشد بحري، على أن تدفع البدلات المترتبة عليها وفق القرار رقم ٢٥٩٦ لعام ٢٠٠٣ الخاص بالتعرفة المرفئية، لأن دوائر الإرشاد في سورية تابعة للمرفأ وليس للمديرية العامة للموانئ.

## ثانياً - التعريف بعقد الإرشاد البحري

يُبرم عقد الإرشاد البحري بين المرشد وربان السفينة يلتزم بموجبه المرشد بإرشاد السفينة عند دخولها الميناء أو خروجها منه، لقاء أجر محدد يفرضه القانون أو القرارات ذات الصلة.

وقد اختلف الفقه في تكييف عقد الإرشاد فمنهم من قال بأنه أشبه بنظام يُحدد القانون ملاحظه وهو بعيد عن فكرة العقد، أي أنه عبارة عن خدمة عامة يُقدمها المرشد بوصفه موظفاً عاماً يتبع لإدارة المرفأ مقابل بدل يفرضه القانون والقرارات الخاصة بذلك. ومستند هذا التوصيف أن علاقة الربان بالمرشد ليست علاقة عقدية لعدم توفر أركان العقد وشروطه، وبسبب أن الربان ليس حراً في اختيار المرشد، كما أنه ليس حراً في اللجوء إلى الإرشاد من عدمه، والمرشد بدوره ليس حراً في إرشاد السفينة، بل إنه يقوم بتأدية عمل يفرضه عليه القانون<sup>(٢٠٤)</sup>.

بالمقابل اعتبر الآخرون - ونحن منهم - الإرشاد عقداً يُبرم بين الربان والمرشد، وبحسب رأيهم جعل الإرشاد إجبارياً لا ينتقص منه شيئاً لأن الإلزام على التعاقد شائع في العديد من العقود، ونذكر على سبيل المثال العقود التي يُبرمها الجمهور مع أشخاص يلزم القانون بالتعامل معهم كمتعهدي النقل. كما أن تحديد تعرفه الإرشاد في القوانين والقرارات لا يتنافى مع فكرة العقد، ولا يرفع صفة العقد عن اتفاق الأطراف. والحقيقة أن تدخل الدولة في تنظيم الإرشاد ليس قاصراً عليه فقط، بل هي ظاهرة عامة نلمسها في كثير من العقود والعلاقات القانونية، دون أن يستتبع ذلك نفي صفة العقد<sup>(٢٠٥)</sup>.

## ثانياً - التزامات أطراف عقد الإرشاد البحري

يتجلى الالتزام الأساسي للمرشد البحري بإرشاد السفينة التي تُريد الدخول أو الخروج من الميناء في تزويد الربان بالمعلومات لسلوك خط السير الواجب إتباعه، ولكن

<sup>٢٠٤</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٩٤.

<sup>٢٠٥</sup> محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٥٧٧.

تبقى السفينة تحت قيادة وإدارة الربان أثناء الإرشاد<sup>(٢٠٦)</sup>. ولا يُجبر الربان على قبول تعليمات المرشد، حيث يجوز له عدم إتباعها إذا رأى فيها خطراً على السفينة.

بالمقابل يلتزم المجهز بتأدية بدلات الإرشاد، وهي عبارة عن بدلات حددها القرار رقم ٢٥٩٦ لعام ٢٠٠٣ الخاص بالتعرف المرفئية، وهي تُستوفى على أساس الحمولة الكلية للسفينة<sup>(٢٠٧)</sup>. وتتمتع بدلات الإرشاد بامتياز من الدرجة الرابعة على السفينة وأجرة النقل، ويجوز بموجبها إيقاع الحجز الاحتياطي على السفينة<sup>(٢٠٨)</sup>.

وإذا اضطرَّ المرشد إلى السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناءً على طلب الربان، توجب على هذا الأخير أن يؤمن للمرشد نفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى المرفأ الذي صعد منه إلى السفينة مع التعويض عند الاقتضاء<sup>(٢٠٩)</sup>.

### ثالثاً - المسؤولية في الإرشاد البحري

قد تحدث أثناء عملية الإرشاد أضراراً تلحق بالغير أو بسفينة الإرشاد أو بالمرشد أو ببخارة سفينة الإرشاد أو بالسفينة محل الإرشاد، فمن هو المسؤول عن تعويض هذه الأضرار، هل المرشد أم المجهز؟

#### أ - المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير

يقضي المبدأ العام بأن يُسأل المرشد عن كل خطأ يرتكبه في معرض تنفيذ مهمة الإرشاد وأن يلتزم بتعويض جميع الأضرار التي يتسبب بها بما في ذلك الأضرار التي تُصيب الغير. مع ذلك نجد أن المشرع في القانون البحري خرج على هذا المبدأ ونص في

<sup>٢٠٦</sup> المادة ٣٠٠ قانون بحري.

<sup>٢٠٧</sup> إن إرشاد السفن يحصل في المياه المرفئية التابعة للملك العام ويخضع لأنظمة الدولة وليس للمضاربة الحرة، وأجور الإرشاد محددة بموجب المراسيم المتعاقبة التي تفرض الرسوم وفقاً لأحجام البواخر وحمولتها وسواها من المعطيات التقنية والفنية... وإرشاد السفن يساهم في تسيير المرفق العام: شوري لبيباتي ١٩٩٧/١/٨، القضاء الإداري ١٩٩٨، ٢٠٧.

<sup>٢٠٨</sup> المادة ١٢/٨٨ قانون بحري.

<sup>٢٠٩</sup> المادة ٢٩٩ قانون بحري.

المادة ٣٠١ منه على أن: "يُسأل مَجْهَز السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد".

ومعنى ذلك أن المَجْهَز يُعدّ مسؤولاً تجاه الغير عن كلّ خطأ يقع من المرشد في معرض أدائه لعمله، وذلك - باعتقادنا - تطبيقاً لأحكام مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع، على اعتبار أن المرشد في فترة الإرشاد يتبع للمَجْهَز وليس للجهة التي يتبع لها في الأصل، وهو - أيّ المَجْهَز - يُمارس سلطة الرقابة والإشراف على المرشد من خلال الرَبّان.

#### ب - المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بسفينة الإرشاد

تقضي المادة ٣٠٢ من القانون البحري بأن: "يُسأل المَجْهَز عن الأضرار التي تلحق بسفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد". وهذا يعني أنه لا يكفي من المَجْهَز إثبات وقوع الخطأ من جانب المرشد وإنما يجب عليه أيضاً إثبات جسامته هذا الخطأ حتى يستطيع التملص من المسؤولية عن الأضرار التي تُصيب سفينة الإرشاد.

#### ج - المسؤولية عن الأضرار التي تُصيب المرشد وبحارة سفينة الإرشاد

بحسب ما جاء في المادة ٣٠٣ من القانون البحري يُسأل المَجْهَز أيضاً عن الأضرار التي تلحق بالمرشد نفسه أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، وذلك ما لم يثبت المَجْهَز أن الأضرار وقعت بسبب خطأ من المرشد أو من بحارة السفينة التي قدّمت الإرشاد. ولكن لا يشترط لدفع المسؤولية عن المَجْهَز في هذه الحالة أن يكون خطأ المرشد أو البحارة جسيماً، بل يكفي أن يكون الخطأ يسيراً.

#### د - المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقدّم إليها الإرشاد

قد يُقدّم المرشد معلومات للرَبّان عن خط السير المعتاد في الدخول إلى الميناء فيتسبب بأضرار للسفينة التي يُرشدّها، ففي هذه الحالة وبحسب ما تقضي به القواعد

العامّة المنصوص عليها في القانون المدني يجب أن يُسأل المرشد عن هذه الأضرار لأنها وقعت بخطأ منه. مع ذلك نلاحظ أن المشرع في المادة ٣٠٤ من القانون البحري خرج عن هذا المبدأ حين قرّر عدم مسؤولية المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها. وبناءً على ذلك، لا محلّ لمساءلة المرشد عن أخطائه الشخصية، كما لا تُعدّ إدارة المرفأ مسؤولة عن أخطاء المرشد، لأن المرشد ينسلخ أثناء فترة الإرشاد عن الجهة التي يتبع لها، وبالتالي يتحمل المجهز وحده ما يلحق بسفينته من ضرر بسبب خطأ المرشد. والعلّة في هذا الحكم رغبة المشرع بتحسين المرشد في عمله، ورفع القلق عنه أثناء أدائه لمهمته. ومن وجهة نظرنا بالرغم من النص صراحةً في القانون البحري على عدم مساءلة المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها، فإن ذلك لا يعني إعفاء المرشد بصورة مطلقة في حال استطاع المجهز إثبات وقوع غش أو خطأ مهني جسيم من جانب المرشد خلال الإرشاد، وذلك تطبيقاً للقواعد العامة التي لا تُقرّ الإعفاء من المسؤولية في حالة الغش أو الخطأ الجسيم<sup>(٢١٠)</sup>.

ونشير أخيراً إلى أن الدعاوى الناشئة عن الإرشاد تتقدم بمرور سنتين من تاريخ انتهاء عملية الإرشاد<sup>(٢١١)</sup>، وهذه المدّة تخضع لأسباب الوقف و الانقطاع المنصوص عليها في القانون المدني.

<sup>٢١٠</sup> المادة ٢/٢١٨ و ٣ قانون مدني.

<sup>٢١١</sup> المادة ٣٠٥ قانون بحري.



## الفصل الخامس

### الوكلاء والمقاولون البحريون

يشترك في استثمار السفينة أشخاص سماهم القانون البحري بالوكلاء والمقاولون البحريون (Maritime agents and undertakers)، إلا أن هؤلاء الأشخاص لا يعملون على ظهر السفينة كالرَبَّان والبحارة والقاطر والمرشد، وإنما يقومون بعملهم على البرّ في المرافئ التي ترتادها السفينة، لذلك يُطلق عليهم أيضاً تسمية "أشخاص الملاحة البحرية البريون"، تمييزاً لهم عن الأشخاص البحريين.

تعرّض القانون البحري الملغى بشكل عرضي للوكلاء والمقاولون البحريون، ولذلك كان يتمّ الرجوع في كل ما لم يرد فيه نص إلى القواعد العامة وما استقرّ عليه القضاء والفقهاء لتحديد مركزهم القانوني. أما القانون البحري الجديد فقد خصّص الفصل الرابع منه لتنظيم المركز القانوني لهؤلاء الأشخاص تحت عنوان "الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون"، وقرّر أحكاماً خاصة لكلّ من وكيل السفينة (المبحث الأول)، ووكيل البضاعة (المبحث الثاني) ومقاول الشحن والتفريغ (المبحث الثالث).

#### المبحث الأول: وكيل السفينة

في القديم كان ربّان السفينة يقوم بالأعمال التي يقوم بها وكيل السفينة لاسيما تسليم البضائع للمرسل إليهم وتحصيل أجرة النقل منهم. ولكن بعد أن تطورت صناعة النقل البحري وأصبحت السفينة لا تتوقف في المرافئ إلا لساعات أو لأيام معدودة، وبعد أن ظهرت الحاجة إلى دورانها بشكل مستمرّ لزيادة الإيرادات وخفض النفقات، اضطرّ الربّان إلى التنازل عن وظيفته التجارية إلى الشخص الذي يُقيم في المرفأ الذي ترسو فيه السفينة عادةً، ألا وهو "وكيل السفينة"<sup>(٢١٢)</sup>.

<sup>٢١٢</sup> عماد الدين عبد الحي، وكيل السفينة في النقل البحري الدولي: دراسة مقارنة بين القانون السوري والقانون الفرنسي، جامعة نانت-فرنسا، ١٩٩٧، ص ١٠.

ويتولّى وكيل السفينة عموماً استلام البضائع من الرّبّان وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها إلى أصحاب الحقّ عليها واستيفاء الأجرة منهم، وقد يُكلّف بأعمال أخرى تعود لأشخاص آخرين كتقديم المؤن إلى السفينة وإصدار وثائق الشحن. سنقوم فيما يلي بالتعريف بوكيل السفينة (أولاً)، وتوضيح التزاماته وحقوقه (ثانياً)، قبل شرح أحكام مسؤولية وكيل السفينة (ثالثاً).

### أولاً - التعريف بوكيل السفينة

يختار الجهز أو الرّبّان عادةً وكيل السفينة (Ship agent) من أبناء البلد الذي ترتاده السفينة من أجل أن يُقدّم لها كلّ ما تحتاجه من لوازم معتادة<sup>(٢١٣)</sup>، وهو يرتبط مع الجهز بعقد يُسمى "عقد وكالة السفينة". ولقد اختلفت الآراء بصدد تكييف هذا العقد، فمنهم من رأى في هذا العقد عقد عمل تحكمه القواعد العامة لعقد العمل. بيد أنه لا يُمكن التسليم بهذا الرأي ذلك أن وكيل السفينة لا يقوم بأعمال مادية فقط، وإنما ينهض بأعمال قانونية أيضاً، بالإضافة إلى انتفاء رابطة التبعية بين وكيل السفينة والجهز، حيث يقوم وكيل السفينة بعمله على وجه الاستقلال، وأيضاً قد يكون وكيلاً لأكثر من جهز.

لذلك استقرّ الرأي على أن وكيل السفينة وكيلاً مأجوراً عن الجهز، ينوب عنه في تسليم البضائع لأصحابها وتحصيل الأجرة منهم<sup>(٢١٤)</sup>. وهو وكيل عادي يتعاقد باسمه ولحساب الجهز، ويخضع بالتالي لأحكام الوكالة المنصوص عليها في القانون المدني (من المادة ٦٦٥ حتى المادة ٦٨٣)، ولكنها وكالة تجارية ذات صفة مشتركة بين الطرفين، وهذا ما أخذ به القانون البحري الجديد حين نص في المادة ١٦٨ منه على أن: "يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عن الجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة". وإذا كان عقد وكالة السفينة عقداً تجارياً بالنسبة لطرفيه الجهز ووكيل السفينة، فإن إثباته يكون جائزاً بكافة طرق الإثبات.

<sup>٢١٣</sup> المادة ١٦٨ قانون بحري.

<sup>٢١٤</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٧٢.

كما قضت المادة ١٧٠ من القانون البحري بأن "يُسأل وكيل السفينة تجاه المجهز بوصفه وكيلاً بأجر". وبناءً على ذلك، يجوز للمجهز أن يعزل وكيل السفينة في أي وقت يشاء ولو كان هناك اتفاق يقضي بغير ذلك، ولكن يلتزم المجهز في هذه الحالة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالوكيل من جراء عزله في وقت غير مناسب أو بدون عذر مقبول<sup>(٢١٥)</sup>. كما يجوز لوكيل السفينة أن ينهي عقده في أي وقت يشاء ولو وُجد اتفاق يُخالف ذلك، مع التزامه بتعويض المجهز عن الضرر الذي يلحق به من جراء هذا الإنهاء<sup>(٢١٦)</sup>.

وبحسب ما جاء في المادة ١٧٢ من القانون البحري "يُعتبر وكيل السفينة ممثلاً للمجهز في الدعاوى التي تُقام منه أو عليه في الجمهورية العربية السورية. كما يُعدّ موطن وكيل السفينة في سورية موطناً للمجهز يُبلّغ فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية". ونشير هنا إلى الدور الهام الذي يقوم به وكيل السفينة في رعاية مصالح المجهز من خلال تمثيله أمام المحاكم بنفسه أو عن طريق محام يُكلّفه هو إذا تطلّب الأمر ذلك. كما نص القانون صراحةً على اعتبار موطن وكيل السفينة موطناً قانونياً للمجهز وبالتالي فإنه يُبلّغ عن المجهز بكافة الدعاوى التي تُرفع عليه، وكذلك تلك التي تُرفع من المجهز كالدعاوى التي تُقام منه للمطالبة بأجرة النقل.

### ثانياً - التزامات وحقوق وكيل السفينة

يُلقي عقد وكالة السفينة عدداً من الالتزامات على عاتق وكيل السفينة، ويمنحه أيضاً عدّة حقوق تُعبّر في الأساس عن التزامات المجهز.

#### أ - التزامات وكيل السفينة

يقع على عاتق وكيل السفينة بصفته وكيلاً عن المجهز واجب تأمين الحاجات المعتادة للسفينة وما تحمله من بضائع، كشرء المؤن والوقود وقطع الغيار وإجراء

<sup>٢١٥</sup> المادة ١/٦٨١ قانون مدني

<sup>٢١٦</sup> المادة ١/٦٨٢ قانون مدني

الإصلاحات للسفينة. كما يقوم وكيل السفينة باستلام البضائع من الشاحن في مرفأ الشحن من أجل شحنها في السفينة، أو بتسليم البضاعة إلى أصحابها بعد تفريغها من السفينة في مرفأ الوصول<sup>(١١٧)</sup>.

وفي الحالتين المذكورتين يجب على وكيل السفينة الإشراف والرقابة والمحافظة على البضائع التي تحت يده. وإذا تقدّم المرسل إليه لاستلام البضاعة وجب على وكيل السفينة وبحضور المرسل إليه القيام بدايةً بفحص البضاعة من حيث العدد والأرقام والعلامات المميزة لها وفق البيانات المدرجة في وثيقة الشحن. وهذا الفحص الذي يتم من قبل وكيل السفينة وبحضور المرسل إليه يُشكل وسيلة احتجاج تجاه المجهز في حل تعيب البضاعة. فإذا أقرّ وكيل السفينة بوجود عيب أو ضرر بالبضاعة، التزم المجهز بهذا الإقرار كما لو أنه صادر عن المجهز نفسه. كذلك يُمكن لذوي الشأن على البضاعة توجيه التحفظات والاحتجاجات في حل تلف أو هلاك البضاعة إلى وكيل السفينة بدلاً من توجيهها للمجهز، وبالتالي يُمكن الاحتجاج بها قبل هذا الأخير.

كذلك يقع على عاتق وكيل السفينة تحصيل الأجرة المستحقة لمجهز السفينة من المرسل إليه. ويقوم وكيل السفينة برفع الدعوى على المرسل إليه بصفته دائماً لهذا الأخير، إذ يرفع الدعوى باسم المجهز وحسابه استناداً على عقد الوكالة، مطالباً فيها بكلّ النفقات التي أنفقت خلال تفريغ البضاعة وتسليمها إذا كانت تلك النفقات تقع على عاتق المرسل إليه وفق شروط العقد.

وقد يُمثل وكيل السفينة المجهز لدى سلطات المرفأ، فيقوم بدفع بدلات رسوّ السفينة في المرفأ، وإعداد ما يلزم لبضاعتها أثناء الشحن والتفريغ. وفي جميع الأحوال يجب على وكيل السفينة بوصفه وكيلاً بأجر أن يبذل في تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد، وذلك استناداً إلى أحكام المادة ٢/١٧٠ من القانون المدني.

<sup>١١٧</sup> المادة ١٦٩ قانون بحري.

## ب - حقوق وكيل السفينة

يتمتع وكيل السفينة بحق تحصيل الأجر المتفق عليه في عقد وكالة السفينة بينه وبين الأجهزة. وإذا لم يحدد العقد الأجر، وجب الرجوع إلى العرف السائد في الميناء الذي يوجد فيه وكيل السفينة، فإذا انتفى وجود هذا العرف أضحي تحديد الأجر متروكاً للقضاء.

كما يحق لوكيل السفينة أن يتقاضى من الموكل (المجهز) جميع النفقات والمصاريف التي أنفقها في سبيل تنفيذ الوكالة كحراسة البضاعة أو تخزينها، مع فوائد هذه المبالغ من وقت إنفاقها<sup>(٢١٧)</sup>. فإذا لم تُدفع هذه النفقات والمصاريف لوكيل السفينة، أصبح بإمكانه حبس البضاعة إلى حين استيفاء هذه النفقات والمصاريف. كما يتمتع وكيل السفينة بامتياز من الدرجة الثامنة على السفينة وأجرة النقل وملحقاتها بشأن الديون التي تترتب له نتيجة قيامه بتأمين الحاجات المعتادة للسفينة، وذلك وفق أحكام المادة ٥٧ من القانون البحري.

## ثالثاً - مسؤولية وكيل السفينة

يُسأل وكيل السفينة عن أخطائه تجاه الموكل (المجهز)، كما يُسأل عن أخطائه تجاه الغير.

### أ - مسؤولية وكيل السفينة تجاه الجهاز

تقضي أحكام المادة ١٧٠ من القانون البحري بأن يُسأل وكيل السفينة بوصفه وكيلاً بأجر، وذلك عن الأخطاء التي يرتكبها في معرض تنفيذ وظيفته، كأن يقوم بتسليم البضاعة إلى شخص غير المرسل إليه البضاعة. وتُعدّ مسؤولية وكيل السفينة هنا مسؤولية عقدية لأن أساسها العقد المبرم بين وكيل السفينة والجهاز.

<sup>٢١٨</sup> المادة ١٧٦ قانون مدني.

## ب - مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير

يُسأل وكيل السفينة عن كل خطأ يرتكبه ويُسبب ضرراً للغير. فمن الواضح هنا أن وكيل السفينة يُسأل مسؤولية تقصيرية، كما لو تأخر بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أو لم يحمى بالمحافظة على البضاعة التي تحت عهده فأصابها التلف والضرر، أو امتنع عن تسليم البضاعة لمن يملك وثيقة الشحن.

مع ذلك لا يُمكن مساءلة وكيل السفينة عن الأخطاء التي يرتكبها المجهز وتسبب ضرراً للشاحنين أو للمرسل إليهم أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، كأن تصاب البضاعة بضرر خلال عملية النقل، أي قبل تسليمها لوكيل السفينة من أجل شحنها في السفينة، فهنا لا يمكن مقاضة وكيل السفينة إلا بوصفه وكيلاً للنقل، ويكون له الحق بالتمسك بالنيابة عن موكله المجهز بشروط الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في القانون البحري، والتي سنتحدث لاحقاً.

ووفقاً لأحكام المادة ١٦٦ من القانون البحري يجوز لوكيل السفينة أن يُقيم الدعوى على المجهز أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الوكيل، أما الدعوى التي يرفعها المجهز على الوكيل فلا ينطبق عليها هذا النص، ولذلك هي تخضع للقواعد العامة للاختصاص القضائي المنصوص عليها في قانون أصول المحاكمات المدنية.

وتتقدم الدعوى التي تُرفع من المجهز على وكيل السفينة بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين<sup>(٢١٩)</sup>. ورغم عدم النص على تقدم الدعوى التي تُقام من الوكيل على المجهز، والتي تخضع للتقدم الطويل وفق القواعد العامة، إلا أن المنطق يقضي بتطبيق التقدم القصير المذكور آنفاً على الدعوى سواء أكانت مرفوعة من المجهز على وكيل السفينة أو من وكيل السفينة على المجهز طالما أن النزاع مصدره عقد وكالة السفينة. مع التنويه إلى أن التقدم القصير قاصر على الدعاوى الناشئة عن عقد وكالة السفينة دون الدعاوى الناتجة من غير هذا العقد كدعوى المسؤولية التقصيرية.

<sup>٢١٩</sup> المادة ١٦٧ قانون بحري.

وأخيراً، نشير إلى أن المادة ١٦٥ من القانون البحري تنص على أنه: "يسري على العقود والأعمال التي يُجريها الوكلاء البحريون... قانون الدولة التي يقع فيها المرفأ الذي تتم فيه هذه العقود أو الأعمال". وبناءً على ذلك، يكون القانون الواجب التطبيق على العقود والأعمال التي يُبرمها وكيل السفينة قانون المرفأ الذي تُبرم فيه هذه العقود أو الأعمال، وغالباً ما يكون قانون موطن وكيل السفينة.

### المبحث الثاني: وكيل البضاعة

سنحاول فيما يلي التعريف بوكيل البضاعة (أولاً) وشرح التزاماته وحقوقه (ثانياً) قبل التعرض لأحكام المسؤولية التي قد تترتب عليه (ثالثاً).

#### أولاً - التعريف بوكيل البضاعة

وكيل البضاعة (Cargo agent): هو الشخص الذي يُعيّنه المرسل إليه لاستلام البضاعة من وكيل السفينة ودفع أجرة النقل المستحقة بالنيابة عنه<sup>(٣٣٠)</sup>. وبناءً على ذلك، يُعدّ وكيل البضاعة وكيلاً للمرسل إليه، بينما يُعتبر وكيل السفينة وكيلاً للمجهز، إلا أن هذا لا يمنع من أن يتحد وكيل السفينة ووكيل البضاعة في شخص واحد ليقوم بهاتين المهمتين، فيكون بذلك ممثلاً للمجهز وممثلاً للمرسل إليه في الوقت ذاته. وهذا ما يتحقق عندما تنص وثيقة الشحن على شرط "التفريغ التلقائي"، حيث يقوم ربّان السفينة في هذه الحالة بتفريغ البضاعة فور وصول السفينة إلى المرفأ دون انتظار حضور المرسل إليه أو ممثله، وحينئذ يستلم وكيل السفينة البضاعة من الربّان ويقوم بنقلها إلى المستودعات على مسؤولية المرسل إليه ونفقته، ويُعدّ في هذه الحالة وكيلاً للسفينة ووكيلاً للبضاعة في آن واحد.

وبغض النظر، يرتبط وكيل البضاعة مع أصحاب البضائع بعقد وكالة مأجورة مثله مثل عقد وكالة السفينة، وتحكمه القواعد العامة الخاصة بالوكالة والمنصوص عليها

<sup>٣٣٠</sup> المادة ١٧٣ قانون بحري.

في القانون المدني. ووفقاً لأحكام المادة ١٧٥ من القانون البحري "يُسأل وكيل البضاعة تجاه أصحاب الشأن في البضاعة التي تسلمها بوصفه وكيلاً بأجر"، بيد أنه يمكن لوكيل البضاعة أن يكون وكيلاً بالعمولة إذا تعامل مع الربان باسمه الخاص وتقدم إليه كما لو كان هو المالك الحقيقي للبضاعة، ويتم ذلك إذا كانت وثيقة الشحن للحامل أو للأمر ثم تم تظهيرها إليه تظهيراً ناقلاً للملكية، فيظهر وكيل البضاعة وكأنه المرسل إليه الأخير.

### ثانياً - التزامات وحقوق وكيل البضاعة

يلقي عقد وكالة البضاعة التزامات على وكيل البضاعة، كما يمنحه حقوقاً هي في ذات الوقت التزامات على المرسل إليه.

#### أ - التزامات وكيل البضاعة

يلتزم وكيل البضاعة بوصفه وكيلاً عن المرسل إليه بتسليم هذا الأخير البضاعة التي في عهده. وبناءً على ذلك، يجب على وكيل البضاعة فحص البضاعة والتحقق من حالتها وعددها أو كميتها أو وزنها ومدى مطابقتها للبيانات المدرجة في وثيقة الشحن، وعليه أن يقوم بالمحافظة على البضاعة بعد تسلمه إياها وحراستها والقيام بالإجراءات الجمركية المترتبة عليها. ويلتزم وكيل البضاعة أيضاً بدفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها عند وصولها بالنيابة عن موكله المرسل إليه<sup>(٣٣)</sup>.

كما يجب على وكيل البضاعة أن يُحافظ على حقوق المرسل إليه، فإذا تبين له أن البضاعة معيبة أو متضررة فعليه أن يُبادر إلى إبداء تحفظات وتبليغها إلى المجهز أو ممثله، وعليه أن يُعلم موكله المرسل إليه بحالة البضاعة وما قام من إجراءات، حتى يتمكن هذا الأخير من رفع الدعوى على المجهز في الوقت المناسب. وبهذا الخصوص تقضي المادة ١٧٤ من القانون البحري بأنه: "على وكيل البضاعة القيام بالإجراءات والتدابير التي

<sup>٣٣</sup> المادة ١٧٣ قانون بحري.



يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة تجاه الناقل، وإلا افترض أنه تسلّم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين في وثيقة الشحن، ويجوز إثبات عكس هذه القرينة في العلاقة بين وكيل البضاعة والناقل".

#### ب - حقوق وكيل البضاعة

يتمتع وكيل البضاعة باستيفاء الأجر المتفق عليه في عقد وكالة البضاعة المبرم بينه وبين المرسل إليه، ويُحدّد الأجر عادةً كنسبة مئوية تحسب على أساس كمية البضاعة وطبيعتها.

كما يحقّ لوكيل البضاعة استرداد النفقات والمصاريف التي دفعها في معرض تنفيذ العقد، كأجرة النقل وبدلات التخزين والرسوم الجمركية الخ، مع فوائد هذه المبالغ منذ لحظة إنفاقها<sup>(٢٣٣)</sup>.

وإذا لم تدفع هذه الحقوق إلى وكيل البضاعة، كان من حقه حبس البضاعة إلى حين استيفاء المبلغ المستحقة، بيد أنه لا يُعتبر ديناً ممتازاً.

#### ثالثاً - مسؤولية وكيل البضاعة

كما هو الحال بالنسبة لوكيل السفينة، يُسأل وكيل البضاعة عن أخطائه الشخصية قبل المرسل إليه بوصفه وكيلاً بأجر<sup>(٢٣٤)</sup>، مع التنويه إلى أن التزامه قبل المرسل إليه هو التزام بعناية. ومن الأمثلة على مسؤولية وكيل البضاعة، إهماله في إخطار المجهز أو الناقل بهلاك أو تلف البضاعة فيما لو ترتب على ذلك قرينة أن البضاعة سلّمت إليه سالمة. ولكن لا يُسأل وكيل البضاعة عن الهلاك أو التلف الذي يُصيب البضائع أثناء تنفيذ عقد النقل، لأنها مرحلة سابقة لتنفيذ التزامه.

وكذلك يُسأل وكيل البضاعة قبل الغير عن كلّ خطأ يُسبب ضرراً للغير وفقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

<sup>٢٣٣</sup> المادة ٦٧٦ قانون مدني.

<sup>٢٣٤</sup> المادة ١٧٥ قانون بحري.

وتُقام الدعوى من وكيل البضاعة على المرسل إليه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن وكيل البضاعة<sup>(٢٢٤)</sup>، وتتقدم دعوى المرسل إليه على وكيل البضاعة بمرور سنتين من تاريخ استحقاق الدين<sup>(٢٢٥)</sup>.

### المبحث الثالث: مقال الشحن والتفريغ

كما فعلنا بالنسبة لوكيل السفينة ووكيل البضاعة، سنحاول التعريف بمقال الشحن والتفريغ (أولاً) وشرح التزاماته وحقوقه (ثانياً) قبل التعرض لمسؤوليته عن أعماله والأخطاء التي تقع منه (ثالثاً).

#### أولاً - التعريف بمقال الشحن والتفريغ

مقال الشحن والتفريغ (Loading and unloading undertaker) هو الشخص الذي يتولى القيام بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضاعة وتفريغها من وإلى السفينة<sup>(٢٢٦)</sup>، ويُعدّ هذا الشخص من العاملين في المرفأ، وهو يقوم بعمليات الشحن والتفريغ سواء بالاعتماد على جهده العضلي أم بواسطة معدّات وتجهيزات المرفأ. ويرتبط مقال الشحن والتفريغ مع المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه حسب الحل، يعقد مقالة يتعهد بموجبه بالقيام بشحن البضاعة أو تفريغها من وإلى السفينة لقاء أجر يتعهد به الطرف الآخر.

ويلاحظ أن مهمة مقال الشحن والتفريغ تنصب على العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع إلى السفينة وتفريغها منها، ولا يتعلّق في ذلك إلى العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة وتسليمها للمرسل إليه، إلا إذا طلب منه ذلك المرسل إليه كاستلام البضاعة بعد أن زوده بوثيقة الشحن. ففي هذه الحالة، يجمع مقال الشحن

<sup>٢٢٤</sup> المادة ١٦٦ قانون بحري.

<sup>٢٢٥</sup> المادة ١٦٧ قانون بحري.

<sup>٢٢٦</sup> المادة ١/١٧٦ قانون بحري.

والتفريغ إلى جانب صفته هذه صفة وكيل البضاعة، حيث يُصبح بدك وكيلاً عن المرسل إليه في استلام البضاعة. وفي هذا الصدد، قضت المادة ٢/١٧٦ من ' قانون البحري بأنه: "يجوز أن يُعهد إلى مَقاول الشحن والتفريغ بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يُكَلَّف بها باتفاق صريح من وكيل السفينة أو وكيل البضاعة".

ويجدر التنويه إلى أن عقد الشحن والتفريغ قد يتم بصورة عفوية، والسبب في ذلك أن عمليات الشحن والتفريغ تتطلب السرعة بإجازها، الأمر الذي لا يسمح بتحرير عقد، أضف إلى ذلك وجود تعرفه مرفيئة صادرة بالقرار رقم ٢٥٩٦ لعام ٢٠٠٣ معروفة لكل من يرغب بخدمات مَقاول الشحن والتفريغ.

ويُكَيَّف عقد الشحن والتفريغ من قبل أغلب فقهاء القانون على أنه عقد مَقاول لأنه ينصب على الأعمال المادية الخاصة بالشحن والتفريغ، كما أن المَقاول يتمتع بقدر كافٍ من الحرية والاستقلال في أدائه لعمله<sup>(٣٣٧)</sup>. ونحن بدورنا نؤيد هذا الرأي لأنه أكثر واقعية من التوصيفات الأخرى، ولذلك إذا خلا القانون البحري من النص على مسألة معينة تتعلق بنشاط مَقاول الشحن والتفريغ وجب الرجوع إلى أحكام القانون المدني الخاصة بعقد المَقاول.

### ثانياً - التزامات وحقوق مَقاول الشحن والتفريغ

يُلقي عقد الشحن والتفريغ على مَقاول الشحن والتفريغ علة التزامات، ويمنحه حقوقاً تقع على عاتق المتعاقد معه.

#### أ - التزامات مَقاول الشحن والتفريغ

بحسب ما جاء في المادة ١٧٦ من القانون البحري يجب على مَقاول الشحن والتفريغ القيام بالعمليات المادية المتعلقة بشحن وتفريغ البضاعة، ويجوز أن يُكَلَّف إلى جانب

<sup>٣٣٧</sup> محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٠٦.

ذلك بعمليات إضافية متصلة بالشحن والتفريغ، بشرط أن يكون تكليفه بها باتفاق مكتوب وصريح من وكيل السفينة أو من وكيل البضاعة. ويجب أن تتضمن الأعمال المادية الخاصة بالشحن والتفريغ حفظ البضائع وما يتطلب ذلك من رقابة وإشراف لإتمام عمليات الشحن والتفريغ المادية، وذلك لمنع حدوث أي ضرر أو تلف بها.

ومن الأعمال الإضافية التي يُعهد بها إلى مقاول الشحن والتفريغ وتتصل بالشحن والتفريغ الوكالة والوديعة، كأن يقوم بالوكالة عن المرسل إليه باستلام البضاعة أو تسليمها نيابة عنه إلى المتعاقد معه، أو يقوم بالوكالة عن المجهز في استلام البضاعة من الشاحن أو تسليمها للمرسل إليه، وقد ينوب عن الشاحن في تسليم البضاعة للنقل أو المرسل إليه في استلام البضاعة من الناقل. ويتجلى التزام مقاول الشحن والتفريغ في الوديعة بحفظ البضائع ورقابتها وحراستها منذ لحظة استلامها من الشاحن عند شحنها حتى وضعها واستقرارها في عنابر السفينة، ومنذ لحظة تفريغها عند الوصول حتى تسليمها للمرسل إليه، وكذلك اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع حصول أضرار بالبضاعة.

#### ب - حقوق مقاول الشحن والتفريغ

إن أهم حقوق مقاول الشحن والتفريغ هو قبض الأجر المتفق عليه من التعاقد معه، وإذا لم يكن ثمة اتفاق على ذلك فيستوفي أجره وفق التعرفة المرفيئة المحددة بالقرار رقم ٢٥٩٦ لعام ٢٠٠٣. وتختلف التعرفة باختلاف نوع البضاعة ووزنها والمعدات المستعملة، فمن البضائع ما يُحسب أجره على أساس الطن الواحد، ومنها ما يُحسب على أساس الوحدة كالسيارات والحاويات.

#### ثالثاً - مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ

يُسأل مقاول الشحن والتفريغ فقط قبل الشخص الذي عهد إليه أو كلفه بالعمل، حيث لا يحق لغير هذا الشخص توجيه دعوى المسؤولية إلى المقاول<sup>(٢٢٨)</sup>، وهذا

<sup>٢٢٨</sup> المادة ٣/١٧٦ قانون بحري.

يعني أنه ليس هناك من رابطة قانونية إلا بين مقاول الشحن والتفريغ ومن عهد إليه بالعمل، أي من تعاقد معه، وفي ذلك تطبيق لمبدأ نسبية العقد. وبناءً على ذلك، إذا عُهد إلى مقاول الشحن والتفريغ من قبل الناقل بشحن وتفريغ البضاعة، فلا يُسأل المقاول إلا قبل الناقل، ولا يجوز لأي شخص آخر غير الناقل لاسيما الشاحن والمرسل إليه، إقامة دعوى المسؤولية عليه. وبمفهوم المخالفة، إذا كان الشاحن أو المرسل إليه هو الذي عهد بالعمل إلى مقاول الشحن والتفريغ، فلا يُسأل المقاول إلا من قبل الشاحن أو المرسل إليه، ولا يحق لغيرهما كالناقل إقامة دعوى المسؤولية على المقاول.

بيد أن ما سبق، يُثير صعوبة عندما يكون الالتزام بالشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، وتتضمن وثيقة الشحن شرطاً يقضي بتفويض المجهز أو الربان باختيار مقاول الشحن والتفريغ على نفقة الشاحن أو المرسل إليه ومسؤوليته "شرط فيو". فبموجب هذا الشرط يُبرم الناقل أو الربان العقد مع مقاول الشحن والتفريغ بوصفه وكيلاً عن الشاحن أو المرسل إليه، وتنصرف آثار المقابلة إلى الشاحن أو المرسل إليه الذي تعاقد معه الناقل أو الربان لحسابه، وبالتالي لا يُسأل المقاول هنا إلا قبل الشاحن أو المرسل إليه، ولا يستطيع غيرهما إقامة دعوى المسؤولية عليه. وفي هذه الحالة يجب على الناقل أن يُخطر المقاول بأنه تعاقد معه بالنيابة عن الشاحن أو المرسل إليه، فإذا لم يقم الناقل بهذا الإخطار فلا يُسأل المقاول إلا قبل الناقل الذي عهد إليه القيام بعمليات الشحن والتفريغ، ويكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي لحق بالشاحن أو المرسل إليه<sup>(٢٢٩)</sup>.

ويجب على الشخص الذي يرفع دعوى المسؤولية على مقاول الشحن والتفريغ أن يُثبت خطأ المقاول أو خطأ تابعيه أثناء تأدية الأعمال التي يقومون بها سواء أكانت عمليات مادية خاصة بالشحن والتفريغ أم عمليات أخرى عهد بها إليه للقيام بها ومتصلة بالشحن والتفريغ<sup>(٢٣٠)</sup>.

<sup>٢٢٩</sup> المادة ٤/١٧٦ قانون بحري.

<sup>٢٣٠</sup> المادة ٥/١٧٦ قانون بحري.

هذا وتسري على الأعمال التي يقوم بها مقاول الشحن والتفريغ قانون الدولة التي يقع فيها المرفأ الذي تتم فيه هذه الأعمال<sup>(٣٣)</sup>. ويجوز أن تُقام دعوى مقاول الشحن والتفريغ على المتعاقد معه (صاحب العمل) أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المقاول<sup>(٣٣)</sup>. وتتقدم دعوى صاحب العمل على مقاول الشحن والتفريغ بمرور سنتين من تاريخ استحقاق الدين<sup>(٣٣)</sup>.

وتقضي المادة ١٧٦ من القانون البحري بأن: "تسري على مقاول الشحن والتفريغ فيما يتعلّق بالدعوى الناشئة عن نشاطه أحكام تحديد المسؤولية والإعفاء منها وأحكام التقادم المقررة بالنسبة إلى الناقل البحري". وبناءً على ذلك، يُمكن لمقاول الشحن والتفريغ تحديد مسؤوليته عن كلّ هلاك أو ضرر أو تلف يُصيب البضاعة محل العقد، مثله في ذلك الناقل البحري.

<sup>٣٣١</sup> المادة ١٦٥ قانون بحري.

<sup>٣٣٢</sup> المادة ١٦٦ قانون بحري.

<sup>٣٣٣</sup> المادة ١٦٧ قانون بحري.

## استثمار السفينة

هناك صور متعدّدة لاستثمار السفينة (Investment ship) في نقل البضائع والأشخاص، فقد يقوم مالكيها بنقل بضائع عائنة إليه، وهي الصورة الأكثر شيوعاً في الماضي حيث كان مالك السفينة هو المالك وهو المستثمر في آن واحد.

ولكن هذه الصورة لم تعد هي الرائدة في الوقت الحاضر إلا في حدود ضيقة، كما في حالة الشركات الكبرى وخاصة شركات البترول، والتي تمتلك سفناً خاصة لنقل منتجاتها، حيث تجتمع هنا صفة الناقل والشاحن والمرسل إليه في شخص واحد، ولا شك أن هذا الوضع لا يُثير أية إشكاليات قانونية، الأمر الذي يجعلنا نستبعد هذه الصورة من الدراسة.

وقد يقوم مالك السفينة بتأجير سفينته للغير، بحيث يقوم هذا الأخير الذي يُطلق عليه اسم المستأجر باستثمارها لحسابه، ويتحقق استثمار السفينة مؤجرة في صور مختلفة أهمها: إيجار السفينة غير مجهزة، وإيجار السفينة مجهزة لأجل معين، وإيجار السفينة مجهزة بالرحلة.

ومن ناحية أخرى، قد يتولّى مالك السفينة أو مستأجرها استثمارها من خلال نقل بضائع للغير أو نقل الأشخاص، ويتم ذلك بموجب عقد النقل البحري، وهذه الصورة الأخيرة لاستثمار السفينة هي الأكثر شيوعاً في الوقت الحاضر.

وقد تعرّض القانون البحري إلى إيجار السفينة والنقل البحري في الباب الخامس منه في المواد من ١٧ إلى ٢٩٢، حيث تمّ تقسيم هذا الباب إلى ستة فصول: أحكام عامة في إيجار السفينة - إيجار السفينة المجهزة بالرحلة - إيجار السفينة المجهزة لأجل معين - إيجار

السفينة غير المجهزة - عقد النقل البحري - نقل الأشخاص.  
واستناداً إلى ما تقدّم، سوف نتناول بالدراسة استثمار السفينة في الفصلين  
التاليين:

- الفصل الأول: إيجار السفينة
- الفصل الثاني: النقل البحري



## الفصل الأول

### إيجار السفينة

يُعرف إيجار السفينة (Charter) عموماً على أنه: عقد يلتزم المؤجر بموجبه أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها مقابل أجره وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة<sup>(٣٣٤)</sup>. ومن هذا التعريف يتبين لنا الفارق بين إيجار السفينة وعقد النقل البحري، فإيجار السفينة ينصب على وضع سفينة معينة أو جزءاً منها تحت تصرف المستأجر، أما عقد النقل البحري فيلتزم الناقل بمقتضاه بنقل البضائع عن طريق البحر من مرفأ إلى آخر، هذا من جهة.

ومن جهة أخرى، يكون للمستأجر في إيجار السفينة عادة الملاءة الاقتصادية للمؤجر نفسها، الأمر الذي يسمح له بمناقشة شروط العقد، وتبعاً لذلك تنتفي الحاجة إلى حمايته، ولذلك تم إخضاع إيجار السفينة لمبدأ العقد شريعة المتعاقدين<sup>(٣٣٥)</sup>. وإن الأحكام الواردة في الفصول الأربعة الأولى من الباب الخامس من القانون البحري ما هي إلا أحكام مكملّة ومفسّرة لإرادة المتعاقدين، أي لا تُطبّق إلا في حالة عدم الاتفاق على أحكام أخرى، بينما تُعدّ الأحكام الخاصة بالنقل البحري المنصوص عليها في الفصلين الخامس والسادس من القانون البحري أحكاماً أمرة لا يجوز الاتفاق على خلافها.

وقد جاء القانون البحري ببعض الأحكام العامة (المواد ١٧٧ حتى ١٨١) والتي تنطبق على جميع صور إيجار السفينة، ومن ذلك إثبات عقد إيجار السفينة حيث ألزم القانون البحري الطرفين بكتابة العقد درءاً للمنازعات في المستقبل، وبالتالي يكون

<sup>٣٣٤</sup> المادة ١٧٧ قانون بحري.

<sup>٣٣٥</sup> لقد أكد القضاء على عدم خضوع إيجار السفينة لأحكام التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل، وذلك اعتبر البند الثاني الوارد في سند الإيجار والذي ينص على إعفاء الناقل من المسؤولية فيما عدا الأضرار الناشئة عن تسليف البضاعة وعدم صلاحية السفينة للملاحة صحيحاً؛ تمييزاً مدنية لبناني ١٧/٢/١٩٦٦، باز ١٩٦٦، ٥٥.

إثبات هذا العقد بالكتابة، وإذا زادت مدة الإيجار على سنة وجب قيد العقد في سجل السفن حتى يُمكن الاحتجاج به تجاه الغير لاسيما مشترى السفينة<sup>(٣٣٦)</sup>.

هذا ولم يشترط القانون شكلاً معيناً لإثبات العقد<sup>(٣٣٧)</sup>، حيث يجوز إثباته بالرسائل أو أية وسيلة تُعبّر عن الإيجاب والقبول بين طرفيه. ولقد درج التعامل على تسمية المُحرّر المثبت لعقد إيجار السفينة باسم مشاركة الإيجار (Charter party) وعلى استعمال مشارطات نموذجية وضعتها شركات متخصصة في إيجار السفن، وما على الأطراف إلا القيام بملء فراغاتها. ومن أمثلتها مشاركة الإيجار لمدة زمنية "بالتايم" (Baltim) ومشاركة الإيجار بالرحلة "جنكون" (Gencon). ولم يتطرق القانون البحري لبيانات العقد إلا فيما يتعلق بالتأجير بالرحلة<sup>(٣٣٨)</sup>، والتأجير لمدة زمنية أو لأجل معين<sup>(٣٣٩)</sup>، على النحو الذي سندرسه لاحقاً عندما ندرس صور إيجار السفينة الثلاث المعروفة.

ومن ناحية أخرى، إذا رغب المستأجر في أي صورة من صور إيجار السفينة بتأجير السفينة من الباطن أو التنازل للغير عن الحقوق الناشئة عن عقد الإيجار، فلا يجوز له ذلك إلا بموافقة خطية من المؤجر<sup>(٣٤٠)</sup>، وبمفهوم المخالفة يحق للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إذا نص عقد الإيجار على جواز ذلك. والسبب في ذلك أن هذا العقد يُعدّ من العقود التي تُبرم بناءً على الاعتبار الشخصي للمستأجر، ولذلك لا يجوز لهذا الأخير أن يعهد بالسفينة إلى شخص يجهله المالك أو لا يثق فيه. وفي حال تم إبرام عقد إيجار من الباطن يظلّ المستأجر الأصلي مسؤولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار، ولا تنشأ عن هذا الإيجار علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يتجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي<sup>(٣٤١)</sup>.

<sup>٣٣٦</sup> المادة ٢/١٧٨ قانون بحري.

<sup>٣٣٧</sup> استئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١، المجموعة الرسمية، س ٦٠، ص ٦٩.

<sup>٣٣٨</sup> المادة ١٨٣ قانون بحري.

<sup>٣٣٩</sup> المادة ١٩٨ قانون بحري.

<sup>٣٤٠</sup> المادة ١/١٧٩ قانون بحري.

<sup>٣٤١</sup> المادة ٢/١٧٩ قانون بحري.

وبخصوص ضمانات الوفاء بالأجرة في عقد إيجار السفينة تقضي المادة ١٨٠ من القانون البحري بأن لمؤجر السفينة الحق في حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها، ما لم تقدم له كفالة يُقدِّرها قاضي الأمور المستعجلة. ويأمر القاضي - في حالة استعمال حق الحبس - بإخراج البضائع من السفينة وإيداعها لدى أمين يُعيِّنه، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاءً للأجرة وملحقاتها، ويُعيَّن ميعاداً للبيع وكيفية إجرائه. كما يتمتع المؤجر أيضاً وفقاً لأحكام المادة المذكورة بامتياز على بضائع المستأجر ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها.

ونشير أيضاً إلى أن الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة بصورة الثلاث المدروسة آنفاً تتقدم بمضي سنتين من تاريخ انتهاء العقد، أو من تاريخ ردِّ السفينة إلى المؤجر في الحالات التي يتأخر فيها المستأجر عن ردِّ السفينة إلى المؤجر عند انتهاء مدة العقد<sup>(٢٤٢)</sup>.

وعلى اعتبار أن إيجار السفينة يتمُّ بأحد ثلاثة أشكال تعارفت عليها التجارة البحرية منذ عقود طويلة خلت وما زالت هي الأكثر رواجاً، لذلك سندرس تباعاً وبشيء من التفصيل إيجار السفينة غير المجهزة (المبحث الأول) وإيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية (المبحث الثاني) وإيجار السفينة المجهزة بالرحلة أو السفرة (المبحث الثالث).

### المبحث الأول: إيجار السفينة غير المجهزة

لقد أفرد القانون البحري نصوماً خاصة تتعلق بإيجار السفينة غير المجهزة تتناسب مع طبيعة هذا الإيجار، واستناداً إلى ما ورد من أحكام في القانون المذكور سنتناول بالدراسة التعريف بهذا العقد (المطلب الأول) ثم التزامات أطرافه (المطلب الثاني).

<sup>٢٤٢</sup> المادة ١٨١ قانون بحري.

## المطلب الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة غير المجهزة

لأجل التعريف بعقد إيجار السفينة غير المجهزة لابد من الوقوف عند التعريف القانوني لهذا العقد (أولاً) قبل بيان أثر هذا العقد على مصير الإدارة الملاحية والتجارية (ثانياً).

### أولاً - تعريف إيجار السفينة غير المجهزة

إيجار السفينة غير المجهزة (Bareboat charter) هو "عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر نظير أجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة سفينة معينة بدون طاقم وبدون أي تجهيز مادي أو بتجهيز غير تام"<sup>(٢٤٣)</sup>. وهذا يعني أن المالك المؤجر في هذا العقد يضع سفينته عارية غير مجهزة لا بالطاقم ولا بالمؤن ولا بالوقود، تحت تصرف المستأجر للانتفاع بها خلال مدة معينة لقاء أجر معلوم، وعلى أن يقوم هذا الأخير بالتعاقد مع الطاقم البحري وتموين السفينة بالمؤن والوقود وغير ذلك مما تحتاجه الرحلة البحرية.

ويُكَيَّف عقد إيجار السفينة غير المجهزة على أنه إيجار مل منقول يخضع للأحكام التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان، فإذا خلا العقد من النص على بعض المسائل وجب الرجوع إلى أحكام القانون البحري، وفي حال عدم وجود نص في هذا القانون يُرجع إلى القواعد العامة المقررة في القانون المدني والخاصة بعقد إيجار المنقول.

### ثانياً - انتقال الإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة إلى المستأجر

لقد أكد القانون البحري في المادة ٢/٢٠٦ منه على أن عقد إيجار السفينة غير المجهزة يستتبع انتقال إدارة السفينة من الناحيتين الملاحية والتجارية إلى المستأجر، وبالتالي يخضع الربان والبحارة له وليس للمالك، ولذلك يكون هو المسؤول عن أفعالهم وتصرفاتهم. وبالطبع هذا الأمر يستتبع أنه يجوز للمستأجر بصفته مجهز السفينة تحديد مسؤوليته عن الديون الناشئة عن استثمار السفينة<sup>(٢٤٤)</sup>.

<sup>٢٤٣</sup> المادة ٢٠٦ قانون بحري.

<sup>٢٤٤</sup> راجع بهذا الخصوص المواد ١٠٦ وما بعدها من القانون البحري.

**المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد إيجار السفينة غير المجهزة**  
سنعرض فيما يلي التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة غير المجهزة (أولاً) ثم  
التزامات المستأجر في ذات العقد (ثانياً).

### **أولاً - التزامات المؤجر**

بحسب ما جاء في المادة ٢٠٧/١ من القانون البحري يلتزم المؤجر في عقد إيجار  
السفينة غير المجهزة بأن يضع تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما  
سفينة معينة صالحة للملاحة البحرية، ووفقاً للغرض المراد من استثمارها.

كما يلتزم المؤجر في العقد المذكور بالمحافظة على صلاحية السفينة للملاحة طوال  
مدة العقد، ولذلك هو يلتزم بإصلاح ما يُصيب السفينة من ضرر إذا كان الضرر ناشئاً  
عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي لها، وإذا توقفت  
السفينة عن السفر بسبب تلك الأضرار لمدة تتجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق  
الأجرة عن المدة التي تبقى فيها السفينة معطلة عن الإبحار<sup>(٢٤٥)</sup>.

### **ثانياً - التزامات المستأجر**

في مقابل التزامات المؤجر المنقولة عنها أعلاه، يلتزم المستأجر في عقد إيجار السفينة  
غير المجهزة بعدد من الالتزامات وردت في المادة ٢٠٨ من القانون البحري، أهمها:

- ١- استثمار السفينة في الغرض المتفق عليه في العقد المبرم بينهما ووفقاً لخصائصها  
الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة، وبناءً على ذلك، إذا كانت السفينة مخصصة لنقل  
الخضروات فلا يجوز له نقل حيوانات أو مواد كيميائية عليها.
- ٢- دفع نفقات صيانة السفينة والإصلاحات في غير حالات القوة القاهرة والعيب  
الذاتي في السفينة والاستعمال العادي لها، والسبب في ذلك أن المستأجر هو من  
يقوم باستثمار السفينة.

<sup>٢٤٥</sup> المادة ٢/٢٠٧ قانون بحري.

٣- تزويد السفينة بالبحارة وبأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز، ويتحمل أيضاً نفقات استثمار السفينة ونفقات التأمين عليها.

٤- ردّ السفينة عند انتهاء عقد الإيجار إلى المؤجر بالحالة التي كانت عليها وقت تسلّمها منه مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي، وعلى أن يتمّ الردّ في ميناء تسليم السفينة ما لم يتفق على خلاف ذلك.

هذا ويجب أن يتمّ ردّ السفينة في نهاية عقد الإيجار في الزمان والمكان المتفق عليهما، وإذا تأخر المستأجر في ردّ السفينة لسبب يرجع إليه، وجب عليه أن يدفع ضعف الأجرة عن مدة التأخير ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يُجاوز هذا المقدار<sup>(٢٤٦)</sup>. وإذا انقضت مدة الإيجار أثناء الرحلة البحرية امتدّ الإيجار بقوة القانون إلى نهايتها، واستحقّ المؤجر الأجرة المنصوص عنها في العقد عن الأيام الزائدة<sup>(٢٤٧)</sup>.

ومن ناحية أخرى، وبحسب ما ورد في المادة ٢٠٩ من القانون البحري يلتزم المستأجر بالضمان تجاه المؤجر في حال رجوع الغير على المؤجر لسبب يعود إلى استثمار المستأجر للسفينة، ولهذا الحكم فائدته إذ يخشى المؤجر رجوع الغير عليه كمالك للسفينة بعد انتهاء عقد الإيجار، كأن يرجع الغير على المؤجر إثر تصادم راجع إلى خطأ الربان أو بسبب تسوية خسارة بحرية مشتركة، ففي مثل هذه الحالات يجب على المستأجر القيام بتعويض المؤجر.

### المبحث الثاني: إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية

كما فعلنا بالنسبة للإيجار السابق سوف نحاول التعريف بعقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية (المطلب الأول) ثم نتحدث عن التزامات أطراف هذا العقد (المطلب الثاني).

<sup>٢٤٦</sup> المادة ٢٠٨/٥ قانون بحري.

<sup>٢٤٧</sup> المادة ٢٠٨/٦ قانون بحري.

## المطلب الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية

لأجل التعريف بعقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية لا بد من الوقوف عند التعريف القانوني لهذا العقد (أولاً) قبل بيان أثر هذا العقد على مصير الإدارة الملاحية والتجارية (ثانياً).

### أولاً - تعريف عقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية

إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية أو لأجل معين (Time charter) هو "عقد بمقتضاه يلتزم المؤجر بأن يضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة"<sup>(٢٤٨)</sup>. ومن هذا التعريف نستنتج بأن إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية يشترك مع إيجار السفينة غير المجهزة في أن الإيجار في كلا الصورتين يرد على السفينة بأكملها، وفي أن المدة عنصر جوهري في العقد. ولكنهما يتميزان من ناحية أن المستأجر في إيجار السفينة غير المجهزة يقوم بتجهيز السفينة وتزويدها بالطاقم البحري، في حين أن الإيجار لمدة زمنية يرد على السفينة وطاقمها البحري من ربان ومخارعة. وبناءً على ذلك، لا يُكَيَّف العقد في الإيجار لمدة زمنية على أنه إجارة أشياء فحسب، بل هو إجارة أشياء وإجارة خدمات في الوقت نفسه<sup>(٢٤٩)</sup>.

وتقضي المادة ٢/١٩٨ من القانون البحري بضرورة أن يتضمن هذا العقد عدداً من

البيانات الإلزامية هي:

- (أ) اسم السفينة المؤجرة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها.
- (ب) اسم كل من المؤجر والمستأجر وموطنهما.
- (ج) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها.
- (د) مدة الإيجار.

مع العلم أن هذه البيانات ليست مقرونة بجزاء ولا يترتب بطلان العقد على إغفل ذكر بعضها، لأن كتابة العقد نفسه لم تُشترط إلا لإثبات العقد وليس لانعقاده.

<sup>٢٤٨</sup> المادة ١٩٨ قانون بحري.

<sup>٢٤٩</sup> بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة - مصر، ١٩٨٤، ص ١٧٣.

## ثانياً - انتقال إدارة السفينة التجارية إلى المستأجر دون الملاحية

في عقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية يتنازل المالك للمستأجر عن الإدارة التجارية للسفينة مع احتفاظه بالإدارة الملاحية، ما لم يتفق على نقل الإدارة الملاحية أيضاً إلى المستأجر وذلك عندما يتعهد بتأمين الطاقم البحري أو "الركب المبحر"<sup>(٢٥٠)</sup>.

وتشمل الإدارة الملاحية كل ما يتعلّق بالناحية الفنية للسفينة من صيانة وإبحار وملاحة، أما الإدارة التجارية فتشمل إبرام عقود النقل وتسليم البضائع وتسليمها وتحصيل الأجرة المستحقة. بمعنى آخر يتولّى المستأجر في هذه الصورة من الإيجار استثمار السفينة بنفسه ويستقلّ بتحديد رحلات السفينة طيلة المدة المتفق عليها، ويبرم عقود النقل مع الغير باسمه الخاص، فيصبح ناقلاً ومسؤولاً عن تنفيذ هذه العقود<sup>(٢٥١)</sup>.

### المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية

سنبين التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية (أولاً) ثم التزامات المستأجر في ذات العقد (ثانياً).

#### أولاً - التزامات المؤجر

يلقي عقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية عبثاً التزامات على المؤجر، أهمها: وضع السفينة محل الإيجار تحت تصرف المستأجر وتحمل أعباء الإدارة الملاحية.

#### أ - وضع السفينة تحت تصرف المستأجر

في عقد إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية يلتزم المؤجر أساساً بأن يضع تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، السفينة المعينة في حالة صلحة للملاحة البحرية ومجهزة بما يلزم للنهوض بالأعمال المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم أيضاً بإبقاء

<sup>٢٥٠</sup> المادة ٢/٢٠٢ قانون بحري.

<sup>٢٥١</sup> نقض مدني ٢ فبراير ١٩٥٦، مجموعة أحكام النقض، س ٧، ص ١٣٥.



السفينة على هذه الحالة أيّ صلاحة للملاحة البحرية طوال مدة العقد<sup>(٢٥٢)</sup>. وبناءً على ذلك، يلتزم المؤجر بوضع السفينة كلها تحت تصرف المستأجر، إذ من غير المقبول أن يرد التأجير لمدةً زمنيةً محدّدة على جزء من السفينة، لأن ذلك يتعارض مع طبيعة هذا الإيجار.

#### ب - تحمّل أعباء الإدارة الملاحية للسفينة

بالرغم من التزام المؤجر في عقد إيجار السفينة المجهزة لمدةً زمنيةً بوضع السفينة المعينة تحت تصرف المستأجر، إلا أنه يظلّ محتفظاً بالإدارة الملاحية للسفينة<sup>(٢٥٣)</sup>، وبالتالي هو الذي يتولّى صيانة السفينة وتعيين الطاقم البحري وإطعامهم ودفع أجورهم. ويجب على الربّان أن يتّبع تعليمات المؤجر في كلّ ما يتعلّق بالإدارة الملاحية للسفينة، ولذلك يُسأل المؤجر عن أفعال الربّان وأخطائه، كما أن المؤجر هو الذي يملك عزل الربّان وأفراد الطاقم البحري.

#### ثانياً - التزامات المستأجر

يترتب على إيجار السفينة المجهزة لمدةً زمنيةً علة التزامات تقع على عاتق المستأجر، أهمها: دفع الأجرة للمؤجر وتحمّل نفقات الإدارة التجارية للسفينة وردّها إلى المؤجر عند انتهاء مدة الإيجار.

#### أ - دفع الأجرة للمؤجر

إن الالتزام الأساسي للمستأجر هو دفع الأجرة المتفق عليها في العقد، وإذا امتنع المستأجر عن دفع الأجرة فيكون للمؤجر - بحسب ما جاء في المادة ٢٠٤ من القانون البحري - أن يستردّ حقه في التصرف في السفينة إذا لم يستوف الأجرة المستحقة له خلال ثلاثة أيام من تاريخ إخطار المستأجر كتابةً، وفي هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة في السفينة إلى مرفأ الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الإخلال بحقه في طلب التعويض.

<sup>٢٥٢</sup> المادة ١٩٩ قانون بحري.

<sup>٢٥٣</sup> المادة ١/٢٠٠ قانون بحري.

وتسري أجرة السفينة من اليوم الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر حتى نهاية عقد الإيجار، مع ذلك لا تستحق الأجرة كاملة في ثلاث حالات:

- ١- إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستثمار التجاري واحتاج إصلاحها لمدة تتجاوز أربعاً وعشرين ساعة، وحينئذ لا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التي تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستثمار.
- ٢- إذا هلكت السفينة أو توقفت عن العمل بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو أحد تابعيه، فلا تستحق الأجرة من تاريخ الهلاك أو التوقف<sup>(٢٥٤)</sup>.
- ٣- إذا انقطعت أخبار السفينة ثم ثبت هلاكها، استحققت الأجرة حتى تاريخ آخر نبأ عنها<sup>(٢٥٥)</sup>.

#### ب - تحمّل نفقات الإدارة التجارية للسفينة

من أحكام إيجار السفينة المجهزة لمدة زمنية انتقل الإدارة التجارية للسفينة من المؤجر إلى المستأجر، ولذلك يتحمل هذا الأخير نفقات هذه الإدارة وعلى وجه التحديد تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم ودفع رسوم الموانئ والمرافئ ومنها بدلات الإرشاد والقطر وغير ذلك من المصروفات التي يقتضيها الاستثمار التجاري للسفينة<sup>(٢٥٦)</sup>. وكنتيجة لانتقال الإدارة التجارية إلى المستأجر تقرّر في المادة ٢/٢٠٢ من القانون البحري مسؤولية المستأجر عن الأضرار الناشئة عن الاستثمار التجاري والتي قد تلحق بالسفينة محل الإيجار، مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي.

ونشير إلى أن من مصلحة المستأجر أن يُزوّد الربّان بالتعليمات الخاصة بالاستثمار التجاري للسفينة في الحدود المنصوص عليها في عقد الإيجار<sup>(٢٥٧)</sup>، كتنظيم وثائق الشحن

<sup>٢٥٤</sup> المادة ١/٢٠٣ قانون بحري.

<sup>٢٥٥</sup> المادة ٢/٢٠٣ قانون بحري.

<sup>٢٥٦</sup> المادة ١/٢٠١ قانون بحري.

<sup>٢٥٧</sup> المادة ٢/٢٠١ قانون بحري.

وتعيين الرحلات وخط سير السفينة والمرافق التي تتجه إليها، وكيفية تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ والتسليم.

ج - ردّ السفينة عند انتهاء مدة الإيجار

عند انتهاء مدة الإيجار المتفق عليها في العقد يلتزم المستأجر بردّ السفينة إلى الميناء التي وضعت فيه تحت تصرفه ما لم يتفق على غير ذلك، وإذا انتهت مدة الإيجار أثناء السفر امتدّ العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة، واستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة، ولا يجوز تخفيض الأجرة إذا رُدّت السفينة قبل انتهاء مدة الإيجار إلا إذا اتفق على خلاف ذلك<sup>(٢٥٨)</sup>.

### المبحث الثالث: إيجار السفينة المجهزة بالرحلة

أسوة بالصورتين السابقتين للإيجار سنحاول التعريف بعقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة (المطلب الأول) ثم نعرض التزامات أطراف هذا العقد (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول: التعريف بعقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة

لأجل التعريف بعقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة لابدّ من الوقوف عند التعريف القانوني لهذا العقد (أولاً) قبل بيان أثر هذا العقد على مصير الإدارة الملاحية والتجارية (ثانياً).

#### أولاً - تعريف عقد إيجار السفينة بالرحلة

إيجار السفينة بالرحلة أو بالسفرة (Voyage charter)<sup>(٢٥٩)</sup>: هو "عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع السفينة معيّنة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة

<sup>٢٥٨</sup> المادة ٢٠٥ قانون بحري.

<sup>٢٥٩</sup> وفي الحقيقة لقد تضاعف التعامل بإيجار السفينة بالرحلة في الزمن الحاضر بعد أن كان شائعاً في الماضي، إذ يقتصر حالياً على النقل بالسفن الجوالّة (tramps) التي لا تتبع خطاً منتظماً.

أو عتة رحلات<sup>(٣١)</sup>. إذا في هذه الصورة من إيجار السفن تُوضع السفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر (الشاحن)، وقد ينصبّ العقد على كامل السفينة أو على جزء منها، وهذا بعكس الحل في إيجار السفينة لمدة زمنية حيث يجب وضع السفينة بكاملها تحت تصرف المستأجر.

وطبقاً لأحكام المادة ١٨٣ من القانون البحري يجب أن يُذكر في عقد إيجار السفينة بالرحلة البيانات التالية:

- ١- اسم كل من المؤجر واسم المستأجر وموطنهما.
- ٢- اسم السفينة وجنسيته ومحمولها الصافي وما إذا كان الإيجار شاملاً للسفينة أو لجزء منها..
- ٣- اسم الربان.
- ٤- نوع الحمولة إن كانت معينة أو البيانات الكافية لتعيينها.
- ٥- المكان والوقت المتفق عليهما للشحن والتفريغ.
- ٦- مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائهما.
- ٧- مقدار الأجرة وطريقة حسابها.
- ٨- بيان الرحلة أو الرحلات المتفق على القيام بها.

#### ثانياً - احتفاظ المؤجر بالإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة

بحسب ما جاء في المادة ١٨٥ من القانون البحري يحتفظ المؤجر في عقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة بالإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة، وذلك على خلاف الوضع في إيجار السفينة غير المجهزة حيث يفقد المؤجر الإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة، وفي الإيجار المجهزة لمدة زمنية الذي يسمح للمؤجر بالاحتفاظ بالإدارة الملاحية للسفينة ولكنه يتخلى عن الإدارة التجارية إلى المستأجر.

<sup>٣١</sup> المادة ١٨٢ قانون بحري.

وكنتيجة لما ذكر من النادر في الإيجار بالرحلة أن يكون المستأجر مسؤولاً تجاه الغير أو تجاه المؤجر، لأن المستأجر لا يتمتع بحقي الإدارة الملاحية ولا الإدارة التجارية للسفينة. ومن ثم فإن الرّبان لا يكون تابعاً للمستأجر، وبالتالي لا يكون المستأجر مسؤولاً عن الأضرار التي تحدثها السفينة بالغير، وإنما تقع هذه المسؤولية على عاتق المستأجر<sup>(٢٦١)</sup>.

وإذا أصيبت السفينة بضرر، فلا يُسأل عنه المستأجر إلا إذا كان ناشئاً عن خطأ صادر منه أو من ينوب عنه أو من تابعيه<sup>(٢٦٢)</sup>، كما لو وضع في السفينة بضائع قابلة للانفجار أو خطرة دون إعلام المؤجر بطبيعتها، أو كان الضرر ناشئاً عن عيب خاص في البضائع المشحونة في السفينة.

**المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة**

#### **أولاً - التزامات المؤجر**

يفرض عقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة العديد من الالتزامات على المؤجر، أهمها: وضع السفينة تحت تصرف المستأجر وتسيّف البضائع بعد شحنها ونقل البضائع إلى مرفأ المقصد.

#### **أ - وضع السفينة تحت تصرف المستأجر**

يلتزم المؤجر في عقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة بأن "يضع تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما السفينة المعيّنة في حالة صلاحة للملاحة البحرية ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة مجهزة على هذه الحالة طوال الرحلة أو الرحلات موضوع الاتفاق"<sup>(٢٦٣)</sup>.

<sup>٢٦١</sup> إن تنظيم عقد إيجار السفينة لسفرة واحدة أو عدة سفرات يبقى صاحب السفينة وموئجها محتفظاً بالإدارة الملاحية، ويجعله مسؤولاً عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وتعيب طوال مدة بقائها في عهدته ما لم يثبت القوة القاهرة، الأمر الذي يجعل مسؤولية المؤجر تجاه المرسل إليه مستقلة عن إبرامه أي عقد نقل مع هذا الأخير: تمييز مدنية لبناني ١٩٦٩/١/٩، العدل ١٩٦٩، ٢٣٩.

<sup>٢٦٢</sup> المادة ١٩٠ قانون بحري.

<sup>٢٦٣</sup> المادة ١٨٤ قانون بحري.

وبناءً على ذلك، يجب على المؤجر أن يُجهز السفينة المَعَيَّنة في عقد الإيجار بالعدد والمعدّات والطاقم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتّفق عليها في عقد الإيجار. ومع ذلك يجوز ألا تُعيَّن السفينة في العقد ويكفي في هذه الحالة ذكر مواصفاتها، على أن يحتفظ المؤجر بحق تعيينها إلى وقت لاحق عند الشحن (Steamer to be named here-after)، وهذا ما يحدث عادةً عندما يجوز المؤجر على عدّة سفن متماثلة<sup>(٢٦٤)</sup>.

وننوه إلى أنه لا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة المؤجرة بكاملها أو في الجزء المؤجر منها أية بضائع أخرى غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقة المستأجر نفسه<sup>(٢٦٥)</sup>، وفي حل القيام بذلك، فإن من حق المستأجر استيفاء الأجرة عن البضائع المنقولة بدون وجه حق، كما يُمكنه أيضاً المطالبة بالتعويض إذا وقع له ضرر.

#### ب - تستيف البضائع بعد شحنها إلى السفينة

إن شحن البضائع كالتزام يقع على عاتق المستأجر، ولكن متى تمّ شحن البضاعة في السفينة التزم المؤجر أو بعبارة أدق الرّبّان برصّها. والمقصود بالتستيف (Stowage) هو توزيع البضاعة وترتيبها في عتابر السفينة بطريقة تقي البضاعة من خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، وتحفظ للسفينة توازنها. ويندرج في عداد التستيف عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية بغرض منع ارتطامها بعضها البعض الآخر أو ارتطامها بجدران السفينة، وتُسمّى عملية إقامة الفواصل باللغة الإنجليزية (Dunnage).

ولما كان التستيف يتصل بثبات السفينة وتوازنها خلال الرحلة البحرية، فإنه يندرج ضمن وظائف الرّبّان الذي يلتزم بمراقبته والإشراف عليه، وبالتالي هو من يتحمل مسؤوليته ولو قام به رجال الطاقم أو مقاول الشحن والتفريغ. بيد أنه يجب التمييز بين التستيف الملاحي والتستيف التجاري، فالأول يتعلّق بثبات السفينة وتوازنها،

<sup>٢٦٤</sup> استئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١، المجموعة الرسمية، س ٦٠، ص ٦٩.

<sup>٢٦٥</sup> المادة ١٨٩ قانون بحري.

أما الثاني فيتعلّق بالمحافظة على البضاعة. وعلى أساس هذا التمييز يجوز أن يتحمل المستأجر بمقتضى العقد الالتزام بالتستيف فيقوم به من خلال مقاول الشحن والتفريغ، ولا يلتزم الربّان في هذه الحالة بالإشراف على التستيف إلا من الناحية الملاحية، أي يبقى الربّان مسؤولاً عن التستيف الملاحي فقط، وحينئذ لا تُسأل السفينة عن الأضرار التي تُصيب البضاعة لاحقاً والتي تنشأ عن خطأ التستيف التجاري.

ولا يقتصر التزام الربّان على تستيف البضاعة عند الشحن، بل عليه أيضاً أن يراقب التستيف ويعتني بالبضاعة طيلة الرحلة البحرية، إذ يجب عليه أن يقوم بتهويتها إذا تطلب الأمر ذلك، وأن يُعيد تستيفها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة. وننوه إلى أنه متى تمّ شحن البضاعة في السفينة وجب على الربّان أن يعطي المستأجر سنداً بها يُسمّى "وثيقة الشحن"، وهذا السند هو دليل إثبات لواقعة شحن البضاعة في السفينة، الأمر الذي سندرسه في الباب التالي الخاص بالنقل البحري.

### ج - نقل البضائع إلى مرفأ المقصد

متى تمّ الانتهاء من عمليات شحن البضائع وتستيفها وجب على الربّان أن يتوجه بالسفينة إلى مرفأ المقصد المعين في عقد الإيجار دون تأخير، كما يجب عليه إتباع طريق الملاحة البحرية المتفق عليه أو المتعارف عليها دولياً، إذ لا يجوز له أن ينحرف عن هذا الطريق إلا إذا كان لديه مبرر مقبول كسوء الأحوال الجوية أو تقديم المساعدة لسفينة أخرى في حالة خطر بحري يُهدّد حياتها ومن عليها بالغرق. وإذا لم يكن للانحراف ما يبرره، فيلتزم المؤجر بتعويض المستأجر عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والناشئة عن هذا الانحراف.

والأصل أنه لا يجوز للربّان تغيير السفينة أثناء إبحارها إلى مرفأ المقصد، بيد أنه إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر وجب على الربّان أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضائع عليها وضمّان وصولها إلى مرفأ المقصد. وقد يحتفظ المؤجر في العقد

بحق تغيير السفينة خلال الطريق (حق تغيير السفينة في الطريق)، وفي هذه الحالة يجب أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة، كما يجب المحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفرغها وإعادة شحنها على السفينة الثانية.

ويجب على الربان أن يتوجه بالسفينة إلى المرفأ المتفق عليه، وقد يُحدّد في العقد مرفأ الوصول حسب اختيار المستأجر "مرفأ اللاذقية أو مرفأ طرطوس"، وفي هذه الحالة يجب على الربان أن يتوجه إلى المرفأ الأول وينتظر أوامر المستأجر التي كثيراً ما تصله خلال الإبحار بواسطة الراديو الخاص بالسفينة، فإما أن يُقرّر المستأجر تفرغ البضائع في هذا المرفأ وتنتهي الرحلة، أو يطلب من الربان متابعة الرحلة مع البضائع إلى المرفأ الثاني.

وقد يُجيز العقد أحياناً للربان أن يتوجه بالسفينة إلى مرفأ غير المرفأ المتفق عليه، كأن يقترن تعيين مرفأ الوصول بعبارة "أو أي مرفأ آخر قريب يُمكن أن تصل إليه السفينة بأمان" (Or as near as she may safely get) وينطبق هذا الشرط في الحالة التي يتعذر فيها على السفينة أن تصل إلى المرفأ المتفق عليه بسبب قوة قاهرة كحجر صحي أو حصار بحري أو إضراب. ولقد قننت المادة ١٩٤ من القانون البحري هذا الشرط فنصت على أنه: "إذا تعذر وصول السفينة إلى المرفأ المعين لتفرغ البضائع، وجب على الربان أن يُنفذ التعليمات الصادرة إليه والمتفق عليها بين المؤجر والمستأجر، فإذا لم تصدر إليه تعليمات وجب عليه أن يتوجه إلى أقرب مرفأ من المرفأ المعين لتفرغ البضائع يمكن تفرغها فيه. وفي هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إلى هذا المرفأ ناشئاً عن قوة قاهرة فيتحمل المستأجر هذه المصاريف".

#### ثانياً - التزامات المستأجر

يلتزم المستأجر في إبحار السفينة المجهزة بالرحلة بشحن البضائع وتفرغها في المدد التي يُحددها العقد أو العرف، كما يلتزم بدفع الأجرة للمؤجر، وإذا ألحقت البضاعة أضراراً بالسفينة فيلتزم بتعويضها.



## أ - شحن البضائع وتفريغها في المهل المحددة

في عقد إيجار السفينة المجهزة بالرحلة - وبحسب ما جاء في المادة ٢/١٨٦ من القانون البحري - يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها، أما المؤجر فما عليه إلا أن يضع آلات السفينة من روافع وغيرها تحت تصرف المستأجر لاستقبال البضائع على متنها أو لتفريغها. وفي هذا السياق يجب على المستأجر أن يقوم بشحن البضائع وتفريغها سريعاً وذلك حتى لا تتعطل السفينة عن الاستمرار. ويُتفق عادةً في عقد الإيجار على المدة التي يجب أن يتم فيها الشحن والتفريغ<sup>(٣٦٦)</sup>، وإذا لم ينص العقد على مدة معينة وجب الرجوع إلى العرف السائد في المرفأ الذي يتم فيه الشحن أو التفريغ، فإذا لم يوجد عرف في هذا المرفأ اتبع العرف البحري العام، ويُتبع هذا العرف في حساب المدد وبدء سريانها<sup>(٣٦٧)</sup>.

وتُسمى مدة الشحن أو التفريغ بالانجليزية (Lay days)، ويُسمىها المشرع السوري بمهلة الشحن والتفريغ الأصلية، وقد لا يستطيع المستأجر إتمام عملية الشحن أو التفريغ ضمن المدة الأصلية لذلك سيحتاج إلى مدة أو ربما مدد إضافية، والسؤال الذي يطرح نفسه هنا: كيف يتم حساب المهلة الأصلية والمهل الإضافية؟ وما هي طريقة التعويض عنها؟

### ١ - حساب المهل الأصلية والإضافية

#### - المهلة الأصلية

يبدأ سريان مدة الشحن والتفريغ الأصلية من اليوم التالي لإخطار المستأجر باستعداد السفينة للشحن أو التفريغ. وبناءً على ذلك، لا يدخل في حساب هذه المدة إلا أيام العمل (Working days) التي يُمكن استخدامها في عمليات الشحن والتفريغ،

<sup>٣٦٦</sup> قد تكون المدة ثابتة كل أربعة أو ستة أو سبعة أيام، وقد يُتفق على أن يشحن أو يفرغ من السفينة حد أدنى بواقع كذا طن كل يوم.

<sup>٣٦٧</sup> المادة ٢/١٨٦ قانون بحري.

وبالتالي لا تدخل أيام الأعياد والعطل الرسمية في حساب المدة<sup>(٢٦٨)</sup>. كما لا تستبعد أيام المطر من حساب المدة ما لم يثبت أن هناك استحالة مطلقة في استمرار العمل، بيد أنه قد ينص في العقد أحياناً على شرط يجيز للمستأجر ألا يقوم بالشحن أو التفريغ إلا إذا سمحت الظروف الجوية بذلك، ويُعدّ هذا الشرط مفيداً وضرورياً بالنسبة لبعض أنواع البضائع التي تتضرر من المطر.

ويقف سريان مدة الشحن والتفريغ الأصلية إذا حالت قوة القاهرة دون القيام بالشحن أو التفريغ، كهطول الأمطار وسوء الأحوال الجوية الذي يجعل العمل مستحيلًا، أو أمر السلطة العامة، أو إضراب عمال المرافئ. ولكن لا يُعدّ ازدحام الأرصفة بالسفن وتكدسها بالبضائع من قبيل القوة القاهرة التي تُوقف سريان مدة الشحن والتفريغ، لأنه لا يجعل العمل مستحيلًا ماديًا، وإن كان يجعله أكثر إرهاقًا وأشدّ كلفة<sup>(٢٦٩)</sup>.

ويجب حساب مدة الشحن والتفريغ بشكل مستقل لكلٍ منهما، أي أن يكون لكلٍ منهما ميعاد خاص منفصل عن الآخر، ولذلك لا يجوز أن تُضاف إلى مهلة التفريغ الأيام التي اختصرت عند الشحن<sup>(٢٧٠)</sup>، وفي هذا السياق تقضي المادة ٢/١٨٧ من القانون البحري بأنه إذا تمّ الشحن قبل انتهاء المدة المعيّنة له فلا تُضاف الأيام الباقية منها إلى مهلة التفريغ ما لم يُتفق على غير ذلك. واستناداً إلى حكم المادة ذاتها يجوز الاتفاق على منح مكافأة سرعة (Dispatch money) عن كل يوم من الأيام التي اختصرت أو اقتصدت من المهلة الأصلية، وتُخصم عادةً من الأجرة المستحقة، وتُمثل هذه المكافأة في الحقيقة المنفعة التي عادت على السفينة من جراء الإسراع في الشحن والتفريغ<sup>(٢٧١)</sup>.

<sup>٢٦٨</sup> استئناف الإسكندرية ٢٣ يناير ١٩٥١، مجلة التشريع والقضاء، س٣، ص ١٨٤.

<sup>٢٦٩</sup> استئناف مختلط ١٩ ديسمبر ١٩٠٦، ب١٩-٣٩.

<sup>٢٧٠</sup> استئناف مختلط ١٠ مارس ١٩٠٩، ب٢٠-٢٢٤.

<sup>٢٧١</sup> نقض ١٧ يونيو ١٩٦٥، مجموعة النقض، س١٦، ص ٧٧٨.

## - المهل الإضافية

إذا لم ينته الشحن أو التفريغ في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف، سرت مهلة إضافية أولى لا تتجاوز المدة الأصلية مع التزام المستأجر بدفع تعويض يومي يُحدده العقد أو العرف<sup>(٢٧٣)</sup>، كأن يتفق على أن يُدفع دولار واحد عن كل طن من حمولة السفينة، وتسمى هذه المهلة الإضافية بالإنكليزية (Demurrage)، ويُسمى التعويض عنها بغرامة التأخير.

وإذا لم ينته الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية الأولى، سرت مهلة إضافية ثانية لا تتجاوز المهلة الإضافية الأولى، ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يُعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائداً النصف، وذلك دون الإخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى<sup>(٢٧٤)</sup>.

ويبدأ سريان المهلة الإضافية الأولى بقوة القانون من تاريخ انقضاء المهلة الأصلية، ويبدأ سريان المهلة الإضافية الثانية من تاريخ انقضاء المهلة الإضافية الأولى. ويختلف حساب المهلتين الإضافية الأولى والثانية عن حساب المدة الأصلية من ناحيتين: فمن جهة نلاحظ أن أيام الأعياد والعطل الرسمية تدخل في حساب المهلة الإضافية<sup>(٢٧٥)</sup>، مع أنها لا تحسب في المهلة الأصلية، وذلك لأن المؤجر قد ناله ضرر من جراء تعطيل سفينته في أيام الأعياد والعطل الرسمية وكان في إمكانه أن يبحر بسفينته خلالها. ومن جهة أخرى إن القوة القاهرة لا توقف سريان المهلة الإضافية، على عكس الأمر في المهلة الأصلية، وذلك لأن المستأجر الذي لم يحم بالشحن أو بالتفريغ في المهلة الأصلية يُعدّ مخطئاً، وبالتالي عليه أن يتحمل مسؤولية الحوادث القهرية<sup>(٢٧٥)</sup>.

<sup>٢٧٣</sup> المادة ٣/١٨٦ قانون بحري.

<sup>٢٧٤</sup> المادة ٤/١٨٦ قانون بحري.

<sup>٢٧٥</sup> استئناف مختلط ٣ فبراير ١٩٠٩، ب ٢١٦-١٥٢.

<sup>٢٧٥</sup> المادة ٢١٦ قانون مدني.

وفي جميع الأحوال إذا انقضت المهلة الأصلية والمهل الإضافية دون أن ينتهي الشحن، أصبح من حق الربان مغادرة المرفأ الذي ترسو سفينته فيه أياً كانت المرحلة التي وصلت إليها حالة الشحن، إذ لا يستطيع أن يؤخر سفر السفينة إلى ما بعد ذلك. وفي حل التفريغ، يحق أيضاً للربان بعد انقضاء مدم التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسؤوليته، شرط اتخاذ الربان التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع بعد إنزالها من السفينة كيدياعها لدى الجمارك أو لدى أمين<sup>(٣٧٦)</sup>.

## ٢ - التعويض عن التأخر في الشحن والتفريغ

يقوم نظام التعويض عن التأخر في الشحن والتفريغ على قاعدتين:

الأولى: أن هذا التعويض يستحق بقوة القانون بمجرد فوات المدة الأصلية المتفق عليها أو المحددة عرفاً دون حاجة لإعذار المستأجر<sup>(٣٧٧)</sup>، على خلاف القاعدة العامة التي تقضي بأن التعويض لا يستحق إلا بعد إعذار المدين<sup>(٣٧٨)</sup>.

والثانية: أن التعويض المذكور يُقدر اتفاقاً أو عرفاً بطريقة جزافية بمبلغ معين عن كل يوم من أيام التأخير، وذلك على خلاف القواعد العامة التي تقضي بأن يُقدر القاضي التعويض مراعيّاً ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب نتيجة عدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به<sup>(٣٧٩)</sup>.

ويُفترض أن المبلغ الذي يستحقه المؤجر من المستأجر نظير التأخر في الشحن أو التفريغ هو من قبيل التعويض عن التأخر في تنفيذ الالتزام، وهو تعويض يُمثل ما أصابه من خسارة بتحملة نفقات أجور طاقم السفينة وبدلات المرفأ ومصاريف الوقود بسبب بقاء السفينة في المرفأ، فضلاً عما ضاع عليه من الكسب إذا أفرغت السفينة بضاعتها واستقبلت بضاعة أخرى في مرفأ التفريغ أو أبحرت في ميعادها.

<sup>٣٧٦</sup> المادة ١٨٨ قانون بحري.  
<sup>٣٧٧</sup> استئناف مختلط ٣٠ يناير ١٩٢٤، ب ٣٦-١٩٣.  
<sup>٣٧٨</sup> المادة ٢١٩ قانون مدني.  
<sup>٣٧٩</sup> المادة ١/٢٢٢ قانون مدني.

مع ذلك فإن القضاء يعتبر المبلغ المستحق عن التأخر في الشحن أو التفريغ بمثابة أجره إضافية<sup>(٢٨٠)</sup>، استناداً إلى أن عقد إيجار السفينة بالرحلة يُكَيَّف على أنه من قبيل عقود إيجار الأشياء، وبالتالي إذا استمر الإيجار أكثر من الوقت المحدد له وجب على المستأجر أن يدفع أجره إضافية بقدر الزيادة في الانتفاع من الشيء محل الإيجار. وقد تبني القانون البحري ما ذهب إليه القضاء ونص في المادة ٥/١٨٦ منه على أن: "يُعدّ التعويض اليومي المستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة وتسري عليه أحكامها".

ويترتب على هذا التوصيف القانوني النتائج الآتية:

- ١- يضمن الوفاء بالمبلغ المستحق عن التأخر في الشحن والتفريغ الامتياز المقرر للمؤجر على البضائع نظير الأجرة<sup>(٢٨١)</sup>.
- ٢- يتقدم المبلغ المستحق عن التأخر في الشحن والتفريغ بمرور سنتين من تاريخ انتهاء العقد كما هو الشأن في تقدم الأجرة<sup>(٢٨٢)</sup>.
- ٣- إذا لم تستحق الأجرة بسبب القوة القاهرة، فإن المبلغ المستحق نظير التأخر في الشحن والتفريغ لا يستحق كذلك<sup>(٢٨٣)</sup>.
- ٤- المحكمة المختصة بنظر دعوى المطالبة بأجرة النقل تختص أيضاً بالنظر في المبلغ المستحق نظير التأخر في الشحن والتفريغ<sup>(٢٨٤)</sup>.

#### ب - دفع الأجرة للمؤجر

يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المستحقة للمؤجر مقابل وضع السفينة تحت تصرفه، ويحق للطرفين المتعاقدين اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد الأجرة، وإذا سكت العقد عن

<sup>٢٨٠</sup> استئناف مختلط ٥ مارس ١٩٤١، ب ٥٣-١٢٦.

<sup>٢٨١</sup> استئناف مختلط ١٧ ديسمبر ١٩٢٤، ب ٣٧-٨٠.

<sup>٢٨٢</sup> نقض فرنسي ١٨ نوفمبر ١٨٨٠، دالوز ١، ١٨٨٠، ٤٥٧.

<sup>٢٨٣</sup> نقض فرنسي ٢٢ فبراير ١٩٤٨، سيرى ١٩٤٨، ١، ١٤٠.

<sup>٢٨٤</sup> استئناف مختلط ١٩ ديسمبر ١٩٠٦، ب ١٩-٣٨.

تحديد الأجرة فإنها تُحدّد بالرجوع إلى العرف السائد في مرفأ الشحن أو التفريغ، ويضاف إلى الأجرة بعض الملحقات كالمبلغ المستحق لقاء التأخر في الشحن والتفريغ. ونتساءل هنا عن أثر الحوادث البحرية وكذلك هلاك البضائع بسبب قوة قاهرة على دين الأجرة؟

### ١ - أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة

يجعل القانون البحري لبعض الحوادث البحرية الطارئة أثراً على دين الأجرة قد يؤدي إلى انقضائه نهائياً أو إلى إنقاصه أو إلى بقاءه رغم أن التنفيذ لم يتم وفقاً للشروط المتفق عليها، وذلك في الحالات الآتية:

١- إذا طرأت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً، فهنا يفسخ عقد إيجار السفينة دون أن يترتب حق بالتعويض على المؤجر أو المستأجر، وتنقضي كذلك جميع التزامات الطرفين بما في ذلك التزام المستأجر بدفع الأجرة<sup>(٢٨٥)</sup>.

٢- إذا حالت القوة القاهرة مؤقتاً دون سفر السفينة أو استمرار السفر والإبحار، يبقى عقد الإيجار نافذاً دون زيادة في الأجرة ودون تعويض، وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته، وله بعد ذلك أن يعيد شحنها في السفينة على نفقته أيضاً، وتستحق عليه الأجرة كاملة<sup>(٢٨٦)</sup>.

٣- إذا بدأت الرحلة البحرية ثم استحال الاستمرار فيها بسبب لا يعود إلى المؤجر أو تابعيه، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة<sup>(٢٨٧)</sup>. ومثل ذلك أن تُصبح السفينة غير صالحة للملاحة البحرية خلال السفر ويتعذر إصلاحها ولا يُوفق الربان بالعثور على سفينة أخرى لنقل البضاعة فيجري تفريغ البضائع في الطريق، أو أن تغرق السفينة بينما يتم إنقاذ البضائع. ففي هذه الحالات يمنح القانون المؤجر الحق في

<sup>٢٨٥</sup> المادة ١٩١ قانون بحري.

<sup>٢٨٦</sup> المادة ١٩٥ قانون بحري.

<sup>٢٨٧</sup> المادة ١٩٣ قانون بحري.

أجرة نسبية بقدر ما تمّ من الرحلة، وهذه هي أجرة المسافة. مع العلم أن هذا الحكم لا يتماشى مع القواعد العامة التي تقضي ببراءة ذمة المستأجر من الالتزام بدفع الأجرة ما دامت الرحلة لم تنفذ تنفيذاً كاملاً، ولا يُمكن تفسير الحكم المتقدّم إلا بفكرة إجازة السفينة، إذ أن المستأجر قد انتفع بالسفينة مسافة ما، فمن الواجب أن يدفع أجرة عن هذه المسافة.

٤- إذا تضررت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر بسبب قوة قاهرة أو بسبب عيب ذاتي فيها، التزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة لأن المؤجر قام بتنفيذ الرحلة المتفق عليها، ولا تبرأ ذمة المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها خلال السفر<sup>(٢٨٨)</sup>.

٥- إذا لم يشحن المستأجر كلّ البضائع المتفق عليها، التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة، وينطبق الحكم نفسه عندما يقوم المستأجر بتفريغ البضائع أثناء السفر قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه، إذ يلتزم بدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ<sup>(٢٨٩)</sup>.

## ٢- أثر هلاك البضائع بقوة قاهرة على دين الأجرة

تقضي أحكام المادة ١٩٦ من القانون البحري بعدم استحقاق الأجر في حال هلكت البضائع المشحونة في السفينة بقوة قاهرة كغرق أو حريق أو أعمال السلطة العامة أو الحرب، وإذا سبق أن استوفى المؤجر الأجرة مقدماً فيجب عليه ردها للمستأجر. وفي الحقيقة أن هذا الحكم لا يتماشى مع القواعد العامة التي تقضي بأنه متى نفذ المؤجر التزامه بوضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر وجب على المستأجر أن يُنفذ التزامه المقابل بدفع الأجرة، ولا يُفسر هذا الحكم إلا برغبة المشرع في التخفيف على المستأجر الذي فقد بضاعته بإعفائه من دفع الأجرة.

<sup>٢٨٨</sup> المادة ١٩٧ قانون بحري.

<sup>٢٨٩</sup> المادة ١٩٥ قانون بحري.

ومع ذلك فإن للقاعدة المتقدمة عدة استثناءات نصت عليها المادة المذكورة ذاتها، حيث تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع المشحونة في السفينة متى كان الهلاك ناشئاً عن أحد الأسباب التالية:

- ١- خطأ المستأجر أو تابعيه.
- ٢- طبيعة البضاعة أو عيب فيها.
- ٣- إذا اضطرَّ الرَبَّان إلى بيع البضائع أثناء السفر بسبب تعييبها أو تلفها.
- ٤- إذا أمر الرَبَّان بإتلاف البضائع لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك عند وضعها في السفينة.
- ٥- إذا كانت البضائع المشحونة حيوانات ونفقت أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه.
- ٦- إذا قرَّر الرَبَّان إلقاء البضاعة في البحر لإنقاذ السفينة، وذلك مع مراعاة أحكام الخسائر البحرية المشتركة.

وبالرغم من كلِّ ما تقدّم يجوز لطرفي الإيجار إدراج بند في العقد يقضي باستحقاق الأجرة كاملة في جميع الأحوال ( Freight to be considered earned and must be paid ship and/or cargo lost or not lost )، فمثل هذا الشرط يُعدّ صحيحاً لأن المادة ٢/١٩٦ من القانون البحري بعد أن قررت عدم استحقاق الأجرة عند هلاك البضائع أضافت "إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال". ويترتب على هذا الشرط التزام المستأجر بدفع الأجرة كاملة بمجرد شحن البضائع، وبغض النظر عن مصيرها. على أن هذا الشرط لا يسري إذا كان هلاك البضائع بخطأ المؤجر، لأن هذا الخطأ يُبرّر للمستأجر طلب فسخ العقد والتعويض.



## الفصل الثاني النقل البحري

تعرّض القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ بشكل مفصل إلى عقد النقل البحري (Maritime carriage contract) سواء كان متعلقاً بنقل البضائع أم نقل الأشخاص، وذلك على عكس القانون البحري الملغى لعام ١٩٥٠ الذي كانت أحكامه قاصرة ولم تتناول النقل البحري إلا بشكل موجز، إذ كان يُرجع في أغلب الأحيان إلى القواعد العامة، وإلى القضاء والفقهاء الوطني والدولي لسدّ الفراغ التشريعي.

ولقد أفرد القانون البحري الجديد الفصل الخامس من الباب الخامس لعقد النقل البحري، حيث خصص المواد (٢١٠-٢١٢) للأحكام العامة التي تسري على هذا العقد سواء كان محلّه نقل بضائع أم نقل أشخاص، بينما كرّس المواد (٢١٣-٢٦١) لنقل البضائع، والمواد (٢٦٢-٢٩٢) لنقل الأشخاص.

وقد استوحى القانون البحري الجديد معظم أحكامه المذكورة والمتعلّقة بقصد النقل البحري من قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨، وخاصة تلك المتعلّقة بمسؤولية الناقل البحري، ولكن هذا لا يعني عدم وجود اختلاف بين القانون السوري وقواعد هامبورغ، فهناك الكثير من الأحكام المتباينة بينهما الأمر الذي يثير حتماً مشكلة التنازع بين التشريعين.

وهذا ليس بجديد إذ إن هذا التنازع كان موجوداً بين القانون البحري الملغى واتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلّقة بوثائق الشحن، فهذه الاتفاقية كانت تُغلب مصالح الناقلين على مصالح الشاحنين، الأمر الذي دعا الدول النامية إلى تبني قواعد هامبورغ والتي ذهبت بعكس اتفاقية بروكسل إلى حماية مصالح الشاحنين بدرجة أعلى من مصالح الناقلين، مما أتى إلى تأخر دخول تلك القواعد حيز

التطبيق حتى ١٩٩٢/١٧/١، بسبب أن الدول المتقدمة بحرياً والتي تمتلك أساطيل بحرية ضخمة ترددت كثيراً في الانضمام إليها.

ومن الجدير ذكره، أن النصوص القانونية المتعلقة بالنقل البحري سواء في القانون البحري أم في اتفاقية هامبورغ، هي قواعد آمرة تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على خلافها، وهذا يعكس الأحكام المتعلقة بإيجار السفينة والتي تُعدّ قواعد تكميلية. والعلّة في ذلك أن الشاحن في النقل البحري طرف ضعيف من الناحية الاقتصادية بالمقارنة مع الناقل الطرف المليء اقتصادياً، الأمر الذي استوجب تدخل المشرع لحماية الشاحن من الشروط الصعبة التي قد يفرضها عليه الناقل. أما المستأجر في إيجار السفينة فيتمتع - إلى حد كبير - بالملاءة الاقتصادية نفسها للمؤجر، مما يسمح له بالتفاوض على شروط العقد الأمر الذي لا يستدعي حمايته من المؤجر.

وبغض النظر فإن الأحكام العامة التي أوردها القانون البحري في المواد (٢١٠-٢١٢) تناولت بشكل أساسي تعريف عقد النقل البحري وإثباته ونطاق تطبيق الأحكام القانونية لهذا العقد.

بدايةً بخصوص تعريف عقد النقل البحري فقد عرفته المادة ٢١٠ من القانون المذكور بأنه ذلك العقد الذي "يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة". وبناءً على ذلك، يكون لعقد النقل البحري طرفين هما: الناقل والشاحن أو المسافر، كما يُلقى العقد عدداً من الالتزامات الأساسية على كلّ منهما، فالناقل يلتزم أساساً بالنقل، في حين يلتزم الشاحن أو المسافر بدفع الأجرة، وبالتالي فإن محل عقد النقل البحري هو البضاعة أو المسافر، وتتجلى الغاية منه في تحريك البضاعة أو المسافر من مكان إلى مكان آخر أو بمعنى أصح من مرفأ إلى مرفأ آخر.

أما بالنسبة لإثبات عقد النقل البحري فبحسب ما جاء في المادة ٢١١ من القانون البحري: "١- لا يثبت عقد النقل البحري إلا بالكتابة. ٢- يمكن أن يكون عقد النقل

الكثروني...". ومن الواضح هنا أن المشرع خرج على مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، ذلك أنه أوجب إثبات عقد النقل البحري بالكتابة، بيد أن الكتابة المطلوبة شرط إثبات وليست شرط انعقاد وبالتالي لا يجوز إثبات العقد بشهادة الشهود أو بالقرائن، بينما يجوز إثباته بما يقوم مقام الكتابة من إقرار وميمين. وقد نصت المادة المذكورة صراحةً على أن الكتابة الالكترونية تقوم مقام الكتابة التقليدية.

وبناءً على ما سبق، يُعدّ عقد النقل البحري عقداً رضائياً ينعقد بإرادة طرفيه، وليس عقداً شكلياً لأن شرط الكتابة لا يُعدّ شرط صحة يترتب على إغفاله بطلان العقد. مع ذلك يُعدّ العقد المذكور من عقود الإذعان، إذ يعتبر الناقل فيه هو الطرف الأقوى اقتصادياً ويفرض عادةً شروطه على الشاحن أو المسافر. ومن ناحية أخرى، يُعدّ عقد النقل البحري تجارياً بالنسبة للناقل وفق ما جاء في المادة السادسة من القانون التجاري البري والتي تنص صراحةً على اعتبار عقود النقل البحري من الأعمال التجارية بحكم ماهيتها الذاتية، أما بالنسبة للشاحن في نقل البضائع فالعقد تجارياً بالتبعية إذا كان الشاحن تاجراً وكان نقل البضائع لحاجة تجارته، ومدنياً إذا كان غير ذلك، وتنطبق هذه القاعدة على المسافر أيضاً في نقل الأشخاص.

وبالنسبة لنطاق تطبيق أحكام عقد النقل البحري الواردة في القانون البحري فقد جاء في المادة ٢١٢ من القانون البحري على أن: "تسري أحكام هذا الفصل دون غيرها على عقد النقل البحري، سواء أكان الناقل مالكاً للسفينة أم مجهزاً أم مستأجراً لها". وهذا يعني أنه في حل حدوث تعارض بين أحكام عقد النقل البحري وأحكام أخرى في هذا القانون كأحكام إيجار السفينة مثلاً، فتكون الغلبة والأرجحية حينها لأحكام عقد النقل البحري. ويقع هذا التنازع بين الأحكام على وجه التحديد عندما يكون الناقل مالكاً للسفينة، إذ يطرح السؤال هنا عن الأحكام الواجبة التطبيق على مسؤوليته، أهي أحكام مسؤولية الناقل البحري أم أحكام مسؤولية مالك السفينة؟ والإجابة الصحيحة

على هذا السؤال هي: سريان أحكام مسؤولية الناقل البحري دون غيرها، وذلك أياً كانت صفة الناقل.

وبعد أن استعرضنا الأحكام العامة لعقد النقل البحري والتي تسري على عقد النقل البحري، سواء تعلّق الأمر بنقل البضائع أم بنقل الأشخاص، فإننا سندرس فيما يلي الأحكام الخاصة لعقد نقل البضائع (المبحث الأول) وعقد نقل الأشخاص (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: عقد نقل البضائع

تتطلب دراسة أحكام عقد نقل البضائع عبر البحر ( Cargo contract on the sea) التعرض لوثيقة الشحن (المطلب الأول)، والتزامات الناقل البحري (المطلب الثاني)، والتزامات الشاحن (المطلب الثالث)، ومسؤولية الناقل البحري (المطلب الرابع)، لنختم أخيراً بفكرة موجزة عن النقل المتتابع للبضائع والذي ظهر حديثاً وبدأت تتبلور أحكامه (المطلب الخامس).

### المطلب الأول: وثيقة الشحن

يُقصد بوثيقة الشحن (Bill of loading/connaissance) ذلك السند الذي يُصدره الناقل أو ممثله إلى الشاحن بعد أن تكون البضاعة قد شحنت على متن السفينة. سنتكلم فيما يلي عن البيانات التي تُدوّن في وثيقة الشحن (أولاً)، والنسخ التي تُحرر منها (ثانياً)، والشكل الذي تُفرغ فيه (ثالثاً)، وحجيتها في الإثبات (رابعاً)، ووظائفها في التجارة البحرية (خامساً).

### أولاً - بيانات وثيقة الشحن

وثيقة الشحن مثلها مثل الأوراق التجارية يجب أن تتضمن عدداً من البيانات الإلزامية وهي وفق ما جاء في المادة ٢١٤ من القانون البحري كالاتي:

## ١ - أسماء أطراف الوثيقة

إذ يجب أن يُذكر في وثيقة الشحن اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم، وأن يقوم الناقل والشاحن بالتوقيع عليها، مع العلم أنه جرى العمل على أن يُوقع وثيقة الشحن عن الناقل ممثله (وكيل السفينة)، ويكون التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة، وفي هذا قبول ضمني بالاعتراف بالتوقيع الإلكتروني.

## ٣ - اسم السفينة والربان

توجب المادة ٢١٤ من القانون البحري ذكر اسم الربان، كما تقضي المادة ذاتها بوجود ذكر اسم السفينة التي شحنت فيها البضاعة في وثيقة الشحن، وتبدو أهمية هذا البيان الأخير في تمكين الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفينة التي شحنت على متنها البضاعة والاستعلام عن موعد وصولها لتفريغ البضاعة منها.

## ٢ - مواصفات البضاعة المشحونة

يجب أن تتضمن وثيقة الشحن مواصفات البضاعة المشحونة من حيث النوع وعدد الطرود ووزنها أو حجمها والعلامات المميزة وكذلك الحالة الظاهرة عليها، ويجري تدوين هذه المواصفات استناداً إلى البيانات التي يُقدّمها الشاحن إلى الناقل أو ممثله. وتُوصي المادة ٢١٥ من القانون البحري بضرورة أن تكون العلامات الموضوعية على البضائع كافية لتعيينها، وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة. وبناءً على ذلك، يلتزم الناقل أو الربان بالتحقق من البيانات الخاصة بالبضاعة، وإلا سيكون محل مساءلة فيما لو ظهرت البضاعة بصورة مختلفة عند وصولها إلى مرفأ المقصد.

## ٤ - شروط النقل

تتضمن وثيقة الشحن أيضاً الشروط التي يتم بموجبها النقل البحري، لاسيما مرفأ الشحن ومرفأ التفريغ، وأجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو

الجزء المستحق منها<sup>(٢٩٠)</sup>، بالإضافة إلى بيان حصول النقل على سطح السفينة ذلك أن للشحن على سطح السفينة قواعد تختلف عن الشحن في عنابر السفينة.

#### ٥ - مكان وتاريخ الإصدار وعدد النسخ

يجب أن تحتوي وثيقة الشحن مكان وتاريخ إصدارها، وعدد النسخ التي حررت منها. وتبدو أهمية تاريخ وثيقة الشحن في الاعتمادات المستندية للتحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة في المدة المتفق عليها.

#### ثانياً - نُسخ وثيقة الشحن

تقضي المادة ١/٢١٦ من القانون البحري بوجوب أن تُحرَّر وثيقة الشحن على نسختين أصليتين على الأقل، بحيث تُسلَّم إحداها إلى الشاحن، وتبقى الأخرى لدى الناقل ويُذكر فيها أنها غير قابلة للتداول. مع ذلك يجوز أن تُحرَّر من وثيقة الشحن بناءً على طلب الشاحن عدَّة نسخ موقَّعة يُذكر فيها عدد النسخ التي حرَّرت بها، وعلى أن تقوم كلُّ نسخة مقام الأخرى وبحيث يترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار سائر النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة للناقل<sup>(٢٩١)</sup>. وقد جرت العادة على أن تتضمن وثيقة الشحن هذه الصيغة: "حرَّرت من كذا نسخة والتسليم بمقتضى إحداها يُلغى ما عداها من النسخ".

ويطلب الشاحن عادةً الحصول على أكثر من نسخة عن وثيقة الشحن خشية الضياع والسرقة، وبوجه خاص في أوقات الحروب والأزمات الدولية، حيث يتم إعطاء الشاحن عدَّة نسخ من وثيقة الشحن يحتفظ هو بواحدة منها، ويُرسَل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة لضمان وصولها إليه.

ونشير هنا إلى أن القانون البحري في المادة ٣/٢١٦ أقرَّ بإمكانية إصدار وثيقة شحن

<sup>٢٩٠</sup> المادة ٦/٢١٤ قانون بحري.

<sup>٢٩١</sup> المادة ٤/٢١٦ قانون بحري.

الالكترونية، على أن يقوم الوزير المختص (وزير النقل) بوضع القواعد المتعلقة بمضمونها وإصدارها وتوثيقها وانتقالها وكل ما يتعلّق بها، وبحيث يكون لوثيقة الشحن الالكترونية الصادرة وفق القواعد الموضوعة من قبل الوزير القوة القانونية نفسها المتوفرة في وثيقة الشحن الخطية.

وبناءً على ما سبق، يُمكن القول بأن القانون البحري الجديد أجاز لأطراف وثيقة الشحن التعامل بها الكترونياً، أي عبر الحاسوب (أو الكمبيوتر). كما اعترف القانون المذكور بحجية وثيقة الشحن الالكترونية كما لو أنها صدرت خطية، ولاشك أن هذا التوجه يتماشى مع التطور التكنولوجي ودخول الحاسوب في ميادين الحياة كافة، ومنها التجارة البحرية<sup>(٢٩٢)</sup>.

### ثالثاً - شكل وثيقة الشحن

تقضي المادة ٢١٧/١ من القانون البحري بجواز أن "تُحرر وثيقة الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحاملها"، وفي الحقيقة تتوقف طريقة تداول وثيقة الشحن على الشكل الذي تتخذه، ويجوز النص في وثيقة الشحن على حظر تحويلها أو تداولها<sup>(٢٩٣)</sup>. سنتعرف فيما يلي على الأشكال الثلاثة لوثيقة الشحن: الاسمية ولأمر وللحامل.

#### أ - وثيقة الشحن الاسمية

وثيقة الشحن الاسمية هي تلك الوثيقة التي تصدر باسم شخص معين، وفي هذه الوثيقة تجتمع عادةً صفة الشاحن والمرسل إليه في شخص واحد. ويتم تداول وثيقة الشحن الاسمية بإتباع إجراءات حوالة الحق المنصوص عليها في المواد ٣٠٣ وما بعدها من القانون المدني، والتي تستلزم قبول المدين (الناقل) أو ممثله للحوالة أو تبليغه إياها. وفي حال كانت وثيقة الشحن اسمية يجب على الناقل أن يُسلم البضاعة للشخص

<sup>٢٩٢</sup> عماد الدين عبد الحي، مستقبل وثيقة الشحن الالكترونية ووثيقة الشحن التقليدية في التجارة البحرية.

مجلة بحوث جامعة حلب، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، ٢٠٠٦، ص ٣.

<sup>٢٩٣</sup> المادة ٢١٧/٥ قانون بحري.

الوارد اسمه في الوثيقة، أو إلى الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت فيه بمقتضى إجراءات حوالة الحق، فإذا سلمها لغيره اعتبر مسؤولاً. ولا تُقبل دعوى المسؤولية على الناقل إذا رفعت من شخص لم يرد اسمه في الوثيقة لا بوصفه شاحناً أو مرسلأً إليه أو محالاً له، ما لم يُستنتج من محتويات وثيقة الشحن ذاتها أن المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقي.

#### ب - وثيقة الشحن للأمر

من المتعارف عليه في التجارة البحرية أن تصدر وثيقة الشحن للأمر، أي لأمر الشاحن أو المرسل إليه. ويتم تداول وثيقة الشحن للأمر بطريقة التظهير<sup>(٢٩٤)</sup>، شأنها في ذلك شأن أية ورقة تجارية أو مدنية تحمل شرط الأمر، وتسري على هذا التظهير أحكام قانون التجارة الواردة في المواد ٢٦٣ وما بعدها الخاصة بتظهير سند السحب، وذلك بدلالة المادة ١/٤٠٥ من ذات القانون.

ويترتب على تظهير وثيقة الشحن للأمر نقل ملكية البضاعة للمظهر إليه، وبالتالي يحق لهذا الأخير أن يطالب الناقل أو ممثله بتسليم البضاعة إليه عند الوصول. ولا يجوز للناقل أو ممثله أن يُسلم البضاعة لغيره، كما لا يجوز للناقل أو ممثله أن يحتج في مواجهة المظهر إليه بالدفع التي يتمتع بها قبل الشاحن المظهر، تطبيقاً لقاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفع على الحمل حسن النية التي تنطبق على انتقال وثيقة الشحن بطريق التظهير، كما هو الحال في جميع الأوراق التجارية. وبناءً على ذلك، لا يجوز مثلاً للناقل الاحتجاج بشروط مشاركة الإيجار على الغير حامل وثيقة الشحن ما لم تتضمن وثيقة الشحن شرطاً بالإحالة على مشاركة الإيجار.

وإذا كان التظهير تظهيراً توكيلياً، فإن هذا التظهير يُحوّل المظهر إليه الحق في مطالبة الناقل بتسليمه البضاعة بوصفه ممثلاً للشاحن أو المرسل إليه، وبالتالي يجوز

<sup>٢٩٤</sup> المادة ٣/٣١٧ قانون بحري.



لِلنَّاقِلِ أَنْ يَحْتَجَّ فِي مَوَاجِهَتِهِ فِي هَذِهِ الْحَالَةِ بِمَا قَدْ يَكُونُ لَهُ مِنْ دَفُوعٍ تَجَاهَ الشَّاحِنِ أَوْ الْمُرْسَلِ إِلَيْهِ<sup>(٢٩٥)</sup>.

### ج - وثيقة الشحن للحامل

وثيقة الشحن للحامل هي الوثيقة التي لا تحمل اسم شخص معين، وهذه الوثيقة تنتقل ملكيتها بالتسليم<sup>(٢٩٦)</sup>. وبموجب وثيقة الشحن للحامل يتم تسليم البضاعة لمن يحملها فعلاً عند الوصول.

ونشير هنا إلى أن وثيقة الشحن للحامل موجودة نظرياً ولكنها غير موجودة فعلياً، ذلك أن التعامل البحري لا يعرف هذا النوع من وثائق الشحن، نظراً لما يتعرض لها صاحبها من خطر الضياع والسرقة، وبالتالي فقدان حقه في البضاعة.

### رابعاً - حجية وثيقة الشحن في الإثبات

تختلف حجية وثيقة الشحن في الإثبات بين طرفيها الناقل والشاحن وفي مواجهة الغير.

### أ - حجية وثيقة الشحن بين الناقل والشاحن

تمتّع وثيقة الشحن بحجية كاملة في الإثبات بين طرفيها الناقل والشاحن، حيث تُعدّ دليلاً على وجود عقد النقل وشروطه، والأجرة المتفق عليها. كما تُتخذ حجة على حصول الشحن في التاريخ المبين في الوثيقة، وهي حجة على أن الناقل قد تسلّم البضائع المذكورة فيها، وعلى أنه قد تسلّمها بالحالة والمواصفات المدونة في الوثيقة.

بيد أن حجية وثيقة الشحن فيما بين طرفيها ليست مطلقة، إذ يجوز تقويضها بإثبات العكس<sup>(٢٩٧)</sup>. فيجوز للناقل أن يُثبت أن البضاعة لم تُشحن على الإطلاق، أو أنها

<sup>٢٩٥</sup> المنصورة التجارية المختلطة ١٣ فبراير ١٩٣٣، ب ١٦-١٦.

<sup>٢٩٦</sup> المادة ٤/٢١٧ قانون بحري.

<sup>٢٩٧</sup> المادة ٢/٢٢٤ قانون بحري.

وُصفت توصيفاً خاطئاً في وثيقة الشحن، كما يجوز للشاحن أن يُثبت عدم صحة البيان الخاص بالأجرة المتبقية عند الوصول.

ووفقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في قانون أصول المحاكمات المدنية لا يجوز إثبات عكس الكتابة إلا بكتابة مثلها، لكن القضاء خرج على حكم القواعد العامة المشار إليها، وأجاز إقامة الدليل على أن ما ورد في وثيقة الشحن من بيانات لا يطابق الحقيقة ولا يتفق مع الواقع بكافة طرق الإثبات<sup>(٢٩٨)</sup>، وإن كان البعض يرى أن يكون إثبات عكس الثابت بوثيقة الشحن بالكتابة أو ما يقوم مقامها.

#### ب - حجية وثيقة الشحن بالنسبة إلى الغير

لا تقتصر حجية وثيقة الشحن على طرفيها الناقل والشاحن فحسب، بل إنها حجة أيضاً بالنسبة إلى الغير<sup>(٢٩٩)</sup>. وليس في حجية وثيقة الشحن بالنسبة إلى الغير استثناءً من القاعدة العامة التي تقضي بأن يقتصر أثر العقد على المتعاقدين، ذلك أن وثيقة الشحن تُثبت أن بضاعة معينة شحنت بحراً، وهذه واقعة مادية وقانونية يتحمل الغير آثارها ولو لم يكن لإرادتهم دخل في إيجادها، ولهذا فهم يلتزمون باحترامها ويستفيدون من قيامها.

وتقضي المادة ٢/٢٢٤ من القانون البحري بأنه لا يجوز للناقل في مواجهة الغير حسن النية إثبات عكس ما ورد في وثيقة الشحن من بيانات، ويجوز ذلك لهذا الغير، وتضيف الفقرة الثالثة من المادة نفسها بأنه: "يُعتبر المرسل إليه الذي صدرت الوثيقة باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه". واستناداً إلى هذا النص، يُمكن القول بأنه إذا كان إثبات عكس بيانات وثيقة الشحن جائزاً في العلاقة ما بين الناقل والشاحن، فإنه لا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء في وثيقة

<sup>٢٩٨</sup> استئناف الإسكندرية التجارية المختلطة ٣ ديسمبر ١٩٢٣، ب ١٤-٢٥٨.

<sup>٢٩٩</sup> المادة ١/٢٢٤ قانون بحري.

الشحن إزاء الغير حسن النية الذي لا يعلم بعدم صحة بيانات الوثيقة، ومن ثم فإن لوثيقة الشحن حجية مطلقة في الإثبات فيما يتعلّق بهذه البيانات لصالح الغير والمرسل إليه بوجه خاص<sup>(٣٠٠)</sup>.

والعبرة من هذا الحكم المستمدّ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بوثائق الشحن تزويد وثيقة الشحن بقيمة ائتمانية تسمح بتداولها والحصول على الائتمان بكلّ يسر وسهولة، كما يتفق هذا الحكم مع ما فرضه القانون على الناقل من ضرورة التحقق من البيانات التي يُقدّمها الشاحن إليه، فإذا لم يقم الناقل بالتحقق من صحة هذه البيانات، عدّ مقصراً وتحمل تبعه تقصيره، ولم يقبل منه أيّ إثبات عكسي في مواجهة الغير الذي اعتمد على هذه البيانات. وإذا توفّر لدى الناقل سبب جلي يحمّله على الشك في مدى تطابق البيانات للبضائع المسلّمة إليه فعلاً، أو إذا لم تكن لديه الوسائل العادية للتحقق منها، فما عليه إلا أن يُدوّن في وثيقة الشحن تحفظات بصدد هذه البيانات، وبذلك يكون الغير على علم بأن هذه البيانات لم يتحقق الناقل من صحتها.

وإذا كان من الصعوبة بمكان على الناقل أن يُثبت عكس ما جاء في وثيقة الشحن قبل الغير، فإن للغير مع ذلك أن يقيم الدليل العكسي ضد الناقل، وهذا ما أكّدته صراحةً المادة ٢/٢٢٤ من القانون البحري.

هذا، وينهض الإيصال الذي يُعطيه الناقل للشاحن عند استلام البضائع قبل الشحن (أي الوثيقة للشحن) دليلاً على تسلّم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبيّنة في الإيصال، ما لم يثبت غير ذلك<sup>(٣٠١)</sup>. وفي الحقيقة تختلف الوثيقة للشحن عن وثيقة الشحن، في أن الأولى لا تعدو أن تكون مجرد إيصال باستلام الناقل للبضاعة من الشاحن قبل شحنها، كما أنها لا تنهض بالوظائف التي تقوم بها وثيقة الشحن. على

<sup>٣٠٠</sup> نقض مدني ١٤ ديسمبر ١٩٦٥، مجموعة أحكام النقض، س ١٦، ص ١٣٤٩.

<sup>٣٠١</sup> المادة ٢/٢١٣ قانون بحري.

أنه إذا اشتمل إيصال استلام البضاعة على البيانات التي تُدرج في وثيقة الشحن ووضع عليه بيان يُفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة معينة مع ذكر تاريخ الشحن، انقلب حينها هذا الإيصال إلى وثيقة شحن تتمتع بحجية في الإثبات وفق ما تمّ شرحه أعلاه.

#### خامساً - وظائف وثيقة الشحن

تؤدي وثيقة الشحن بشكل عام ثلاثة وظائف، هي: أداة إثبات لاستلام الناقل للبضاعة وأداة إثبات لعقد النقل البحري البضاعة، وتمثيل البضاعة المشحونة.

#### أ - أداة لإثبات استلام الناقل للبضاعة

من أهم وظائف وثيقة الشحن أنها تُعدّ وسيلة لإثبات استلام الناقل للبضاعة الموصوفة في الوثيقة من الشاحن، وحدث واقعة شحنها إلى السفينة بالفعل، وهذا ما بيّنه سابقاً عند تعريفنا لوثيقة الشحن حيث تمّ التأكيد على أن الناقل لا يصدر وثيقة الشحن إلا بعد شحن البضاعة في السفينة.

#### ب - أداة لإثبات عقد النقل البحري للبضاعة

تُعدّ وثيقة الشحن أيضاً أداة هامة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، ذلك أنها تتضمن بيانات متعددة منها أسماء أطراف الوثيقة ومواصفات البضاعة المطلوب نقلها وشروط النقل الخ. فلو افترضنا أن الناقل أو الشاحن قد أنكر عقد النقل البحري من أجل التهرب من المسؤولية الناشئة عن هذا العقد، فيتمّ إثبات وجود العقد من خلال وثيقة الشحن.

#### ج - أداة لتمثيل البضاعة المشحونة في السفينة

تمثّل وثيقة الشحن البضاعة المشحونة ذاتها وتقوم مقامها، بحيث تندمج البضاعة في وثيقة الشحن ويُعتبر حامل الوثيقة بمثابة حائز للبضاعة<sup>(302)</sup>، ويُعدّ الرّبّان أثناء عملية

<sup>302</sup> P. CHAUVEAU, Traité de droit maritime, Librairie Technique, Paris, éd. 1958, n. 726.

النقل حائزاً للبضاعة بالوساطة لحساب حامل وثيقة الشحن. والسبب في ذلك أن وثيقة الشحن تُعبّر عن البضاعة بوضوح بما تحتويه من بيانات خاصة بعلاماتها المميزة وعددها وكميتها ووزنها وحالتها واسم السفينة الناقلة. أضف إلى ذلك أن وثيقة الشحن تُحوّل حاملها حق التصرف في البضاعة أثناء تنفيذ عملية النقل، وأيضاً الحق في مطالبة الرّبّان بتسليمها عند الوصول.

بيد أن حيازة البضاعة من خلال وثيقة الشحن ليست حيازة حقيقية فعلية، بل هي حيازة رمزية يُقصد منها تزويد الوثيقة بقيمة ائتمانية في عالم التجارة البحرية، ومن ثمّ يمتنع على حامل وثيقة الشحن الاحتجاج بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية في مواجهة من يجوز البضاعة حيازة فعلية كما سيأتي لاحقاً.

ويترتب على تمثيل وثيقة الشحن للبضاعة إمكان إجراء بعض العمليات التجارية على البضاعة كبيعها أو رهنها وهي لا تزال في الطريق، حيث يقوم تسليم وثيقة الشحن للمشتري أو للدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها.

#### سادساً - التحفظات الواردة على وثيقة الشحن بشأن البضاعة

إن تعيين البضاعة المراد شحنها ليس أمراً سهلاً يُمكن تحقيقه بسهولة، إذ يجب أن تُشحن البضاعة في السفينة بسرعة حتى لا تظلّ على الرصيف فترة طويلة، وحتى لا تعطل السفينة عن السفر. ولذلك درج العمل على تدوين البيانات المقدّمة من الشاحن بشأن البضائع في وثيقة الشحن كتابةً عند تسليمها إلى الناقل كما هي، دون أن يقوم الناقل أو الرّبّان بالتحقق من صحتها، وبهذا الخصوص يُدرج الناقل في وثيقة الشحن عبارة تُفيد بأن البيانات الخاصة بالبضاعة دُوّنت "حسب قول الشاحن أو غير معتملة" (Said to be...)، أو أن "البضاعة مجهولة الوزن أو مجهولة المقدار أو المقاس أو المحتويات أو الحالة أو القيمة" (Weight, quantity, measure, contents and value unknown). فما هو أثر مثل هذه التحفظات على حجية وثيقة الشحن؟ وهل يمكن الحصول على وثيقة شحن "نظيفة" بإصدار الشاحن خطاب ضمان؟

## أ - أثر التحفظات على حجية وثيقة الشحن

ولما كانت وثيقة الشحن حجة بما هو وارد فيها من بيانات حتى يثبت العكس كما سبق ذكره، فإن هذه التحفظات تعني أن البيانات الخاصة بالبضاعة والمدرجة في وثيقة الشحن لا تكون لها حجية في الإثبات. وعلى هذا فإذا اكتُشف عجز أو تلف في البضاعة عند الوصول، فلا تنهض وثيقة الشحن بحدّ بذاتها كدليل على أن الناقل قد تسلّم البضاعة الموصوفة في وثيقة الشحن، على أن هذا الإثبات متعذر إن لم يكن مستحيلاً في أغلب الحالات مما يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن العجز أو التلف.

ولما كانت التحفظات المتقدّم ذكرها تهدف - في الواقع - إلى إعفاء الناقل من المسؤولية فضلاً عن أنها تُقوّض حجية وثيقة الشحن في الإثبات، وتنتقص من قيمتها الائتمانية إلى حدّ كبير، لذلك تبنى المشرّع في القانون البحري ذات النص الوارد في المادة ٣٣ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ والخاصة بوثائق الشحن، وقضى ببطلان هذه التحفظات إلا في حالتين استثنائيتين هما: ١- إذا كانت لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحتها. ٢- إذا لم يكن لدى الناقل الوسائل العادية للتأكد منها<sup>(٣٠٣)</sup>. ويجب على الناقل أن يذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في وثيقة الشحن، ويقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توفّر وسائل التأكد من صحة تلك البيانات على عاتق الناقل، وإن عجز عن هذا الإثبات فلا يُعتدّ بالتحفظ المدوّن في وثيقة الشحن<sup>(٣٠٤)</sup>.

كما أن التحفظات التي تدرج في وثيقة الشحن إذا كانت صحيحة بأن توفّرت أسباب جدية تحمل على الشك في صحة بيانات الشاحن، أو لم تكن لدى الناقل الوسائل العادية للتأكد منها، فلا يترتب عليها عدم مسؤولية الناقل عن كلّ عجز أو تلف يصيب البضاعة عند الوصول، بل إنها تقوّض حجية وثيقة الشحن فيما يتعلّق بوزن البضاعة أو عددها أو كميتها أو حالتها فقط، وتُقيم قرينة لصالح الناقل على أن العجز أو التلف

<sup>٣٠٣</sup> المادة ١/٢١٩ قانون بحري.

<sup>٣٠٤</sup> نفض مدني ١١ فبراير ١٩٦٠، مجموعة أحكام النفض، س ١١، ص ١٣٧.

إنما لحق بالبضاعة قبل الشحن وليس بعلمه. بيد أن هذه القرينة بسيطة، إذ يجوز للمرسل إليه دحضها بإقامة الدليل على عكسها، وذلك بإثبات وزن البضاعة الحقيقي أو عددها أو حالتها عند الشحن، وأن العجز أو التلف ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعيه، ويجوز للمرسل إليه إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات بما فيها القرائن<sup>(٣٠٥)</sup>.

ب - إمكانية الحصول على وثيقة شحن نظيفة عبر خطاب ضمان

لاشك أن التحفظات التي تُدرج في وثيقة الشحن تُسبب مضايقات عديدة للشاحن، وتجعل التعامل على البضاعة المشحونة من خلال وثيقة الشحن صعباً ومتعذراً أحياناً. إذ لا يمكن للشاحن بيع البضاعة وهي في الطريق بموجب وثيقة الشحن تتضمن تحفظات صادرة من الناقل، لأن الغير لا يتعجل في شرائها قبل أن يتحقق من مقدارها وحالتها، كما لا يمكن للشاحن من جهة أخرى الاقتراض بضمان البضاعة المشحونة، لأن المصرف المقرض لا يعرف بالضبط مقدار الضمان.

ولتفادي هذه الصعوبات والعقبات جرى التعامل على أن يتفق الشاحن مع الناقل على إعطائه وثيقة شحن نظيفة أي خالية من التحفظات (Clean bill of lading). وفي مقابل ذلك يُعطي الشاحن للناقل خطاب ضمان أو صك تعهد (Letter of indemnity) تُثبت فيه التحفظات التي كان الناقل يُريد إدراجها في وثيقة الشحن ولكنها لم تُدرج فيها استجابة لرغبة الشاحن. ويتعهد الشاحن في الخطاب المذكور بضمان جميع النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في وثيقة الشحن، وذلك في حل تعرض الناقل للمطالبة من الغير بالتعويض.

وقد اعترف القضاء بصحة خطابات الضمان وحجيتها فيما بين طرفيها الشاحن والناقل، ولكنه قضى بعدم جواز الاحتجاج بها على الغير الحامل لوثيقة الشحن<sup>(٣٠٦)</sup>.

<sup>٣٠٥</sup> منفرد مدني لبناني ٢٠/٣/٢٠٠١، العدل ٢٠٠١، ٢٥٠.

<sup>٣٠٦</sup> نقض مصري ٢٢ مارس ١٩٦٦، مجموعة أحكام النقض ١٩٧١، ص ٦٢٧.

بمعنى أنه لا أثر لخطاب الضمان على مسؤولية الناقل قبل المرسل إليه، بل للمرسل إليه أن يتمسك بما ورد في وثيقة الشحن عن مقدار البضاعة وحالتها، وأن يُطالب الناقل بالتعويض عن الأضرار الثابتة عند التسليم، على أنه يحق للناقل أن يرجع على الشاحن بما دفعه من تعويض للمرسل إليه استناداً إلى خطاب الضمان.

وقد قننت المادة ٢٢١ من القانون البحري ما ذهب إليه القضاء فنصت على أن:

"١- كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بموجبه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التي تنتج عن إصدار وثيقة شحن خالية من أي تحفظ على البيانات المدونة بها، لا يحتاج به تجاه الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على الوثيقة بأن تلك البيانات غير صحيحة.

٢- يعد المرسل إليه الذي صدر الوثيقة باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه".

### المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري

يلتزم الناقل البحري بموجب عقد النقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة وتنفيذ عملية النقل المتفق عليها (أولاً)، كما يلتزم بشحن البضائع وتسيورها والحفاظة عليها (ثانياً)، ويلتزم أيضاً بنقل البضائع (ثالثاً) وتفريغها (رابعاً) وتسليمها إلى المرسل إليه في نهاية عقد النقل (خامساً).

#### أولاً - إعداد السفينة للملاحة

تُلزم المادة ٢٢٨ من القانون البحري الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة وتنفيذ النقل المتفق عليه، وكذلك إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها. وبناءً على ذلك، يلتزم الناقل قبل بداية الرحلة البحرية بتجهيز السفينة تجهيزاً كاملاً لاسيما تحضير عنابرها لاستقبال البضائع محل عقد النقل البحري، وكذلك يلتزم بالعمل على إبقاء هذه الصلاحية للملاحة حتى نهاية الرحلة بغية ضمان وصول البضائع سليمة إلى مرفأ المقصد.



ويُعدّ التزام الناقل بإعداد السفينة للملاحة التزاماً بغاية أيّ بتحقيق نتيجة، بحيث لا يُعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه أو لخطأ المضرور<sup>(٣٠٧)</sup>. ومفاد ذلك أنه لا يكفي للناقل حتى يتجنب المسؤولية أن يثبت أنه بذل كلّ الجهد اللازم لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية، بل لا بدّ من إثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي أو خطأ المضرور<sup>(٣٠٨)</sup>.

وفي الحقيقة إن هذا الحكم مستقى من قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨، وهو يذهب بعكس الاتجاه الذي كانت عليه اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ والتي كانت تفرض في المادة ٧٣ منها على الناقل أن يبذل العناية الكافية قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة، وتجهيز السفينة وتموينها على الوجه المرضي، وإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى في السفينة لجعلها في حالة صالحة لشحن البضائع فيها وحفظها ونقلها. ويُؤخذ على هذا الموقف أنه يجعل التزام الناقل بإعداد السفينة للملاحة التزاماً ببذل عناية، بحيث يُعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن عدم الصلاحية للملاحة، متى أثبت أنه بذل العناية الكافية في تنفيذ التزامه قبل البدء في السفر.

#### ثانياً - شحن البضائع وتستيفها

##### أ - شحن البضائع

يُقصد بالشحن عملية رفع البضائع من الرصيف ووضعها في السفينة، وبحسب ما جاء في المادة ٧٢٢٩ من القانون البحري يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة ما لم يتفق على غير ذلك، وهذا يعني أن الالتزام بشحن البضائع يقع في الأصل على عاتق الناقل، مع ذلك يجوز الاتفاق على أن يتولّى الشاحن شحن البضائع في السفينة. ويستعين الناقل أو الشاحن عادةً للقيام بعملية الشحن في المرافئ السورية بمقاول الشحن والتفريغ والذي يتمثل بعمال المرافئ.

<sup>٣٠٧</sup> المادة ٢٤٣ قانون بحري.

<sup>٣٠٨</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٢٦٣.

والمبدأ أن يتم الشحن عادة حسب نوع البضاعة إما بروافع المرفأ الموجودة على الرصيف الذي ترسو السفينة بمحاذاته، أو بروافع السفينة أو بالرافعات العائمة أو بأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبترول أو (بشفاطات) إذا تعلق الأمر بحبوب أو بالدحرجة مثل سفن الرورو التي تحمل السيارات وغيرها من المدحرجات. وإذا كانت السفينة بعيدة عن الرصيف، فلا مناص من الاستعانة بالصنادل أو المواعين. غير أن هذه الحالة الأخيرة لم تعد موجودة مع تقدم المعدات المرفئية، إلا في حالات طارئة واستثنائية.

والأصل أن تشحن البضائع في عتابر السفينة، إذ لا يجوز للناقل أن يقوم بشحن بضائع على سطح السفينة لأن من شأن ذلك أن يعرضها للخطر كالسقوط والتبلل بالماء، ويكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب البضاعة إلا في حالات ثلاث نصت عليها المادة ٢٣٠ من القانون البحري، وهي:

١- إذا أذن حصل الناقل على إذن من الشاحن بالشحن على سطح السفينة، على أن يكون ذلك مكتوباً درءاً للمنازعات في المستقبل.

٢- إذا طبيعة البضاعة أو جرى العرف في مرفأ الشحن على الشحن على سطح السفينة، كما هو الحال بالنسبة للسيارات والحاويات.

٣- إذا كانت الملاحه ساحلية، لأن الأخطار التي تكتنف هذه الملاحه بسيطة.

ففي جميع هذه الحالات يجب أن يُذكر في وثيقة الشحن أن الشحن تم على سطح السفينة تطبيقاً للمادة المذكورة آنفاً، وذلك حماية للغير كالمُرسل إليه الذي عليه أن يأخذ علماً بشحن البضاعة بهذه الطريقة. ويجب على الناقل أن يتخذ كل التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع، مثل ربطها وتغطيتها وترك فراغات بينها منعاً لاحتكاكها. ويُعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الذي لحق البضاعة من جراء النقل على سطح السفينة بشرط أن يثبت أن الضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل<sup>(٣٠٩)</sup>،

<sup>٣٠٩</sup> المادة ٢٤٥ قانون بحري.

مثل هلاك البضائع أو تضررها من العواصف أو الأمواج العالية. ولكن لا يعفى استئجار من المسؤولية عن الضرر الناجم عن سبب آخر أو عن قيامه باتخاذ التدابير المعتادة في الشحن.

### ب - تسييف البضائع

يلتزم الناقل برص البضائع وفق الأصول الفنية المقررة في الاتفاقية الدولية الموقعة في لندن لعام ١٩٦٦ الخاصة بخطط الشحن<sup>(٣١)</sup>، وذلك من أجل حماية البضائع من خطر الهلاك أو الضرر أثناء السفر. وتأتي عملية التسييف بعد شحن البضائع في السفينة، ويقوم بها عادةً الربان وتنحصر أعباؤها في ترتيب البضاعة وتنظيمها في العنابر المخصصة لها في السفينة أو على سطحها.

ولما كان التسييف يتعلّق بتوازن السفينة، فإنه يدخل حقيقةً ضمن وظائف الربان الملاحية، ولذلك يُعدّ الربان مسؤولاً إذا هلكت البضائع أو تضررت نتيجة خطأ في الرص، كما لو تمّ وضع أكياس من السكر بجانب الزيوت فتسرب الزيت إلى السكر.

كما يجب على الربان مراقبة تسييف البضائع أثناء الرحلة البحرية، كتهوية البضائع إذا تطلب الأمر ذلك، أو إعادة تسييفها إذا تحركت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة، وذلك وفق أحكام المادة ٢/٢٢٩ من القانون البحري والتي تنص على أن: "يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تُشحن على السفينة".

### ثالثاً - نقل البضائع

إن نقل البضاعة من مرفأ الشحن إلى مرفأ الوصول يُشكّل الالتزام الرئيسي في عقد النقل البحري، بالإضافة إلى التزامات أخرى ملحقة به سنأتي على ذكرها، أولها إتباع خط السير البحري، وثانيها تنفيذ النقل في الموعد المتفق عليه في العقد، وثالثها تغيير السفينة عند الاقتضاء، ورابعها إيصال البضائع إلى مرفأ المقصد.

<sup>٣١</sup> انضمت سورية إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم التشريعي رقم ٩٠ تاريخ ٢/١٠/١٩٧١.

## أ - إتباع خط السير البحري

يجب على الربان أن يتبع طريق الملاحة البحرية المتفق عليه في العقد أو الذي جرت العادة على إتباعه، فلا يجوز له أن يسلك طريقاً آخر أو أن يرسو في مرفأ غير متفق عليها. وبناءً على ذلك، لا يجوز للربان أن ينحرف عن خط السير المعتاد إلا إذا كان للانحراف ما يبرره، كما هو الحال بالنسبة لسوء الأحوال الجوية أو بسبب تقديم العون لسفينة أخرى أو لطاقتها البحرية.

## ب - احترام ميعاد النقل

يجب على الناقل أن يوصل البضاعة في الموعد المحدد في العقد، فإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه النقل، فيُفترض أنهما اتفقا على أن يتم النقل في مدة معقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة. وإذا لم يوصل الناقل البضاعة في الميعاد المحدد، اعتبر مسؤولاً ويلتزم بتعويض الضرر الذي لحق الشاحن من جراء التأخر في إيصال البضاعة.

## ج - تغيير السفينة عند الاقتضاء

يلتزم الناقل بنقل البضاعة على السفينة ذاتها التي شحنت فيها البضاعة، فلا يجوز للربان - من حيث المبدأ - تغيير هذه السفينة في الطريق. بيد أنه إذا تعطلت السفينة عن مواصلة السفر لسبب ما، وجب على الناقل بذل العناية اللازمة لتأمين سفينة أخرى لنقل البضائع إلى المرفأ المتفق عليه وتحمل النفقات الناشئة عن ذلك. وإذا كان تعطل السفينة عائداً لسبب أجنبي لا يد للناقل فيه كالقوة القاهرة وغيرها، فتقع النفقات في هذه الحالة على الشاحن. وفي جميع الأحوال إذا وصلت البضائع إلى مرفأ المقصد، فيستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة<sup>(٣١)</sup>.

<sup>٣١</sup> المادة ٢٣١ قانون بحري.

وقد ينص العقد على احتفاظ الناقل بحق تغيير السفينة أثناء الطريق، حيث يستفيد الشاحن من ذلك بإعطاء الناقل حرية التعاقد مع شركة ملاحية بحرية ليس لها خط مباشر نحو ميناء الوصول. وإذا كان للناقل حق تغيير السفينة خلال الرحلة البحرية فعليه أن يؤمن سفينة أخرى صالحة للملاحة، ويجب عليه أيضاً أن يتخذ كل التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وإغلاء شحنتها في السفينة الثانية. كما يجب على الناقل أن يُخطر الشاحن بحصول النقل على سفينة أخرى، وأن يرسل إليه وثيقة الشحن الصادرة من الربان الثاني، وذلك حتى يتمكن الشاحن من أن يتسلم البضاعة عند الوصول، وأن يتمكن أيضاً من التأمين على مخاطر الرحلة على السفينة الجديدة.

#### د - إيصال البضائع إلى مرفأ المقصد

يجب على الربان أن يقود السفينة إلى المرفأ المتفق عليه في عقد النقل. وقد يحدد في العقد مرفأ الوصول حسب رغبة الشاحن "اللاذقية أو طرطوس"، وفي هذه الحالة، يجب على الربان أن يتوجه إلى المرفأ الأول. وينتظر أوامر الشاحن التي كثيراً ما تصله أثناء الرحلة بواسطة الاتصالات الموجودة على السفينة.

وقد يسمح العقد للربان أحياناً أن يقود السفينة إلى مرفأ غير المرفأ المتفق عليه، كأن ينص في العقد على تحديد مرفأ الوصول بعبارة "أو أي مرفأ آخر قريب يُمكن أن تصل إليه السفينة بأمان" (Or as near as she may safely get)، ويُقبل هذا الشرط في الحالة التي يتعذر فيها على السفينة أن تصل إلى المرفأ المتفق عليه بسبب قوة قاهرة كالخجر الصحي أو الحصار البحري أو الإضراب..

#### رابعاً - تفريغ البضائع

يُقصد بالتفريغ إخراج البضاعة من السفينة إلى رصيف المرفأ أو إلى الموانع التي تنقلها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيداً عنه. ووفقاً لما جاء في المادة ٧٢٢٩ من

القانون البحري يقوم الناقل بتفريغ البضائع ما لم يتفق على غير ذلك، وهذا يعني أن عملية التفريغ تقع في الأصل على الناقل، إلا أنه يجوز الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بعملية التفريغ. ولا يمنع التزام الناقل بالتفريغ من الاتفاق على تحمّل الشاحن أو المرسل إليه نفقات عملية التفريغ، وهو ما نسميه بشرط "التفريغ التلقائي". ومع وجود شرط التفريغ التلقائي يجب على الناقل أن يُخطر المرسل إليه بموعد وصول السفينة عندما تقترب السفينة من مرفأ الوصول، كي يتقدّم لتفريغ البضاعة واستلامها. ولكن يحدث أحياناً أن لا يتقدّم المرسل إليه لتفريغ البضاعة إلا بعد فترة طويلة فيتسبب في تعطل السفينة عن الاستمرار. لذلك جرى التعامل على أن تتضمن وثيقة الشحن شرطاً يُعرف بشرط التفريغ التلقائي يقوم بموجبه الربان بتفريغ البضاعة من تلقاء نفسه على نفقة المرسل إليه ومسؤوليته إذا لم يتقدّم هذا الأخير لتفريغ البضاعة وتسلمها خلال فترة معينة من وصول السفينة. وعلى الناقل في هذه الحالة أن يُودع البضاعة بعد تفريغها السلطات الجمركية المختصة أو لدى مودع لحساب المرسل إليه، ويلتزم هذا المودع بالمحافظة على البضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه.

#### خامساً - تسليم البضائع للمرسل إليه

يلتزم الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه عند الوصول إلى مرفأ المقصد كما استلمها من مرفأ الشحن<sup>(٣٢)</sup>، ويُعدّ التسليم المرحلة الأخيرة من عقد النقل البحري، وهو عملية قانونية تتميز عن التفريغ الذي هو مجرد عملية مادية، لذلك قد يكون التسليم سابقاً على التفريغ إذا تحمّل المرسل إليه الالتزام بالتفريغ، وقد يكون لاحقاً له إذا كان التفريغ على عاتق الناقل.

ولقد استقر الاجتهاد القضائي على أن عقد النقل البحري لا ينقضي ولا تنتهي مسؤولية الناقل البحري إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة تسليمياً فعلياً إلى

<sup>٣٢</sup> نقض سوري ٢١/١٠/٢٠٠٩، المحامون ١١-١٣، ٢٠١١، القاعدة ٦٥١.

المرسل إليه أو ممثله. مع ذلك وفي قضية أثرت أمام محكمة النقض المصرية بشأن استلام بضاعة من قبل الجمارك ودخولها المستودعات الجمركية، اعتبرت المحكمة أن إدارة الجمارك ليست نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة، وإنما هي تتسلمها بناءً على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هي استيفاء الرسوم المستحقة عليها، وبالتالي لا ينقضي عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرأ به ذمة الناقل تجاه المرسل إليه<sup>(٣٣)</sup>.

ولا يتغير الرأي عندما تكون البضاعة خاضعة لنظام "تسليم صاحبه أو السحب المباشر"، والذي يعني أن يقوم الناقل البحري بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المستودعات الجمركية<sup>(٣٤)</sup>، إذ تكون البضاعة في هذه الفترة تحت حراسة الناقل ومسؤوليته حتى يتم تسليمها للمرسل إليه تسليمًا فعلياً<sup>(٣٥)</sup>. هذا الحكم من وجهة نظرنا منتقد لأن الناقل يفقد كل سيطرة فعلية على البضائع، وإنما تكون الرقابة للجمارك والذي يجب أن تكون مسؤولة عن ذلك.

ولقد جرى العمل على إثبات واقعة تسليم البضاعة بالتأشير بالتسليم على وثيقة الشحن ثم تقديمها للربان أو لممثل الناقل، وتقضي المادة ٢٣٨ من القانون البحري بأن: "يُعدّ تسليم نسخة من وثيقة الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلّمها ما لم يثبت عكس ذلك".

وتسبق التسليم عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من عددها ووزنها وحجمها وأبعادها وحالتها وعلاماتها، وفيما إذا كانت مصابة بضرر أو بهلاك أو تلف، فإذا وُجدت معيبة توجب على المرسل إليه إبداء تحفظات وتبليغها للناقل، وإلا اعتبر مسؤولاً.

<sup>٣٣</sup> نقض ٢١ يونيو ١٩٧٦، مجموعة أحكام النقض، س ٢١، ص ١٣٨٤.

<sup>٣٤</sup> كما في حالة النقل البحري مع وجود شرط تسليم البضاعة في عنابر السفينة (Free out) والذي يُرتب على المرسل إليه واجب سحب البضاعة من العنابر ونفريغها على نفقته ومسؤوليته: استئناف مدنية لبناني ١٩٦٢/١١/٩، المحاسن ١٩٦٢، ١٠٨.

<sup>٣٥</sup> نقض ١١ يونيو ١٩٧٥، س ٢٦، ص ١١٩٧.

وفي الماضي كان الربان يقوم بنفسه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ولكن بعد ظهور مهنة وكيل السفينة أصبح يُعهد بهذه المهمة إليه بوصفه ممثلاً للناقل في استلام البضاعة من الربان في مرفأ الوصول وتسليمها بعد ذلك إلى أصحابها، وذلك حتى لا تبقى السفينة فترة طويلة في المرفأ بانتظار حضور المرسل إليهم والتحقق من بضائعهم ومن ثم استلامها<sup>(٣٦)</sup>.

ولمزيد من الإيضاح حول التزام الناقل بتسليم البضائع لا بد من توضيح أساس حقوق المرسل إليه المباشرة تجاه الناقل، والتعرف على صاحب الحق في استلام البضاعة، وبيان المقصود بـ "أوامر التسليم" التي جرى التعامل بها، ومعرفة الحل فيما لو امتنع صاحب الحق عن استلام البضائع أو عدم وجود مطالب بها، وكذلك حل مشكلة التزاحم بين حملة نسخ من وثيقة الشحن.

#### أ - أساس حقوق المرسل إليه المباشرة تجاه الناقل

كما قلنا سابقاً إن عقد النقل البحري يُبرم بين الناقل و الشاحن، أما المرسل إليه فيُفترض أنه غريب عن العقد، مع ذلك يتمتع هذا المرسل إليه في الواقع بحقوق مباشرة تجاه الناقل استناداً إلى رابطة قانونية تعطيه هذا الحقوق وتُحوّله مطالبة الناقل بالوفاء بالتزامات تجاهه. وإذا كان الإجماع قد انعقد على الاعتراف للمرسل إليه بحقوق خاصة ومباشرة قبل الناقل، إلا أن الآراء قد تعددت في بيان الأساس القانوني لهذه الحقوق.

فذهب البعض إلى الاستناد إلى نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، ذلك أن عقد النقل يتضمن من جانب الشاحن اشتراطاً لمصلحة المرسل إليه<sup>٣٧</sup>. ويترتب على هذا الاشتراط أن يتكسب المرسل إليه حقوقاً مباشرة قبل المتعهد الناقل بتنفيذ الاشتراط، أي

<sup>٣٦</sup> عماد الدين عبد الحى، وكيل السفينة في النقل البحري الدولي: دراسة مقارنة بين القاتون السوري والقانون الفرنسي، مرجع سابق، ص ١٤٢.

<sup>٣٧</sup> Lyon-Caen et Renault, Traité de droit commercial, tome IV, 1934, n. 750.



مطالبته بتسليمه البضاعة<sup>(٣٢٨)</sup>. هذا الرأي منتقد، لأنه إذا كان من شأنه تفسير حقوق المرسل إليه، فإنه لا يُفسَّر ما يتحمَّله المرسل إليه من التزامات قبل النقل، وبوجه خاص التزامه بدفع أجرة النقل، إذ من الثابت وفقاً لأحكام الاشتراط لمصلحة الغير أنه لا يترتب على قبول المستفيد أن يلتزم في مواجهة المتعهد.

وذهب البعض الآخر إلى تأسيس حقوق المرسل إليه المباشرة تجاه الناقل على عقد النقل نفسه<sup>(٣٢٩)</sup>، إذ إن هذا العقد ثلاثي الأطراف يضمّ الناقل والشاحن والمرسل إليه، وإن المرسل إليه يُعدّ طرفاً في هذا العقد منذ إبرامه وذلك استثناءً من قاعدة الأثر النسبي للعقود، وهو استثناء تُبرِّره الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل<sup>(٣٣٠)</sup>. ولكن هذا الرأي منتقد أيضاً لأنه يقوم على أساس اقتصادي محت، وليس على أساس قانوني.

ويرى فريق ثالث أن حقوق المرسل إليه والتزاماته إنما تستند إلى وثيقة الشحن وحدها<sup>(٣٣١)</sup>، فصحيح أن عقد النقل يُنشأ رابطة عقدية بين الشاحن والناقل، ولكنه لا يحكم العلاقة بين المرسل إليه والناقل، بل تحكمها وثيقة الشحن وحدها إذ هو لا يعرف غيرها، وبالتالي فإن حقوق والتزامات المرسل إليه تُستمد في ضوء البيانات المدونة في وثيقة الشحن. ويؤخذ على هذا الرأي أن وثيقة الشحن ليست إلا أداة لإثبات عقد النقل البحري، وهذا العقد هو مصدر حقوق المرسل إليه والتزاماته.

بالرغم من كل ما تقدّم فإننا نُؤيِّد الرأي الأخير للأسباب التي ذكرت آنفاً، ونضيف بأن قانون التجارة البحرية - في الحقيقة - يجعل من المرسل إليه طرفاً ذا شأن في وثيقة الشحن باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن، ويكافئ مركزه مركز الشاحن حينما يُطالب بتنفيذ عقد النقل، كما أن المرسل إليه يرتبط بوثيقة الشحن كما

<sup>٣٢٨</sup> المادة ١٥٥ قانون مدني.

<sup>٣٢٩</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٢٣٣.

<sup>٣٣٠</sup> المادة ١٤٦ قانون مدني.

<sup>٣٣١</sup> محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٦٤.

يرتبط بها الشاحن وذلك لوجود علاقة قانونية سابقة تربط بينهما، وما يؤكد ذلك على سبيل المثال التزام المرسل إليه بشرط التحكيم الذي يُدوّن في وثيقة الشحن بالاتفاق بين الشاحن والناقل.

#### ب - صاحب الحق في استلام البضاعة

يلتزم الناقل أو الربّان أو من يمثلهما بتسليم البضاعة عند وصولها إلى صاحب الحق فيها، وصاحب الحق في تسلّم البضاعة هو الحامل الشرعي لوثيقة الشحن أو من يمثله<sup>(٣٢٢)</sup>، ولقد سبق أن درسنا ذلك عندما تعرضنا لشكل وثيقة الشحن المحرّرة باسم شخص معين أو للأمر أو لحامله.

مع ذلك فالسؤال الذي يُطرح هو معرفة مدى التزام الناقل أو ممثله بإخطار صاحب الحق في استلام البضاعة عند وصول السفينة؟ بالعودة إلى نصوص القانون البحري نرى أنه لم يتضمن أيّ نص يُلزم الناقل بإعلام المرسل إليه بموعد وصول السفينة، ولذلك يجب الرجوع بهذا الخصوص إلى وثيقة الشحن والاحتكام إليها، وإذا خلت من النص على إلزام الناقل بالإخطار فلا يلتزم الناقل به إلا إذا كان موعد وصول السفينة غير محدد في وثيقة الشحن، أو كان الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة وغير معلوم سلفاً مواعيد وصولها، أو طرأ تعديل مسبق على موعد الوصول المحدد للسفينة.

#### ج - أوامر التسليم

يحصل أحياناً أن تُشحن كمية من البضاعة تُمثّلها وثيقة شحن واحدة، فيقوم صاحبها ببيعها أثناء الطريق لأشخاص مختلفين، ولما كان من المتعذر تجزئة وثيقة الشحن فإن القانون البحري أجاز للبائع أن يطلب من الناقل إصدار عدداً من أوامر تسليم (Delivery orders) لمصلحة المشترين تُحوّل كلاً منهم الحق في المطالبة بجزء معين من

<sup>٣٢٢</sup> المادة ٢٣٧ قانون بحري.

البضاعة التي تخصه. وقد تعرضت المادة ٢٢٦ من القانون البحري لأوامر التسليم وأسمتها أذونات التسليم، إذ تقضي فقرتها الأولى بأنه: "يجوز لكل من له حق في تسلّم بضائع بمقتضى وثيقة الشحن أن يطلب من الناقل إصدار أذونات تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في وثيقة الشحن".

وبحسب ما جاء في الفقرات الأخرى للمادة المذكورة آنفاً من القانون البحري، يجوز إصدار أذونات التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله، ويوقعها الناقل وطالب الإذن. وإذا كانت وثيقة الشحن قابلة للتداول وجب على الناقل أن يذكر فيها بياناً عن أذونات التسليم التي أصدرها والبضائع المبيّنة بها، وإذا وُزعت البضاعة بأكملها بين أذونات تسليم متعددة وجب على الناقل أن يسترّد وثيقة الشحن، مع التأكيد على أن إذن التسليم يُعطى حامله الشرعي حق استلام البضائع المبيّنة به.

#### د - الامتناع عن استلام البضائع أو عدم وجود مطالب بما

يحدث أحياناً أن تصل البضاعة إلى مرفأ المقصد ولا يتقدّم صاحب الحق لاستلامها أو يحضر ويمتنع عن استلامها أو يمتنع عن أداء أجره النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، ففي مثل هذه الحالات يكون من حق الناقل أن يطلب من قاضي الأمور المستعجلة الإذن بإيداع البضائع عند حارس قضائي يُعيّنه القاضي، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلّها أو بعضها لاستيفاء أجره النقل، ويكون للناقل امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجره النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل<sup>(٣٣)</sup>.

وفي جميع الحالات السابقة يمكن القول بأن الإيداع لدى حارس قضائي لا ينهي عقد النقل البحري، إذ لا ينتهي العقد إلا بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها.

#### هـ - التزاحم بين حملة نسخ من وثيقة الشحن

يحصل أحياناً أن تُحرّر وثيقة الشحن من عدّة نسخ قابلة للتداول، وقد تصل هذه النسخ إلى أشخاص مختلفين نتيجة بيع البضاعة إلى عدّة أشخاص، فلمن يُسلّم الناقل أو

<sup>٣٣</sup> المادة ٢٤٠/١ و٢ قانون بحري.

ممثله البضاعة؟ في الحقيقة يجب التمييز هنا بين حالتين: حصول التزامم بين حملة النسخ من وثيقة الشحن قبل تسليم البضاعة، وحصول التزامم بعد تسليم البضاعة.

إذا حصل التزامم بين حملة نسخ من وثيقة الشحن قبل تسليم البضاعة لأيّ منهم، كانت الأفضلية لحامل النسخة الأقدم في تاريخ التظهير<sup>(٣٢٤)</sup>، لأنه بمجرد تظهير وثيقة الشحن وتسليمها للمظهر إليه تنتقل ملكية البضاعة. والعبرة في الأقدمية بتاريخ أول تظهير تحمله وثيقة الشحن، إذ يتقدّم الحامل بوصفه خلفاً للمظهر إليه الأول من حيث الملكية ومن حيث الحيازة. وعلى هذا يُفضل حامل نسخة وثيقة الشحن التي تحمل أقدم تظهير ويسمى "الحامل الأول" ولو كانت هذه النسخة قد انتقلت إليه بموجب تظهير لاحق في التاريخ لتظهير حامل النسخة الأخرى "الحامل الثاني".

أما إذا حصل التزامم بين حملة نسخ وثيقة الشحن بعد تسليم البضاعة، فلا صعوبة في الأمر هنا إذا كانت البضاعة قد سلّمت للحامل الأول، إذ إن هذا الحامل مفضل على غيره. ولكن الصعوبة تثور إذا كانت البضاعة قد سلّمت للحامل الثاني، فهل يجوز للحامل الأول أن يستردّ البضاعة من الحامل الثاني؟ الحلّ السليم هو أنه لا يجوز للحامل الأول استرداد البضاعة، لأن الحامل الثاني قد حاز البضاعة بسبب صحيح وكان حسن النية وقت حيازته، ومن ثم يصبح مالكاً لها تطبيقاً لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية<sup>(٣٢٥)</sup>، وقد أكدت على تبني هذا الحلّ المادة ٢/٢٣٩ من القانون البحري.

وقد يقل بأن وثيقة الشحن تُمثل البضاعة، وأن حيازة الوثيقة تنوب عن حيازة البضاعة، وبالتالي يجب أن يُعتبر الحامل الأول حائزاً للبضاعة ومالكاً لها بمجرد تظهير وثيقة الشحن إليه. بيد أنه سبق القول بأن وثيقة الشحن تجعل حاملها حائزاً حيازة رمزية لبضاعة ليست في يده فعلاً، أما من يتسلّم البضاعة فيحوزها حيازة فعلية.

<sup>٣٢٤</sup> المادة ١/٢٣٩ قانون بحري.

<sup>٣٢٥</sup> المادة ٩٢٧ قانون مدني.

### المطلب الثالث: التزامات الشاحن

يلتزم الشاحن بموجب عقد النقل البحري بالتزامين جوهرين هما: تسليم البضاعة محل عقد النقل للناقل (أولاً)، وأداء أجرة النقل المتفق عليها (ثانياً).

#### أولاً - تسليم البضائع للناقل

بحسب ما جاء في المادة ٢٣٢ من القانون البحري يجب على الشاحن تسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في مرفأ الشحن ما لم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك. وبناءً على ذلك، يكون الشاحن مسؤولاً فيما لو تأخر في تسليم البضاعة للناقل، ولكن المادة المذكورة حدت سقفاً للتعويض عن التأخر في تسليم البضاعة للناقل حيث جاء فيها: "لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة".

هذا ويورد القانون البحري أحكاماً خاصة بتسليم البضائع الخطرة وأخرى خاصة بتسليم بضائع غير مطابقة لبيانات الشاحن.

#### أ - تسليم البضائع الخطرة

إذا كانت البضائع التي يريد الشاحن تسليمها إلى الناقل خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار كحمض الكبريت مثلاً، فإنه يجب عليه أن يُخطر الناقل بذلك، وأن يُدون على البضاعة ما يُشير للتحذير من خطورتها، وكيفية الوقاية منها<sup>(٣٣)</sup>. ووفقاً لأحكام المادة ٢٣٣ من القانون البحري يجب التمييز بين البضائع الخطرة التي لم يكن الناقل ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، وبين البضائع الخطرة التي سُحنت بعلم الناقل ورضائه.

فإذا تعلق الأمر ببضائع خطرة سُحنت في السفينة بغير علم الناقل ورضائه، جاز للناقل أو الربان في أي وقت وفي أي مكان إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة

<sup>٣٣</sup> المادة ٢/٢١٩ قانون بحري.

خطورتها<sup>(٣٣٧)</sup>. فضلاً عن ذلك يكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل والشاحنين الآخرين عن الأضرار والنفقات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة، وهذه الحقوق التي قررها القانون البحري للناقل أملت بها ضرورة المحافظة على سلامة السفينة وحملتها. بيد أن استعمال هذه الحقوق يتوقف على إثبات أن الناقل لم يكن ليسمح بشحن هذه البضائع في السفينة لو علم بطبيعتها.

أما إذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع وسمح بشحنها، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة، وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أية مسؤولية قبل الشاحن، ما لم تتوفر شروط الخسائر البحرية المشتركة، إذ يجوز للشاحن هنا أن يُقيم دعوى للمطالبة بالمساهمة في هذه الخسائر ضد السفينة وضد الحمولة.

#### ب - تسليم بضائع غير مطابقة لبيانات الشاحن

يجب على الشاحن أن يُقدّم للناقل بيانات صحيحة ومكتوبة عن البضائع المراد نقلها عند تسليمها إياه، ويقوم الناقل بدوره بتدوين هذه البيانات في وثيقة الشحن كما أملت عليه. فعلى سبيل المثال، إن عدم إخطار الشاحن للناقل عن خطورة البضاعة أو عدم وضع تحذير عليها يجعل الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن أي ضرر ينشأ عن عدم صحة هذه البيانات حتى ولو تنازل عن وثيقة الشحن إلى الغير<sup>(٣٣٨)</sup>، تتجلى مسؤولية الشاحن هنا بقيامه بالتعويض، مع الإشارة إلى أن حق الناقل في هذا التعويض لا يُؤثر بأية حال من الأحوال على مسؤولياته والتزاماته في عقد النقل قبل أي شخص غير الشاحن.

وتقتضي المادة ١/٢٢٢ من القانون البحري بأن إذا قام الشاحن بتسليم البضائع المتفق على نقلها، واكتشف الربان قبل السفر وجود بضائع غير مذكورة في وثيقة

<sup>٣٣٧</sup> المادة ١/٢٢٢ و ٢ قانون بحري.  
<sup>٣٣٨</sup> المادة ٢٢٠ قانون بحري.

الشحن أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها، جاز له إخراجها من السفينة في مكان الشحن أو إبقائها فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يُدفع لبضائع من نوعها في المكان المذكور، وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض، وفي حل إبقائها وجب على الربان تعديل وثيقة الشحن وفق الواقع الجديد. وفي حل اكتشفت البضائع المذكورة أثناء السفر فإن من حق الربان الأمر بإلقائها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها أو كان نقلها يستوجب دفع غرامات أو دفع نفقات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً<sup>(٣٢٩)</sup>.

مع التنويه إلى أنه في حال تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها، فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات<sup>(٣٣٠)</sup>.

### ثانياً - دفع أجرة النقل

يتفرع عن التزام الشاحن بدفع أجرة النقل معرفة كيفية تحديدها (أولاً)، ومن هو الملتزم بأدائها (ثانياً)، وما أثر الحوادث البحرية عليها (ثالثاً)، و ضمانات الوفاء بها (رابعاً).

#### أ - كيفية تحديد أجرة النقل

لأطراف عقد النقل البحري مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد أجرة النقل، وإذا سكت الأطراف عن تحديد الأجرة يُرجع إلى العرف السائد في مرفأ الشحن أو التفريغ أو القياس على أجرة المثل يوم إبرام العقد. ولقد جرت العادة على تقدير الأجرة حسب وزن البضاعة، بحيث يُتفق على مبلغ معين عن كل طن أو كيلو غرام من البضاعة. وقد تُحدّد الأجرة على أساس الحجم عن كل متر مكعب عند نقل

<sup>٣٢٩</sup> المادة ٢/٢٢٢ قانون بحري.

<sup>٣٣٠</sup> المادة ٢٤٤ قانون بحري.

السوائل، أو تُحدّد على أساس القطعة أو القيمة، وتتبع هذه الطريقة الأخيرة في نقل البضائع الثمينة كالجواهرات والسبائك واللوحات الفنية وما يماثلها.

#### ب - الملتزم بأداء أجره النقل

يقع عبء أداء أجره النقل أصلاً على الشاحن الذي أبرم العقد مع الناقل، ولكن يجوز الاتفاق على دفع الأجرة في مرفأ الوصول، ويقع عبء أدائها في هذه الحالة على المرسل إليه. وفي هذا الخصوص تقضي المادة ١٢٣٣ من القانون البحري بأن: "يلتزم الشاحن بأداء أجره النقل، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول، التزم أيضاً بأدائها صاحب الحق في البضاعة إذا قبل باستلامها". ومفاد ذلك أن التزام المرسل إليه بدفع أجره النقل لا يحول دون التزام الشاحن بأدائها، بل يستطيع الناقل أن يرجع على الشاحن بما لم يستوفه من المرسل إليه.

وإذا لم يذكر في وثيقة الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول، قامت قرينة قانونية على أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن. وتعدّ هذه القرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس في العلاقة بين الناقل والشاحن، ولكنها قاطعة لا يجوز إثبات ما يخالفها في مواجهة الغير حسن النية الذي لا يعلم وقت حصوله على وثيقة الشحن أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقاً، ويُعدّ المرسل إليه من الغير إلا إذا كان هو الشاحن نفسه<sup>(٣٣)</sup>.

#### ج - أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة

لقد تعرّض القانون البحري لأثر الحوادث البحرية على دين الأجرة، والتي قد تؤدي إلى انقضائه أو إلى بقاءه رغم أن النقل لم يتمّ وفقاً للشروط المتفق عليها، ومن هذه الحوادث نذكر: تضرّر البضائع بسبب قوة قاهرة أو إهمال الناقل، أو لوجود عيب خاص فيها.

<sup>٣٣</sup> المادة ٢/٢٣٣ قانون بحري.



## ١ - هلاك البضائع بسبب قوة قاهرة أو إهمال الناقل

بحسب ما جاء في المادة ٢٣٥ من القانون البحري إذا هلكت البضائع بسبب قوة قاهرة كغرق أو حريق أو أعمال الحرب، أو بسبب إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات، فلا تستحق أجره النقل. وفي الحقيقة إن هذا الحكم مجرد تطبيق للقواعد العامة التي تقضي بأنه إذا استحل على أحد الطرفين تنفيذ التزامه وانقضى التزامه، انقضى في الوقت نفسه التزام الطرف الآخر للتقابل والارتباط بين الالتزامين، ولكن يوجد لهذه القاعدة عدة استثناءات.

فمن ناحية تقضي المادة ٢٣٤ من القانون البحري باستحقاق أجره النقل عن البضائع التي يُقرّر الرّبّان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة، وذلك مع مراعاة أحكام الخسائر البحرية المشتركة. والعلّة من هذا الاستثناء أن نظام الخسائر البحرية المشتركة يسمح للشاحن بالحصول على تعويض عن بضائعه الملقاة في البحر، ويُقدّر هذا التعويض بحسب قيمتها في مرفأ التفريغ<sup>(٣٣)</sup>، وبالتالي تُعدّ البضاعة المقصودة هنا وكأنها قد وصلت حكماً، ومن ثم يلتزم الشاحن بدفع أجره نقلها.

ومن ناحية أخرى، وبحسب ما جاء في المادة ١٣٣ من القانون البحري تستحق أجره النقل أيضاً على البضائع التي اضطر الرّبّان إلى بيعها أثناء الرحلة للحصول على المؤونة أو لإصلاح السفينة، وذلك للعلّة نفسها التي أملت الاستثناء السابق، إذ يحصل الشاحن في هذه الحالة على قيمة البضائع بسعرها في مرفأ التفريغ.

## ٢ - تضرر البضائع لعيب خاص فيها

تقضي المادة ٢/٢٣٤ من القانون البحري بأنه إذا وصلت البضائع إلى مرفأ المقصد تالفة أو أصابها نقص في كميتها أو قيمتها أثناء السفر نتيجة عيب خاص بها، التزم

<sup>٣٣</sup> المادة ٢٣٩ قانون بحري.

الشاحن بدفع الأجرة كاملة، وذلك لأن الناقل نفذ التزامه بنقل البضاعة، وبالتالي هو يستحق الأجرة عنها كاملة.

وننوه هنا إلى أن التعامل الجاري في أوساط النقل البحري يُجيز للناقل إدراج شرط في وثيقة الشحن يُطلق عليه عادةً شرط "الأجرة المستحقة في جميع الأحوال". ومفاد هذا الشرط أن تكون الأجرة مستحقة بأكملها متى بدأ تنفيذ عقد النقل، وهذا يعني أن الأجرة لن تتأثر بأي حادث يؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها أو عدم وصولها إلى مرفأ المقصد. وهذا ما وجدناه - حقيقةً - في حكم المادة ٢/١٩٦ من القانون البحري بشأن إيجار السفينة بالرحلة، ولا ضير في تطبيق حكم هذه المادة على عقد النقل البحري.

#### د - ضمانات الوفاء بأجرة النقل

إذا كانت الأجرة مستحقة في مرفأ الشحن وجب على الشاحن أدائها قبل السفر، ولكن المشكلة تثور عندما تكون الأجرة مستحقة في مرفأ الوصول، ولذلك كان لا بد من أن يُقرّر عدداً من الضمانات لصالح الناقل تكفل استيفائه لأجرة، وتنحصر هذه الضمانات في حق حبس البضاعة وحق الامتياز عليها.

#### ١ - حق حبس البضاعة

تقضي المادة ١/٢٤٠ من القانون البحري بأنه إذا امتنع صاحب الحق في تسلّم البضائع عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، كان من حق الناقل أن يطلب من قاضي الأمور المستعجلة الإذن بإيداع البضائع عند حارس قضائي، كما أجازت للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة. والعلّة من هذا الحكم عدم إبقاء السفينة على الرصيف بانتظار حضور صاحب الحق الشرعي عليها لتسلّمها أو دفع المبالغ المستحقة عليها.

#### ٢ - حق الامتياز على البضاعة

إذا لم يدفع المرسل إليه أجرة النقل رغم إيداعها لدى حارس قضائي، جاز للناقل أن يطلب بيعها بيعاً قضائياً، وبحسب ما جاء في المادة ٢/٢٤٠ من القانون البحري: "يكون

للناقل امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل". ومن الواضح أن هذا الامتياز يضمن للناقل استيفاء أجرة النقل وكذلك جميع المبالغ المستحقة له بسبب النقل، كالتعويض عن التأخير في تسليم البضائع إليه في مرفأ الشحن أو تسلمها منه في مرفأ الوصول وحصّة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة.

#### المطلب الرابع: مسؤولية الناقل البحري

إذا كان عقد النقل البحري من أهم موضوعات القانون البحري، فإن مسؤولية الناقل البحري تحتلّ الصدارة بين المسائل التي تُبحث عادةً في النقل البحري. وفي هذا المقام، لا بدّ من أن نشير إلى أن القانون البحري الملغى لم يتطرق لمسؤولية الناقل البحري رغم أهميتها القصوى إلا بشكل جزئي، ولذلك كان يُرجع بشأنها إلى القواعد العامة في المسؤولية العقدية<sup>(٣٣٣)</sup> أو التقصيرية في حالات معيّنة<sup>(٣٣٤)</sup>.

ولما كان التزام الناقل التزاماً بغاية هي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في مرفأ الوصول في الميعاد المحدّد، فإنه يكون مسؤولاً عند عدم تحقيق النتيجة المقصودة لاسيما في حل هلاك البضاعة أو تضررها أو تلفها أو التأخر في تسليمها إلى المرسل إليه. ولا ينجو الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن عدم تنفيذ التزامه إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، كالحادث المفاجئ والقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو خطأ الغير.

<sup>٣٣٣</sup> يلاحظ أنه لا محالة من مساءلة الناقل البحري إلا على أساس المسؤولية العقدية لأن خطاه ينشأ عن الإخلال بالتزام تعاقدي تحمّله بمقتضى عقد النقل البحري، ولذلك لا تصح مساءلته على أساس المسؤولية التقصيرية والتي تقوم على الإخلال بالتزام فرضه القانون، مادام الناقل لم يرتكب فعلاً يحرّمه القانون: نقض مدني ٢٥ فبراير ١٩٦٥، مجموعة أحكام النقض، س ١٦، ص ٢٢٠.

<sup>٣٣٤</sup> لقد اعتبرت مسؤولية الناقل البحري عن التلف الذي أصاب البضاعة نتيجة اندفاع المياه من مواسير الباخرة إلى الرصيف الذي كانت عليه البضاعة بعد انتهاء الرحلة البحرية وتسليم البضاعة مسؤولية تقصيرية لا عقدية، ذلك أن عقد النقل سبق له أن انقضى بالتنفيذ وتسليم البضاعة: نقض ١١ نوفمبر ١٩٧٤، مجموعة أحكام النقض، س ٢٥، ص ١٢١٠.

ونظراً للظروف الخاصة التي تتم فيها صناعة النقل البحري، فقد درج الناقلون في الزمن القديم على اشتراط إعفائهم من المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل البحري، وترتب على انتشار شروط الإعفاء من المسؤولية أن أصبحت شروطاً مألوفة ومعتادة في عقود النقل البحري، الأمر الذي أدى إلى تضاعف إهمال الناقلين وتابعيهم اعتماداً على عدم مسؤوليتهم، حتى درج القول بأن تنفيذ عقد النقل البحري أصبح رهناً بمشيئة الناقل.

ولذلك اشتكى الشاحنون كثيراً من شروط الإعفاء من المسؤولية ونادوا بضرورة تدخل المشرع بغية تقرير بطلانها. وفي الحقيقة، لم يكن الشاحنون وحدهم في ميدان الكفاح ضد الناقلين، بل انضم إليهم المؤمنون الذين كان يتعذر عليهم الرجوع على الناقلين بعد قيامهم بتعويض الشاحن عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بسبب شروط الإعفاء من المسؤولية. كما تضررت المصارف من ضعف القيمة الائتمانية لوثائق الشحن، التي تقوم على أساسها الاعتمادات المستندية التي تفتحها لعملائها بسبب ما يُدوّن في هذه الوثائق من شروط إعفاء من المسؤولية وتحفظات خاصة بالبضائع المشحونة في السفينة.

وقد دفع هذا الوضع العديد من الدول والمنظمات الدولية إلى التدخل لإبرام الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بوثائق الشحن ببروكسل في ١٩٢٤/٧/٢٥، ولكن جرى العرف على تسميتها بقواعد لاهاي لأن أساسها قواعد لاهاي التي وضعتها جمعية القانون الدولي في مؤتمرها بلاهاي عام ١٩٢١. وقد انضمت سورية إلى هذه الاتفاقية بمقتضى المرسوم التشريعي رقم ٥٨٤ تاريخ ١٩٧٣/٤/٢٣. وقام المشرع بنقل القسم الأكبر من أحكامها ووضعها في القانون التجاري البحري الملغى رقم ٨٦ لعام ١٩٥٠.

وإزاء الصعوبات التي كشف عنها تطبيق اتفاقية بروكسل الخاصة بوثائق الشحن، تم تعديلها في بروكسل ببروتوكول تم التوقيع عليه في ١٩٦٧/٤/٢٣، وأطلق على هذا

البروتوكول اسم "قواعد فيسبي" ودخل حيز التطبيق في ١٩٧٧/٧/٢٣، وقد انضمت سورية إلى هذا البروتوكول المعدل لاتفاقية وثائق الشحن بذات المرسوم التشريعي المذكور أعلاه.

وبالرغم من أن اتفاقية بروكسل المتعلقة بوثائق الشحن نجحت في إزالة جانباً من الغبن عن الشاحنين لاسيما إبطالها لبعض شروط الإعفاء من المسؤولية، إلا أنها قد جاءت في مجملها لصالح الناقلين، الأمر الذي دفع دول الشاحنين (الدول النامية) إلى بذل الجهود والضغوط، إلى أن أبرمت في هامبورغ بجمهورية ألمانيا الاتحادية آنذاك اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لعام ١٩٧٨ المعروفة باسم "قواعد هامبورغ" لكي تحل محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ المتعلقة بوثائق الشحن والبروتوكول المعدل لها لعام ١٩٦٨.

مع العلم أن قواعد هامبورغ آتت الذكر لم تدخل حيز التنفيذ حتى الأول من تشرين الثاني من العام ١٩٩٢، وقد ترددت الدول المتقدمة بحرياً في المصادقة على هذه القواعد بحجة أنها تحمي مصالح الشاحنين على حساب مصالح الناقلين، الأمر الذي حدا بالدول المتقدمة إلى بذل الجهود لإعداد اتفاقية أخرى تخص وثائق الشحن عُرفت باسم قواعد روتردام لعام ٢٠٠٨ والتي لم تدخل حيز التطبيق حتى تاريخه.

ولقد تأخرت سورية في التصديق على قواعد هامبورغ حتى صدور المرسوم التشريعي رقم ٤٦ تاريخ ٢٠٠٤/٤/٦، وقد استوحى القانون البحري الجديد رقم ٤٦ لعام ٢٠٠٦ أحكامه الخاصة بمسؤولية الناقل البحري من قواعد هامبورغ، ولكنه لم يتبناها حرفياً وإنما خالفها في كثير من المواضع وبخاصة فيما يتعلق بأساس مسؤولية الناقل البحري. الأمر الذي يدفعنا إلى دراسة مسؤولية الناقل البحري عن طريق البحث في المسائل التالية: أساس مسؤولية الناقل البحري ونطاقها (الفرع الأول)، وحالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية (الفرع الثاني)، وبطلان شروط الإعفاء من المسؤولية (الفرع الثالث)، وتحديد مسؤولية الناقل البحري (الفرع الرابع)، ومسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي (الفرع الخامس)، وأخيراً إجراءات دعوى المسؤولية (الفرع السادس).

## الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري ونطاقها

سنتعرف تباعاً على أساس مسؤولية الناقل البحري وصور مسؤوليته والأخطاء التي تستتبع مسؤوليته والأسباب التي يستطيع من خلالها الناقل دفع المسؤولية عنه والنطاق الزمني لمسؤوليته وأخيراً الحالات المستبعدة من أحكام مسؤولية الناقل البحري.

### أولاً - أساس مسؤولية الناقل البحري

سنبين أساس مسؤولية الناقل البحري في قواعد هامبورغ، ثم نوضح أساس هذه المسؤولية الذي تم تبنيه في القانون البحري الجديد.

#### أ - أساس مسؤولية الناقل البحري في قواعد هامبورغ

تؤسس قواعد هامبورغ مسؤولية الناقل البحري عن كل هلاك أو تلف أو تأخير يُصيب البضائع على أساس الخطأ المفترض، وفي هذا السياق تنص المادة ٧/٥ منها على: "أن يُسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهد الناقل ما لم يثبت أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر".

وبناءً على ذلك، يُعدّ الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء وجودها في عهدته دون أن يلزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل، ومعنى ذلك أن مجرد تضرر البضائع يفترض خطأ الناقل وتسببه بهذه الأضرار. مع ذلك يستطيع الناقل نفي قرينة الخطأ ودفع المسؤولية عنه بإثبات أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر. نستنتج مما تقدّم أن التزام الناقل في ظلّ قواعد هامبورغ هو التزام بعناية وليس بغاية.

#### ب - أساس مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجديد

كما قلنا سابقاً إن القانون البحري الجديد نقل أغلب أحكامه الخاصة بمسؤولية الناقل البحري من قواعد هامبورغ، ونستطيع القول: إن هذا القانون تبنى نظرية الخطأ

المفترض والتي لا يحتاج المتضرر فيها إلا إلى إثبات حدوث الضرر أثناء عملية النقل للحصول على التعويض، إذ يُفترض هنا خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، ولكن يستطيع الناقل نفي المسؤولية عنه بإثبات أنه قام هو وتابعوه بالتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر، أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير فوق الضرر.

بيد أن النص الخاص بمسؤولية الناقل البحري جاء في القانون البحري الجديد مغايراً تماماً لصياغته في قواعد هامبورغ، حيث نصت المادة ١٢٤١ من القانون البحري على أن: "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في مرفأ الشحن وبين قيامه في مرفأ التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلّمها...". كما جاء في المادة ٢٤٣ من القانون البحري: "يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٢٤١ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه أو لخطأ المضرور".

ويُستفاد من هذين النصين أن التزام الناقل البحري في القانون السوري ليس التزاماً بعناية وإنما التزاماً بغاية هي: نقل البضاعة من مكان استلامها حتى لحظة تسليمها للمرسل إليه سليمة في الميعاد المتفق عليه، وبحيث يكون الناقل مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة، أي مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها. ولا ينجو الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد للناقل أو لأحد تابعيه فيه، كالقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ الغير. وبناءً على ما سبق، نرى أن أساس مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجديد لا يختلف عن أساس هذه المسؤولية التي كانت مقررة في القانون البحري القديم.

ويجدر التنويه إلى أن الحكم الذي ذهب إليه القانون البحري الجديد يُعدّ أكثر حماية للشاحنين من الحكم الوارد في قواعد هامبورغ، ذلك أنه لا يعفى الناقل البحري من

المسؤولية وفقاً للقانون البحري الجديد حتى لو أثبت أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.

### ثانياً - صور مسؤولية الناقل البحري

يلتزم الناقل بمقتضى عقد النقل البحري بنقل البضاعة إلى مرفأ المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المتفق عليه، ومن ثم فإن لمسؤولية الناقل البحري صوراً ثلاث هي: مسؤوليته عن هلاك البضاعة، ومسؤولية عن التلف أو النقص، ومسؤولية عن التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه.

#### أ - مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة

يكون الناقل مسؤولاً إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً أو جزئياً، كما لو وجد المرسل إليه عند وصولها نقصاً في وزنها أو في عددها المبين في وثيقة الشحن. بيد أن مسؤولية الناقل عن الهلاك الجزئي قد يطرأ عليها بعض التخفيف وفقاً للعرف والعادات المتبعة في مرفأ الوصول، لاسيما فيما يتعلق بالبضائع التي تشحن جملةً أو فرطاً كالحبوب، حيث جرى تطبيق التسامح العرفي عما يلحق هذه البضاعة عن نقص طفيف أثناء النقل في حدود معينة بسبب الضغط أو البخار أو تعرضها لرطوبة البحر وتقلبات الجو فضلاً عن عمليتي الشحن والتفريغ وهو ما يسمى "بهدر الطريق". أما البضائع المشحونة في طرود فإن تغليفها وحزمها يفترض أن يقيها من العوامل المذكورة والتي تتعرض أثناء الطريق.

#### ب - مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة أو نقصها

يُعدّ الناقل مسؤولاً أيضاً عن التلف الذي يُصيب البضاعة عند الوصول، إذ يفترض أن الناقل قد تسلّم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة، ما لم تُدرج في وثيقة الشحن تحفظات خاصة بحالة البضاعة عند شحنها في السفينة. مع العلم أن التحفظات التي يُوردها الناقل في وثيقة الشحن والتي من شأنها إعفاؤه من المسؤولية هي التي تكون



صريحة ومفصلة، وإن مجرد إيراد عبارة "إن التعداد الوارد للبضاعة هو كما جاء على لسان الشاحن ومسؤوليته..." على سبيل المثل لا يعني أن النقص اللاحق بالبضاعة قد حصل قبل شحنها، بل هي قرينة ضد الناقل على صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة، وعلى من يُدلي بخلاف ذلك إثبات عكس القرينة المذكورة بكافة طرق الإثبات<sup>(٣٥)</sup>.

### ج - مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة

وأخيراً يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضاعة عن الميعاد المتفق عليه أو الذي جرى العرف أو العادة على تطبيقه. وفي هذا السياق تقضي المادة ١/٢٥٤ و٢ من القانون البحري بأن يُسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وبشكل خاص إذا لم يُسلمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة ما لم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك<sup>(٣٦)</sup>، ولا يبرأ الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه. وتضيف المادة ٢٤٢ من القانون المذكور بأن البضائع تُعدّ في حكم الهالكة إذا لم تُسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم.

### ثالثاً - الأخطاء التي تستتبع مسؤولية الناقل

بمجرد عدم تنفيذ الناقل لالتزامه بتسليم البضاعة سليمة في المكان والزمان المتفق عليهما يُصبح مسؤولاً، ما لم يُثبت أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، الأمر الذي يدعو إلى البحث في صور الخطأ الذي يرتكبه الناقل أو تابعوه ويتسبب بالإضرار بالبضائع.

<sup>٣٥</sup> منفرد مدني لبناني ٢٨/١٠/١٩٩٦، العدل ١٩٩٨، ١٧٣.

<sup>٣٦</sup> فعلى سبيل المثال حكم على ناقل تأخر في تسليم البضاعة بالتزامه بدفع تعويض للجهة المدعية عن انخفاض قيمة البضاعة ما بين التاريخ الذي كان يجب تسليم البضاعة فيه وبين تاريخ التسليم الفعلي: منفرد مدني لبناني ١٧/١٠/٢٠٠٠، العدل ٢٠٠٠، ٥٩٦.

فقد يكون الضرر الذي لحق بالبضاعة ناشئاً عن خطأ الناقل الشخصي، كأن يقوم بقل البضاعة إلى سفينة غير صالحة للملاحة البحرية، وإذا كان عدم صلاحية السفينة للملاحة ناشئاً عن عيب خفي بها يجهله الناقل، فإن ذلك يجعله في منأى من المسؤولية، وهذا ما ذهب إليه حقيقةً القضاء الفرنسي والذي استند في ذلك إلى اعتبارات العدالة<sup>(٣٣٧)</sup>، حيث قرّر عدم مسؤولية الناقل المتعاقد معه على اعتبار أن السفينة الحديثة كثيرة التعقيد ويستحيل على الناقل مهما بذل من جهد وعناية أن يُحيط بجميع أجزائها وأن يتوصل إلى اكتشاف عيوبها الخفية.

ولكن الغالب أن ينشأ الضرر الذي يلحق بالبضاعة عن خطأ تابعي الناقل البحريين (الربّان أو أحد أفراد الطاقم أو المرشد) أو تابعيه البريين، كأن يكون الهلاك نتيجة سرقة أو حريق نتيجة خطأ أحد البحارة، أو تصادم بخطأ من الربّان نتيجة مناورة خاطئة في السفينة أو عدم العناية بالبضاعة أو رصّها رصاً سيئاً.

#### رابعاً - أسباب دفع مسؤولية الناقل

الأصل أن يُسأل الناقل بمجرد عدم قيامه بتسليم البضاعة سليمة إلى المرسل إليه في الزمان والمكان المتفق عليهما. بيد أنه يحق للناقل أن يدفع هذه المسؤولية إذا أثبت أن عدم التنفيذ أو التأخر فيه ناشئ عن سبب أجنبي لا يد فيه كالقوة القاهرة، أو بسبب خطأ المضرور نفسه كخطأ الشاحن أو عيب ذاتي في البضاعة، أو خطأ من الغير<sup>(٣٣٨)</sup>. ومفاد ذلك أنه إذا بقي سبب الهلاك أو التلف أو التأخير مجهولاً ظلّ الناقل مسؤولاً.

وبناءً على ما سبق، نستخلص أسباب دفع المسؤولية عن الناقل بما يلي:

١- لا يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناشئاً عن قوة القاهرة، والقوة القاهرة هي كلّ حادث لا يمكن توقعه أو دفعه، كما لا يمكن التغلب عليه. ومن أمثلة القوى القاهرة:

<sup>٣٣٧</sup> نقض فرنسي ١٦ نوفمبر ١٨٨٩، المجلة، ١٤-٣٢٩.

<sup>٣٣٨</sup> المادة ١٦٦ قانون مدني والمادتين ٢٤٣ و ٢٥٤ قانون بحري.

العواصف الشديدة وهياج البحر هياجاً غير عادي<sup>(٣٣٩)</sup>، والحرب وحظر التجارة وفرض حصار بحري على مرفأ الوصول، واستيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة، وقيود الحجر الصحي الاستثنائية، والإضراب والثورات.

مع ذلك لا يُعدّ الحريق أو السرقة بمثابة قوة قاهرة إلا إذا وقع في ظروف جعلت توقعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن. وأما الإضراب عن العمل فلا يُعدّ قوة قاهرة إلا إذا كان عاماً يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، وفجائياً غير متوقع من الناقل ولا دخل له في وقوعه.

ويلاحظ أن التغيرات الجوية العادية لا تُعدّ من قبيل القوة القاهرة لانتفاء عنصر عدم التوقع، ومن ثم يكون الناقل مسؤولاً عن التأخر الناشئ عن تجمد مياه المرفأ إذا كان هذا التجمد يقع في كل سنة على وتيرة واحدة وفي فصل معين، كما يكون الناقل مسؤولاً عن التأخر الناشئ عن المدّ والجزر إذا كان يحصل بصفة دورية.

٢ - لا يُعدّ الناقل مسؤولاً إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناشئ عن خطأ الشاحن، كعدم إحكام حزم البضاعة أو سوء تعبئتها.

٣ - لا يُسأل الناقل كذلك إذا كان الهلاك أو التلف ناتجاً عن عيب ذاتي في البضاعة، كأن تكون سريعة العطب مما يتلف بالحرارة أو البرودة أو الرطوبة.

٤ - وتنتفي مسؤولية الناقل أيضاً إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناشئ عن خطأ صادر من الغير أي من شخص أجنبي غير مسؤول من الناقل، كما لو وقع الضرر نتيجة تصادم بحطاً ربان سفينة أخرى، أو كان الضرر ناتجاً عن بضاعة أخرى خطيرة لم يُعلن صاحبها عن طبيعتها ولم يكن في وسع الناقل أن يعلم بحظرها.

#### خامساً - النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

لقد حدّدت المادة ١٢٤١ من القانون البحري النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري بالفترة بين استلام الناقل للبضائع في مرفأ الشحن وبين قيامه في مرفأ التفريغ

<sup>٣٣٩</sup> نقض مدني ١٧ مايو ١٩٦٦، أحكام النقض، س ١٧، ص ١١٢٩.

بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها. إذا في هذا النطاق الزمني تسري أحكام المسؤولية المنصوص عليها في القانون البحري. أما خارج هذا النطاق الزمني، أي ما قبل هذه الفترة أو ما بعدها فتخضع مسؤولية الناقل للقواعد العامة في المسؤولية<sup>(٣١)</sup>، ولذلك يجوز الاتفاق بشأنها على شروط الإعفاء من المسؤولية تطبيقاً لمبدأ الحرية التعاقدية.

#### سادساً - الحالات المستبعدة من أحكام مسؤولية الناقل البحري

تقضي المادة ٢/٢٤١ من القانون البحري بعدم سريان أحكام المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من ذات المادة على نوعين من النقل، هما: الملاحة الساحلية والنقل بمقتضى عقد إيجار دون إصدار وثيقة شحن.

##### أ - الملاحة الساحلية

بشكل عام لا تسري أحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في القانون البحري على الملاحة الساحلية أي تلك التي تتم بين موانئ القطر، وذلك ما لم يتفق على غير ذلك. ولكن هذا لا يعني أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير في هذه الملاحة، وإنما تخضع مسؤوليته للقواعد العامة في المسؤولية العقدية إلا إذا اتفق على إخضاع هذه الملاحة لأحكام المسؤولية الواردة في القانون البحري.

##### ب - النقل بمقتضى عقد الإيجار دون إصدار وثيقة شحن

هنا أيضاً لا تسري أحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في القانون البحري على النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر فيه وثيقة شحن تنفيذاً لهذا النقل، فتسري في هذه الحالة أحكام هذه المسؤولية بدءاً من الوقت الذي تنظم فيه الوثيقة العلاقة بين حاملها والناقل.

وقد سبق لنا القول بأن القانون البحري يُميز بين عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري ويضع لإيجار السفينة أحكاماً مكملة لإرادة المتعاقدين، في حين أن أحكام عقد

<sup>٣١</sup> مع ذلك يفترض عدم مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بعد انتهاء مرحلة النقل البحري: نقض سوري ٢٣/٧/٢٠٠٨، مجلة المحامون ١١-١٢، ٢٠٠٩، القاعدة ٦٥٨، ص ١٥٧٤.

النقل البحري - وبخاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل - هي أحكام ملزمة وتتعلق بالنظام العام. ولكن المادة ٢/٢٤١ من القانون البحري بعد أن استبعدت النقل بمقتضى عقد الإيجار من نطاق أحكامها، عادت وقضت بسريان أحكام هذه المسؤولية على حالة صدور وثيقة شحن تنفيذاً لعقد الإيجار.

وفي الحقيقة، لقد تقرر هذا الاستثناء لصالح الغير حامل وثيقة الشحن الذي لم يشترك في إبرام عقد الإيجار، فهو جدير بالاستفادة من أحكام هذه المسؤولية الواردة في القانون والتمتع بحمايتها. وبالمقابل إذا كان حامل وثيقة الشحن عند الوصول هو المستأجر نفسه الموقع على عقد الإيجار أو ممثله، فإن النقل يظل خاضعاً لنصوص عقد الإيجار لأنه العقد الذي يربط بين الطرفين، وما وثيقة الشحن - في هذه الحالة - إلا مجرد إيصال يتسلم الربان للبضاعة.

### الفرع الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

نص القانون البحري على أربع حالات على سبيل الحصر لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية مراعيًا في ذلك الظروف الخاصة بالنقل البحري وهي: حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها (أولاً)، وحالة نقل البضائع على سطح السفينة (ثانياً)، وحالة نقل الحيوانات الحية (ثالثاً)، وأخيراً حالة إنقاذ الأرواح والأموال (رابعاً).

#### أولاً - تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة الشحن

تنص المادة ٢٤٤ من القانون البحري على أنه: "إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يُسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة البيانات". وبناءً على ذلك، إذا قدم الشاحن عمداً بياناً غير صحيح عن طبيعة البضاعة أو قيمتها عُوقب بعقوبة مدنية تكمن في إعفاء الناقل من المسؤولية أياً كان سبب الهلاك أو التلف، وذلك حتى لو لم يتسبب ذلك البيان

غير الصحيح في أي أثر للإضرار بالناقل. كما لو أدرج في وثيقة الشحن بياناً غير صحيح لا بقصد غش الناقل ولكن لأسباب أخرى جرمية أو مالية، فهنا يُعدّ الشاحن سيء النية، ويجب على الناقل إثبات سوء نية الشاحن وفقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

ويُشترط لتطبيق الجزء سالف الذكر على الشاحن، أن يكون البيان غير الصحيح قد صدر عن عمد منه، أي عن علم وبينة بعدم صحته، أما إذا كان البيان غير الصحيح قد صدر بخطأ من الشاحن وعن حسن نية فلا محلّ لتطبيق الجزء المقرر.

### ثانياً - نقل البضائع على سطح السفينة

تنص المادة ٢٤٥ من القانون البحري على أن: "لا يُسأل الناقل عن هلاك البضائع التي يُذكر في وثيقة الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل".

وقد سبق لنا البيان بأنه لا يجوز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا في حالات محدّدة، ويجب عليه في جميع الأحوال أن يذكر في وثيقة الشحن أن البضائع تمّ شحنها على سطح السفينة. وبناءً على ذلك، لا يُعدّ الناقل مسؤولاً عن هلاك هذه البضائع أو تلفها إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، كأن يُثبت أن هلاك البضائع أو تلفها حصل بسبب حرارة الشمس أو الرطوبة أو الأمطار أو العواصف أو الأمواج الهائجة، ولكن الناقل لا يُعفى من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن سبب آخر أو عن عدم اتخاذ الاحتياطات المعتادة في الرصد.

### ثالثاً - نقل الحيوانات الحية

تقضي المادة ٢٤٦ من القانون البحري بأن: "لا يُسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات

افتراض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه".

ونشير هنا إلى أن اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ الخاصة بوثائق الشحن سبق لها أن استبعدت نقل الحيوانات من نطاق تطبيق أحكامها نظراً لأن مخاطر نقلها كبيرة، ويرافقها عادةً ممثل عن الشاحن، ولذلك تمّ التخلي عنها لتحكمها القواعد العامة. أما قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨ فقد نصت صراحةً على إخضاع نقل الحيوانات بحراً لأحكامها<sup>(٣٤١)</sup>، وقرّرت إعفاء الناقل من المسؤولية في حال هلاكها أو تضررها ولكن بشروط معينة<sup>(٣٤٢)</sup>.

ونلاحظ أن القانون البحري الجديد تأثر بقواعد هامبورغ حين أخضع نقل الحيوانات الحية لأحكامه، وقرّرت إعفاء الناقل من المسؤولية في حال هلاك الحيوانات أو إصابتها بضرر، بشرط أن يثبت الناقل أن هلاكها أو تضررها ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل كنفوق الحيوانات بسبب إصابتها بدوار البحر، وأنه قام بتنفيذ تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات. مع العلم أنه يجوز للشاحن نفي هذه القرينة وإثبات أن خطأ الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه هو الذي أدى إلى وقوع الضرر.

ويجدر التنويه أيضاً إلى أن نص المادة ٢٤٦ المذكور أعلاه لا يشمل التأخير في تسليم الحيوانات، في حين أن النص المقابل في قواعد هامبورغ يشمل التأخير، كما يشمل الهلاك والإصابة بضرر. وبناءً على ذلك، يمتنع على الناقل وفقاً لأحكام القانون البحري السوري دفع مسؤوليته عن التأخير إلا بإثبات السبب الأجنبي، في حين أنه يمكن للناقل طبقاً لقواعد هامبورغ أن يدفع مسؤوليته عن طريق إثباته أن الضرر ناشئ عن المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات الحية.

<sup>٣٤١</sup> المادة ٥/١ قواعد هامبورغ.

<sup>٣٤٢</sup> المادة ٥/٥ قواعد هامبورغ.

## رابعاً - إنقاذ الأرواح والأموال في البحر

تنص المادة ٢٥٦ من القانون البحري على أن: "لا يُسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر".

ويلاحظ أن اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ الخاصة بوثائق الشحن تُعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن الإنقاذ، سواء أكان الإنقاذ للأرواح أم للأموال في البحر. أما قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨ والقانون البحري الجديد فقد ميزا بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال.

فإذا تعلق الأمر بإنقاذ الأرواح، يُعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع بسبب عمليات الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ، كأن تنحرف السفينة عن خط سيرها للقيام بالإنقاذ، وذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانوني يقع على عاتق الربان ويجعله عرضة للعقاب إذا تخلف عنه، كما أن الأرواح البشرية لا تقدر بمال.

أما إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال، فلا يُعفى الناقل من المسؤولية إلا بسبب التدابير اللازمة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر، لأن إنقاذ الأموال أمر اختياري لا إلزام على الربان بالقيام به، ومن ثم لا يُعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي ينتج عنها إلا إذا كانت التدابير التي اتخذها الربان معقولة ولازمة.

### الفرع الثالث: بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية

قضت اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ الخاصة بوثائق الشحن ببطلان الشروط التي تُعفى الناقل البحري من المسؤولية أو تؤدي إلى التخفيف منها على خلاف أحكامها<sup>(٣٢٣)</sup>. وذهبت بذات الاتجاه قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨ حين نصت المادة ٧/٢٣ منها على بطلان كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في وثيقة الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة

<sup>٣٢٣</sup> المادة ٨/٣ اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤.



لعقد النقل البحري يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه القواعد في حدود مخالفته لها. ثم جاء القانون البحري السوري لعام ٢٠٠٦ ليؤكد ما تم إقراره في قواعد هامبورغ ومن قبلها اتفاقية بروكسل.

سنحاول فيما يلي التمييز بين شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية الباطلة (أولاً) والشروط المشابهة لها ولكنها صحيحة (ثانياً)، ثم نعرض لصحة الشروط المعدلة لأحكام المسؤولية في النقل الاستثنائي (ثالثاً).

### أولاً - شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية الباطلة

تتعدّد شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية التي تُعدّ باطلة، ويمكن حصرها في الشروط التالية:

- ١- إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها، فهذا الشرط يُعدّ باطلاً لأنه يُعفي الناقل من المسؤولية في غير الأحوال المنصوص عليها قانوناً، ومثل ذلك الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطاء الرّبّان والتابعين البحريين الملاحية أو التجارية.
- ٢- تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في المادة ١٢٤٧ من القانون البحري، إذ لا يجوز أن يُسأل الناقل بأقل من المبلغ المحدّد قانوناً، وإلا كان ذلك بمثابة تخفيف من مسؤوليته.
- ٣- التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أيّ اتفاق آخر مماثل، فهذا الشرط يُعدّ باطلاً لأنه يسمح للناقل بتغطية المسؤولية عن أخطائه على نفقة الشاحن، وذلك بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن للتأمين على البضائع.
- ٤- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل، فالناقل مسؤول عن الهلاك أو التلف أو التأخير، ولا يجوز له دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي أو خطأ المضرور، وبالتالي كل شرط يقضي بتعديل عبء الإثبات الملقى على عاتق

الناقل يُعدّ باطلاً، كأن يُلزم المتضرر بإثبات خطأ الناقل أو يميز للناقل دفع المسؤولية بإثبات أنه وتابعيه اتخذوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر، فهكذا شرط يُخفف من مسؤولية الناقل، وبالتالي يكون باطلاً.

٥- شرط "الجهل بالوزن" وما شابهه من التحفظات المتعلقة بالبضائع إذا لم تكن لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن، أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتحقق منها.

٦- شرط التحكيم الذي يرد في وثيقة الشحن مع تفويض المحكمين بالصلح، إذ إن المحكمين المفوضين بالصلح معفون من التقيّد بأحكام القانون<sup>(٣٤)</sup>، وقد نصت المادة ٢٦١ من القانون البحري صراحةً على بطلان كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بإعفاء المحكمين من التقيّد بالأحكام المنصوص عليها في هذا القانون بشأن عقد نقل البضائع بحراً. وبمفهوم المخالفة يُعدّ الاتفاق على التحكيم بالصلح بعد نشأة النزاع صحيحاً، إذ يتمتع الشاحن في هذه الحالة بإرادة حرة لا يُخشى معها التعرّض لضغوط من الناقل.

وننوه هنا إلى أن الأمر لا يقتصر على شرط التحكيم، بل إن أي شرط إعفاء أو تخفيف من المسؤولية - من التي تقدّم ذكرها - لا يُعدّ باطلاً إلا إذا تمّ الاتفاق عليه قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، وبالمقابل إذا تمّ الاتفاق عليه بعد وقوع الحادث فإنه يقع صحيحاً، إذ لا يُخشى حينئذ من ضغط الناقل على إرادة الشاحن، وبالتالي تنتفي الحاجة إلى حمايته.

ومن ناحية أخرى، نوّكد على أن الحكم ببطلان كل شرط يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها هو بطلان مطلق، وقد أراد المشرع من ذلك حماية الشاحنين من تعسف الناقلين الذين كانوا يُفرضون في اشتراط عدم مسؤوليتهم عن الأضرار التي قد تُصيب البضائع.

<sup>٣٤</sup> المادة ٣٨/٤ قانون التحكيم رقم ٤ لعام ٢٠٠٨.

## ثانياً - شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية الصحيحة

على عكس ما تمّ شرحه مسبقاً يُعدّ صحيحاً كلّ شرط لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية التي يفرضها عليه القانون أو إلى تخفيف هذه المسؤولية، ومن هذه الشروط نذكر:

- ١- شرط تنازل الناقل عن كلّ أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له، أو الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه من مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يذكر ذلك في وثيقة الشحن<sup>(١)</sup>، كما لو اشترط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أعلى من الحدّ القانوني المقرر.
- ٢- الشرط المتعلق بتسوية الخسائر البحرية المشتركة وفقاً لقانون معين، أو وفقاً لقواعد يورك وأنفريس.
- ٣- شرط استحقاق أجرة النقل في جميع الأحوال، فهذا الشرط ليس شرط إعفاء من المسؤولية لأنه لا يمنع المرسل إليه من مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها.
- ٤- التفريغ التلقائي على نفقة المرسل إليه ومسؤوليته، وذلك إذا لم يتقدّم لتفريغ البضائع وتسليمها خلال فترة معينة من وصول السفينة.

## ثالثاً - صحة الشروط المعدّلة لأحكام المسؤولية في النقل الاستثنائي

فبعد أن قضت المادة ٢٥٠ من القانون البحري ببطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، جاءت المادة ٢٥٢ من القانون البحري وأوردت استثناءً على هذا الحكم حين نصت على أنه: "يجوز الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة ٢٥٠ من هذا

<sup>١</sup> يلاحظ أن المادة ٢٥١ من القانون البحري هي التي اشترطت أن يكون التنازل أو الزيادة المذكوراً في وثيقة الشحن، ولكن هذا الاشتراط ليست له في رأينا قيمة كبيرة. فإذا كان المطالب بالبضاعة عند الوصول هو نفسه الشاحن فإن له من غير شك أن يتمسك بالاتفاق المبرم بينه وبين الناقل ولو لم يذون في وثيقة الشحن، ولا يتغير الحكم إذا كان المطالب بالبضاعة هو غير الشاحن، إذ إن له بمقتضى حقه الخاص أن يتمسك بكلّ شروط العقد المبرم بين الناقل والشاحن.

القانون إذا كانت الظروف الاستثنائية التي يتم فيها النقل تُبرّر إبرام هذا الاتفاق، بشرط أن لا يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه، وبشرط أن لا يصدر وثيقة شحن، وأن يُدوّن الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول يُبيّن فيه ما يفيد ذلك".

ويُستفاد من النص المتقدّم ذكره، أن الاستثناء الذي يُقرره أطراف عقد النقل البحري حول صحة الشروط المعدّلة لأحكام المسؤولية لا يكون صحيحاً ومنتجاً لآثره إلا إذا توفّرت ثلاثة شروط:

- ١- أن يكون للنقل طابع استثنائي خاص يُبرّر شرط الإعفاء، إما بسبب ظروف النقل كما لو اقتضى الأمر خرق حصار بحري مفروض على مرفأ الوصول، وإما بسبب البضاعة كما لو تعلّق الأمر بنقل تحف أو آثار أو مواد ذرية.
- ٢- ألا يتضمن الاتفاق إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه، كأن يقتصر على نقل عبء الإثبات وإلزام الشاحن بإثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه، بدلاً من التزام الناقل بإثبات أن سبب الضرر أجنبي عنه وعن تابعيه.
- ٣- أن لا تصدر وثيقة شحن، بل يُدوّن الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول يُبيّن فيه ما يفيد ذلك. وقد أراد المشرع قصر الاستثناء من البطلان على علاقات النقل التي لا تشهد تدخل طرف ثالث كالمرسل إليه، أي تلك التي تقتصر على الناقل البحري والشاحن.

### الفرع الرابع: تحديد مسؤولية الناقل البحري

في مقابل حرمان الناقل البحري من إدراج شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية في وثيقة الشحن، أجاز له القانون تحديد مسؤوليته، وذلك حتى لا ينوء تحت أعبائها فيعجز عن مواصلة استثمار السفينة ويفقد التوازن بين مصلحة الشاحنين ومصلحة الناقلين.

وقد تعرّض القانون البحري في المادة ٧/٢٤٧ لمبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري حيث جاء فيها: "تُحدّد المسؤولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها وفق الاتفاقيات الدولية والأنظمة والقوانين النافذة عن كلّ طرد أو وحدة شحن أو وزن أيهما أعلى". وتضيف المادة ٢/٢٤٩ من القانون المذكور بأنه: "لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يُحكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة (١) من المادة ٢/٤٧ من هذا القانون". كما تقضي المادة ٢/٢٥٤ من القانون ذاته بأنه: "لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يُحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة (١) من المادة ٢/٤٧ من هذا القانون". ووفقاً لذلك يسري الحد الأقصى للتعويض على حالات هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلى صاحب الحق الشرعي عليها. وبناءً على ما سبق، سنقوم بدراسة نطاق تطبيق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري (أولاً)، وحساب الحد القانوني (ثانياً)، وما هو المقصود بالطرد أو الوحدة الذي يتم التحديد على أساسه (ثالثاً)، وحساب الحد القانوني في حالة النقل بالحاويات (رابعاً)، والحالات التي لا يجوز فيها للناقل التمسك بتحديد المسؤولية (خامساً)، وتحديد مسؤولية تابعي الناقل (سادساً)، والاتفاق على رفع الحد القانوني (سابعاً).

#### أولاً - نطاق تطبيق تحديد مسؤولية الناقل

تقضي أحكام القانون البحري لاسيما المادة ٧/٢٤٧ منه بتطبيق التحديد القانوني للمسؤولية على جميع الدعاوى المرفوعة على الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع سواء أقيمت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أم على أساس المسؤولية التقصيرية، وذلك استناداً إلى العبارة التي استخدمتها المادة المذكورة "تُحدّد المسؤولية أياً كان نوعها... الخ". ومن وجهة نظرنا، إن ما ذهبت إليه المادة المذكورة مستغرباً، إذ لا محلّ لتحديد مسؤولية الناقل البحري إلا على أساس المسؤولية العقدية، ولكن هذه الغرابة تزول إذا روعي أن الشاحن أو المرسل إليه قد يقيم دعواه على أساس المسؤولية

التقصيرية بقصد حرمان الناقل من تحديد المسؤولية، الأمر الذي يُفسَّر لماذا جاء النص ليشمل كافة دعاوى المسؤولية أياً كان نوع هذه المسؤولية، مع ذلك إذا رفع الغير الدعوى على الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية، فإنه لا يستطيع تحديد مسؤوليته.

وقد نصت المادة ١/٢٥٥ من القانون البحري على أنه: "لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو إهمال مصحوب بإدراك أن ضرراً يُمكن أن يحدث"<sup>(٣٥)</sup>. ويستفاد من هذا النص أن الناقل يفقد حقه في التحديد القانوني للمسؤولية في حالتين:

١- إذا صدر من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه فعل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر، وهذا هو مفهوم الغش.

٢- إذا نُسب إلى الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه إهمال مصحوب بإدراك أن ضرراً يُمكن أن يحدث، وهذا ما يسمى بـ "الخطأ غير المغتفر"، ومعنى ذلك أن الناقل يفقد حقه في تحديد المسؤولية إذا صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه خطأ جسيماً مقترناً بإدراك أن ضرراً يُمكن أن يحدث.

وحتى يستطيع المتضرر درء تحديد المسؤولية والحصول على التعويض الكامل، يجب عليه إثبات ارتكاب الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه غشٍ أو خطأ غير مغتفر. لكن المشرع قدّر صعوبة إثبات الغش فنص في المادة ٢/٢٥٥ من القانون البحري على أنه: "يفترض قصد الناقل أو نائبه إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين: أ- إذا صدرت وثيقة الشحن خالية من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها في الوثيقة وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية. ب- إذا كان شحن البضائع على سطح السفينة مخالفاً لاتفاق صريح يُوجب شحنها في عنابر السفينة".

<sup>٣٥</sup> هذا النص مستمد في الحقيقة من نص المادة ١/٨ من قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨، والتي أخذته بدورها عن القانون الأنكلوسكسوني الذي يتبنى نظرية "الخطأ الإرادي" (Willful misconduct).

## ثانياً - حساب الحد القانوني للمسؤولية

لم تحدد المادة ١٢٤٧ من القانون البحري الحد الأعلى لمسؤولية الناقل، تاركة ذلك للاتفاقيات الدولية والأنظمة والقوانين النافذة عن كل طرد أو وحدة أو وزن، أيهما أعلى. ولما كانت سورية قد سبق لها أن انضمت إلى قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨ التي اتخذت حق السحب الخاص كما يُحدده صندوق النقد الدولي أساساً لتحديد مسؤولية الناقل البحري، والتي قضت بتحويل مبالغ التحديد إلى العملة الوطنية تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم، فإننا نرى أن ما ذهب إليه المشرع يتماشى مع حكم قواعد هامبورغ ويصب في اتجاه توحيد التنظيم الوطني والتنظيم الدولي في هذا الشأن. فمن خلال الإحالة إلى قواعد هامبورغ واعتبار كل تعديل يطرأ عليها ساري المفعول في سورية، تنتفي الحاجة إلى التدخل المستمر لتعديل المبالغ مراعاة للتغير في قيمة النقد السوري.

ونؤكد هنا على أن هذا الحد القانوني لمسؤولية الناقل البحري هو حد أقصى للتعويض لا يجوز إلزام الناقل بما هو أعلى منه، وهو لا ينطبق إلا في حالة ما إذا كان الضرر اللاحق يفوق الحد القانوني، أما إذا كان الضرر أقل من الحد القانوني فلا يستحق الشاحن إلا تعويضاً كاملاً لما لحقه من ضرر. هذا ويقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه إثبات مقدار الضرر اللاحق بالبضائع، حيث يُحسب التعويض على أساس قيمة البضائع في المكان والزمان اللذين تمّ فيهما تفريغها من السفينة، أو في المكان والزمان اللذين كان ينبغي تفريغها فيهما، وتُحدد قيمة البضائع وفقاً للسعر الجاري في السوق.

## ثالثاً - المقصود بالطرد والوحدة

"الطرد" هو عبارة عن صندوق مغلق يحتوي بداخله بضاعة بعد تغليفها، ويذكر في وثيقة الشحن عادةً عدد الطرود، وعلى أساسه تُحدد مسؤولية الناقل عنها. أما كلمة "الوحدة" فخاصةً بالبضاعة التي تشحن فرطاً من غير تغليف، والتي لا يُعرف إلا وزنها أو حجمها دون عددها كالأخشاب والحبوب والفحم والبتروول. ويُقصد بالوحدة في هذا

المقام وحدة الوزن أو المقاس أو الكيل أو الحجم في وثيقة الشحن، سواء كانت طناً مترياً أو كيلو غراماً أو متراً مكعباً.

وإذا كانت البضاعة المشحونة ليست على شكل طرود ولا وحدات بالمعنى السابق فلا يسري عليها التحديد القانوني للمسؤولية، ويلتزم الناقل في هذه الحالة بتعويض الضرر كاملاً<sup>(٣٤٦)</sup>. ومثل على ذلك السيارة المشحونة دون تغليف لا تُعدّ طرداً أو وحدة، وبالتالي لا محلّ لتطبيق التحديد القانوني للمسؤولية عليها، ولذلك يكون الناقل هنا مسؤولاً عن تعويض الضرر كاملاً والذي يُقدر على أساس القيمة الحقيقية للسيارة<sup>(٣٤٧)</sup>.

وبحسب ما جاء في المادة ٦ من اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ تمّ تحديد مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل (٨٣٥) وحدة حسابية عن كلّ طرد أو وحدة شحن، أو (٢,٥) وحدة حسابية عن كلّ كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو المتضررة، أيّ المبلغين أكبر<sup>(٣٤٨)</sup>. أما مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم فقد تحدّدت بمبلغ يُعادل مثلي ونصف أجره النقل مستحقة الدفع عن البضائع المتأخّرة، بشرط ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل مستحقة الدفع بموجب عقد النقل<sup>(٣٤٩)</sup>. ولا يجوز بأيّ حل من الأحوال أن يتعدّى مجموع المبالغ المستحقة عن مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، الحد الأقصى للتعويض في حل الهلاك الكلي للبضائع<sup>(٣٥٠)</sup>.

<sup>٣٤٦</sup> أحياناً يتمّ شحن البضاعة على شكل "بالات"، فهل تُعدّ البالّة طرداً أم وحدة أم شيئاً آخر؟ في الحقيقة، لقد حكم القضاء باحتساب كلّ "بالّة" طرداً مستقلاً: منفرد مدني لبناني ٢٠٠١/٣/٢٠، العدل ٢٠٠١، ٢٥٠.

<sup>٣٤٧</sup> انظر الأحكام المشار إليها لدى: أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية - مصر، ١٩٩١، بند ٢٩٠.

<sup>٣٤٨</sup> المادة ١/٢٤٧ قانون بحري.

<sup>٣٤٩</sup> المادة ١/٦ ب/ قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨.

<sup>٣٥٠</sup> المادة ١/٦ ج/ قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨.



#### رابعاً - حساب التحديد القانوني في النقل بالحاويات

الحاويات (containers) هي صناديق ضخمة ومغلقة تُوضع بداخلها البضائع، وتكون صالحة للاستعمال عدة مرات دون أن تتلف. ولاشك أن الحاوية تُعدّ من قبيل الطرود لا من قبيل الوحدات، مع ذلك فالسؤال الذي يُطرح هو معرفة كيفية حساب التعويض للبضائع الموجودة في الحاوية، بمعنى آخر هل يُحسب التعويض على أساس عدد الطرود أو الوحدات التي تحتويها؟

في الحقيقة لقد أجابت على هذا التساؤل المادة ٢/٢٤٧ من القانون البحري حين نصت على أنه: "إذا اجتمعت الطرود أو الوحدات في حاويات، وذُكر في وثيقة الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية، عُدّ كلّ منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلّق بتعيين الحدّ الأقصى للمسؤولية، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة".

وبناءً على ذلك، يجب العودة إلى بيانات وثيقة الشحن بخصوص الحاويات، فإذا لم يذكر فيها عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية اعتبرت طرداً أو وحدة في تعيين الحدّ الأقصى للمسؤولية، أما إذا ذكر في وثيقة الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي بداخل الحاوية كأن يقال "حاوية واحدة تتضمن عشرين طرداً"، اعتبر كلّ منها طرداً أو وحدة مستقلة عند حساب الحدّ الأقصى للمسؤولية.

وإذا كان الغالب في التجارة البحرية أن تكون الحاويات مملوكة للناقل البحري أو مقدمة منه، فإنها قد تكون في بعض الأحيان مملوكة للشاحن. وقد تطرقت المادة ٢/٢٤٧ من القانون البحري لهذه الحالة الأخيرة، فنصت على أنه في الحالة التي لا تكون الحاوية مملوكة للناقل البحري أو مقدمة منه - بل مملوكة للشاحن - وتهلك أو تتلف اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة.

#### خامساً - سقوط الحق في تحديد المسؤولية

من حيث المبدأ يستفيد الناقل من تحديد المسؤولية في الحالة التي لا يُبين فيها الشاحن قيمة البضاعة قبل الشحن، أما إذا قَدّم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وذكر هذا البيان في وثيقة الشحن، فلا يحق للناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية ويلتزم بتعويض الضرر كاملاً على أساس القيمة المصرح بها. وقد أكدت على ذلك المادة ٢٤٨ من القانون البحري حين نصت بأنه: "لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قَدّم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وذكر هذا البيان في وثيقة الشحن، وفي هذه الحالة يُعدّ البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عيّنها الشاحن إلى أن يُقيم الناقل الدليل على ما يُخالفها".

ويُستفاد من هذا النص، أن البيان عن طبيعة البضاعة وقيمتها يجب أن يُقدّم قبل الشحن، وأن يُذكر في وثيقة الشحن، الأمر الذي يدلّ على أن الشاحن يُعلّق أهمية كبيرة على المحافظة على البضاعة وضمّان وصولها سليمة. ويُعدّ البيان المذكور قرينة على صحة القيمة المعيّنة من قبل الشاحن، ولكن يجوز للناقل إثبات عكسها. وإذا قَدّم الشاحن عمداً بياناً غير صحيح عن طبيعة البضائع أو قيمتها، وأدرج هذا البيان في وثيقة الشحن، فلا يُسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذا البيان<sup>(٣٥١)</sup>.

#### سادساً - تحديد مسؤولية تابعي الناقل

تنص المادة ١/٢٤٩ من القانون البحري على أنه: "إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعي الناقل جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديداتها بشرط أن يُثبت أن الخطأ الذي ارتكبه وقع أثناء تأدية وظيفته أو

<sup>٣٥١</sup> المادة ٢٤٤ قانون بحري.

بسببها"<sup>(٣٥٢)</sup>. وبناءً على ذلك، يستفيد تابعو الناقل من أحكام الإعفاء وتحديد المسؤولية المقررة للناقل البحري، ولكن بشرط أن يُثبت تابع الناقل أن الخطأ الذي ارتكبه وقع في معرض تأدية وظيفته أو بسببها.

وتتجلى العلة من تقرير هذا الحكم في أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ينشأ أصلاً عن خطأ من تابعي الناقل الذين لا تربطهم بالشاحن أو المرسل إليه أية علاقة تعاقدية، وقد يعمد هذا الأخير إلى إقامة الدعوى على التابع على أساس المسؤولية التقصيرية، الأمر الذي لا يُمكن التابع من تحديد مسؤوليته، وبالتالي يُحكم عليه بتعويض كامل يتحمّله - في النهاية - الناقل بصفته متبوعاً مسؤولاً عن أعماله تابعه، ولذلك تقرّر إفادة تابعي الناقل من تحديد المسؤولية المقررة للناقل.

وقد يقوم الشاحن أو المرسل إليه برفع دعويين، الأولى يرفعها على الناقل على أساس المسؤولية العقدية، والثانية يرفعها على التابع على أساس المسؤولية التقصيرية، وقد خشي المشرع أن يكون ذلك سبباً للتحايل على أحكام تحديد المسؤولية، فنص صراحةً في المادة ٢/٢٤٩ من القانون البحري على أنه: "لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يُحكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة (١) من المادة ٢٤٧ من هذا القانون". مع العلم أنه لا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل منه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يُمكن أن يحدث"<sup>(٣٥٣)</sup>.

ومن ناحية أخرى، نلاحظ أن القانون البحري عامل مقاول الشحن والتفريغ معاملة تابعي الناقل نفسها فنص في المادة ٦/١٧٦ منه على سريان أحكام تحديد المسؤولية والإعفاء منها وأحكام التقادم المقررة بالنسبة للناقل البحري وذلك فيما يتعلّق بالدعاوى الناشئة عن نشاطه.

<sup>٣٥٢</sup> في الحقيقة إن هذا النص مأخوذ من المادة ٣ من بروتوكول فيسبي لعام ١٩٦٨ المعدل لاتفاقية بروكسل الخاصة بوثائق الشحن، ومن المادة ٢/٧ من قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨.  
<sup>٣٥٣</sup> المادة ٣/٢٤٩ قانون بحري.

وأخيراً نشير إلى أن المادة ٢٥٦ من القانون البحري أجازت للأطراف المتعاقلة في عقد النقل البحري الاتفاق على تعويض أعلى من الحد القانوني للمسؤولية، كأن يتم الاتفاق على أن يلزم الناقل في حالة اهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع بمبلغ أكبر مما هو منصوص عليه في قواعد هامبورغ عن كل طرد أو وحلة، ولكن لا يجوز الاتفاق على خفض هذا الحد. وبناءً على ذلك، فإن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الذي نص عليه القانون يُعدّ حداً أقصى بالنظر إلى ما يمكن أن يحكم به، وحداً أدنى للمسؤولية الاتفاقية بالنظر إلى ما يمكن الاتفاق عليه.

### الفرع الخامس: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

الأصل أن يُنفذ عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن، إلا أنه يحدث أحياناً أن يعهد الناقل الذي أبرم معه العقد إلى ناقل آخر بتنفيذ نقل البضائع أو جزء منها، وعندئذ يسمى الناقل الأول بـ "الناقل المتعاقد" لأنه هو الذي تعاقد مع الشاحن، ويسمى الناقل الآخر الذي عهد إليه بالتنفيذ بـ "الناقل الفعلي".

وبخصوص جواز استعانة الناقل المتعاقد بناقل آخر ومسؤولية هذا الأخير تجاه الشاحن تنص المادة ١٢٥٧ من القانون البحري بأنه: "يجوز للناقل أن يعهد لناقل آخر بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها (الناقل الفعلي) ما لم يتفق على غير ذلك، ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسؤولاً تجاهه عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يُسأل الناقل الفعلي تجاه الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل ويكون مسؤولاً عن هذه الأضرار تجاه الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد"<sup>(٣٥٤)</sup>.

ويُستفاد من هذا النص أن الناقل المتعاقد يبقى مسؤولاً قبل الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل بكامله، أما الناقل الفعلي فلا يُسأل إلا عن

<sup>٣٥٤</sup> هذا النص مستمد من المادة ١/١٠ من قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨.

الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل. كما يُعدّ الناقل المتعاقد والناقل الفعلي مسؤولين بالتضامن تجاه الشاحن عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي، ويحق لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي الرجوع على بعضهما بعد دفع التعويض للمتضرر.

وتؤكد المادة ٢/٢٥٧ من القانون البحري على أن: "لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٢٤٧ من هذا القانون، ولا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي على الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة المذكورة". ويلاحظ هنا أن مسؤولية الناقل الفعلي في الجزء من النقل الذي يقوم بتنفيذه تخضع للأحكام الناظمة لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل البحري بوجه عام<sup>(٣٥٥)</sup>.

### الفرع السادس: إجراءات دعوى المسؤولية

#### أولاً - المحكمة المختصة

تقضي المادة ٢٥٩ من القانون البحري بأن: "تُرفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية، ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعي أن تُرفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها مرفأ الشحن أو مرفأ التفريغ أو المرفأ الذي حُجز فيه على السفينة، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بحرمان المدعي من حقه في هذا الاختيار أو تقييده". وبناءً على ذلك، يكون للمدعي الخيار في إقامة دعواه أمام إحدى المحاكم الآتية: المحكمة المختصة أصلاً في النزاع، أو يختار بين المحكمة التي يقع في دائرتها مرفأ الشحن أو مرفأ التفريغ أو المرفأ الذي حُجز فيه على السفينة.

<sup>٣٥٥</sup> وقد حرصت قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨ على تأكيد هذا الحكم في المادة ٢/١٠ منها فنصت على أن: "جميع أحكام هذه الاتفاقية الناظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضاً على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه".

## أ - المحكمة المختصة أصلاً في النزاع

لقد نصت المادة ٢٥٩ من القانون البحري صراحةً على وجوب رفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر - من حيث المبدأ - أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية. وفي هذا السياق، تنص المادة ٨٩ من قانون أصول المحاكمات لعام ١٩٥٣ بأنه: "في المواد التجارية يكون الاختصاص لمحكمة المدعى عليه أو للمحكمة التي في دائرتها تم الاتفاق وتسليم البضاعة أو التي في دائرتها يجب الوفاء". مع التنويه إلى أن دعاوى المسؤولية الناشئة عن عدم تنفيذ عقد النقل البحري هي دعاوى تتعلق بمسائل تجارية حكماً.

ووفقاً لنص المادة ٤ من القانون المذكور يجوز رفع الدعوى على الناقل الأجنبي أمام المحاكم السورية إذا كان له موطن مختار في سورية، كما لو كان هناك شركة نقل بحري أجنبية لها فرع في سورية وتعلقت الأمر بعمليات نقل إلى أحد المرافئ السورية، أو إذا كان عقد النقل قد أبرم في سورية، أو إذا كان العقد نُفذ في سورية أو كان العقد مشروطاً بتنفيذه في سورية.

## ب - المحاكم التي يُمكن أن يختار بينها المدعي

إذا لم يرغب المدعي في رفع دعواه أمام المحكمة المختصة أصلاً في النزاع بحسب ما تقضي به قواعد أصول المحاكمات المدنية والتجارية، فإنه يستطيع أن يستفيد من حكم المادة ٢٥٩ من القانون البحري والتي أجازت له رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرتها مرفأ الشحن أو مرفأ التفريغ أو المرفأ الذي حُجز فيه على السفينة. وقضت المادة المذكورة ببطلان كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بسلب المدعي الحق في هذا الاختيار أو تقييده، وبالمقابل إذا وقع مثل هذا الاتفاق بعد قيام النزاع فيعدّ صحيحاً لانتقاء ضغط أحد الطرفين على الآخر.

وفي سبيل التسيير على المدعي (الشاحن) اعتبر القانون وكيل السفينة نائباً عن  
المجهز في الدعاوى التي تُقام منه أو عليه في سورية، كما يُعدّ موطن وكيل السفينة موطناً  
للمجهز يُبلّغ فيه كافة الأوراق القضائية وغير القضائية<sup>٣٥٦</sup>.

### ثانياً - الاتفاق على التحكيم

أجاز المشرع الاتفاق على التحكيم في عقد نقل البضائع بحراً، بيد أنه خشي من  
الاتفاق على التحكيم في مكان لا يُناسب المدعي ويُكلّفه نفقات باهظة، فأراد تمكينه من  
إجراء التحكيم في المكان الأقرب له والأكثر مناسبة لمصلحته. وتم تحقيق ذلك بالنص في  
المادة ٢٦٠ من القانون البحري على أنه: "إذا اتفق في عقد نقل البضائع بالبحر على  
إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلى التحكيم، وجب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعي في  
دائرة المحكمة التي يقع فيها مرفأ الشحن أو مرفأ التفريغ أو في موطن المدعي عليه أو في  
مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه في هذا المكان مركز رئيسي أو فرع أو  
وكالة أو في المكان المعين في اتفاق التحكيم أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها المرفأ الذي  
حُجز فيه على السفينة، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بحرمان  
المدعي الحق في هذا الاختيار أو تقييده". ويُستفاد من هذا النص، أن الاتفاق على تعيين  
مكان التحكيم بعد قيام النزاع يُعدّ صحيحاً.

ومن ناحية أخرى، تنص المادة ٢٦١ من القانون البحري على أنه: "في حالة الاتفاق  
على إحالة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضاعة بالبحر إلى التحكيم يلتزم المحكمون  
بالفصل في النزاع وفق الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون بشأن العقد المذكور.  
ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بإعفاء المحكمين من التقيّد بهذه  
الأحكام". وبناءً على ذلك، يُعدّ الاتفاق على إعفاء المحكمين من التقيّد بأحكام القانون  
بعد قيام النزاع صحيحاً، أما قبل قيام النزاع فيكون باطلاً.

<sup>٣٥٦</sup> المادة ١٧٢ قانون بحري.

### ثالثاً - إخطار الناقل بالهلاك أو التلف أو التأخير

تقتضي الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة يُعزى إلى الناقل، ولا يكون الضرر معزياً إلى الناقل إلا إذا وقع والبضاعة تحت يده، أي أثناء عملية النقل وقبل تسليمها للمرسل إليه. وحتى يتم التأكد من أن الضرر سابق على التسليم، لا بد من إثبات ذلك في الوقت الذي يتم فيه هذا التسليم. أما إذا طل الوقت بين خروج البضاعة من يد الناقل والإبلاغ عن الضرر، فإنه يصعب إثبات الوقت الذي وقع فيه الضرر وسببه، ومن المحتمل أن يكون الضرر قد طرأ بعد التسليم ولأسباب لا يُسأل عنها الناقل.

ولذلك اتجه المشرع إلى حماية الناقل وتحصينه من المطالبات المتأخرة والتيقن من الضرر المدعى به في الوقت المناسب قبل أن تزول أدلة الإثبات، ففرض على المرسل إليه إذا أراد إقامة دعوى المسؤولية واجب إخطار الناقل، فنص في المادة ١/٢٥٣ على أنه: "في حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يُخطر الناقل أو من ينوب عنه كتابةً بالهلاك أو التلف في ميعاد لا يتجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة، وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة".

ومن الواضح أن هذا النص يُفرق بين الهلاك أو التلف الظاهر وبين الهلاك أو التلف غير الظاهر. فإذا كان هلاك البضاعة أو تلفها ظاهراً، كما لو كان عدد الطرود ناقصاً أو كانت الأكياس التي تحتوي على البضاعة ممزقة، وجب على المرسل إليه أن يُوجه إخطاراً إلى الناقل مبيناً فيه طبيعة الهلاك أو التلف في موعد لا يتجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة. أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسلم البضاعة.



وصحيح أن المادة المذكورة تشترط صراحةً أن يكون الإخطار مكتوباً، ولكن<sup>٣٥٧</sup> يخضع الإخطار المكتوب لأي شكل خاص، إذ يجوز أن يُذكر في وثيقة الشحن أو على أذن التسليم الذي يُسلمه المرسل إليه للناقل وقت تسليم البضاعة. كما يُشترط أن يكون الإخطار معللاً ومحتويّاً على طبيعة الهلاك أو التلف حتى يتمكن الناقل من معرفة طبيعة الضرر<sup>(٣٥٧)</sup>. ويُشترط أيضاً أن يُوجّه الإخطار إلى الناقل أو ومثله الربان أو وكيل السفينة<sup>(٣٥٨)</sup>. وأخيراً يُشترط أن يُوجّه الإخطار إلى الناقل عند تسليم البضاعة، لأن الأضرار في البضائع لا تكتشف إلا بعد التفريغ وعند التسليم.

وفي حالة هلاك البضاعة فيجب التمييز بين الهلاك الكلي والهلاك الجزئي، ففي حالة الهلاك الكلي لا نرى ضرورة للإخطار لأنه لا يُتصور فيه التسليم، أما في حالة الهلاك الجزئي كالنقص في العدد أو الوزن أو الضرر الجزئي والتلف، فلا بدّ من توجيه الإخطار إلى الناقل وفي الميعاد القانوني. مع العلم أن المقصود بالتسليم الذي يبدأ منه الميعاد القانوني لتقديم الإخطار هو التسليم الفعلي والمادي للمرسل إليه، بحيث يتمكن من الكشف على البضاعة وفحصها والتحقق من حالتها.

هذا ويترتب على الإخطار في الميعاد القانوني، قيام قرينة قانونية لمصلحة المرسل إليه على أن الناقل لم يُسلمه البضاعة كما هي مبيّنة في وثيقة الشحن، ويجوز للناقل في هذه الحالة إثبات العكس بكافة الطرق، فللناقل أن يُثبت أن الإخطار لا محلّ له لأن البضاعة سلّمت فعلاً بأكملها أو بحالة جيدة.

أما إذا لم يتم الإخطار في الموعد القانوني، فلا يترتب على ذلك سقوط دعوى المسؤولية أو عدم قبولها، بل تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل على أنه سلّم البضاعة كما هي مبيّنة في وثيقة الشحن<sup>(٣٥٩)</sup>، وهذه القرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق، كأن يُثبت أن الهلاك أو التلف قد حدث أثناء عملية النقل.

<sup>٣٥٧</sup> نقض ٢١ ابريل ١٩٨٠، مجموعة أحكام النقض، س ٣١، ص ١١٦٠.

<sup>٣٥٨</sup> نقض ٥ يناير ١٩٦٧، مجموعة أحكام النقض، س ١٨، ص ٧٨.

<sup>٣٥٩</sup> نقض مدني ٦٤ يناير ١٩٦٧، مجموعة أحكام النقض، س ١٨، ص ١٧٦.

وبحسب ما جاء في المادة ٢/٢٥٣ من القانون البحري ليس هناك داعٍ من تقديم الإخطار إذا أُجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها المبينة في وثيقة الشحن وقت التسليم بحضور الناقل أو ممثله ومن تسلّم البضاعة، وذلك بسبب ثبوت علم الناقل بالهلاك أو التلف في هذه الحالة، الأمر الذي تنتفي معه الحاجة إلى الإخطار.

وبخصوص التأخير في تسليم البضاعة فقد أوجب القانون أيضاً إخطار الناقل حيث نصت المادة ٤/٢٥٤ بأنه: "لا تستحق أيّ تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يُخطر طالب التعويض الناقل كتابةً بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم". ويستفاد من هذا النص أن عدم توجيه الإخطار بالتأخير في الميعاد المحدّد قانوناً يترتب عليه عدم استحقاق التعويض، ومؤدى ذلك إنشاء دفع لمصلحة الناقل بعدم قبول دعوى المسؤولية عن التأخير في هذه الحالة.

هذا وتسري على الإخطار بالتأخير ما يسري على الإخطار بالهلاك أو التلف من أحكام، إذ يجب أن يكون الإخطار مكتوباً ومحتوياً على طبيعة الضرر الذي لحق بطالب التعويض، كما يجب أن يُوجهه إلى الناقل أو ممثله خلال ستين يوماً من التسليم الفعلي للبضاعة.

#### خامساً - تقادم دعوى المسؤولية

أخضع المشرّع دعوى المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع لتقادم قصير مدّته سنتان، وذلك خشية ضياع معالم الإثبات ولأجل الإسراع في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري. وفي هذا السياق تنص المادة ١/٢٥٨ من القانون البحري على أن: "تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضاعة بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم". ونؤكد هنا على أن هذا التقادم تخضع له كافة الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري، فهو لا يقتصر على دعاوى المسؤولية وحدها، بل يسري على جميع الدعاوى الأخرى الموجهة إلى الناقل، وكذلك الدعاوى المقامة من الناقل على الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل أو بالتعويض عن الضرر الذي أحدثته البضاعة بالسفينة أو بالبضائع الأخرى.

ويبدأ سريان مهلة التقادم من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، والمقصود بالتسليم الذي يبدأ منه التقادم هو التسليم الفعلي المادي للمرسل إليه بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالتها. أما التسليم القانوني الرمزي (تبادل الوثائق) الذي يقوم على تسليم المرسل إليه إذن تسليم ليتمكن بموجبه من استلام البضائع من مستودعات الجمارك، فلا يُعتدّ به في هذا الشأن<sup>(٣١٠)</sup>. وإذا استمرّ تسليم البضائع عدّة أيام، سرى التقادم من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في حيازة المرسل إليه. وإذا لم يقع التسليم كحالة الهلاك الكلي، فإن التقادم يسري من اليوم الذي كان يجب أن يتم فيه تسليم البضائع.

ولا يجوز الاتفاق على تقصير مدة التقادم إلى أقلّ من سنتين، لأن مثل هذا الاتفاق يتضمن تخفيفاً لمسؤولية الناقل ولذلك يُعدّ باطلاً. وعلى عكس ذلك يجوز الاتفاق على إطالة مدة التقادم إلى ما يزيد على السنتين، لأنه ليس في ذلك تخفيفاً للمسؤولية عن الناقل.

وتخضع مدة تقادم المذكورة للأحكام العامة المتعلقة بوقف التقادم وانقطاعه. وبناءً على ذلك، ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة، وبالتنبيه وبالجزز<sup>(٣١١)</sup>، كما ينقطع بإقرار الناقل بحق طالب التعويض إقراراً صريحاً أو ضمناً<sup>(٣١٢)</sup>. وبالإضافة إلى هذه الأسباب المقرّرة في القانون المدني، ينقطع التقادم بكتاب مسجّل مع إشعار استلام أو ما يقوم مقامه أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار استناداً إلى أحكام المادة ٢/٢٥٨ من القانون البحري.

<sup>٣١٠</sup> استئناف مدنية لبناني ١٩٦٢/١٢/٢٤، المحامي ١٩٦٢، ٨٩.

<sup>٣١١</sup> المادة ٣٨٠ قانون مدني.

<sup>٣١٢</sup> المادة ١/٣٨١ قانون مدني.

هذا ويجوز للناقل أن يتنازل صراحةً أو ضمناً عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه (٣٣٣)، وفي هذا الصدد، يُعدّ تنازلاً ضمناً عن التقادم عرض الناقل بعد انقضاء المدة تسوية الضرر الذي لحق بالبضاعة تسوية ودية، أو مناقشته في مقدار التعويض المستحق للمرسل إليه بعد انقضاء المهلة.

ومن جهة أخرى تنص المادة ٣/٢٥٨ من القانون البحري على انقضاء حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من المتزمين بمضي تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت مدة السنتين. والحقيقة أن هذا النص ينطبق على دعوى الرجوع بالتعهد المقامة من الناقل على الشاحن استناداً على كتاب التعهد الذي أعطاه الشاحن للناقل مقابل حصوله على وثيقة شحن نظيفة خالية من التحفظات.

#### المطلب الخامس: النقل المتتابع للبضائع

النقل المتتابع للبضائع هو النقل الذي يقوم به ناقلون عدة، وتُميز فيه بين نوعين: نقل متتابع بحري (أولاً) ونقل متتابع مختلط (ثانياً).

#### أولاً - النقل المتتابع البحري

النقل المتتابع البحري هو النقل الذي يكون بحرياً في جميع مراحلها، كأن ترسل بضاعة من أحد المرافئ العالمية إلى مرفأ اللاذقية، ولا يكون هناك خط ملاحى مباشر بين هذين المرفأين، فيتمّ النقل في هذه الحالة على مرحلتين: من المرفأ الأجنبي إلى مرفأ أجنبي آخر على سفينة ما، ثم من هذا المرفأ الأجنبي إلى مرفأ اللاذقية على سفينة أخرى. أو أن تُرسل بضاعة من البرازيل إلى مرفأ طرطوس مثلاً، فتنتقل على سفينة أولى إلى مرفأ دمياط في مصر، ثم تنتقل على سفينة ثانية من دمياط إلى مرفأ طرطوس.

فإذا كانت السفينة الثانية مملوكة للناقل نفسه الذي قدّم السفينة الأولى فليس

<sup>٣٣٣</sup> المادة ١/٣٨٥ و٢ قانون مدنى.

هناك من مشكلة، إذ لا يكون هناك إلا عقد نقل واحد. أما إذا كانت السفينة الثانية غير مملوكة للناقل الأول فإن الشاحن يكون مضطراً إلى التعاقد مع ناقل ثان، ويكون هناك عقدا نقل متتابعان وعملياتان قانونيتان مستقلتان. بل ويمكن أن نتصور عقد نقل ثالث ورابع وهكذا، حسب الظروف والأحوال. وما يجزئي في الغالب أن يلجأ الشاحن في مكان تغيير السفينة إلى وكيل عبور يسمى (transitaire) يتسلم البضاعة من الناقل الأول ويعهد بها إلى الناقل الثاني، ولا يُعتبر هذا الوكيل بالعبور ناقلاً بل يُعدّ وكيلاً عن الشاحن.

وقد يعهد الشاحن إلى الناقل الأول بأن يتعاقد لحسابه في مرفأ تغيير السفينة مع الناقل الثاني، وحينئذ تكون للناقل الأول صفتان صفة الناقل في النقل الأول، وصفة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للنقل الثاني، إذ يُبرم هذا الناقل العقد الثاني باسمه ولكن لحساب موكله الشاحن. وفي هذه الصورة يصدر الناقل الأول وثيقة شحن واحدة لكلّ عمليات النقل المتتابعة يُذكر فيها مرفأ التفريغ النهائي مع حفظ حق الناقل في تغيير السفينة، وتُسمى هذه الوثيقة بـ "وثيقة شحن مباشرة" (through bill of lading/connaissement direct).

هذا وتحتوي وثيقة الشحن المباشرة على عمليات النقل المختلفة في عقد واحد<sup>(٣٤)</sup>، ويترتب على وحدة عقد النقل في هذه الحالة أن للمرسل إليه حق الرجوع على الناقل الأول مصدر وثيقة الشحن المباشرة مع أنه لم يستلم البضاعة من هذا الناقل بل من الناقل الأخير، كما تحكم شروط وثيقة الشحن المباشرة عمليات النقل المختلفة. وما من شك في اعتبار الناقل الأول مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها في النقل الأول بوصفه ناقلاً، وهو مسؤول أيضاً عن الهلاك أو التلف في النقل اللاحق بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل<sup>(٣٥)</sup>، أي أنه يُعدّ مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة في

<sup>٣٤</sup> استئناف مختلط ٢٥ يناير ١٩٣٩، ج ٥١ - ١٢٧.

<sup>٣٥</sup> المادة ١/١٧٢ قانون تجاري.

عمليات النقل المختلفة. وللمرسل إليه أيضاً الحق في أن يرجع مباشرة على الناقل الأخير مطالباً إياه بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء وجودها في حيازته تطبيقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني التي تُجيز للموكل أن يرجع مباشرة على نائب الوكيل<sup>(٣٦٦)</sup>.

وقد تناولت المادة ٣/٢٥٧ من القانون البحري حالة النقل بوثيقة شحن مباشرة، وطبقت عليه الأحكام نفسها المقررة للنقل الذي يوجد فيه ناقل متعاقد وآخر فعلي، فجعلت الناقل الأول الذي أصدر وثيقة الشحن مسؤولاً عن النقل بأكمله، وقصرت مسؤولية كل من الناقلين اللاحقين له على الجزء الذي قام بتنفيذه من النقل على أن يكون متضامناً في هذه المسؤولية مع الناقل الأول. ويجوز للناقل الأول نفي مسؤوليته بإثبات أن الحادث الذي نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجود البضاعة في حراسة ناقل لاحق.

وقد جرى التعامل في التجارة البحرية على أن يشترط الناقل الأول في وثيقة الشحن المباشرة إعفائه من المسؤولية عن الضرر الذي لحق بالبضاعة في النقل الثاني، وهنا يُعدّ شرط الإعفاء صحيحاً لأن الناقل الأول مجرد وكيل بالعمولة للنقل بالنسبة إلى النقل الثاني، ولذلك لا يخضع للقواعد الأمرة الواردة في كل من القانون البحري وقواعد هامبورغ الخاصة بوثائق الشحن والتي تقضي ببطان شروط الإعفاء من المسؤولية في وثائق الشحن. بيد أن شرط الإعفاء من المسؤولية الوارد في وثيقة الشحن المباشرة يتوقف نفاذه على قيام الناقل الأول بتمكين المرسل إليه من استلام البضاعة من الناقل الثاني ومن الرجوع مباشرة عليه، فإذا لم يقم الناقل الأول بتمكين المرسل إليه من الرجوع مباشرة على الناقل الثاني تعطل شرط إعفاء الناقل الأول من المسؤولية<sup>(٣٦٧)</sup>.

<sup>٣٦٦</sup> المادة ٣/٦٧٤ قانون مدني.

<sup>٣٦٧</sup> نقض مدني ٢٣ مايو ١٩٦٣، مجموعة أحكام النقض، س ١٤، ص ٧٣٦.

## ثانياً - النقل المتتابع المختلط

النقل المختلط هو ذلك النقل الذي يتم بطرق مختلفة، بطريق البحر في جزء منه وبطريق البرّ أو البحر في الجزء الآخر، كأن تكون البضاعة مرسلّة من حلب إلى باريس، ففي هذه الحالة تنقل البضاعة بالسكة الحديدية من حلب إلى مرفأ اللاذقية، وبطريق البحر من مرفأ اللاذقية إلى مرفأ مرسيليا، وبالشاحنات من مرفأ مرسيليا إلى باريس.

والحقيقة أننا في النقل المتتابع نكون أمام إحدى الفرضيتين الآتيتين: فإما أن يتعاقد الشاحن نفسه مع الناقل البحري والناقل البري كلّ منهما على حدا، وهنا يوجد عقداً نقل مستقلان تسري على كلّ منهما الأحكام الخاصة به. وإما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة إلى بلد المقصد بطريقة البحر والبرّ معاً، أو بالعكس أيّ أن يتعاقد مع الناقل البري على نقل البضاعة إلى بلد المقصد بطريقة البرّ والبحر معاً.

وفي هذه الحالة الأخيرة يكون هناك عقد نقل واحد يضمّ عمليات النقل المختلفة، ولكن هذا العقد لا يُمكن أن يثبت بوثيقة واحدة كما هو الشأن في النقل البحري المتتابع لاختلاف طبيعة عمليات النقل المكوّن منها. ولذلك يصدر في هذه الحالة وثيقة شحن خاصة بالنقل البحري، ووثيقة نقل خاصة بالنقل البري، وترفق الوثيقتان إحداهما بالأخرى، وتُطبّق قواعد القانون البحري على الجزء الخاص بالنقل البحري، ويسري القانون التجاري على الجزء الخاص بالنقل البري<sup>(٣٧)</sup>. وفي هذا الصدد، إذا وُجد شرط في عقد النقل يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية، فإن هذا الشرط يكون صحيحاً إذا هلك

<sup>٣٧</sup> نؤوّه هنا إلى أن القانون البحري الجديد لم يتعرض - للأسف - للنقل متعدّد الوسائط على الرغم من أهميته، وهو أمر تنظّمه تشريعات كثيرة حديثة، وكان ينبغي على المشرّع تنظيم هذا النوع من النقل لأهميته. والحقيقة أن هناك دراسة قدّمها الاتحاد الأوروبي ضمن مشروع ما يُسمى التحديث المؤسّساتي والقطاعي تخصّص النقل متعدّد الوسائط، واستناداً إلى هذه الدراسة قامت وزارة النقل السورية بتشكيل لجنة برئاسة معاون وزير النقل لشؤون الملاحة البحرية وعضوية مدراء من وزارة النقل والجمارك لوضع مسودة مشروع قانون ينظم النقل المتعدد الوسائط.

البضاعة أو تلفت أثناء النقل البري، ويكون على العكس باطلاً إذا حدث الهلاك أو التلف في النقل البحري.

### المبحث الثاني: عقد نقل الأشخاص

إذا كان نقل البضائع بحراً هي الصورة الأكثر شيوعاً في عالم البحار، فإن نقل الأشخاص بطريق البحر يُعدّ ذائعاً ومعروفاً منذ القديم بسبب توفّر عوامل الأمان في البحار وانتظام الرحلات البحرية ونموّ العلاقات بين الدول المختلفة وازدهار السياحة وازدياد حركة الهجرة إلى الدول المكتشفة حديثاً.

ولكن مع ظهور النقل الجوي للأشخاص احتل هذا النقل مكاناً مرموقاً وأدى إلى زوال معظم الخطوط البحرية التي اشتهرت بنقل الأشخاص، بحيث لم يُعدّ هناك نقل بحري للأشخاص بالصورة التي كان عليها من قبل. ومع ذلك فقد ذاعت في عالم البحار صورة جديدة لنقل الأشخاص هي الرحلات البحرية السياحية التي تُقدّم للسياح متعة لا يُحقّقها لهم ركوب الطائرات، ولذلك تضمن القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ أحكاماً لتنظيم عقد نقل الأشخاص بحراً (Passage contract on the sea) في المواد من ٢٦٢ إلى ٢٨٦، وأحكاماً أخرى لتنظيم الرحلات البحرية السياحية في المواد من ٢٨٧ إلى ٢٩٢.

مع التنويه إلى أن الأحكام السابقة لا تسري على النقل المجاني للأشخاص لأنه يجري بدون مقابل مادي ولا يُوجد عقد فيه، واستثناءً من ذلك هي تسري على النقل المجاني الذي يقوم به ناقل محترف، حيث يكون المقابل غير ظاهر كما في حالة النقل المجاني الذي يكون لقاء خدمة أدت للناقل خدمات تبعية. كما لا تسري هذه الأحكام في حالة الأشخاص الذين يتسلّلون إلى السفينة خلسة بقصد السفر بدون أجر<sup>(٣٦٧)</sup>، وبالمقابل هي تسري على عقد نقل الأشخاص الذين يُوافق الناقل على نقلهم كمرافقين لحيوان حي أو لشيء آخر ينقله بمقتضى عقد نقل بضائع<sup>(٣٧٠)</sup>.

<sup>٣٦٩</sup> المادة ١/٢٧٩ قانون بحري.

<sup>٣٧٠</sup> المادة ٢/٢٧٩ قانون بحري.



وبالإضافة إلى هذه الأحكام الوطنية الخاصة بنقل الأشخاص بحراً، ثمة ثلاث اتفاقيات دولية أبرمت في بروكسل بفضل جهود المنظمة البحرية الدولية في لندن: الأولى خاصة بالركاب المتسللين في ١٠ تشرين الأول ١٩٥٧، والثانية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر في ٢٩ نيسان ١٩٦١ وهي تُعنى بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحري قبل الركاب، والثالثة خاصة بنقل أمتعة الركاب بحراً في ٢٧ أيار ١٩٦٧. ثم أبرمت أخيراً اتفاقية أئينا الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم في ١ كانون الأول ١٩٧٤ لتحل محل معاهدي بروكسل الأخيرتين<sup>(٣١)</sup>.

وبالاستناد إلى أحكام المادة ٢١٠ من القانون البحري يُعرّف عقد نقل الأشخاص بحراً على أنه ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل الأشخاص بالبحر مقابل أجره. وبناءً على ذلك، سندرس عقد نقل الأشخاص بالبحر من حيث تكوينه وإثباته (أولاً)، والتزامات الناقل (ثانياً)، والتزامات المسافر (ثالثاً)، ومسؤولية الناقل (رابعاً)، وانقضاء العقد (خامساً)، ثم نتكلم أخيراً عن الرحلات البحرية السياحية التي أصبحت رائجة في عصرنا الحاضر (سادساً).

#### أولاً - تكوين العقد وإثباته

ينعقد عقد نقل الأشخاص بالبحر كسائر العقود الرضائية بمجرد تطابق الإرادتين بالإيجاب والقبول. مع ذلك يُعدّ هذا العقد من عقود الإذعان، إذ أن الناقل يُعلن عادةً عن الشروط التي يقبل التعاقد بمقتضاها ويحدّد ثمن النقل، ولا يستطيع المسافر إلا الإذعان لهذه الشروط لأنه لا يملك مناقشتها.

وتقضي المادة ١٧٦٢ من القانون البحري بعدم جواز إثبات عقد نقل الأشخاص بالبحر إلا بمجرد يسمى "تذكرة السفر"، وعلى أن يُذكر في هذه التذكرة على وجه الخصوص:

<sup>٣١</sup> انضمت سورية إلى هذه الاتفاقيات بموجب المرسوم التشريعي رقم ٤ تاريخ ١٣/١/٢٠٠٣.

- ١- اسم الناقل واسم المسافر.
- ٢- بيان عن الرحلة.
- ٣- اسم السفينة.
- ٤- مرفأ القيام وتاريخه ومرفأ الوصول وتاريخه والمرافئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة.
- ٥- أجرة النقل.
- ٦- الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة (شروط الإقامة في السفينة).

أما الفقرة الثانية من المادة ٢٦٢ من القانون المذكور فقد أكدت على عدم جواز التنازل عن تذكرة السفر إلى الغير إلا بموافقة الناقل، وذلك ليكون هذا الأخير على علم بالأشخاص الذين سيكون على السفينة أثناء السفر.

ولكن يجوز للمسافر أن يستبدل بتذكرة السفر وثيقة أخرى يُبين فيها اسم الناقل والخدمات التي يلتزم بتأديتها، وذلك إذا كانت حمولة السفينة الكلية لا تزيد على عشرين طناً بحرياً، أو كانت السفينة تقوم بخدمات داخل المرفأ أو في مناطق محدودة تعينها السلطات البحرية<sup>(٣٧)</sup>.

وإذا تسلل شخص إلى السفينة بقصد السفر فيها دون أن تكون بيده تذكرة سفر صادرة عن الناقل أو مثله، كان من حق الربان إخراجه في أول مرفأ تصل إليه السفينة وتسليمه إلى السلطة المختصة في هذا الميناء، فضلاً عن إلزامه بدفع تعويض بقدر مسافة السفر التي قطعها<sup>(٣٨)</sup>.

### ثانياً - التزامات الناقل

بحسب ما جاء من أحكام في القانون البحري يقع على عاتق الناقل عدة التزامات يمكن تلخيصها بالآتي:

<sup>٣٧</sup> المادة ٢٦٣ قانون بحري.

<sup>٣٨</sup> اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ الخاصة بالركاب المتسللين، لاسيما المادة ٢ منها.

- ١- نقل المسافرين من مرفأ القيام إلى مرفأ الوصول على سفينة معينة في الميعاد المتفق عليه.
- ٢- إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة البحرية ولتنفيذ السفر المتفق عليه، وإبقائها صالحة للملاحة طوال مدة السفر.
- ٣- إتباع خط السير المعتاد والوقوف في المرفأ المحددة وفق برنامج الرحلة، إذ لا يجوز للربان أن يرسو في ميناء أو يوقف السفينة أثناء السفر بناء على طلب مسافر أو لأجل مصلحته الخاصة، إلا إذا أصيب أحد المسافرين بمرض معد جاز للربان إنزاله في أقرب مكان يُمكن علاجه فيه<sup>(٣٦)</sup>.
- ٤- أن يهيئ للمسافر مكاناً في الدرجة المتفق عليها، وإذا حصل المسافر على تذكرة بالسفر على سفينة معينة، فيجوز مع ذلك للنقل أن يعرض على المسافر نقله على سفينة أخرى مماثلة للسفينة المتفق عليها.
- ٥- تقديم الطعام والعلاج والخدمة للمسافر أثناء السفر، ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك.
- ٦- نقل أمتعة المسافر في الحدود التي يُعيّنها العقد أو العرف<sup>(٣٧)</sup>، ولا يلتزم المسافر بدفع أجره عن نقلها طالما أنها لا تزيد عن الحد الذي يُعيّنه العقد أو العرف، فإن زادت عن هذا الحد وجب على المسافر أن يدفع أجره عن الوزن الزائد.
- ٧- وأخيراً إذا توفى المسافر أثناء السفر وجب على الربان جرد أمتعته والحفاظة عليها حتى تسليمها إلى السلطة الإدارية المختصة في أول ميناء من الموانئ السورية<sup>(٣٨)</sup>.

### ثالثاً - التزامات المسافر

في مقابل التزامات الناقل، تقع على عاتق المسافر أيضاً عدّة التزامات، وهي بشكل خاص: دفع أجره السفر واحترام النظام في السفينة.

<sup>٣٦</sup> المادة ٣/١٢٥ قانون بحري.

<sup>٣٧</sup> المادة ٢٨٠ قانون بحري.

<sup>٣٨</sup> المادة ٢/١٢٥ قانون بحري.

بالنسبة لأجرة السفر فإن المسافر يلتزم بدفعها كما هي محدّدة في تذكرة السفر، وتختلف أجرة السفر باختلاف الدرجة المراد السفر فيها، وهي تُدفع عادةً عند تسليم تذكرة السفر إلى المسافر.

وإذا تخلّف المسافر عن السفر أو تأخّر عن الموعد المحدّد، فللربّان أن يُسافر دون أن يلتزم بانتظاره، مع بقاء المسافر ملزماً بدفع الأجرة كاملة<sup>(٣٧٧)</sup>، أما إذا حالت قوّة قاهرة دون سفر المسافر أو توفّي، فُسّخ العقد بشرط أن يُخطر هو أو ورثته بذلك قبل الموعد المعيّن للسفر بثلاثة أيام على الأقل، فإذا تمّ الإخطار فلا يستحق الناقل إلا ربع الأجرة. وتسري هذه الأحكام على أفراد عائلة المسافر وتابعيه الذين كان مقرراً أن يُسافروا معه إذا طلبوا ذلك، إذ قد لا يستطيعون السفر دون رب العائلة<sup>(٣٧٨)</sup>.

وإذا بدأ السفر فلا يكون للظروف المتعلّقة بشخص المسافر كمرضه أو إصابته بمرض أو وفاته أثر على التزامه بدفع الأجرة كاملة<sup>(٣٧٩)</sup>. ولا يجوز للربّان أن يجبس أمتعة المسافر غير المسجّلة وفاءً لأجرة النقل<sup>(٣٨٠)</sup>.

أما بالنسبة لالتزام المسافر بالاحترام النظام في السفينة، فإن هذا الالتزام يتجلّى بشكل خاص في امتثال المسافر - وفور الصعود إلى السفينة - لأوامر الربّان المتعلّقة بحفظ النظام في السفينة والسهرة على أمنها وسلامة الرحلة البحري، وهو يخضع بهذا الشأن لسلطة الربّان التأديبية، فإذا رفض المسافر الامتثال لأيّ من التدابير التي يأمر بها الربّان جاز توقيع العقوبات التأديبية عليه<sup>(٣٨١)</sup>.

<sup>٣٧٧</sup> المادة ٢٦٥ قانون بحري.

<sup>٣٧٨</sup> المادة ٢٦٦ قانون بحري.

<sup>٣٧٩</sup> المادة ٢٦٧ قانون بحري.

<sup>٣٨٠</sup> المادة ٢٨٤ قانون بحري.

<sup>٣٨١</sup> المادة ٢/١٢٤ قانون بحري.

## رابعاً - مسؤولية الناقل البحري

تتطلب دراستنا لمسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بالبحر التعرض إلى: مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تُصيب المسافرين، وتحديد مسؤوليته، وبطلان شروط الإعفاء من المسؤولية ومسؤوليته عن التأخير، وأخيراً دعوى المسؤولية.

### أ - مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تُصيب المسافرين

لم يتعرض القانون البحري القديم في أي نص لمسؤولية نقل المسافرين، ومن ثم كان يُرجع إلى تطبيق أحكام القواعد العامة في هذا الشأن. وكان القضاء يأخذ قديماً ببداية مسؤولية الناقل التقصيرية عن الحوادث التي تُصيب المسافر أثناء النقل، وبالتالي يجب على المدعي عند المطالبة بالتعويض إثبات خطأ الناقل. أما اليوم فقد استقر القضاء على أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية على أساس أن عقد النقل يتضمن التزاماً على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر، أي بإيصاله سالماً إلى المكان المقصود. وهذا الالتزام هو التزاماً بغاية يتحقق الإخلال به بمجرد عدم تحقيق النتيجة وثبوت وقوع الحادث، ولا ترتفع مسؤولية الناقل عن هذا الإخلال إلا بإثبات السبب الأجنبي أو خطأ المضرور (المسافر)<sup>(٣٨٢)</sup>. ولا يكفي للناقل حتى ينجو من المسؤولية إثبات أنه بذل جهده وتوخي الحيلة في تنفيذ ما التزم به، لأن هذا ممكن بالنسبة إلى الالتزام بعناية حيث يكفي أن يُقيم المدين الدليل على أنه بذل عناية الشخص المعتاد ولو لم يتحقق الغرض المقصود. وفي هذا الاتجاه ذهب القانون البحري الجديد حيث نصت المادة ٢٧٠ منه على أن "١- يُسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل. ٢- ويُعدّ الحادث واقعاً خلال تنفيذ عقد النقل إذا وقع أثناء السفر أو أثناء صعود المسافر إلى السفينة في مرفأ القيام أو نزوله منها في مرفأ الوصول أو في مرفأ متوسط أو أثناء المدة التي لا يكون فيها المسافر في

<sup>٣٨٢</sup> نقض فرنسي ٢١ نوفمبر ١٩٩١، دالوز، ٢٤٩؛ نقض مصري ٢٦ أبريل ١٩٦٢، مجموعة أحكام

النقض، س ١٣، ص ٥٢٢.

حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو بعد نزوله منها". وأضافت المادة ٢٧١ من القانون المذكور: "يُعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا أثبت أن وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه".

#### ب - تحديد مسؤولية الناقل

تقضي المادة ٢٧٢ من القانون البحري بأنه: "١- لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يُحكم به على الناقل في حالة وفاة المسافر أو إصابته على مليوني ليرة سورية، أو حسب ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية النافذة في سورية أيهما أكثر، ويجوز الاتفاق على حد أعلى للتعويض يزيد على هذا المقدار. ٢- ويشمل التعويض المقرر في الفقرة (١) من هذه المادة مجموع طلبات التعويض التي تُقدّم من المسافر أو من ورثته أو ممن يعولهم، وذلك عن كل حادث على حدة".

ويسري تحديد المسؤولية أيضاً على وكلاء الناقل وتابعيه، إذ تنص المادة ٢٧٨ من القانون البحري على أنه: "إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد وكلاء الناقل أو على أحد تابعيه جاز لمن أقيمت عليه الدعوى التمسك بالدفع التي يكون للناقل الاحتجاج بها وبأحكام المسؤولية وانقضاء الدعوى تخضي المدة إذا أثبت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه صدر في حالة تأدية وظيفته أو بسببها".

بيد أنه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل صدر منه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يُمكن أن يحدث<sup>(٢٨٣)</sup>.

#### ج - بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية

بحسب ما جاء في المادة ٢٧٤ من القانون البحري: "يُعتبر باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور التالية:

<sup>٢٨٣</sup> المادة ٢٧٣ قانون بحري.

- ١- إعفاء الناقل من المسؤولية تجاه المسافر أو ورثته أو من يعولهم.
  - ٢- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتقه.
  - ٣- تحديد التعويض بأقل مما هو مقرر في المادة ٢٧٢ من هذا القانون.
  - ٤- التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر".
- د - مسؤولية الناقل عن التأخير

يُسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن التأخير في إيصال المسافر في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعتاد إذا لم يتفق على ميعاد، ولا يبرأ الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه<sup>(٣٨٤)</sup>. مع التنويه إلى الناقل في عقد نقل الأشخاص بالبحر لا يستطيع تحديد مسؤوليته في حالة التأخير، بينما يجوز له أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن التأخير، وتسري فيما يتعلق بشروط الإعفاء من المسؤولية أحكام المادة ٢١٨ من القانون المدني، وذلك لعدم ورود نص بهذا الشأن في القانون البحري.

#### هـ - دعوى المسؤولية

تلزم المادة ٢٧٥ من القانون البحري المسافر في حالة الإصابة البدنية بإخطار الناقل كتابةً بالإصابة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ مغادرة المسافر السفينة، ويترتب على عدم الإخطار في الميعاد المحدد قيام قرينة على أن المسافر غادر السفينة دون إصابة حتى يقيم المسافر الدليل على أن الإصابة حدثت خلال تنفيذ عقد النقل.

وترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بحراً إلى المحكمة المختصة وفقاً للأحكام المنصوص عليها في قانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية، ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعي أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها مرفأ القيام أو مرفأ الوصول أو المرفأ الذي حُجز فيه على السفينة، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بسلب المدعي الحق في هذا الاختيار أو تقييده<sup>(٣٨٥)</sup>.

<sup>٣٨٤</sup> المادة ٢٧٦ قانون بحري.

<sup>٣٨٥</sup> المادة ٢٨٦ قانون بحري.

وتتقدم دعوى التعويض الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته بمضي سنتين، وتسري هذه المدة اعتباراً من اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة في حالة الإصابة البدنية، أو من اليوم الذي كان يجب أن يُغادر فيه المسافر السفينة في حالة الوفاة أثناء تنفيذ عقد النقل، أو من يوم الوفاة إذا وقعت بعد مغادرة المسافر السفينة وبسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، وفي هذه الحالة تنقضي الدعوى على أي حال بمضي ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة المسافر للسفينة<sup>(٣٨٦)</sup>. بالمقابل تتقدم دعوى تعويض الضرر الناشئ عن تأخير إيصال المسافر بمضي ستة أشهر من اليوم التالي لمغادرة المسافر للسفينة<sup>(٣٨٧)</sup>.

ونذكر هنا بأن المسافر يتمتع بامتياز على السفينة وأجرة النقل لضمان التعويض المستحق له عن الإصابات البدنية التي تحدث له، أو عن هلاك الأمتعة أو تلفها<sup>(٣٨٨)</sup>.

#### خامساً - انقضاء عقد نقل الأشخاص

ينقضي عقد نقل الأشخاص بحراً بمجرد تنفيذه، أي بنقل المسافر من مرفأ القيام إلى مرفأ المقصد مع ذلك قد ينقضي العقد قبل ذلك بالفسخ، كما لو تعذر السفر لسبب لا يرجع إلى الناقل حيث يتم فسخ العقد هنا دون تعويض، أما إذا ثبت أن المانع من السفر راجع إلى فعل الناقل التزم بتعويض المسافر بما يُعادل نصف الأجرة، ويُفترض أن تعذر السفر راجع إلى فعل الناقل حتى يقوم الدليل على عكس ذلك<sup>(٣٨٩)</sup>.

وإذا تعطل السفر لمدة تتجاوز ثلاثة أيام جاز للمسافر فسخ العقد مع التعويض المناسب عند الاقتضاء، ويُعفى الناقل من الالتزام بالتعويض إذا أثبت أن سبب توقف السفر غير راجع إليه، ولا يجوز الفسخ إذا قام الناقل بنقل المسافر إلى مكان الوصول المتفق عليه في ميعاد معقول وعلى سفينة من ذات المستوى<sup>(٣٩٠)</sup>.

<sup>٣٨٦</sup> المادة ١/٢٧٧ قانون بحري.

<sup>٣٨٧</sup> المادة ٢/٢٧٧ قانون بحري.

<sup>٣٨٨</sup> المادة ٥٧/ب قانون بحري.

<sup>٣٨٩</sup> المادة ١/٢٦٨ قانون بحري.

<sup>٣٩٠</sup> المادة ٢/٢٦٨ قانون بحري. ونشير هنا إلى أن المشرع وقع في خطأ مادي في نص المادة المذكورة، ذلك أنه أضاف حرف النفي (لا) إلى ما قبل كلمة (تتجاوز).



ويحق للمسافر أن يطلب فسخ العقد مع التعويض عند الاقتضاء إذا أجرى الناقل تعديلاً جوهرياً في مواعيد السفر أو في خط سير السفينة أو في موانئ الرسو المتوسطة المعينة مسبقاً، ومع ذلك يُعفى الناقل من التعويض إذا أثبت أنه بذل العناية المعتادة لتفادي هذا التعديل<sup>(٣٩١)</sup>.

#### سادساً - الرحلات البحرية السياحية

لقد تعرّض القانون البحري للرحلات البحرية السياحية التي تُنظّمها عادةً مكاتب السياحة والسفر، حيث يتم التعاقد معها بأحد أسلوبين: فإما أن يعلن المكتب عن الرحلة وشروطها ويُعدّ هذا إيجاباً من جانبه، فإذا تقدّم المشترك بالرغبة في الاشتراك في رحلة ما اعتبر ذلك قبولاً منه على إيجاب المكتب. وإما أن تتقدّم جماعة من المشتركين إلى مكتب السياحة والسفر بطلب تنظيم الرحلة وتتفق معه على شروطها.

ويقوم منظم الرحلة البحرية بإبرام عقد نقل الأشخاص مع الناقل البحري، حيث يُعدّ منظم الرحلة البحري بمثابة وكيل عن كلّ مشترك، الأمر الذي يُرتب آثاراً على الناقل والمشارك ناشئة عن عقد النقل وفي مقدمتها الالتزامات والمسؤولية. وبناءً على ذلك، سندرس كيفية إثبات عقد تنظيم الرحلة البحرية، والالتزامات الناشئة عن عقد الرحلة البحرية السياحية والمسؤوليات.

#### أ - إثبات عقد تنظيم الرحلة

تنص المادة ٢٨٨ من القانون البحري على ضرورة أن "يُسَلّم منظم الرحلة لكلّ مشترك أو لكلّ مجموعة من المشتركين تذكرة الرحلة وإلا كان عقد الرحلة باطلاً، وللمشترك وحده حق التمسك بهذا البطلان". ووفقاً لهذا النص يتعيّن على منظم الرحلة تحرير عقد الرحلة السياحية بصورة تذكرة سفر، وهذه التذكرة ليس مجرد شرط

<sup>٣٩١</sup> المادة ٢٦٩ قانون بحري.

للإثبات بل هي ركن للانعقاد ويترتب البطلان على تخلفه، على أن حق التمسك بطلان العقد مُقرّر للمشارك وحده دون منظم الرحلة.

وبحسب ما جاء في المادة ٢٨٩ من القانون البحري يجب أن يُبين في تذكرة الرحلة على وجه الخصوص:

- ١- اسم السفينة.
- ٢- اسم منظم الرحلة وعنوانه.
- ٣- اسم المسافر وعنوانه.
- ٤- درجة السفر ورقم الغرفة التي يشغلها في السفينة.
- ٥- ثمن التذكرة وبيان النفقات التي يشملها هذا الثمن.
- ٦- مرفأ القيام ومرفأ الوصول والمرافئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة.
- ٧- تاريخ القيام وتاريخ العودة.
- ٨- الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر المشترك فيها.

مع العلم أن تعداد البيانات التي تدرج في تذكرة السفر ليس وارداً على سبيل الحصر بل على سبيل المثال، الأمر الذي يُمكن معه إضافة بيانات أخرى. كما أن تذكرة السفر وما تتضمنه من بيانات، تُعدّ أداة لإثبات عقد النقل وعقد الاشتراك في الرحلة البحرية، وذلك على غرار وثيقة الشحن.

وتقضي المادة ٢٧٦ من القانون البحري بأن: "يُسلّم منظم الرحلة للمسافر بالإضافة إلى تذكرة الرحلة دفترًا يشمل على قسائم تُبين في كلّ منها الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر على البرّ في المرفأ المذكور في القسيمة". وتفيد هذه القسائم بدورها في إثبات الالتزام بتقديم هذه الخدمات.

## ب - الالتزامات الناشئة عن عقد الرحلة البحرية السياحية والمسؤوليات

يلتزم المسافر المشترك في الرحلة البحرية السياحية بأداء الأجرة أو الاشتراك المتفق عليه، بينما يلتزم منظم الرحلة البحرية السياحية قبل المشتركين فيها بتنفيذها وفقاً للشروط المنصوص عليها في عقد تنظيم الرحلة أو الشروط المعلن عنها<sup>(٣٩٢)</sup>.

ويُسأل منظم الرحلة عن الإخلال بالالتزامات المبينة في تذكرة الرحلة وفي دفتر قسائم الخدمات<sup>(٣٩٣)</sup>. كما يُسأل منظم الرحلة قبل المشترك (المسافر) عن تعويض الضرر الذي يُصيبه أو أمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، وتسري على هذه المسؤولية الأحكام نفسها المقررة بشأن مسؤولية الناقل وتحديداتها وبطلان شروط الإعفاء منها وتقدمها والاختصاص بنظر الدعوى الخاصة بالمنصوص عليها في المواد من ٢٧٠ إلى ٢٨٦ من القانون البحري<sup>(٣٩٤)</sup>. والعلّة من تقرير مسؤولية منظم الرحلة هو التيسير على المشترك في الرحلة البحري السياحية، إذ تُمكن من مقاضاة المتعاقد معه (منظم الرحلة) إذا صعب عليه الرجوع على الناقل مباشرة.

<sup>٣٩٢</sup> المادة ٢٨٧ قانون بحري.

<sup>٣٩٣</sup> المادة ٢٩١ قانون بحري.

<sup>٣٩٤</sup> المادة ٢٩٢ قانون بحري.

ب

جامعة الفرات

ب

جامعة الفرات

ب

ب

ب

## الأخطار البحرية

تنتاب الملاحة البحرية بعض الحوادث التي تُسبب للسفينة أو لطاقمها أو لركابها أو لبضائعها أضراراً تختلف بحسب الخطر الذي ألم بكلّ منها، وتخضع الأخطار البحرية (Maritime averages) التي تتعرض لها السفينة إلى نظام قانوني خاص يتمييز عن القواعد العامة، تناوله القانون البحري الجديد في ثلاثة فصول ضمن الباب السابع منه، وهي: التصادم البحري والإسعاف والإنقاذ البحري والخسائر البحرية المشتركة.

وقبل البدء بدراسة الأخطار البحرية المذكورة، لا بدّ من الإشارة إلى أن المتضررين من هذه الأخطار يُفترض أنهم يقومون بالرجوع على بعضهم البعض، ولكن على اعتبار أن هؤلاء المتضررين يقومون عادةً بالتأمين عن هذه الحوادث، فإن المؤمنين هم الذين يتحملون عبئها في النهاية. وبناءً على ذلك، هناك غالباً محلّ لتسوية الحقوق والالتزامات الناشئة عن هذه الأخطار ولو كانت الأموال التي لحقها الهلاك أو التلف من جهة، والأموال التي أحدثت الضرر من جهة أخرى مملوكة لشخص واحد، إذ تتمّ التسوية في هذه الحالة كما لو كانت العلاقة القانونية ناشئة بين شخصين مختلفين.

وبناءً على ما سبق، سنقوم بدراسة الأخطار البحرية ضمن الفصول الثلاثة التالية:

- الفصل الأول: التصادم البحري
- الفصل الثاني: الإسعاف والإنقاذ البحري
- الفصل الثالث: الخسائر البحرية المشتركة

٧

جامعة الفرات

جامعة الفرات

٧

الفرات

٧

٧

## الفصل الأول

### التصادم البحري

التصادم البحري (Maritime collision) هو خطر بحري كثير الوقوع في عالم الملاحة البحرية، خصوصاً بعد أن ازداد عدد السفن التي تجوب البحار وتضاعفت سرعتها وتقاربت خطوط الملاحة، الأمر الذي قد يؤدي إلى أضرار جسيمة بالأموال والأشخاص. هذا وقد شعرت الدول منذ أكثر من مئة عام بالحاجة إلى وضع قواعد قانونية لتنظيم أحكام التصادم البحري، حتى أسفرت جهودها إلى وضع اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري في ٢٣ أيلول ١٩١٠، وقد انضمت سورية إلى هذه الاتفاقية بالمرسوم التشريعي رقم ٥٨٤ تاريخ ١٩٧٣/٤/٢٣.

ومن الملاحظ أن اتفاقية بروكسل المذكورة لم تتطرق لموضوع الاختصاص القضائي رغم أهميته القصوى، إذ إن توحيد القواعد القانونية لا يكون كاملاً إلا إذا اقترن بتنظيم دولي للاختصاص القضائي، الأمر الذي أدى إلى تضارب الحلول التي اتخذها القضاء في الدول المختلفة. ولذلك تم تكثيف الجهود من أجل توحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي والاختصاص المدني في حالة التصادم البحري، ووضعت بشأن ذلك اتفاقيتان دوليتان:

- ١- اتفاقية بروكسل الموقعة في ١٠ أيار ١٩٥٢ والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى، وقد انضمت إليها سورية بالمرسوم التشريعي رقم ٥٨٤ تاريخ ١٩٧٣/٤/٢٣<sup>(٣٩٥)</sup>.
- ٢- اتفاقية بروكسل الموقعة في ١٠ أيار ١٩٥٣ والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري، وقد انضمت إليها سورية بالمرسوم التشريعي رقم ٥٨٤ تاريخ ١٩٧٣/٤/٢٣.

<sup>٣٩٥</sup> مع العلم أن سورية تحفظت في المرسوم المذكور على حقها بتعقب المخالفات التي ترتكب في المياه الإقليمية.

ومن ناحية أخرى، ننوّه إلى أن الدول اهتمت أيضاً بوضع قواعد لمنع التصادم بين السفن في البحار ضمنتها في معاهدات تحمل جميعها كعنوان "معاهدة لندن لسلامة الأرواح في البحار"، وأول هذه المعاهدات أبرمت في لندن عام ١٩١٤، وتعرضت هذه المعاهدة لتحديثات وتعديلات كثيرة في الأعوام ١٩٢٩ و ١٩٤٨ و ١٩٦٠ و ١٩٧٢، وآخر تعديل لها جرى في ١٩٨١.

ولقد تناول القانون البحري الجديد موضوع التصادم في المواد من ٣٠٦ إلى ٤١٤، وقد جاءت أحكام هذه المواد مطابقة لأحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري، ويلاحظ أن أحكام هذه الاتفاقية تُطبّق على جميع السفن المتصادمة، حتى وإن كانت تابعة لدول مختلفة موقعة على الاتفاقية أو منضمة إليها، ولكن إذا كانت جميع السفن المتصادمة سورية الجنسية، فإن القانون السوري هو الذي يُطبّق دون المعاهدة<sup>(٣٦٦)</sup>.

وبغض النظر فإن دراسة التصادم البحري تتطلب بدايةً توضيح ماهيته (المبحث الأول)، وعرض صورته (المبحث الثاني)، قبل شرح أحكام دعوى التصادم البحري (المبحث ثالث).

### المبحث الأول: ماهية التصادم البحري

لأجل توضيح ماهية التصادم البحري لا بدّ من بيان شروطه (أولاً) قبل عرض الحوادث المستتنة من أحكام التصادم البحري (ثانياً).

#### أولاً - شروط التصادم البحري

تُعرف المادة الأولى من اتفاقية التصادم لعام ١٩١٠ التصادم البحري بأنه: "التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحصل بها التصادم"، وقد تبنى القانون البحري ذات التعريف حيث

<sup>٣٦٦</sup> المادة ١٥ اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالتصادم البحري.



نص في المادة ١/٣٠٦ منه على أنه: "إذا وقع تصادم بين سفن بحرية أو بينها وبين مراكب للملاحة الداخلية، تسوى التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون اعتبار للنظام القانوني للمياه التي حصل فيها التصادم".

ومن هذا التعريف نستخلص أنه يُشترط لاعتبار الحادث تصادمًا بحرياً ثلاثة شروط: أن يحصل التصادم بين منشأتين عائمتين، أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية، أن يحصل احتكاك مادي بين المنشأتين.

أ - أن يحصل التصادم بين منشأتين عائمتين

فحتى يُعدّ التصادم تصادمًا بحرياً يجب أن يحصل بين منشأتين عائمتين أو أكثر، أما إذا اصطدمت السفينة بجسم ثابت كرصيف المرفأ أو حاجز أمواج أو صخور، فلا يُعدّ الحادث في هذه الحالة تصادمًا بحرياً ولا يُطبّق عليه أحكام القانون البحري بل تُطبّق عليه القواعد العامة في المسؤولية<sup>(٣٩٧)</sup>، ويُطبّق ذات الحكم فيما لو اصطدمت السفينة بجسم عائم لا يُعدّ سفينة أو مركب ملاحية داخلية ككراكة أو رافعة أو ماعونة أو طائرة بحرية.

ب - أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية

لا يكفي لاعتبار الحادث تصادمًا أن يحصل بين منشأتين عائمتين أو أكثر، بل يجب أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة بحرية، سواء أكانت السفينة البحرية المنشأة الصادمة أو المنشأة المصدومة، وسواء وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية. وكثيراً ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض المرافئ الهامة مثل مرفأ بوردو ولندن وهامبورغ.

وبناءً على ذلك، إذا اصطدمت سفينة بحرية بمركب ملاحية داخلية في المياه البحرية أو الداخلية، فإن الحادث يُعدّ تصادمًا بحرياً، أما إذا اصطدم مركبان من مراكب الملاحة

<sup>٣٩٧</sup> المادة ١٦٤ وما بعدها قانون مدني.

الداخلية أحدهما بالآخر ولو في المياه البحرية، فإن هذا لا يُعدّ من قبيل التصادم البحري ولا يخضع لأحكام القانون البحري، وإنما تسري عليه القواعد العامة في المسؤولية<sup>(٣٩٨)</sup>. أيّ أن العبرة في تحديد التصادم البحري ليست لطبيعة المياه التي يحصل فيها بل لصفة المنشآت التي يحصل بينها.

ويلاحظ بأنه لا تُعطى أية أهمية لنوع السفينة التي اشتركت في التصادم، وبالتالي تسري أحكام التصادم البحري متى كانت إحدى المنشأتين سفينة، بغض النظر عما إذا كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة أو غير ذلك<sup>(٣٩٩)</sup>. وتسري أحكام التصادم البحري أيضاً على التصادم الذي يتم بين سفينتين تابعتين لتجهز واحد، ذلك أن كلتا السفينتين تُعدّ ذمة بحرية مستقلة<sup>(٤٠٠)</sup>.

### ج - أن يحصل احتكاك مادي بين المنشأتين

يشترط أيضاً لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً أن يحصل احتكاك مادي بين المنشأتين العائميتين، إذ لا يُعدّ ناشئاً عن تصادم بحري ذلك الضرر الذي لحق بالسفينة بسبب الأمواج العنيفة التي أحدثتها سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن تحتك بها<sup>(٤٠١)</sup>.

مع ذلك قضت المادة ٢/٣٠٦ من القانون البحري بتطبيق أحكام التصادم ولو لم يقع احتكاك مادي على تعويض الأضرار التي تُسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة، وذلك متى كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو إهمال القيام بحركة أو عدم مراعاة الأحكام التي يُقرّها التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية المصادق عليها في سورية بشأن تنظيم السير في البحار.

<sup>٣٩٨</sup> ننوه هنا إلى أن الكثير من التشريعات الوطنية تساوي بين أحكام التصادم النهري والتصادم البحري وتخضعها لأحكام مماثلة، ومن ذلك التشريع الألماني والبلجيكي والإيطالي والفرنسي.

<sup>٣٩٩</sup> المادة ٣/٣٠٦ قانون بحري.

<sup>٤٠٠</sup> محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٥٩٤. مع العلم أن هذا الكاتب أطلق على التصادم في هذه الحالة تسمية "التصادم بين السفن الشقيقة"، وأكد على خضوعه لأحكام التصادم البحري.

<sup>٤٠١</sup> استئناف مختلط ٦ مايو ١٨٩٧، ب ٩ - ٣٣١، نقض مصري ١٢ يناير ١٩٧٦، مجموعة النقض سنة ١٩٢٧، ص ١٨٤.

وفي الحقيقة لقد استمد القانون البحري الحكم المذكور من المادة ١٣ من اتفاقية التصادم لعام ١٩١٠، ومفاد ذلك أنه لا يُشترط لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً وقوع احتكاك مادي بين السفن، بل يكفي أن ينشأ الحادث عن قيام إحدى السفن المتصادمة بحركة (مناورة) خاطئة أو إهمال القيام بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر. ومثل ذلك أن تسير سفينة على مقربة من سفينة أخرى دون مراعاة السرعة أو المسافة التي تقضي بها قواعد السير في البحر فتتحرك الأمواج من حولها وتحدث الضرر، أو أن تسير سفينة في الضباب بدون إطلاق الصفارات أو الأجراس المعتادة ثم تُفاجأ سفينة أخرى بوجودها على مقربة منها فتقوم بحركة مفاجئة لاجتناب الاحتكاك بها ويحدث الضرر بسبب هذه الحركة<sup>(٤٢)</sup>.

#### ثانياً – الحوادث المستثناة من أحكام التصادم البحري

هناك ثلاث حالات تتحقق فيها شروط التصادم البحري ولكن لا تُطبَّق عليها

أحكامه، وهي:

١- لا تطبق أحكام التصادم البحري على السفن الحربية إذا حصل التصادم فيما بينها أو مع سفينة غير حربية<sup>(٤٣)</sup>، في حين أنها تسري على أي تصادم يقع بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تُخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية<sup>(٤٤)</sup>.

٢- لا تطبق أحكام التصادم البحري على التصادم الذي يحصل بين سفينة الإرشاد والسفينة التي استخدمتها، بل يخضع هذا النوع من التصادم لحكم خاص نصت عليه المادة ٣٠٣ من القانون البحري، بموجبه يكون مجهزة السفينة التي استخدمت المرشد مسؤولاً عن الأضرار التي تُصيب سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد.

<sup>٤٢</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٣٠.

<sup>٤٣</sup> المادة ٢ قانون بحري.

<sup>٤٤</sup> المادة ٣٠٦/٣ قانون بحري.

إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد أو بحارته<sup>(٤٠٥)</sup>.

٣- وأخيراً لا تسري أحكام التصادم البحري على التصادم الذي يحصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة، نظراً لارتباط السفينتين المذكورتين بعقد سابق هو عقد القطر الذي يُحدّد التزامات كلّ منهما<sup>(٤٠٦)</sup>.

### المبحث الثاني: صور التصادم البحري

يُميّز القانون البحري بين أربعة أنواع من التصادم، وذلك تبعاً لسبب التصادم: التصادم بسبب القوة القاهرة (أولاً)، والتصادم المشتبه في أسبابه (ثانياً)، والتصادم بسبب خطأ إحدى السفن (ثالثاً)، والتصادم بسبب الخطأ المشترك (رابعاً).

#### أولاً - التصادم بسبب القوة القاهرة

هو ذلك التصادم الذي ينشأ عن قوة القاهرة، كالضباب الكثيف الذي تنعدم معه الرؤية، أو هبوب عاصفة بحرية تتجاوز قوتها المألوف في التعامل البحري، أو صدور أمر من السلطة العامة بالملاحة مع إطفاء الأنوار أثناء الحرب فيقع التصادم بين السفينتين من غير أن يُنسب أيّ خطأ لإحدهما. ففي جميع هذه الحالات وما يُشابهها تتحمل كلّ سفينة الضرر الذي أصابها دون يكون لإحدها الحق في الرجوع على الأخرى<sup>(٤٠٧)</sup>.

#### ثانياً - التصادم المشتبه في سببه

يُقصد بالتصادم المشتبه في سببه ذلك التصادم الذي لا يُمكن تحديد السبب في حدوثه، فهو إما أن يكون راجعاً إلى قوة القاهرة، أو إلى خطأ أحد ربّاني السفينتين، أو إلى خطأ مشترك من الربّانين، أو غير ذلك. ولقد جمع القانون البحري بين التصادم بسبب القوة القاهرة والتصادم المشتبه في سببه في المادة ١/٣٠٧ من القانون البحري، وطبّق عليهما

<sup>٤٠٥</sup> هذا الحكم هو استثناء من قواعد التصادم البحري، وقد أمّنته ضرورة تحصين الأشخاص الذين يُمارسون مهنة الإرشاد.

<sup>٤٠٦</sup> المادة ٢٩٣ وما بعد قانون بحري.

<sup>٤٠٧</sup> المادة ١/٣٠٧ قانون بحري.

حكماً واحداً حيث جاء في المادة المذكورة: "إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شكّ حول أسبابه أو لم تُعرف هذه الأسباب تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر"<sup>(٢٠٨)</sup>.

وبحسب ما جاء في الفقرة ٢ من المادة المذكورة يسري الحكم ذاته في حل كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو إحداها راسية وقت وقوع التصادم، ذلك أن بعض التشريعات كانت تقضي بأنه إذا كانت السفينة راسية وقت التصادم، فيُفترض أن التصادم وقع بخطأ ربّان السفينة الأخرى السائرة، ولكن اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالتصادم البحري هدمت هذه القرينة<sup>(٢٠٩)</sup>.

### ثالثاً - التصادم بسبب خطأ إحدى السفن

قد يحدث التصادم البحري نتيجة خطأ من مالك أو مجهز أو ربّان إحدى السفن المتصادمة، عندها تكون هذه السفينة وحدها المسؤولة عن تعويض جميع الأضرار التي تسبب بها، وهذا ما قضت به المادة ٣٠٨ من القانون البحري حين نصت على أنه: "إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم".

وبناءً على ذلك، قد يكون الخطأ منسوباً إلى الربّان، كأن يخالف القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار بعدم إخلاء الطريق لسفينة لها أولوية المرور، أو عدم إضاءة الأنوار التي تُحدّد موقع السفينة ليلاً، أو عدم استعمال الإشارات الصوتية عند اضطراب الجو أو عند تقابلها مع سفينة أخرى، أو عدم تخفيض السرعة عند تكاثف الضباب. ومن جهة أخرى قد يكون الخطأ منسوباً إلى المجهز نفسه، كأن يسمح بسفر السفينة وهي غير صالحة للملاحة أو غير مزودة بطاقم كافٍ لإبحارها.

<sup>٢٠٨</sup> ننوّه هنا إلى أن التعامل البحري لا يعرف التصادم المشتبه في سببه، وبالتالي هو موجود نظرياً فقط.

<sup>٢٠٩</sup> المادة ٢/٢ من الاتفاقية المذكورة.

ويُعدّ المجهز مسؤولاً عن خطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً في المرافئ<sup>(٤١٠)</sup>، لأن مهمة المرشد تنحصر أساساً في تزويد الرّبّان بالمعلومات عن خط السير الواجب الإلتباع في الدخول والخروج من المرافئ أو في أعالي البحار، أما قيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ مناوراتها فتبقى من مهمة الرّبّان رغم وجود المرشد.

ويجب على المدعي في دعوى التصادم أن يُقيم الدليل على خطأ الرّبّان، ويستطيع إثبات ذلك بجميع طرق الإثبات لتعلّق الأمر بواقعة مادية. ويُستعان عادةً في الإثبات بالتقرير البحري المنظم من قبل الرّبّان وبدفتر اليومية في السفينة، وللمحكمة الحق في أن تأمر بإجراء تحقيق لسماع شهود التصادم، أو تأمر بتعيين خبراء لتحديد سبب التصادم وقيمة الأضرار الناجمة عنه.

ولقد استند القضاء في مصر وفرنسا على بعض قرائن الخطأ لتقرير المسؤولية. فعلى سبيل المثال، إذا حصل التصادم بين سفينة شراعية وأخرى بخارية فيفترض وقوع الحادث بخطأ السفينة البخارية حتى يثبت العكس<sup>(٤١١)</sup>، ومفاد هذه القرينة أن السفينة البخارية أسهل حركة من الشراعية، وفي مقدور السفينة الأولى أن تتخذ الاحتياطات الضرورية لتفادي التصادم، وأن القواعد الدولية تُوجب على السفينة البخارية أن تُخلي الطريق للسفينة الشراعية.

ومن بين القرائن التي أقامها القضاء أيضاً، أنه إذا حصل تصادم بين سفينة راسية وسفينة مبحرة فيفترض وقوع التصادم بخطأ السفينة الثانية<sup>(٤١٢)</sup>. ولكن القانون البحري ركن بهذا الخصوص إلى اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم فنص في المادة ٣١١ منه على أن: "لا يُفترض الخطأ فيما يتعلّق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم"، ومعنى ذلك أنه يجب

<sup>٤١٠</sup> المادة ٣١٠ قانون بحري.

<sup>٤١١</sup> استئناف مختلط ٢٦ مارس ١٩٤١، ب ٥٢ - ١٤٠ : ١٠ مايو ١٩٢٦، ب ٣٨ - ١٨.

<sup>٤١٢</sup> باريس ٢٨ أبريل ١٨٩٨، دالوز ١٨٩٩، ٢، ٤٦٥.

على المتضرر دائماً أن يُقيم الدليل على خطأ الرَبَّانِ أياً كانت الظروف التي وقع فيها التصادم البحري.

#### رابعاً - التصادم بسبب الخطأ المشترك

بخصوص التصادم البحري الذي يحدث بسبب خطأ مشترك من السفينتين الصادمة والمصدومة، قضت المادة ١٣٠٩ من القانون البحري على أنه: "إذا كان الخطأ مشتركاً قُدِّرت مسؤولية كلِّ سفينة بنسبة الخطأ الذي وقع منها...". على أن المشرع بعد أن وضع في صدر المادة مبدأ توزيع المسؤولية بنسبة الخطأ الذي وقع من كلِّ سفينة، عاد فنص على أنه: "إذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كلِّ سفينة، أو إذا تبين أن الأخطاء متعادلة، وُزعت المسؤولية بينها بالتساوي".

ويجدر التمييز هنا بين التصادم المشتبه في سببه، والتصادم الناشئ عن الخطأ المشترك الذي لا يمكن فيه تحديد نسبة الخطأ الذي صدر من كلِّ سفينة. ففي الحالة الأولى لا يُعرف سبب الحادث وما إذا كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو خطأ إحدى السفينتين أو خطأ مشترك بينهما، ولذلك يكون الحكم هنا أن تتحمل كلُّ سفينة ما أصابها من ضرر. أما في الحالة الثانية فيقوم الدليل على خطأ مشترك للسفينتين، بيد أنه لا يمكن تحديد نسبة كلِّ منهما، ويكون الحكم هنا توزيع المسؤولية بين السفينتين بالتساوي.

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا في حالة التصادم بسبب الخطأ المشترك هل تتضامن السفينتين في تعويض الأضرار المادية والأضرار البدنية؟ في الحقيقة يجب التمييز هنا بين هذين النوعين من الأضرار.

فعندما ينشأ عن التصادم بسبب الخطأ المشترك أضراراً مادية تلحق ببضائع الشاحنين أو بأمثلة المسافرين، يُفترض أن يُسأل مالكي السفينتين المشتركتين في التصادم مسؤولية تضامنية عن هذه الأضرار قبل الغير ووفقاً للقواعد العامة، لكن هذا التضامن لم يسلم من النقد، بسبب أن الشاحن أو المسافر سيتجنب الرجوع على الناقل الذي

تعاقده معه حتى لا يحتاج في مواجهته بشرط الإعفاء من المسؤولية الواردة في وثيقة الشحن أو في تذكرة السفر أو بالإعفاء القانوني من المسؤولية، ولذلك هو سيوجه دعواه إلى المجهز الآخر ويحصل منه على التعويض كاملاً، ثم يرجع هذا الأخير على المجهز الناقل بنصيبه في التعويض فيفقد الناقل ميزة الإعفاء من المسؤولية. أضف إلى ذلك أن المجهز الذي دفع التعويض كاملاً سيصطدم بتحديد المسؤولية الذي يتمسك به المجهز الآخر.

ولذلك اهتمت اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم وكذلك القانون البحري بالنص على انتفاء التضامن بين المسؤولين بالنسبة إلى الغير في حالة الخطأ المشترك، إذا تعلّق الأمر بأضرار مادية تصيب السفن أو بضائع الشاحنين أو أمتعة الركاب والطاقم<sup>(١١٣)</sup>، ولهذا يلتزم المتضرر بتقسيم مطالبته على المسؤولين خلافاً لما تقضي به القواعد العامة.

بالمقابل عندما ينشأ عن التصادم بسبب الخطأ المشترك أضراراً بدنية تُصيب البحارة أو الركاب، فقد تقرّر في الاتفاقية والقانون البحري الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، وتمّ الإبقاء على التضامن بين المسؤولين مراعاة لاعتبارات إنسانية بحتة. وتأييداً لذلك نصت المادة ٣/٣٠٩ من القانون البحري على أن: "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"<sup>(١١٤)</sup>.

### المبحث الثالث: دعوى التصادم البحري

أكثر ما يهتم دراسته في دعوى التصادم البحري معرفة كيف يتم تحديد المحكمة المختصة للنظر في الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري (أولاً)، ومتى تُتقدم هذه الدعاوى (ثانياً)، ومن يُقدّر التعويض المستحق وما هي ضماناته (ثالثاً).

<sup>١١٣</sup> المادة ٢/٤ اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالتصادم البحري، وكذلك المادة ٢/٣٠٩ قانون بحري.

<sup>١١٤</sup> نقابلها المادة ٣/٤ اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالتصادم البحري.



## أولاً - المحكمة المختصة بنظر الدعوى

لقد أخذ القانون البحري بخصوص تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى الناشئة عن التصادم البحري، بذات الأحكام التي تبنتها الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم والمبرمة في بروكسل بتاريخ ١٠ أيار ١٩٥٢، حيث أعطيت للمدعى عليه عدة خيارات نصت عليها المادة ١/٣١٣ والتي جاء فيها: " للمدعي رفع الدعوى الناشئة عن التصادم البحري أمام إحدى المحاكم الآتية:

- أ- المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه.
- ب- المحكمة التي يقع في دائرتها مرفأ تسجيل سفينة المدعى عليه.
- ج- المحكمة التي يقع في دائرتها المكان الذي وقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه التي أحدثت الضرر أو على سفينة أخرى مملوكة له إذا كان الحجز جائزاً، أو المحكمة التي يقع في دائرتها المكان الذي كان من الجائز توقيع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو ضامناً آخر.
- د- المحكمة التي يقع في دائرتها المكان الذي وقع فيه التصادم<sup>(١٥)</sup> إذا حدث في المرافئ السورية أو في غيرها من أجزاء المياه الداخلية".

كما نصت الفقرة الثالثة من المادة المذكورة على أنه: " يجوز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة غير المحاكم المذكورة في الفقرة الأولى أو عرض النزاع على التحكيم".

## ثانياً - تقادم الدعوى الناشئة عن التصادم

تتقادم دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمرور سنتين من تاريخ وقوع الحادث، بيد أن دعوى الرجوع التي ترفعها إحدى السفينتين على الأخرى في حالة المسؤولية

<sup>١٥</sup> وهذا الخيار منطقي ذلك أن معظم التشريعات تقضي باختصاص المحاكم الوطنية في الدعاوى الناشئة عن واقعة حدثت في إقليم الدولة (المادة ٤/ب قانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية)، كما أنه يتفق مع الحل الذي أخذت به اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ الخاصة بالاختصاص الجنائي في حالة التصادم (المادة ١/٤).

التضامنية عن التصادم الذي نتج عنه وفاة أو جرح، فتتقدم بمرور سنة واحدة من تاريخ الوفاء<sup>(٤١٦)</sup>. ويخضع هذا التقدم بالطبع لأسباب وقف وانقطاع التقدم المقررة في القانون المدني.

### ثالثاً - تقدير التعويض المستحق وضماناته

عندما لا يتوصل الأطراف إلى اتفاق حول مقدار التعويض المستحق عن التصادم يتولى القاضي تقديره، ولكن يُشترط في الضرر الموجب للتعويض أن يكون نتيجة طبيعية ومباشرة للتصادم البحري. هذا ويشمل التعويض ما لحق المتضرر من خسارة وما فاته من ربح، فإذا هلكت السفينة وجب دفع قيمتها المستحقة وقت حدوث التصادم، وإذا تلفت وجب دفع قيمة الإصلاحات التي أجريت لها، كما يُعوّض المتضرر أجره النقل الخاصة بالرحلة التي حدث التصادم خلالها، والربح الذي ضاع عليه بسبب تعطل السفينة خلال عملية الإصلاح.

ويُقرّر المشرّع امتيازاً على السفينة لضمان التعويضات المستحقة عن التصادم البحري الذي وقع بخطئها<sup>(٤١٧)</sup>، مع العلم أن هذا الحكم مُستمدّ من الاتفاقية الدولية الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية، والتي أخذته بدورها عن التشريع الإنكليزي الذي يمنح امتيازاً للمتضرر على الشيء الذي نشأ عنه الضرر نظراً للرابطة بين الشيء والضرر<sup>(٤١٨)</sup>.

<sup>٤١٦</sup> المادة ٣١٤ قانون بحري.

<sup>٤١٧</sup> المادة ٥٧/هـ قانون بحري.

<sup>٤١٨</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٣٦.

## الفصل الثاني

### الإسعاف والإنقاذ البحري

يُقصد بالإسعاف والإنقاذ البحري (Maritime assistance and rescue) تلك المعونة التي تُسديها سفينة لأخرى تجد نفسها في حالة خطر بحري، ولقد سُمي القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ هذه المعونة بـ "المساعدة والإنقاذ"، ونحن نفضل تسميتها بـ "الإسعاف والإنقاذ". وثمة فارق بين الإسعاف والإنقاذ، إذ يأتي الإسعاف وقت تعرّض السفينة للخطر ولمساعدتها على تجاوز هذا الخطر، بينما يأتي الإنقاذ بعد تعرّض السفينة للخطر ولإنقاذ الأشخاص الذين كانوا على ظهر السفينة.

وقد ظلّ التقنين التجاري البحري الفرنسي الصادر سنة ١٨٠٧ خالياً من أيّ نص يتعلّق بالإسعاف والإنقاذ البحري حتى صدور قانون ١٠ آذار ١٨٩١ الذي فرض على ربّان سفينة تصطدم بغيرها الالتزام بتقديم مساعدته للسفينة الأخرى. وتبنت معظم التشريعات مذهب التشريع الفرنسي في قصر الالتزام بالإنقاذ على حالة التصادم، إلى أن جاءت الاتفاقية الخاصة بالتصادم لعام ١٩١٠، فأوجبت على ربّان كلّ سفينة من السفن المتصادمة أن يُقدّم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها بقدر ما يكون ذلك في استطاعته، وبدون أن يُعرّض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي<sup>(١٩)</sup>.

وبدت الحاجة ملحّة إلى جعل الإسعاف والإنقاذ البحري التزاماً قانونياً ليس في حالة التصادم وحدها بل في جميع الحالات، ولذلك انتهى الأمر إلى عقد اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد بالمساعدة والإنقاذ في ٢٣ أيلول ١٩١٠، وقد انضمت سورية إلى هذه الاتفاقية بالمرسوم التشريعي رقم ٥٨٤ تاريخ ١٩٧٣/٤/٢٣.

ثم جاء القانون البحري الجديد ليتناول الإسعاف والإنقاذ البحري في المواد من ٣١٥ إلى ٣٢٧، مستمداً جميع أحكامه من الاتفاقية المذكورة. وبناءً على ذلك، سنوضح طبيعة

<sup>١٩</sup> المادة ٧ اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالتصادم البحري.

ومضمون التزام السفن بالإسعاف والإنقاذ البحري (المبحث الأول)، ثم نبين شروط هذا الالتزام (المبحث الثاني)، قبل الحديث عن المكافأة المستحقة نتيجة تقديمه (المبحث الثالث).

### المبحث الأول: الالتزام بالإسعاف والإنقاذ البحري

تمنع القواعد العامة الأفراد على اليأس من الإضرار بعضهم البعض الآخر، ولكنها لا تُوجب عليهم تقديم المعونة للأشخاص والأموال التي تكون في حالة الخطر، بمعنى آخر لا يُعدّ الإسعاف والإنقاذ من قبيل الالتزامات القانونية وفقاً للقواعد العامة، وإنما هو مجرد واجب أدبي لا يستتبع عدم احترامه أيّ جزاء.

ولقد بقي كل من التعامل البحري والتشريع البحري زمناً طويلاً لا يفرض على أطبق السفن والمشتغلين في البحر أيّ التزام بالإسعاف والإنقاذ، وكان دافع الربابنة إلى إسعاف وإنقاذ السفن المعرضة للخطر يستند إلى ما يتمتعون به من يقظة الضمير وروح التضامن.

ولكن التجارب في عالم البحار أثبتت قصور الجزاء الأدبي، وخاصةً أنه تمّ رصد الكثير من الحالات التي تقاعس فيها الكثير من الربابنة عن تقديم الإسعاف والإنقاذ مع أنهم كانوا قادرين على القيام به. ولذلك كان من الضروري جعل الإسعاف والإنقاذ التزاماً قانونياً في عالم الملاحة البحرية على خلاف الحياة على اليابسة، حيث بقي مجرد التزام أدبي لا أكثر.

وقد تطرّق القانون البحري للالتزام بالإسعاف والإنقاذ في حالة التصادم (أولاً)، وكذلك للالتزام العام بإنقاذ الأشخاص (ثانياً)، وأيضاً للجزاءات المترتب على خرق هذا الالتزام (ثالثاً).

#### أولاً - الالتزام بالإسعاف والإنقاذ في حالة التصادم

بحسب ما جاء في المادة ٧٣١٢ من القانون البحري في حل وقوع تصادم بحري يجب "على ربّان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يُبادر إلى مساعدة السفينة الأخرى وبجارتها

والمسافرين عليها كلما كان ذلك ممكناً وبالقدر الذي لا يُعرض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جدي، وعليه أن يُخطر السفينة الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المتوجهة إليها<sup>(٤٢٠)</sup>. ومن الملاحظ في هذه المادة أن الالتزام بالإسعاف والإنقاذ في حالة التصادم يشمل كل من السفينة والطاقم والركاب.

### ثانياً - الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص

تفرض المادة ١٣٢٤ من القانون البحري التزاماً عاماً بخصوص إنقاذ الأشخاص، حيث جاء فيها: "يجب على كل ربان في حدود استطاعته ودون تعريض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جسيم، أن يُقدّم المساعدة لكل سفينة تُشرف على الغرق، ولكل شخص يُوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، ولا يكون مالك السفينة أو تجهزها مسؤولاً عن مخالفة هذا الالتزام إلا إذا وقعت المخالفة بناءً على تعليمات صريحة منه". ويمكن أن نستخلص من هذا النص ما يلي:

١- الإنقاذ عمل إلزامي بالنسبة للأشخاص ولكنه ليس إلزامياً بالنسبة للأموال، مع ذلك فالإنقاذ في حالة التصادم إلزامي بالنسبة للسفن والأشخاص على حد سواء، وهذا يعني أن المشرع لم يشأ أن يجعل إنقاذ سفينة إلزامياً عندما لا يوجد على ظهرها أي من رجال الطاقم أو الركاب<sup>(٤٢١)</sup>.

٢- الإنقاذ إلزامي للأشخاص الذين يوجدون في البحر مهددين بخطر الهلاك، ويشمل هذا الالتزام ركاب السفن وبحارتها، ويمتد أيضاً إلى ركاب وملاحى الطائرات التي قد تسقط في البحر<sup>(٤٢٢)</sup>.

<sup>٤٢٠</sup> تقابلها المادة ٨ اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالتصادم البحري.

<sup>٤٢١</sup> ولقد اختلفت التفرقة بين الأشخاص والأموال ذلك أن الواجب بقضى الإنقاذ في الحالتين، بيد أن هذا الإنقاذ في غير محله، إذ ليس من المنطق إلزام الربان بأن ينحرف عن خط السير، وأن يقوم بمناورات خطيرة وباهظة بقصد إنقاذ المال. ولكن الغالب أن تتعرض السفينة والحمولة والأشخاص معاً لنفس الخطر عندما تكون السفينة في عرض البحر. وبالتالي ليس ثمة مخاوف من ترك السفينة معرضة للهلاك بعد إنقاذ الأشخاص الموجودين على ظهرها، ذلك أن إنقاذ الأموال في القانون السوري يُعطي الحق في الحصول على المكافأة.

<sup>٤٢٢</sup> وقد نصت صراحة على هذا الحكم الأخير الاتفاقية الدولية الخاصة بإنقاذ الطائرات المبرمة في بروكسل بتاريخ ٢٠ تشرين الأول ١٩٣٨.

٣- الإنقاذ واجب التقديم لكل شخص ولو كان من الأعداء، الأمر الذي يفترض سريان هذا الالتزام زمن الحرب.

٤- يجب أن يُوجد الشخص في البحر مهدداً بخطر الهلاك، فإذا صادف الرَبَّان في البحر سفينة غادرها طاقمها وركابها فلا يكون الإنقاذ إلزامياً، ولا يُشترط في الخطر الذي يتهدد الشخص أن يكون حالاً، بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع.

٥- يفرض القانون على الرَبَّان الالتزام بتقديم الإنقاذ إلى كل شخص يُوجد في البحر مهدداً بخطر الهلاك، ولكن هذا الأمر لا يتم في الواقع بشكل عرضي، فقد جرت العادة على أن تطلب السفينة المعرضة للخطر الاستغاثة بواسطة جهاز الراديو اللاسلكي عبر إرسال الإشارة المعروفة (S. O. S.)<sup>(٢٣)</sup>، ويجب على السفن التي تلتقط هذه الاستغاثة أن تجيب عليها وفقاً لما تقضي به الاتفاقيات الدولية<sup>(٢٤)</sup>، ولرَبَّان السفينة المعرضة للخطر حينها أن يختار من بينها السفينة التي يقبل مساعدتها فتلتزم بتقديمها، أما السفن الأخرى فتتحرر من هذا الالتزام.

٦- لا يلتزم الرَبَّان بالإنقاذ إلا إذا كان ذلك في استطاعته ودون أن يُعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي، وهذا أمر طبيعي لأنه لا يجوز تعريض بعض الأشخاص للخطر في سبيل إنقاذ الآخرين.

### ثالثاً - مؤيدات الالتزام بالإسعاف والإنقاذ

إذا وُجد شخص في البحر مهدداً بخطر الهلاك، وكان باستطاعة الرَبَّان إنقاذه بدون أن يُعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي، كان الإنقاذ إلزامياً. وإذا تقاعس الرَبَّان عن أداء هذا الالتزام تعرض للعقاب المنصوص عنه في المادة ٢/٣٢٤ والتي فيها: "ويُعاقب رَبَّان السفينة الذي لا يُقدّم المساعدة المذكورة في الفقرة السابقة بلخمس مئة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تزيد على ٥٠٠/ ألف ليرة سورية أو بإحدى هاتين العقوبتين".

<sup>(٢٣)</sup> (Save Our Souls) أي أنقذوا أرواحنا.

<sup>(٢٤)</sup> معاهدة لندن الخاصة بالإشارات اللاسلكية ١٩١٤.

مع العلم أن مجهز السفينة لا يُعدّ مسؤولاً جنائياً بسبب تخلف الربّان عن الإنقاذ عند وجوبه، ذلك أن المسؤولية الجنائية شخصية وقد أكدت على ذلك صراحةً المادة ١٣٣٤ حين تقرّر فيها عدم مسؤولية مالك السفينة أو مجهزها عن مخالفة الربّان للالتزام الإنقاذ وذلك ما لم تكن المخالفة قد وقعت بناءً على تعليمات صريحة صدرت من المجهز إلى الربّان.

هذا ولا يقتصر الأمر على مسؤولية الربّان الجنائية، بل يتعدّاه إلى انعقاد مسؤوليته المدنية قبل الأشخاص الذين تخلف عن إنقاذهم أو قبل أقاربهم في حالة الفقدان أو الوفاة، ومن ثم يلتزم الربّان بتعويض الضرر الذي لحقهم من جراء ذلك. وفي هذا الصدد، يُسأل المالك مسؤولية مدنية عن مخالفة الربّان لهذا الالتزام باعتباره مسؤولاً عن أخطاء نائبه الربّان.

### المبحث الثاني : شروط الإسعاف والإنقاذ البحري

بحسب ما جاء في المادة ٣٦٥ من القانون البحري: "تسري أحكام هذا الفصل على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر والأشخاص الموجودين عليها والأشياء التي تنقلها وأجور النقل، كما تسري على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية والمراكب التي تقوم بالملاحة في المياه الداخلية، وذلك دون اعتبار للنظام القانوني للمياه التي تُقدّم فيها هذه الخدمات أو تحصل فيها المساعدة أو الإنقاذ"<sup>(٤٢٥)</sup>. ونستخلص من هذا النص أن شروط الإسعاف والإنقاذ هي كالآتي:

أ - أن تكون المعونة الواجبة بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية فحتى نكون أمام إسعاف وإنقاذ بحري لا بدّ أن تكون المعونة الواجبة بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية، وذلك بغض النظر عن المياه التي يحصل فيها الإسعاف والإنقاذ. أيّ أنه يكفي أن تكون إحدى المنشأتين العائمتين المشتركتين في

<sup>٤٢٥</sup> نقابلها المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.

العملية ينطبق عليها وصف السفينة حتى يُعدَّ الإسعاف والإنقاذ بحرياً، وسواء أكانت هي السفينة المعرضة للخطر أو هي التي تقوم بالإسعاف والإنقاذ، وسواء تمَّ ذلك في المياه البحرية أم في المياه الداخلية، كما هو الشأن بالنسبة للتصادم البحري. أما إذا تمَّ الإسعاف والإنقاذ بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية ولو كان ذلك في المياه البحرية، فلا يُعدَّ الإسعاف والإنقاذ بحرياً ولا تنطبق عليه أحكامه.

وتُطبَّق أحكام الإسعاف والإنقاذ ولو كانت السفينة قد هجرها بحارتها، مع ذلك لا يُعدَّ من قبيل الإسعاف والإنقاذ انتشار السفن أو البضائع. هذا ويجب أن تُقدِّم المعونة للمنشأة العائمة، ولا يُقصد بذلك المنشأة ذاتها فحسب بل الأشياء الموجودة على ظهرها وأجرتها وأجرة نقل الركاب التي تمَّ استيفائها وفق ما جاء في نص المادة ٣٦٥ المذكورة آنفاً.

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا حصل الإسعاف والإنقاذ بين سفينتين مملوكتين لمالك واحد، فإن هذا لا ينفي قيام علاقة الإسعاف والإنقاذ بينهما، لأن كلاً منهما يُعدُّ ذمّة مالية مستقلة عن الأخرى، وقد أكدت على ذلك المادة ٣/٣٦٦ من القانون البحري بقولها: "وتستحق المكافأة ولو تمت المساعدة أو الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد"<sup>(٤٣٦)</sup>. وهذا الحكم هو نفسه المتَّبَع في حالة التصادم البحري كما رأينا سابقاً.

ب - أن يتضمن الإسعاف و الإنقاذ عملاً مادياً يؤدي إلى نتيجة

ويأخذ هذا العمل المادي عادةً صورة القَطْر، حيث تقوم السفينة التي تُقدِّم الإسعاف والإنقاذ بقطر السفينة المنكوبة حتى تصل بها إلى برِّ الأمان، ويُمكن أن يأخذ الإسعاف والإنقاذ صوراً أخرى كحمل بعض بضائع السفينة المنكوبة لتخفيف حملتها ومحاولة تعويمها، أو إطفاء حريق شبَّ فيها.

بيد أنه لا يشترط في الإسعاف والإنقاذ أن يكون عملاً مادياً صادراً من سفينة، بل قد يكون عملاً صادراً من شخص منفرد يتدخل سواء بعمل مادي أو تقديم معلومات أو

<sup>٤٣٦</sup> نقابلها المادة ٥ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.



مجرد مساعدة ذهنية أو عقلية، فكل ما يهّم في الإسعاف والإنقاذ أن تتجاوز السفينة المقدم إليها المعونة خطر الهلاك وأن يؤدي التدخل إلى نتيجة مفيدة. فعلى سبيل المثال لو قام مرشد خارج منطقة الإرشاد وفي غير وريدته وبناءً على طلب سفينة جالحة بالصعود على ظهر هذه السفينة وأجرى مناورات أدت إلى تعويم السفينة، فإنه يكون قد قام بإسعاف وإنقاذ بحري.

### ج - أن تكون السفينة معرضة لخطر الهلاك

حتى تُعدّ المعونة المقدمة إسعافاً وإنقاذاً بحرياً، يجب أن تكون السفينة مشرقة على الهلاك، وهذا ما يُفسّر وجود قواعد خاصة بالإسعاف والإنقاذ، وتقرير مكافأة كبيرة لمن قام به. مع ذلك لا يُشترط في الخطر الذي تتعرض له السفينة أن يكون واقعاً، بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع، فإذا فقدت السفينة - على سبيل المثال - دفتها أو أصيبت محرقاتها بعطل في عرض البحر فلا يُعتبر هناك خطر واقع، ولكن يُعدّ هذا الخطر محتمل الوقوع لأنه يُخشى معه اضطراب الجو وهياج البحر فتتعرض السفينة للتحطم والهلاك.

وإذا لم تكن السفينة في حالة الخطر فلا تُعدّ المعونة التي تُقدّم إليها من قبيل الإسعاف والإنقاذ البحري، ذلك أن عنصر الخطر هو الذي يُميّز الإسعاف والإنقاذ عن القطر. فقد رأينا أن القطر هو الصورة الغالبة للإسعاف والإنقاذ، بيد أنه يُشترط لاعتباره من قبيل الإسعاف والإنقاذ أن تكون السفينة في حالة خطر واقع أو محتمل الوقوع، أما إذا لم يكن ثمة خطر يُحدق بالسفينة المقطورة، كانت العملية قطراً وليست إسعافاً وإنقاذاً.

وتظهر أهمية التمييز بين الإسعاف والإنقاذ والقطر في أن عقد القطر هو عقد مقاوله يُعطي السفينة القاطرة الحق في أجر ثابت يُحسب على أساس الساعة أو اليوم<sup>(٤٢٧)</sup>. أما الإسعاف والإنقاذ ولو اتخذ تنفيذه شكل القطر فإنه اتفاق من طبيعة مختلفة يُخول السفينة التي تقوم بالإسعاف والإنقاذ مكافأة أكبر تُحدّد على أسس مختلفة.

<sup>٤٢٧</sup> محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٦٣٥.

وبناءً على ذلك، يُعدّ القطر من قبيل الإسعاف والإنقاذ إذا أصيبت محركات السفينة بعطل على مقربة من حطام أثناء عاصفة شديدة، وبالعكس تُعدّ الخدمة التي تؤدي قطراً لا إسعافاً وإنقاذاً إذا لم تكن الأحوال الجوية سيئة ومضطربة إلى الحدّ الذي تُشكّل خطراً على السفينة.

### المبحث الثالث: مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحري

الأصل أن واجب إسعاف وإنقاذ السفن وحمولتها لا يُمكن أن يكون مجدياً إلا إذا تقرّر منح مكافأة مناسبة لصالح السفينة التي قامت به، وخاصةً إذا أدى الإسعاف والإنقاذ إلى نتيجة مفيدة بشأن السفينة المسعّفة، وتنص المادة ١/٣١٦ من القانون البحري بهذا الخصوص على أن: "كلّ عمل من أعمال المساعدة أو الإنقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة بشرط أن يؤدي إلى نتيجة نافعة"<sup>(٤٢٨)</sup>.

وهنا نتساءل: ما هو الأساس القانوني لمكافأة الإسعاف والإنقاذ (أولاً)؟ وما هي شروط استحقاقها (ثانياً)؟ وما هي الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة رغم توفر شروط استحقاقها (ثالثاً)؟ وكيف يتمّ تحديدها (رابعاً) وتوزيعها (خامساً) والمطالبة بها (سادساً)؟

#### أولاً - الأساس القانوني للمكافأة

قد يُقال إن أساس استحقاق المكافأة هو الفضالة المنصوص عليها في المادة ١٨٩ من القانون المدني، ذلك أن السفينة المسعّفة أو المنقذة تتولّى عن قصد القيام بشأن عاجل لحساب السفينة المنكوبة.

ولكن يُردّ على هذا القول بأن الفضولي يُعدّ نائباً عن صاحب العمل ولو لم تتحقق النتيجة المرجوة، وهو لا يستحق إلا النفقات الضرورية والنافعة التي سوغتها الظروف، وتعويضاً عن الضرر الذي لحق به بسبب قيامه بالعمل، ولكنه لا يستحق أجراً

<sup>٤٢٨</sup> تقابلها المادة ٢ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.

على عمله<sup>(١٢٩)</sup>، لأن الفضالة عمل مجرد عن الرغبة في تحقيق الربح. في حين أن الإسعاف والإنقاذ البحري يمنح الحق للمسعف أو المنقذ في مكافأة، ولا تُعطى هذه المكافأة إلا إذا أتى الإنقاذ بنتيجة مفيدة. ومن ناحية أخرى، نلاحظ أن الفضالة عمل اختياري يتولاه الشخص لحساب شخص آخر دون أن يكون ملزماً بذلك<sup>(١٣٠)</sup>، أما الإسعاف والإنقاذ فقد يكون اختيارياً في بعض الحالات، ولكنه إلزامي بنص القانون في حالات أخرى مثل الملاحة البحرية.

وقد يُقال: إن أساس المكافأة هو الإثراء بلا سبب، ولكن هذا القول مردود عليه أيضاً ذلك أن من أثرى لا يلتزم إلا في حدود ما أثرى به. ولو طبقت قواعد الإثراء بخلافها على الإسعاف والإنقاذ لوجب إعطاء السفينة المسعفة أو المنقذة قيمة السفينة التي أنقذت بأكملها، وهذا غير مقبول.

والصحيح في رأينا، أن الإسعاف والإنقاذ البحري هو نظام أصيل خاص بالقانون البحري ولا يندرج في أحد أنظمة القانون المدني المعروفة، ويُفسر بالتضامن الذي يربط البحارة بعضهم ببعض الآخر، ولأجل إغرائهم على تقديم الإسعاف والإنقاذ تقررت مكافأة كبيرة عند تحقق النتيجة.

### ثانياً - شروط استحقاق المكافأة

حتى تستحق المكافأة للسفينة المسعفة أو المنقذة لا بد من توفر الشروط القانونية للإسعاف والإنقاذ، وتحقيق نتيجة مفيدة للسفينة المسعفة أو المنقذة.

#### أ - توفر الشروط القانونية للإسعاف والإنقاذ

لا تستحق السفينة المسعفة أو المنقذة مكافأة عن عملها إلا إذا توفرت الشروط القانونية للإسعاف والإنقاذ التي سبقت الإشارة إليها، وهي أن يتم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحه داخلية، وأن تكون السفينة التي أنقذت في حالة الخطر.

<sup>١٢٩</sup> المادة ١٩٦ قانون مدني.

<sup>١٣٠</sup> المادة ١٨٩ قانون مدني.

## ب - ضرورة تحقيق النتيجة المفيدة

لا تستحق المكافأة إلا إذا أسفر الإسعاف والإنقاذ عن نتيجة مفيدة، فإن لم تأت الخدمة بنتيجة مفيدة فلا يستحق عنها أية مكافأة<sup>(٤٣١)</sup>. ويُعبّر عن هذه القاعدة باللغة الإنكليزية (No cure no pay)، ومعنى ذلك أن الإسعاف والإنقاذ البحري عملية احتمالية تقوم بها السفينة المسعفة أو المنقذة على مسؤوليتها، فإذا نجحت حصلت على مكافأة كبيرة، وإذا فشلت فلا تحصل على شيء.

ولا يشترط لاستحقاق المكافأة أن يكون الإسعاف والإنقاذ كاملاً، فمن يُسعف أو ينقذ البضائع أو ملحقات السفينة دون أن يتوصل إلى إسعاف وإنقاذ السفينة ذاتها يستحق مكافأة عن عمله، لأن النتيجة في هذه الحالة نافعة جزئياً.

ولكن إذا لم يُسفر الإسعاف والإنقاذ عن نتيجة ما، فإن السفينة المسعفة أو المنقذة لا تستحق عنه أية مكافأة، بيد أن هذا لا ينفي حقها في استرداد النفقات التي سوغتها الظروف، وبالتالي الحصول على تعويض عن الضرر الذي لحقها بسبب قيامها بعملها طبقاً لأحكام الفضالة<sup>(٤٣٢)</sup>.

## ثالثاً - الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة

إذا توفرت الشروط القانونية للإسعاف والإنقاذ وتحققت منه نتيجة مفيدة، استحققت السفينة المنقذة - من حيث المبدأ - مكافأة عن العمل الذي قدمته. مع ذلك هناك حالات لا تستحق فيها تلك السفينة أية مكافأة رغم توفر الشروط المتقدم ذكرها، وهذه الحالات هي:

### أ - رفض السفينة المغائة الإسعاف والإنقاذ

تنص المادة ٣١٧ من القانون البحري على أن: "لا يستحق الأشخاص الذين أسهموا في أعمال المساعدة أي مكافأة إذا كانت السفينة المغائة قد رفضت معونتهم

<sup>٤٣١</sup> المادة ١/٣١٦ قانون بحري.  
<sup>٤٣٢</sup> المادة ١٩٦ قانون مدني.

صراحةً ولسبب معقول<sup>(١٣٣)</sup>. فصحيح أن الإسعاف والإنقاذ يُعطي الحق في المكافأة، ولكن لا يجوز فرضه على السفينة التي تكون في حالة الخطر، بل إن هذه الأخيرة أن تسعى بوسائلها الخاصة لدرء هذا الخطر. وقد يكون لرفض السفينة المغائة ما يُبرره كما لو تقدّمت عدّة سفن لإغايتها وإنقاذها، فلها في هذه الحالة حرية قبول معونة بعضها ورفض معونة البعض الآخر.

فإذا قدّمت المعونة رغم رفض السفينة المغائة لها فلا تستحق السفينة المغائة أية مكافأة، بيد أنه يُشترط لعدم استحقاق المكافأة في هذه الحالة أن يكون الرفض صحيحاً ومبنياً على سبب معقول. فلو فرضنا أن السفينة المعرضة للخطر أوشكت على الغرق ورفض ربانها المعونة المعروضة عليه تفادياً لدفع المكافأة، فإن رفضه لا يُمكن أن يُعدّ مقبولاً، وتستحق المكافأة في هذه الحالة على المعونة التي تُقدّم إلى سفينته رغم معارضته.

#### ب - خطأ السفينة المنقذة

تقضي المادة ٣/٣٢٣ من القانون البحري بأنه: "يجوز للمحكمة تخفيض المكافأة أو إلغاؤها إذا تبين أن القائمين بالمساعدة والإنقاذ قد ارتكبوا أخطاء جعلت المساعدة أو الإنقاذ أكثر لزوماً أو أنهم ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش، وذلك دون إخلال بتوقيع العقوبات عليهم أو التعويض عن ذلك"<sup>(١٣٤)</sup>. ويُستفاد من هذا النص أنه إذا تسببت السفينة المنقذة بخطئها في وضع السفينة الأخرى في حالة الخطر كما في حالة التصادم الناشئ عن الخطأ، فإن الإسعاف والإنقاذ الذي يُقدّم في هذه الحالة لا تستحق عنه السفينة المنقذة أية مكافأة، لأن هذه الأخيرة لم تفعل في هذه الحالة أكثر من إصلاح الضرر الناشئ عن خطئها أو التخفيف من آثاره.

<sup>١٣٣</sup> تقابلها المادة ٣ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.

<sup>١٣٤</sup> تقابلها المادة ٨ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.

ومن ناحية أخرى، إذا ظهر أن المنقذين ارتكبوا جرائم سرقة أو أخفوا أشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش، فإنهم أيضاً لا يستحقون أية مكافأة، وفي الحقيقة أن حرمان هؤلاء من المكافأة في هذه الحالة إنما يُعدّ بمثابة عقوبة مدنية، وهذا لا يمنع من تطبيق العقوبات الجنائية عليهم وإلزامهم بالتعويض عن ذلك بحسب الحال.

### ج - الإسعاف والإنقاذ الذي تقوم به السفن الحربية والسفن العامة

كانت المادة ١٤ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالإسعاف والإنقاذ تنص على عدم سريان أحكامها على السفن الحربية وسفن الحكومة المعدة كلياً لخدمة عامة، وقد فسّر البعض هذا الحكم استناداً إلى أنه إذا قُدّم الإسعاف والإنقاذ من سفينة حربية أو سفينة عامة، فإن الدولة لا تستحق عنه أيّ مكافأة ذلك أنها في هذه الحالة إنما تقوم بواجب عام مفروض عليها بمقتضى وظائفها، فيمتنع عليها أن تجني منه ربحاً مادياً.

ولكن هذا الرأي لم يستقم لا في التشريع ولا في القضاء، لذلك صدر في إنكلترا قانون لعام ١٩٤٧ أقرّ للسفن الحربية بلحق في تلقيّ مكافأة الإسعاف والإنقاذ، وقد تمّ تبني الحلّ نفسه في العديد من الدول، إلى أن وُقِع في بروكسل بتاريخ ٢٧ أيار ١٩٦٧ بروتوكول يقضي بتعديل اتفاقية المساعدة والإنقاذ. وقد ألغى هذا البروتوكول المادة ١٤ المذكورة أعلاه لتحلّ محلّها مادة أخرى تقضي بسريان أحكام الاتفاقية تنطبق على الإسعاف والإنقاذ الذي تقوم به سفينة حربية أو سفينة عامة أو يقدم إليها، بشرط أن تُرفع الدعاوى على الدولة أمام محاكم الدولة ذاتها.

وبناءً على ما سبق، أصبح الإسعاف والإنقاذ الذي تقوم به سفينة حربية أو سفينة عامة أو يُقدّم إليها يستحق مكافأة وفقاً للتشريع الدولي الحديث، وبهذا الحكم أخذ القانون البحري حيث جاء في المادة ١/٣٣٦ منه: "تسري أحكام هذا الفصل على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة للخدمة العامة ولأغراض غير تجارية".

#### د - الإسعاف الذي يُقدّم تنفيذاً لالتزام تعاقدى

إذا أبرم عقد مع شخص قبل حلول الخطر لتقديم مساعدته للسفينة في حالة تعرّضها للخطر، فإنه لا يستحق أية مكافأة عن هذه المساعدة. وبناءً على ذلك، لا يستحق أفراد الطاقم أية مكافأة إذا ساهموا في إنقاذ السفينة التي يعملون عليها، لأن هذا واجب عليهم بمقتضى عقد العمل البحري الذي يربطهم بمجهز السفينة.

كذلك لا يستحق المرشد أية مكافأة عن المساعدة التي يُقدّمها للسفينة التي يُرشدها لأنه ملزم بذلك بموجب عقد الإرشاد. مع ذلك نلاحظ أن المادة ٢٩٨ من القانون البحري تُوجب على المرشد أن يُقدّم مساعدته أولاً للسفينة التي تكون في خطر ولو لم يُطلب إليه ذلك، وفي هذه الحالة يكون للمرشد الحق في مكافأة خاصة يُحددها القاضي، وتقدر هذه المكافأة الخاصة طبقاً لقواعد تقدير مكافأة الإنقاذ، نظراً لتوفر الشروط القانونية للإنقاذ في هذه الحالة<sup>(٤٣٥)</sup>.

واستناداً إلى ما سبق، لا تستحق السفينة القاطرة أية مكافأة عن مساعدة السفينة التي تقطرها، إلا إذا أدت تلك السفينة القاطرة خدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر<sup>(٤٣٦)</sup>. ومثل الخدمات الاستثنائية التي لا تُعدّ تنفيذاً لعقد القطر قيام السفينة القاطرة بإطفاء حريق شبّ في السفينة المقطورة أو تخفيف حمولتها أو تعويم السفينة المقطورة الجالحة.

<sup>٤٣٥</sup> استئناف باريس ٧ مارس ١٩٥٥، D. M. F. ١٩٥٥، ٤٦٦؛ استئناف دويه ٧ إبريل ١٩٦٠،

D.M.F. ١٩٦٠، ٤١٦.

<sup>٤٣٦</sup> المادة ٣١٨ قانون بحري، وتقابلها المادة ٤ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.

## هـ - إنقاذ الأشخاص

تضع المادة ١٣٢١ من القانون البحري مبدأ عاماً يقضي بعدم استحقاق أيّ مكافأة عن إنقاذ الأشخاص<sup>(١٣٧)</sup>، ومبرّر ذلك أن إنقاذ الأرواح البشرية واجب إنساني محض ولا يُمكن تقديره بمال، على عكس الأشياء المنقولة التي يُمكن تقديرها بثمن.

مع ذلك نجد أن الفقرة الثانية من المادة المذكورة استأنفت بالقول بأنه في حالة تقديم المساعدة للأشخاص والأموال معاً - وهو الوضع الغالب - فإن منقذي الأرواح البشرية الذين تدخلوا في الحادث وساهموا في أعمال الإنقاذ يستحقون حصّةً عادلةً في المكافأة التي تُعطى لمن قاموا بإنقاذ السفينة وحوادثها، ذلك أن منقذي الأرواح البشرية في هذه الحالة تعرضوا للمخاطر نفسها التي تعرض لها منقذو الأموال، وتقضي العدالة أن يستحقوا نصيباً من المكافأة.

## رابعاً - تحديد المكافأة

الأصل أن تُحدّد المكافأة باتفاق الطرفين (أولاً)، ولكن في حال عدم وجود اتفاق فيجري تقديرها من قبل القاضي (ثانياً)، وإن كان الغالب في الواقع العملي أن تُحدّد المكافأة من قبل محكّمين يختارهم الطرفان بدلاً من اللجوء إلى القضاء.

## أ - تحديد المكافأة باتفاق الطرفين

قد تُحدّد المكافأة عن أعمال الإسعاف والإنقاذ باتفاق الطرفين<sup>(١٣٨)</sup>، ولاشك أن مثل هذا الاتفاق يثبت بجميع طرق الإثبات. وقد تنبّه المشرّع إلى احتمال إبرام الاتفاق

<sup>١٣٧</sup> المبدأ ذاته تضمنته المادة ٩ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ. مع العلم أن نص المادة المذكورة سمح للتشريعات الوطنية تقرير عكس ذلك، وقد أخذ بهذه الرخصة المشرّع المصري حيث جاء في المادة ٣١١ من القانون البحري المصري لعام ١٩٩٠: تستحق عن إنقاذ الأشخاص مكافأة يُحددها القاضي عند الخلاف، ويجوز له أن يُعفى الشخص الذي أنقذ من أداء المكافأة إذا كانت حالته المالية تُبرّر ذلك.

<sup>١٣٨</sup> لقد جرى العمل على أن يتمّ الاتفاق على الإنقاذ بمقتضى وثيقة اللويدز للإنقاذ البحري، وعلى أساس قاعدة (No cure no pay) أي لا مكافأة بدون نجاح الإنقاذ، ومن ثم يقوم المحكّمون المتخصصون بهيئة اللويدز بتقدير مكافأة الإنقاذ على أسس عادلة ومستقرة.



على المكافأة بالضغط والإكراه، لذلك نصت المادة ٣٢٢ من القانون البحري على أنه:  
١- يجوز للمحكمة المختصة بناءً على طلب أحد الطرفين إبطال أو تعديل كل اتفاق على مساعدة وإنقاذ تم وقت الخطر وتحت تأثيره إذا وجدت أن شروط الاتفاق غير عادلة.  
٢- وفي جميع الأحوال يجوز للمحكمة بناءً على طلب ذوي الشأن إبطال أو تعديل الاتفاق المذكور إذا تبين أن رضا أحد الطرفين شابه تدليس أو إخفاء للحقيقة أو أن المكافأة مبالٍ فيها زيادة أو نقصاً بحيث لا تتناسب والخدمات التي أدت<sup>(١٣٩)</sup>.

ونستخلص من هذا النص بأن هناك ثلاث حالات لإبطال الاتفاق أو تعديله،

وهي:

- ١- إذا أبرم الاتفاق وقت الخطر وتحت تأثيره، ولا يُعدّ هذا الحكم إلا تطبيقاً للقواعد العامة الخاصة بالإكراه، إذ يُفترض هنا أن المسعف أو المنقذ استغل الظروف التي أوقعت السفينة في الخطر، ففرض عليها اتفائه بشروط غير عادلة، الأمر الذي يجعل الغبن أيضاً سبباً خاصاً لبطلان اتفاق الإسعاف والإنقاذ أو تعديله.
- ٢- إذا شاب رضا أحد الطرفين تدليس، والتدليس الذي يُعيب الرضا هنا إما أن يصدر من ربّان السفينة المسعفة والمنقذة بأن يلجأ إلى حيل لإيهام السفينة بأنها في حالة خطر، وإما أن يصدر من ربّان السفينة المنكوبة الذي يسكت تدليساً كما هو الحال في القانون المدني<sup>(١٤٠)</sup>. ويراعى أن الاتفاقية الخاصة بالإسعاف والإنقاذ لم تقتصر على إجازة إبطال العقد في هذه الحالة كما تقضي القواعد العامة فحسب، بل أجازت للقاضي تعديل الاتفاق.
- ٣- إذا كانت قيمة المكافأة مبالغاً فيها زيادة أو نقصاناً بحيث لا تتناسب مع الخدمة المؤداة، وهذا الحكم يستند إلى النظرية العامة في الغبن أو الاستغلال في التشريعات الحديثة. ويلاحظ أن الحالة الأولى من أحوال الإبطال أو التعديل تدخل في نطاق

<sup>١٣٩</sup> تقابلها المادتين ٧ و ٢/١١ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.

<sup>١٤٠</sup> المادة ٢/١٢٦ قانون مدني.

الحالة الثالثة، لأن الشروط المتفق عليها لا تكون غير عادلة إلا إذا انتفى التناسب والتعادل بين قيمة المكافأة والخدمة المؤداة.

#### ب - تحديد المكافأة بمعرفة القاضي

إذا لم يكن ثمة اتفاق على المكافأة المستحقة عن أعمال الإسعاف والإنقاذ تولى القاضي تحديدها، وبهذا الخصوص وضع القانون البحري في المادة ٣٣٣ منه أساسين يجب على المحكمة مراعاتهما عند تقدير المكافأة، هما: نفقات الإنقاذ ومخاطره وقيمة الأشياء المنقذة.

#### ١ - نفقات الإنقاذ ومخاطره

بحسب ما جاء في المادة ٣٣٣/أ من القانون البحري يجب على القاضي عند تحديد المكافأة أن يراعي العناصر الآتية:

- الفائدة التي تحققت، فإذا لم يأت الإسعاف والإنقاذ بفائدة ما فلا تستحق أية مكافأة.
- جهود وكفاءة الذين اشتركوا في الإسعاف والإنقاذ.
- الخطر الذي تعرضت له السفينة التي قُدم الإسعاف والإنقاذ وركابها وطاقمها وشحنتها.
- الخطر الذي تعرض له المنقذون والسفينة التي قامت بالإسعاف والإنقاذ.
- المدة التي استغرقتها عمليات الإسعاف والإنقاذ.
- النفقات التي تم صرفها، كضمن الوقود وأجور الطاقم الإضافية.
- الأضرار التي نتجت عن عمليات الإسعاف والإنقاذ، كالأضرار المادية التي لحقت بالسفينة التي قدمت المساعدة والأضرار البدنية التي لحقت بالطاقم.
- أخطار المسؤولية وغير ذلك مما تعرضت له السفينة التي قدمت الإسعاف والإنقاذ، كالمسؤولية التي يتحملها المنقذ بسبب عملية الإسعاف والإنقاذ قبل الغير أو قبل الشاحنين.

- قيمة الأدوات التي استعملها المنقذون.
- تخصص السفينة المنقذة إذا اقتضى الحال ذلك، بمعنى أن المكافأة يُفترض أن تكون أقلّ في حال كانت السفينة المنقذة تجارية واقتضى الأمر قطر السفينة التي وُجدت في خطر إلى المرفأ نفسه الذي تتجه إليه، بينما يُفترض تقرير مكافأة أكبر في حال تولّت عملية الإنقاذ سفينة مخصصة لأعمال الإسعاف والإنقاذ ونجحت في ذلك، ذلك أنها تظلّ معطّلة حتى تستدعي الظروف عملها<sup>(٤١)</sup>.

## ٢ - قيمة الأشياء المنقّذة

إن الأساس الأول لا يُحقق للشخص الذي قدّم الإسعاف والإنقاذ مكافأة كبيرة ما لم يقترن بهذا الأساس الثاني وهو قيمة الأشياء التي أنقذت، فالمكافأة تُقدّر في الواقع بالاستناد إلى قيمة السفينة والحمولة التي أنقذت معاً، وبحيث يُعطى المنقذ نسبة مئوية من هذه القيمة.

هذا ولم تُحدّد الاتفاقية ولا القانون البحري نسبة ثابتة من قيمة الأشياء المنقّذة لتقدير المكافأة، ولذلك فالأمر متروك لتقدير قاضي الموضوع. فقد تصل مكافأة الإسعاف والإنقاذ إلى (٧٥) بالمائة من قيمة الأشياء المنقّذة، ولكن لا يجوز في أية حالة أن يزيد مبلغ المكافأة على قيمة الأشياء التي تمّ إنقاذها<sup>(٤٢)</sup>.

## خامساً - توزيع المكافأة

سنبيّن فيما يلي توزيع مكافأة الإسعاف والإنقاذ بين المسعفين والمنقذين، ثم بين الأشياء المنقّذة.

<sup>٤١</sup> استئناف مختلط ٩ يناير ١٩١٩، ب ٣٠ - ١٣٥.

<sup>٤٢</sup> المادة ٣١٦/٢ قانون بحري، تقابلها المادة ٢ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.

## أ - توزيع المكافأة بين المسعفين والمنقذين

يُحدّد القاضي النسبة التي تُوزَع بها المكافأة بين السفن التي اشتركت في عمليات الإسعاف والإنقاذ، وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربّانها وطاقمها<sup>(٤٤٣)</sup>، وفقاً للأسس القانونية التي يجب أن تراعى في تحديد المكافأة التي تلتزم بها السفينة التي تمّ إنقاذها.

وإذا كانت السفينة التي قامت بالإنقاذ أجنبية فيتمّ التوزيع بين مالكيها وربّانها والأشخاص الذين يعملون في خدمتها طبقاً لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها<sup>(٤٤٤)</sup>. مع العلم أن بعض التشريعات تُحدّد نصيب كلّ من هؤلاء في التوزيع، كالتقنين التجاري الألماني على سبيل المثال والذي ينص في المادة ٤٧٩ منه على أن لمالك السفينة نصف المكافأة، وللربّان الربع، ولرجل الطاقم الربع الباقي على أن يُوزَع عليهم بنسبة أجورهم.

## ب - توزيع المكافأة بين الأشياء المنقذة

تُعَدّ مكافأة الإسعاف والإنقاذ من قبيل الخسائر البحرية المشتركة إذا كان الخطر ناشئاً عن قوة قاهرة، وكان الإسعاف والإنقاذ مفيداً للإرسالية البحرية بكاملها (السفينة مع الحمولة)<sup>(٤٤٥)</sup>، ففي هذه الحالة يشترك في تحمّل المكافأة كلّ من استفاد من الإسعاف والإنقاذ، سواء أكان مجهزاً أم شاحناً طبقاً لقواعد المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة<sup>(٤٤٦)</sup>، كما سنرى لاحقاً.

## سادساً - المطالبة بالمكافأة

سنتحدث فيما يلي عن دعوى المطالبة بمكافأة الإسعاف والإنقاذ، ثم نعرض للامتياز الذي تتمتع به هذه المكافأة.

<sup>٤٤٣</sup> المادة ٢/٣١٩ قانون بحري.

<sup>٤٤٤</sup> المادة ٣٢٠ قانون بحري.

<sup>٤٤٥</sup> استئناف مختلط ٦ مايو ١٩٢٥، ب ٣٧-٤٠٣.

<sup>٤٤٦</sup> نقض سوري ٢٠٠٧/١٢/٣١، مجلة المحامون ٧-٨، ٢٠٠٩، القاعدة ٤٥٦، ص ١٠٧٩.

## أ - دعوى المطالبة بالمكافأة

تُرفع دعوى الوفاء بمكافأة الإسعاف والإنقاذ من مالك السفينة التي قامت بالإسعاف والإنقاذ أو من ربانها على مالك السفينة التي أنقذت أو ربانها، وهي تُرفع أمام محكمة موطن مجهزة السفينة التي أنقذت أي أمام محكمة موطن المدعى عليه. على أنه إذا وقع الإسعاف والإنقاذ في المياه الإقليمية السورية سواء أكان ذلك بين سفينة سورية وسفينة أجنبية أو بين سفينتين أجنبيتين، ثبت الاختصاص للمحاكم السورية لتعلق الأمر بالتزام نشأ في سورية<sup>(٤٤٧)</sup>.

وتنص المادة ٣٢٧ من القانون البحري على أنه: "يقع باطلاً كل اتفاق يقضي باختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن المساعدة والإنقاذ أو بإجراء التحكيم في هذه الدعاوى خارج الجمهورية العربية السورية، وذلك إذا وقعت المساعدة والإنقاذ في المياه السورية وكانت السفينة التي قامت بالمساعدة والإنقاذ والسفينة التي أنقذت تتمتع بالجنسية السورية". مع ذلك إذا تعرضت السفينة المنقذة للحجز فتكون محكمة المكان الذي وقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه طبقاً لأحكام الاتفاقية الخاصة بالحجز الاحتياطي على السفن، عي المختصة وتختص أيضاً بنظر دعوى الإسعاف والإنقاذ<sup>(٤٤٨)</sup>.

هذا وتتقدم دعوى المطالبة بالمكافأة بمرور سنتين تبدأ من اليوم الذي انتهت فيه أعمال الإنقاذ<sup>(٤٤٩)</sup>. مع العلم أن اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ للدول المتعاقدة أن تضع في تشريعاتها كسبب لتمديد التقادم حالة السفينة التي تم إنقاذها ولكن لم يتمكن المنقذ من الحجز عليها في المياه الإقليمية للدولة التي يُقيم فيها المدعي أو

<sup>٤٤٧</sup> المادة ١/٢٢ قانون مدني.

<sup>٤٤٨</sup> المادة ٧ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.

<sup>٤٤٩</sup> المادة ٣٢٥ قانون بحري، تقابلها المادة ١/١٠ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.

يوجد فيها محله الرئيسي<sup>(٤٥٠)</sup> (م ١/١٠ من الاتفاقية). وقد أخذ القانون البحري المصري بهذه الرخصة<sup>(٤٥١)</sup>، أما القانون البحري السوري فلم يكثر لذلك.

#### ب - امتياز المكافأة

بحسب ما جاء في المادة ٥٧/ج من القانون البحري تُعدّ مكافأة الإسعاف والإنقاذ ديناً ممتازاً يأتي في المرتبة الثالثة من بين الامتيازات البحري، وإذا قُدّم الإسعاف والإنقاذ للسفينة عدّة مرات في رحلة واحدة، فإن المكافآت المستحقة عنها تُرتّب عكسياً من تاريخ نشوئها، أي أن من قُدّم الإسعاف والإنقاذ الأخير يُفضل على من سبقه، لأنه لولا الإسعاف والإنقاذ الأخير لهلكت السفينة وضاعت حقوق جميع الدائنين.

<sup>٤٥٠</sup> المادة ١/١٠ من الاتفاقية المذكورة.

<sup>٤٥١</sup> المادة ٢/٣١٥ قانون بحري مصري.

## الفصل الثالث

### الخسائر البحرية المشتركة

الخسائر البحرية المشتركة (Common averages) هي مجموعة الأضرار والنفقات الاستثنائية التي تُصيب السفينة والبضائع الموجودة على متنها أثناء الرحلة البحرية<sup>(٤٥٢)</sup>. فالسفينة قد تتعرض أثناء الرحلة البحرية لعواصف شديدة فيضطر الربان لأجل إنقاذها إلى التخفيف من حمولتها بإلقاء جزء منها في البحر، وقد يقع حادث بحري يُرغم الربان في سبيل إنقاذ السفينة أو إعادة تعويمها على إنفاق بعض المصاريف كأجرة قطرها أو مكافأة على إنقاذها. وتُميّز عادةً بين نوعين من الخسائر البحرية سواء أكانت أضراراً أم مصروفات: خسائر بحرية خاصة وخسائر بحرية عامة أو مشتركة.

أما الخسائر البحرية الخاصة (Particular averages) فهي الخسائر التي لا تتوفر فيها شروط الخسائر المشتركة ويتحملها من تُصيبه<sup>(٤٥٣)</sup>، حيث تُعدّ خسائر بحرية خاصة إذا تحمل المجهز الخسارة التي لحقت بسفينته، وتحمل الشاحن الخسارة التي لحقت ببضاعته دون أن يتمكن من جعل المجهز مسؤولاً عنها. وفي الحقيقة هناك أمثلة كثيرة على الخسائر البحرية الخاصة، فعلى سبيل المثال تُعدّ من هذا القبيل الأضرار التي تلحق بالبضاعة بسبب عيب خاص بها أو بسبب عاصفة بحرية أو الغرق أو الجنوح أو المصادرة، وكذلك النفقات التي تُصرف في سبيل إنقاذ البضاعة، وأيضاً الأضرار التي تحدث للسفينة بسبب خطأ الربان أو قوة قاهرة أو عيب خاص بالسفينة.

<sup>٤٥٢</sup> المادة ١/٣٢٨ قانون بحري.

<sup>٤٥٣</sup> المادة ٣٢٩ قانون بحري.

في حين أنه يُقصد بالخسائر البحرية المشتركة<sup>(٤٥٤)</sup> أو العامة (General averages) تلك الأضرار التي تحدث اختياراً في حالة الخطر المحقق بالسفينة أو بحمولتها، وكذلك المصاريف التي تُنفق عن قصد في مثل هذه الأحوال من أجل السلامة العامة<sup>(٤٥٥)</sup>، ويشترك في تحمل هذه الخسائر المجهز والشاحنون. ومثل الخسائر البحرية المشتركة أن يقوم الربان بإلقاء بعض البضائع الموجودة على السفينة في البحر، أو بإلقاء جزء من معدات السفينة تخفيفاً لحمولتها وتمكيناً لها من متابعة السفر، أو بدفع مكافأة عن المساعدة التي قدمتها سفينة أخرى لسفينته في حالة الخطر.

ولعلّ نظرية الخسائر البحرية المشتركة ترجع في أصلها إلى قانون رودس الذي كان معمولاً به في جزيرة رودس أيام الفينيقيين، ثم أخذ الرومان هذا القانون عن الفينيقيين وأسموه "قانون رودس الخاص بالرمي في البحر" (Lex Rhodia de Jactu)<sup>(٤٥٦)</sup>. ولقد منح هذا القانون مالك البضاعة التي أُلقيت في البحر الحق في إقامة دعوى على الربان الذي قام بإلقائها للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر، وبالمقابل أعطى الربان الحق في رفع دعوى على الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من جراء التضحية. ولقد استمرّ قانون رودس في الحوض الشرقي للبحر المتوسط أيام الإمبراطورية البيزنطية، ثم انتقل على شكل عادات إلى الحوض الغربي للبحر المتوسط خلال القرون الوسطى، حتى دوّن في قنصلية البحر في القرن الرابع عشر.

وعندما وُضع القانون الفرنسي في عام ١٦٨١ تمّ الأخذ بنظام الخسائر البحرية المشتركة، وتبعه التقنين التجاري الفرنسي الصادر في عام ١٨٠٧، فالقانون البحري السوري الملغى لعام ١٩٥٠ الذي عالج الخسائر البحرية المشتركة سواء أكانت خاصة أو

<sup>٤٥٤</sup> يُعد مصطلح الخسائر البحرية المشتركة مقابلاً لمصطلح الخسائر البحرية الخاصة، ذلك أن الخسائر في ذاتها ليست مشتركة أو عامة تُصيب السفينة والحمولة معاً، بل إن الأمر يتعلّق في الواقع بمساهمة أو اشتراك عام في الخسائر التي تُصيب الإرسالية البحرية.

<sup>٤٥٥</sup> المادة ١/٣٣٠ قانون بحري.

<sup>٤٥٦</sup> محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٦٤٤.



مشتركة في الفصل الثاني عشر منه (المواد من ٣٥٦ إلى ٢٦٦)، ثم جاء القانون البحري الجديد لعام ٢٠٠٦ وتناول نظام الخسائر البحرية المشتركة في الفصل الثالث من الباب الرابع في المواد من ٣٢٨ إلى ٣٥٢ مستعيناً في ذلك بقواعد يورك وأنفرس التي سيأتي ذكرها وأيضاً بالقانون البحري المصري لعام ١٩٩٠.

مع العلم أن القانون البحري السوري النافذ حالياً يعتبر النصوص المتعلقة بالخسائر البحرية المشتركة غير ملزمة، ذلك أنها تُطبق فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوي الشأن<sup>(٤٥٧)</sup>، الأمر الذي يسمح للمتعاقدين بتعديلها وإبدالها بقواعد أخرى أكثر ملاءمة لمصالحهم الخاصة. وقد جرت العادة على النص في عقود إيجار السفن بالرحلة وعقود النقل البحري على تطبيق "قواعد يورك وأنفرس" الخاصة بالخسائر البحرية المشتركة، فما هو المقصود بقواعد يورك وأنفرس؟

لما كانت التشريعات البحرية تختلف فيما بينها حول تنظيم الخسائر البحرية المشتركة، الأمر الذي يُثير الكثير من النزاعات بين المجهزين والشاحنين والذين يكونون عادةً من جنسيات مختلفة. وحتى يتم القضاء على هذا التنازع كان لا بد من وضع قواعد موحدة تتسم بطابع الجلّة، وتتفق وحالة الملاحة البحرية الحديثة. وقد أخذت جمعية القانون الدولي على عاتقها تحقيق هذه المهمة، فعقدت مؤتمراً في يورك عام ١٨٦٤ وآخر في أنفرس عام ١٨٧٧، انتهيا إلى وضع قواعد يورك وأنفرس الخاصة بالخسائر البحرية المشتركة، وعددها ثماني عشرة قاعدة مرقمة بالأرقام اللاتينية، وقد تمت الموافقة على هذه القواعد في مؤتمر دولي عُقد في ليفربول لعام ١٨٩٠، ولذلك أُطلق عليها تسمية "قواعد يورك وأنفرس لعام ١٨٩٠".

وبما أن قواعد يورك وأنفرس لعام ١٨٩٠ لم تكن في الواقع إلا حلولاً لحالات خاصة، بسبب أنها لم تضع قواعد عامة ولم تتضمن تعريفاً للخسارة البحرية المشتركة، لذلك تم

<sup>٤٥٧</sup> المادة ٢/٣٢٨ قانون بحري.

استكمل هذا النقص في المؤتمر الذي عُقد في استوكهولم عام ١٩٢٤، وأصبح لدينا قواعد جديدة عُرفت بـ "قواعد يورك وأنفرس لعام ١٩٢٤". وقد تضمنت هذه القواعد تعريفاً للخسائر البحرية المشتركة، واشتملت على قواعد عامة تحكم هذه الخسائر. وبعد ذلك عدلت جزئياً مرتين: في مؤتمر أمستردام عام ١٩٥٠ وفي مؤتمر هامبورغ عام ١٩٧٤.

هذا ولا تُعدّ قواعد يورك وأنفرس ملزمة بحد ذاتها بل تستمد قوتها من اتفاق الأطراف عليها، وفقاً للطريقة التي حدّتها جمعية القانون الدولي في توحيد القانون البحري، وذلك بإيجاد عادات اتفاقية تحل محلّ القواعد الوطنية. ولقد لاقت هذه القواعد نجاحاً كبيراً في معظم البلاد، فكثرت الإحالة إليها في عقود إيجار السفن ووثائق الشحن، بحيث ينص فيها على أن تكون تسوية الخسائر البحرية المشتركة وفقاً لقواعد يورك وأنفرس.

وبناءً على ما تقدّم، سنقسم دراستنا للخسائر البحرية المشتركة إلى ثلاثة مباحث نتناول فيها على التوالي ماهيتها (المبحث الأول) وأنواعها (المبحث الثاني) وسبل تسويتها (المبحث الثالث).

### **المبحث الأول: ماهية الخسائر البحرية المشتركة**

لتوضيح ماهية الخسائر البحرية المشتركة لا بدّ من البحث في الأساس القانوني الذي بنيت عليه (أولاً) قبل عرض الشروط التي يجب توفّرها في الخسائر البحرية لاعتبارها مشتركة (ثانياً).

#### **أولاً - الأساس القانوني لنظرية الخسائر البحرية المشتركة**

لما كانت نظرية الخسائر البحرية المشتركة تستوجب توزيع الخسائر التي حصلت نتيجة إلقاء جزء من البضائع في البحر أو إنفاق مصاريف غير عادية، فقد طرح السؤال حول الأساس القانوني الذي يسمح للمتضرّر بالرجوع على المجهز وسائر الشاحنين لمطالبته بالمساهمة في الخسارة البحرية المشتركة. وفي الحقيقة تعددت الآراء حول مسألة

تحديد الأساس القانوني لنظرية الخسائر البحرية المشتركة، فمنهم من أسسها على نظرية الإثراء بلا سبب، ومنهم من بناها على مذهب اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين، ومنهم من أرجعها إلى وجود اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين.

#### أ - نظرية الإثراء بلا سبب

يرى البعض أن نظرية الخسائر البحرية المشتركة ما هي إلا تطبيق لأحكام القواعد العامة في الإثراء بلا سبب<sup>(٤٥٨)</sup>، ذلك أن عمل الربان الاختياري قد ألحق خسارة بمالك السفينة أو بأحد الشاحنين، ونشأ عن هذه الخسارة إثراء للشاحنين الآخرين الذين سلّمت بضائعهم وإثراء للمجهز أيضاً الذي سلّمت سفينته، وبالتالي يجوز لمن لحقته الخسارة أن يرجع على كل من أثرى على حسابه بمقتضى دعوى الإثراء بلا سبب.

ولكن يؤخذ على هذا المذهب أنه إذا كان هناك افتقار وخسارة في طرف، فليس ثمة إثراء في الطرف الآخر، لأن عدم التعرض للهلاك لا يُعدّ من قبيل الإثراء. وإذا كانت نظرية الخسائر البحرية المشتركة تطبيق محض لنظرية الإثراء بلا سبب، لكان من الواجب أن يُؤخذ بها في النقل البري أسوة بالنقل البحري، مع أن الواقع غير ذلك، إذ رفضت محكمة النقض الفرنسية تطبيق نظرية الخسائر البحرية المشتركة على النقل البري لأنها - كما قالت - خاصة بالنقل البحري وحده<sup>(٤٥٩)</sup>.

#### ب - اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين

يرى آخرون أن نظرية الخسائر البحرية المشتركة تقوم على أساس اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين ضد الأخطار البحرية<sup>(٤٦٠)</sup>. ففي النقل البري يُعدّ الناقل مجرد مقاول يتحمّل كل مخاطر النقل، أما في النقل البحري فإن مخاطر النقل أكثر وقوعاً وأشدّ جسامة، ومن الممكن تفاديها وإنقاذ السفينة والحمولة إذا قام الربان بتضحية اختيارية في سبيل

<sup>458</sup> LYON-CAEN ET RENAULT, *Traité de droit commercial*, tome IV, 1934, p. 870 ; DANGON D., *Traité de droit maritime*, T. 1, Paris, éd. 1926, p. 1147.

<sup>459</sup> نقض فرنسي ٤ مارس ١٨٦٣، دلويز ١٨٦٣، ١، ٣٣٩.

<sup>460</sup> RIPERT J., *Précis de droit maritime*, Dalloz, Paris, 5<sup>e</sup> éd. 1949, p. 222.

السلامة العامة. وهذه التضحية إنما يقوم بها الربان لمصلحة جميع ذوي الشأن في الإرسالية البحرية بوصفه ممثلاً للمجهز والشاحنين على السواء، نظراً لاتحاد المصالح الذي نشأ بينهم منذ شحن البضاعة في السفينة<sup>(٤٦١)</sup>.

### ج - اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين

بحسب رأي للدكتور مصطفى كمال طه إن نظرية الخسائر البحرية المشتركة ليست تطبيقاً للقواعد العامة، بل هي نظام قانوني بحري أصيل يتضمن خروجاً على هذه القواعد، ويقوم على أساس وجود اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين يشتركون بموجبه في تحمل المخاطر التي تتعرض لها الإرسالية البحرية<sup>(٤٦٢)</sup>. وهذا الرأي هو الأقرب إلى الحقيقة، ذلك أن التطور التاريخي الذي مرّ به نظام الخسائر البحرية المشتركة يدلّ على أنه كان يجب على الربان وفقاً لقنصيلة البحر وأحكام أوليرن، أن يستشير الشاحنين وممثليهم قبل القيام بأية تضحية في سبيل السلامة العامة، مما يُفيد بوجود عقد ضمني بين المجهز والشاحنين على قبول تحملهم الخسارة البحرية المشتركة.

وإذا كان الشاحنون اليوم لا يسافرون مع بضائعهم الأمر الذي يتعدّر معه استشارتهم وقت الخطر إن لم تكن مستحيلة، فإن هذا لا ينتقص من صحة هذا الرأي، ذلك أن الربان يعدّ نائباً قانونياً لكلّ ذوي الشأن في الإرسالية البحرية (المجهز والشاحنين على السواء)، وله بموجب هذه النيابة أن يتصرف وقت الخطر لمصلحتهم المشتركة.

### ثانياً - شروط الخسارة البحرية المشتركة

تُعرّف المادة ١٣٢٨ من القانون التجاري البحري الخسائر البحرية المشتركة بقولها "يعتبر خسائر بحرية كلّ هلاك أو ضرر يلحق السفينة أو الحمولة أثناء الرحلة البحرية، وكذلك كلّ ما قد يُدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية". ونعتقد بأن هذا

<sup>٤٦١</sup> محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٦٤٦.

<sup>٤٦٢</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٦٠.

التعريف جاء قاصراً لأن المشرع لم يأخذ بالحسبان التضحية الاختيارية التي يُقرّها الربّان لدراء خطر يُهدّد السفينة و البضائع الموجودة على ظهرها.

وبناءً على ما سبق، يُشترط لاعتبار الخسارة البحرية مشتركة أن تتحقق فيها أربعة شروط: أ - حصول هلاك أو ضرر نتيجة تضحية اختيارية. ب - وجود خطر يُهدّد الإرسالية البحرية. ج - غرض التضحية الاختيارية السلامة العامة. د - تحقيق التضحية الاختيارية نتيجة مفيلة.

#### أ - حصول هلاك أو ضرر نتيجة تضحية اختيارية

يُشترط لاعتبار الخسارة البحرية مشتركة حصول تضحية اختيارية يُقرّها الربّان عن قصد بهدف إنقاذ الإرسالية البحرية من الخطر المخلق بها، كما لو ألقى الربّان باختياره بعض البضائع في البحر إنقاذاً للسفينة وحمولتها. بالمقابل إذا حصلت الخسارة نتيجة قوة قاهرة فإنها لا تُعدّ خسارة مشتركة بل خسارة خاصة يتحملها من تُصيبه، كما لو قذفت الرياح ببعض البضائع إلى البحر أو تسببت بدخول الماء إلى عنبر البضائع فأحدثت تلفاً بجزء من البضائع. وكذلك لا يُعدّ خسارة مشتركة الضرر الذي يقع بخطأ الغير كما في حالة التصادم، وكلّ ما يوجب للمتضرر هنا هو الرجوع على من ارتكب الخطأ.

ومن المتفق عليه أن التضحية الاختيارية التي تُبذل أو تُتفق على إثر خسارة خاصة وبقصد تجنب الإرسالية البحرية آثارها تُعدّ من قبيل الخسارة البحرية المشتركة، لأن أساسها عمل اختياري قصدي من جانب الربّان<sup>(٤٦٣)</sup>. وعندما يكون عمل الربّان اختيارياً، فإن كلّ النتائج المباشرة الناتجة عن هذا العمل ولو لم تكن اختيارية تُعدّ أيضاً من قبيل الخسارة البحرية المشتركة<sup>(٤٦٤)</sup>. وتطبيقاً لذلك تُعدّ من قبيل الخسائر البحرية المشتركة

<sup>٤٦٣</sup> استئناف مختلط ٢٩ إبريل ١٩١٤، ب ٢٦ - ٣٥٩.

<sup>٤٦٤</sup> نقض فرنسي ١٨ ديسمبر ١٨٦٧، دلو ١٨٦٧، ١، ١٤٥؛ استئناف مختلط ٢٣ نوفمبر ١٩١٥، ب

نفقات تعويم السفينة التي جنح بها الربان عمداً حتى لا تصطدم بالصخور، مما أدى إلى تلف البضائع بسبب الرسو الإجباري في الميناء المجاور.

ب - وجود خطر تتعرض له الإرسالية البحرية

يلزم لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة بحرية مشتركة أن يكون هناك خطر داهم تتعرض له السفينة والحمولة معاً، وأن تكون هذه التضحية بقصد درء هذا الخطر عن الإرسالية البحرية بأكملها. وبناءً على ذلك، تُعدّ مصروفات تعويم السفينة خسارة بحرية مشتركة إذا جنحت في مكان خطر أو ظروف عصبية. وعلى العكس من ذلك فإن نفقات التعويم تُعدّ خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده إذا كان الجنوح لا يُعرض السفينة وحمولتها لأي خطر.

ولا يُشترط في الخطر الذي يتهدد السفينة والحمولة أن يكون حالاً، بل يكفي أن يكون متوقعاً وممكناً، إذ لا يلزم الربان بانتظار وقوع الخطر فعلاً لاتخاذ ما يراه من إجراءات مناسبة. كما لا يُشترط أن يكون الخطر الذي تتعرض له السفينة والحمولة حقيقة، بل يكفي أن يعتقد الربان بوجود خطر جلي ولو لم يقع هذا الخطر فعلاً، لأنه لو اشترط في الخطر أن يكون حقيقة لتردد الربان في اتخاذ الإجراءات المناسبة خشية الخطأ في التقدير<sup>(١٦٥)</sup>. ولكن يُشترط أن يكون تقدير الربان للخطر معقولاً، فلا تُعدّ خسارة بحرية مشتركة ما يقوم به الربان إذا أخطأ في التقدير خطأً جسيماً بحيث اعتقد بوجود خطر في مخيلته فقط، بينما لا وجود له في الحقيقة.

والأصل أن يكون الخطر الذي يتهدد الإرسالية البحرية ناشئاً عن قوة قاهرة، ولكن ماذا لو كان الخطر الذي أصاب الإرسالية البحرية ناشئاً عن خطأ من الربان كعدم تأمينه وقوداً كافياً للرحلة البحرية ثم اضطر إلى تضحية اختيارية للسلامة العامة، فهل تُعدّ هذه التضحية خسارة بحرية مشتركة رغم أن الخطر ناشئ عن خطأ الربان؟ في الحقيقة

<sup>١٦٥</sup> المادة ١/٣٣٠ قانون بحري.

لقد جرى العمل في القضاء على استبعاد الخسارة البحرية المشتركة إذا وجد في الأصل خطأ من الربان<sup>(٤٦٦)</sup>، أو من أحد أفراد الطاقم، أو من المرشد<sup>(٤٦٧)</sup>، أو من أحد تابعي المجهز البريين<sup>(٤٦٨)</sup>، أو من المجهز نفسه كما لو كان هناك عيب خاص بالسفينة<sup>(٤٦٩)</sup>. كما رفض القضاء الاعتراف بالخسارة البحرية المشتركة إذا كان ثمة خطأ من الشاحن، كأن يكون في بضاعته عيب خاص أتى إلى تعريض السفينة وباقي البضائع للخطر<sup>(٤٧٠)</sup>.

مع ذلك نجد أن بعض القوانين الأجنبية كالقانونين الإنكليزي والألماني يُقرّان بوجود خسارة بحرية مشتركة ولو كان هناك خطأ من أحد ذوي الشأن، وقد أخذت بذلك قواعد يورك وأنفرس وتبعها القانون البحري السوري حيث نص في المادة ٧٣٣ منه على أن: "تعتبر الخسارة مشتركة ولو كان الحادث الذي نتجت عنه وقع بخطأ أحد المشاركين في الرحلة، وذلك بغير إخلال بحق ذوي الشأن الآخرين في الرجوع على من صدر منه الخطأ". وبناءً على ذلك، إذا صدر خطأ من الربان فإن للشاحن أحد الخيارين: إما أن يرجع بدعوى المسؤولية على المجهز بسبب خطأ الربان، وإما أن يرجع بدعوى المساهمة في الخسارة البحرية المشتركة على المجهز والشاحن الآخرين.

### ج - غرض التضحية الاختيارية السلامة العامة

يُشترط لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة بحرية مشتركة أن يكون الغرض منها السلامة العامة أو المنفعة المشتركة لكل المساهمين في الإرسالية البحرية. ويُقصد بالسلامة العامة سلامة السفينة مع حمولتها من البضائع، أما ما عدا السفينة والبضائع فلا يدخل في تقدير السلامة العامة. فالأشخاص الموجودون على ظهر السفينة سواء

<sup>٤٦٦</sup> استئناف مختلط ٢٩ إبريل ١٩١٤، ب ٢٦ - ٣٥٩.

<sup>٤٦٧</sup> نقض فرنسي ٢٣ يونيو ١٨٩٦، المجلة الدولية، ١٢ - ٨.

<sup>٤٦٨</sup> نقض فرنسي ٣ مارس ١٨٩٧، المجلة الدولية، ١٢ - ٦٥٧.

<sup>٤٦٩</sup> استئناف مختلط ٢٥ يناير ١٩٣٩، ب ٥١ - ١٣٣.

<sup>٤٧٠</sup> استئناف أمريكا ٦ يوليه ١٩١٠، المجلة الدولية، ٢٦ - ٤٠٢.

أكانوا من الركاب أو من الطاقم، وكذلك الذين أنقذوا بفضل التضحية الاختيارية لا يشتركون في تحملها، لأن الأرواح غير قابلة للتقويم بالنقود.

ومن ناحية أخرى، لا تُعدّ الأشياء التي توجد على ظهر السفينة من قبيل البضائع التي تُساهم في الخسارة البحرية المشتركة إذا تمّ إنقاذها، كأمتعة البحارة وأمتعة المسافرين التي لم يُنظم بشأنها وثيقة شحن أو إيصال من الناقل أو من يتوب عنه، وكذلك رسائل البريد على اختلاف أنواعها، ولكن في حال تمّ التضحية بها في سبيل إنقاذ الإرسالية البحرية فإنها تندرج في الخسائر المشتركة بقيمتها التقديرية<sup>(٤٧١)</sup>.

#### د - تحقيق التضحية الاختيارية نتيجة مفيدة

يؤيد غالبية فقهاء القانون البحري عدم اعتبار الخسارة البحرية مشتركة إلا في حل أسفرت عن نتيجة مفيدة، بمعنى أنه يجب أن تؤدي التضحية الاختيارية التي قوّرها الربان إلى نجاة السفينة وحمولتها من الخطر الذي كان يتهلدها<sup>(٤٧٢)</sup>. ولذلك قل البعض بأن الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة هو نظرية الإثراء بلا سبب، ومؤداها أنه لا يكفي الخسارة من جانب بل يلزم أن يُقابلته إثراء من الجانب الآخر. بيد أننا استبعدنا نظرية الإثراء بلا سبب كأساس لنظام الخسائر البحرية المشتركة، وخلصنا بأن هذا النظام يستند إلى اتحاد المصالح بين المجهز والساحنين أو إلى اتفاق ضمني بين المجهز والساحنين، وفق ما تمّ شرحه سابقاً.

ولهذا نجد أن قواعد يورك وأنفرس لم تشترط أن يترتب على التضحية الاختيارية التي يقوم بها الربان نتيجة مفيدة، واكتفت بأن تكون هذه التضحية لأجل السلامة

<sup>٤٧١</sup> المادة ٣٣٧ قانون بحري.

<sup>٤٧٢</sup> LYON-CAEN ET RENAULT, Traité de droit commercial, tome IV, 1934, p. 887 ; DANGON D., Traité de droit maritime, T. 1, Paris, éd. 1926, p. 1164.



العلمة، وهذا ما تقرّر في القانون البحري الجديد أيضاً<sup>(١٧٣)</sup>. فلو فرض أن السفينة جنحت واستأجر الرّبّان قاطرة لإنقاذها دون أن يُسفر ذلك عن أية نتيجة مفيدة، ثم جاء المدّ قوياً بعد ذلك فعامت السفينة من تلقاء نفسها، فإن نفقات القطر تُعدّ خسارة بحرية مشتركة تتحملها السفينة والحمولة طبقاً لهذا الحلّ، ذلك أن عمل الرّبّان تمّ قصداً وتحت تأثير الخطر على السلامة العامة، ولو أن هذا العمل في ذاته لم يأت بنتيجة مفيدة.

### المبحث الثاني: أنواع الخسائر البحرية المشتركة

لقد عدّدت المادة ٢/٣٣٠ من القانون البحري الأشياء والأضرار والنفقات التي تندرج ضمن الخسائر البحرية المشتركة، وقد ورد هذا التعداد على سبيل المثال لا الحصر والحقيقة أن الخسائر البحرية المشتركة إما أن تكون أضراراً مادية تلحق بالمشحونة أو السفينة وتسمى بالخسائر المادية (أولاً)، وإما أن تكون مصروفات استثنائية تُنفق لأجل السلامة العامة وتسمى بالخسائر النقدية (ثانياً).

#### أولاً - الخسائر المادية

كما ذكرنا آنفاً الخسائر المادية إما أن تكون أضراراً تلحق بالبضائع، أو بالسفينة.

#### أ - الأضرار اللاحقة بالبضائع

تتخذ الأضرار التي تلحق بالبضائع عدّة أشكال، فإما أن يتمّ رميها أو جزء منها في البحر، أو يُصيبها ضرر مع بقائها في السفينة، أو يستعملها الرّبّان كوقود للسفينة. فالمثل النموذجي والتقليدي للخسارة البحرية المشتركة هو رمي البضائع أو بعضها في البحر إنقاذاً للإرسالية البحرية، وقد كان الرمي في البحر شائعاً في الزمن القديم لتخفيف حمولة السفن الشراعية والسماح لها بملاحة أسرع أو الهرب بسرعة.

<sup>١٧٣</sup> فالمادة ١/٣٣٠ عرّفت الخسائر البحرية المشتركة بقولها: تُعتبر خسائر مشتركة التضحيات والنفقات الاستثنائية المبذولة قصداً وبطريقة معقولة من أجل السلامة العامة للقارب لخطر وشيك يهدد السفينة أو حمولتها، ومن الواضح في هذا النص أن القانون اكتفى بالسلامة العامة ولم يشترط تحقيق نتيجة مفيدة.

من مطاردة العدو. أما اليوم فقد أصبح الالتجاء إلى الرمي نادر الوقوع لأن حمولة السفن الحديثة غير مبالغ فيها ولا يجوز أن تتعدى خط الشحن المقرر، فضلاً عن استحالة الرمي في معظم الأحوال بسبب رصّ البضائع في العنابر وثقل وزنها.

والأصل أن يتبع الربان العادات المعروفة عند رمي البضائع في البحر، إذ يجب أن يبدأ برمي البضائع الأكثر ثقلاً وأقلّ ثمناً، ولكن هذا الحلّ يبقى نظرياً في بعض الحالات ذلك أن الربان في وقت الخطر قد يجب عليه أن يأمر برمي البضائع التي تكون في متناول اليد دون مراعاة لأيّ اعتبار آخر. مع ذلك لا يُعدّ الرمي في البحر خسارة بحرية مشتركة في حالتين استثنائيتين:

الأولى: التضحية ببضائع مشحونة على سطح السفينة، فهذه البضائع لا تُعدّ خسارة بحرية مشتركة إلا إذا أثبت مالكيها أنه لم يوافق على شحنها على سطح السفينة، أو كان نقلها على ظهر السفينة مخالفاً للعرف البحري في مرفأ الشحن<sup>(٤٧٤)</sup>.

الثانية: التضحية ببضائع مشحونة دون وثيقة شحن كأمتعة المسافرين والبحارة، أو دون إيصال من الناقل كالطرود البريدية، فهذه البضائع لا تُعدّ خسارة بحرية مشتركة إذا تمّ إنقاذها، بينما تدخل في الخسارة إذا تمّ إلقيها في البحر<sup>(٤٧٥)</sup>.

ومن ناحية أخرى، إذا نشب حريق في السفينة وتمكّن الربان من إطفائه بإغراق بعض البضائع بالماء، فإن الأضرار التي تلحق بهذه البضاعة تُعدّ خسارة مشتركة لأنها نتيجة عمل اختياري من الربان، أما البضائع التي احترقت فلا تندرج في عداد الخسارة البحرية المشتركة لأن هلاكها كان بقوة قاهرة أو بخطأ من المجهز أو الربان أو الغير.

<sup>٤٧٤</sup> المادة ١/٣٣٥ قانون بحري.

<sup>٤٧٥</sup> وفي ذلك تقول المادة ٣٣٧ قانون بحري: "أمتعة المسافرين والبحارة التي لم يصدر بشأنها وثيقة شحن أو إيصال من الناقل وكذلك الطرود البريدية أياً كان نوعها، لا تسهم في الخسائر البحرية المشتركة إذا هي أنقذت، أما إذا ضحى بها فإنها تُدرج في الخسائر البحرية المشتركة بقيمتها التقديرية".

وأخيراً قد ينفذ وقود السفينة فيستعمل الرّبّان بعض البضائع المشحونة كوقود ففي هذه الحالة تُعدّ البضاعة التي تمّ التضحية بها خسارة بحرية مشتركة، ولكن يُشترط لذلك أن تتعرض السفينة لخطر حقيقي، بسبب نفاذ الوقود، وألا يكون نفاذ الوقود ناشئاً عن خطأ من المجهز أو الرّبّان.

#### ب - الأضرار اللاحقة بالسفينة

قد يرى الرّبّان أن يجنح بالسفينة عمداً على الساحل تفادياً لاصطدامها بالصخور أو لعدم قدرتها على البقاء في البحر أو لأيّ سبب آخر، فمثل هذا الجنوح يُعدّ خسارة بحرية مشتركة إذا تمّ لأجل السلامة العامة. بيد أنه لا يُعتبر خسارة بحرية مشتركة جنوح السفينة عمداً على الساحل إذا كانت السفينة ستجنح حتماً على الساحل أو تصطدم بالصخور لو لم يُتخذ هذا الإجراء. هذا ويأخذ حكم الجنوح العمد التصادم العمد لتفادي التصادم بسفينة أخرى وتجنباً لأضرار أكثر جساماً.

ومن جهة أخرى قد يُقرّر الرّبّان زيادة السرعة لتعويم السفينة بعد جنوحها، فيطلق العنان للأشعة أو للبخار، فيترتب على ذلك هلاك أو تلف أشعة السفينة وصواريخها أو هلاك أو تلف آلاتها ومراجليها، فمثل هذا الهلاك أو التلف يُعدّ خسارة بحرية مشتركة<sup>٤٧٦</sup> إذا كان لزيادة السرعة طابع استثنائي محض أملتته السلامة العامة<sup>(٤٧٦)</sup>. كما تعد من قبيل الخسائر البحرية المشتركة الأضرار التي تلحق بالسفينة بسبب حريق نشب فيها.

#### ثانياً - الخسائر النقدية

الخسائر النقدية هي المصروفات الاستثنائية التي يُنفقها الرّبّان لأجل السلامة العامة للإرسالية البحرية، وهي الصورة الغالبة التي تتخذها الخسارة البحرية المشتركة في الوقت الحاضر. بيد أن هذا النوع من الخسائر يُثير صعوبات عديدة في العمل، فإذا كان من السهل نسبياً تحديد صفة الخسارة عندما تكون تضحية مادية بالبضاعة أو بالسفينة، لكن الأمر ليس كذلك فيما يتعلّق بالنفقات، ذلك أن كلّ إرسالية بحرية تتطلب سلسلة

<sup>٤٧٦</sup> انظر القاعدة ٦ و٧ قواعد بورك وأنغرس.

من النفقات التي تقع على عاتق المجهز. ومن ثم يجب أخذ الحيطة والدقة في تحديد النفقات التي تُعدّ خسارة بحرية مشتركة، وذلك حتى لا يتحمل الشاحنون نفقات الملاحة الاعتيادية بوصفها خسارة بحرية مشتركة.

والحقيقة أن النفقات لا تُعدّ خسارة بحرية مشتركة إلا إذا كانت بطبيعتها استثنائية، أو كانت بطبيعتها نفقات عادية ولكنها أنفقت بسبب حادث استثنائي، أو كانت نفقات بديلة أنفقت بدلاً من نفقات أخرى تُعدّ خسارة بحرية مشتركة.

## أ - النفقات ذات الطابع الاستثنائي

من أهم النفقات ذات الطابع الاستثنائي والتي تُنفق في سبيل السلامة العامة، نذكر: نفقات تعويم السفينة ونفقات الإسعاف والإنقاذ ونفقات تسوية الخسائر البحرية المشتركة.

### ١ - نفقات تعويم السفينة

ففي حل جنح الربان بالسفينة عمداً لأجل السلامة العامة، فإن ما يُصرف من نفقات في سبيل ذلك يُعدّ خسارة بحرية مشتركة بوصفها نتيجة مباشرة لخسارة بحرية مشتركة. ولكن ماذا لو جنحت السفينة بسبب قوة قاهرة كأن تواجه السفينة عاصفة وتقذف بها على الرمل، فهل تُعدّ نفقات تعويمها في هذه الحالة خسارة بحرية مشتركة؟ الأصل أن نفقات التعويم لا تُعدّ خسارة بحرية مشتركة إلا إذا كان هناك خطر من بقاء السفينة جائحة، ولذلك إذا لم ينشأ عن الجنوح القهري خطر عام يُهدد السفينة والحمولة معاً، فإن نفقات التعويم تكون خسارة بحرية خاصة يتحملها المجهز وحده ولا يلتزم الشاحنون بالمساهمة بها.

### ٢ - نفقات الإسعاف والإنقاذ

تُعدّ نفقات الإسعاف والإنقاذ من قبيل النفقات ذات الطابع الاستثنائي، وهي تدخل - بلا شك - في عداد الخسائر البحرية المشتركة، ذلك أنها من أكثر الخسائر البحرية المشتركة شيوعاً.

### ٣ - نفقات تسوية الخسائر المشتركة

تتطلب تسوية الخسائر البحرية المشتركة صرف بعض النفقات، ومثل هذه المصروفات تدخل ضمن الخسارة البحرية المشتركة بطريق التبعية بشرط أن تُصرف لمصلحة جميع ذوي الشأن في الإرسالية البحرية، ومثل ذلك نفقات الخبرة وأتعاب خبراء التسوية ومصاريف التحكيم. بالمقابل لا تندرج في عداد الخسائر البحرية المشتركة نفقات الكفالة المصرفية على سبيل المثال، والتي يُقدّمها متسلّم البضاعة المنقّلة لمصلحته الخاصة.

#### ب - النفقات التي تُنفق بسبب حادث استثنائي

تُميّز عادةً بالنسبة للنفقات التي تُصرف بصدد حادث استثنائي: نفقات قطر السفينة ونفقات الالتجاء وأجور الطاقم ومؤونتهم ونفقات علاجهم.

#### ١ - نفقات قطر السفينة

قد يلجأ الرّبّان إلى قطر السفينة لإسعافها وإنقاذ حمولتها من خطر عام يُهدّدهما، وحينئذ يُعدّ القطر عملاً من أعمال الإسعاف والإنقاذ، وتندرج بالتالي النفقات التي تنفق لهذا الغرض في عداد الخسائر البحرية المشتركة.

#### ٢ - نفقات الالتجاء

يُقصد بالالتجاء الرسوّ بالسفينة في ميناء غير مقرر بسبب حادث غير متوقع، فقد يظهر وباء في السفينة فيضطرّ الرّبّان إلى الرسوّ في ميناء غير منظور لإنزال المصابين، وقد يُحدث الرّبّان عمداً تلفاً بالسفينة لتفادي خطر مُحقق بها فيضطرّ إلى الرسوّ في أحد الموانئ لإصلاح السفينة، وقد تهبّ عاصفة شديدة تضطرّ الرّبّان إلى الرسوّ في ميناء غير مقرر حتى تهدأ العاصفة.

ومن المعروف أن الالتجاء في جميع الحالات المذكورة وغيرها يتطلب نفقات مختلفة كرسوم الدخول والخروج في الميناء وبدلات الإرشاد ومصروفات تفريغ البضائع وإعادة

شحنها، فمثل هذه المصروفات تقع على عاتق المجهز من حيث المبدأ، ومع ذلك تدخل في عداد الخسائر البحرية المشتركة متى كان الالتجاء اضطرارياً ولأجل السلامة العامة<sup>(٤٧٧)</sup>.

### ٣ - أجور الطاقم ومؤونتهم ونفقات علاجهم

تُعدّ أجور الطاقم ومؤونتهم ومصروفات علاجهم من نفقات الملاحة العادية التي يتحملها المجهز مهما طالّت الرحلة، وحتى لو تجاوزت زمن ومسافة أكثر من المقرّر بسبب حوادث قهرية. مع ذلك إذا التجأت السفينة إلى ميناء غير مقرّر لإصلاح خسارة بحرية مشتركة، فإن أجور البحارة ومؤونتهم خلال مدة الإصلاح تُعدّ خسارة بحرية مشتركة بوصفها نتيجة مباشرة لخسارة بحرية مشتركة سابقة<sup>(٤٧٨)</sup>.

### ج - النفقات البديلة

تُعدّ خسارة بحرية مشتركة النفقات البديلة ويُقصد بها تلك المصروفات التي تُنفق بدلاً من مصروفات أخرى كانت ستندرج ضمن الخسائر البحرية المشتركة لو أنها أنفقت، وذلك بشرط أن لا تتجاوز مبلغ المصروفات المستبدلة التي لم تُنفق. ومثل ذلك أن يلحق الربان ضرراً بالسفينة يندرج في عداد الخسائر البحرية المشتركة، ويكون الميناء الذي لجأت إليه السفينة عقب الحادث لا تتوفر فيه معدّات الإصلاح أو يكون الإصلاح فيه باهظ التكاليف، وفي الوقت نفسه يُوجد على مقربة منه ميناء آخر يتمّ فيه الإصلاح بطريقة مرضية وبشروط حسنة، فيقرر الربان قطر السفينة إلى الميناء الثاني.

فصحيح أن نفقات القطر في الحالة المذكورة لم تصرف في سبيل السلامة العامة وقت الخطر، إلا أن هذه النفقات حلّت محلّ النفقات التي كان يجب أن تنفق كخسارة بحرية مشتركة في ميناء الالتجاء. وبناءً على ذلك، تُعدّ نفقات القطر المنوه عنها خسارة بحرية مشتركة يتحملها كلّ ذوي الشأن في الإرسالية البحرية، ولكن في حدود ما تمّ اقتصاده من نفقات إصلاح في ميناء الالتجاء<sup>(٤٧٩)</sup>.

<sup>٤٧٧</sup> انظر القاعدة ١٠ قواعد بورك وأنفرس.

<sup>٤٧٨</sup> القاعدة ٢١ قواعد بورك وأنفرس.

<sup>٤٧٩</sup> المادة ٣٣٤ قانون بحري.

## المبحث الثالث : تسوية الخسائر البحرية المشتركة

الخسارة البحرية المشتركة هي كلّ تضحية اختيارية يقوم بها الرّبّان للسلامة العامة وبهدف درء الخطر الذي تتعرض له الإرسالية البحرية، وتقضي أحكامها بالتزام كلّ من أفاد من هذه التضحية - أي مالك السفينة والشاحنون - بأن يساهم ويشترك في تحملها. ويقوم بتحديد حصّة كلّ من مالك السفينة والشاحنين في الخسائر البحرية المشتركة عادة خبراء متخصصون يُطلق عليهم اسم "خبراء التسوية" (adjusters)، وتجرى تسوية الخسائر البحرية المشتركة في آخر مرفأ للتفريغ أو في المرفأ الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية، وبموجب قانون هذا الميناء.

وقد تتمّ التسوية بالتراضي إذا اتفق مالك السفينة والشاحنون على الخبراء الذين سيقومون بها، ولكن إذا لم يحصل هذا التراضي أو نشب نزاعات حول التسوية، حينها لا بدّ من رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لإجراء تسوية قضائية. ويلاحظ أنه لا يُفترض في الخسارة البحرية أنها مشتركة، بل يجب على من يطالب باعتبار الخسارة البحرية مشتركة أن يُقيم الدليل على ذلك. فما هي الآلية التي تسوى بها الخسائر البحرية المشتركة (أولاً)، وما هي متطلبات دعوى الاشتراك في الخسارة البحرية المشتركة (ثانياً).

### أولاً - آلية تسوية الخسائر البحرية المشتركة

لأجل الوصول إلى تسوية للخسائر البحرية المشتركة وتوزيع عبئها على ذوي الشأن في الإرسالية البحرية، يجب تحديد قيمة هذه الخسائر وهذه هي المجموعة الدائنة، كما يجب تحديد الأموال أو القيم التي تشترك في تحملها وهذه هي المجموعة المدينة، ثم علينا إيجاد النسبة بين هاتين المجموعتين لتحديد النصيب الذي يشترك به كلّ من مالك السفينة وأصحاب البضائع في تحمّل الخسارة البحرية المشتركة الواقعة.

#### أ - المجموعة الدائنة

تتألف المجموعة الدائنة من مجموع حقوق أصحاب التعويض بسبب التضحيات التي قام بها الرّبّان، ويجب التمييز في هذا الصدد بين نوعين من الخسارة: أضرار مادية لحقت بالبضائع أو بالسفينة، ونفقات أنفقت لذات الغرض.

## ١ - الأضرار اللاحقة بالبضائع

تقضي المادة ٣٣٩ ب من القانون البحري بضرورة أن يجري تقدير قيمة الأضرار التي تلحق بالبضائع على أساس قيمتها التجارية كما لو كانت سليمة في مرفأ التفريغ، أي المرفأ الذي يجب أن تُفْرغ فيه البضاعة، والعبرة هنا لقيمة البضاعة يوم التفريغ أو اليوم الذي ينتهي فيه التفريغ إذا استغرق بضعة أيام. وإذا تلفت البضاعة قبل وصولها إلى مرفأ التفريغ، فتقدّر قيمتها على أساس أنها وصلت سليمة إلى مرفأ التفريغ ثم تُقدّر قيمتها تالفة، ويكون الفرق هو قيمة الخسارة. فلو كانت قيمة البضاعة سليمة في ميناء التفريغ ١٠٠٠٠٠ ليرة سورية وبيعت وهي تالفة بمبلغ ٢٠٠٠٠، فلا يدخل الشاحن في المجموعة الدائنة إلا بمبلغ ٨٠٠٠٠ ليرة سورية، وتسمى هذه الطريقة بطريقة التسوية بالفرق.

مع العلم أن طريقة التسوية بالفرق تكون عادلة ومقبولة إذا أمكن بيع البضاعة في يوم التفريغ نفسه، ولكن الغالب أن البضاعة لا تُفْرغ ولا تُباع إلا بعد فترة من الزمن قد تصل إلى شهر أو أكثر، وفي خلال هذه الفترة قد تتغير الأسعار إما بالارتفاع أو بالانخفاض.

ولذلك وُجدت طريقة أخرى هي طريقة التسوية بالحصّة أو بالنسبة، وتقتضي هذه الطريقة مقارنة ثمن البضاعة سليمة يوم البيع مع ثمنها تالفة في يوم البيع نفسه، ومن ثمّ تطبيق النسبة على الثمن يوم التفريغ. فلو فرضنا أن البضاعة التالفة بيعت بمبلغ ٣٠٠٠٠ ليرة سورية، وكان ثمن البضاعة نفسها وهي سليمة يوم البيع ١٠٠٠٠٠ ليرة سورية، فإن الثمن الذي حصل عليه الشاحن يمثل ٣٠٪ من ثمن البضاعة سليمة. وهذه النسبة أو الحصّة تُطبّق على ثمن البضاعة عند التفريغ، فإذا كان ثمن البضاعة سليمة يوم التفريغ ٩٠٠٠٠ ليرة سورية، فيدخل الشاحن في المجموعة الدائنة بنسبة ٧٠٪ من هذه القيمة أي بمبلغ ٦٣٠٠٠ ليرة سورية، وهذا المبلغ يُمثّل الخسارة التي لحقت.

ولاشك أن طريقة التسوية بالحصّة أو بالنسبة أكثر دقة وأقرب إلى العدالة من



طريقة التسوية بالفرق، إذ يجب ألا يكون لتقلب الأسعار أي تأثير في تقدير الضرر الذي أصاب الشاحن، ولذلك أخذت بها محكمة النقض الفرنسية<sup>(٤٨٠)</sup>، كما أخذت بها أيضاً قواعد يورك وأنفرس لعام ١٩٢٤<sup>(٤٨١)</sup>، بيد أن قواعد يورك وأنفرس لعام ١٩٥٠ عدلت عن طريق التسوية بالنسبة، ورجعت إلى طريقة التسوية بالفرق والتي تبناها أيضاً القانون البحري الجديد في المادة ٣٣٩/ب منه.

ومن ناحية أخرى، ننوه إلى أنه يُفترض أن تشمل قيمة البضاعة في مرفأ التفريغ: ثمن الشراء وأجرة النقل والربح الذي فات على الشاحن ونفقات التفريغ والرسوم الجمركية ونفقات حفظ البضاعة وإيداعها. مع ذلك لا يدخل في المجموعة الدائنة سوى ثمن الشراء وأجرة النقل لأن هذه الأجرة واجبة الأداء رغم التضحية بالبضاعة<sup>(٤٨٢)</sup>، وكذلك الربح الفائت لأن هذه المبالغ ضاعت على الشاحن فعلاً. أما نفقات التفريغ والرسوم الجمركية ومصروفات حفظ البضائع وإيداعها فيتعيّن خصمها من القيمة عند التفريغ، حتى لا يكون الشاحن الذي تمت التضحية ببضاعته في مركز أفضل مما لو وصلت بضاعته سالمة.

هذا ويثبت نوع البضاعة المضحى بها وقيمتها بموجب وثيقة الشحن أو بالفواتير الخاصة بها أو غير ذلك من الأدلة، وتُعدّ وثيقة الشحن حجة في الإثبات قبل الشاحنين الآخرين. وإذا قدّم الشاحن بياناً عن بضاعته يتضمن قيمتها بأقل من الحقيقية، فإنها لا تُقبل في الخسائر البحرية المشتركة إذا هلكت أو تلفت إلا على أساس القيمة التي ذكرت في البيان، أما إذا نجحت فتسهم في الخسائر البحرية المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية<sup>(٤٨٣)</sup>، أي أنه يُؤخذ بالتقويم الأقل فائدة للشاحن عقاباً له على ما ارتكبه من غش.

<sup>٤٨٠</sup> نقض فرنسي ٧ يوليو ١٩٣٢، ١، ١٧٧.

<sup>٤٨١</sup> القاعدة ١٦ من القواعد المذكورة.

<sup>٤٨٢</sup> المادة ٣٣٤ قانون بحري.

<sup>٤٨٣</sup> المادة ٢/٣٣٦ قانون بحري.

## ٢ - الأضرار اللاحقة بالسفينة

يدخل المجهز في المجموعة الدائنة بقيمة الأضرار التي لحقت بالسفينة من جراء التضحية الاختيارية لأجل السلامة العامة، ويجب التمييز هنا بين هلاك السفينة كلياً وهلاكها جزئياً. فإذا هلكت السفينة كلياً دخل المجهز المجموعة الدائنة بقيمتها سليمة قبل التضحية، ويُرجع في هذا الشأن إلى القيمة المؤمن بها على السفينة، ويُخصم من هذه القيمة - بلا شك - المبلغ الذي يُباع به ما تبقى من السفينة<sup>(٤٨٤)</sup>.

أما إذا اقتصر الأمر على مجرد هلاك أو تلف جزئي لحق بالسفينة وهو الوضع الغالب، فإن نفقات إصلاح هذا التلف فقط هي التي تدخل في المجموعة الدائنة. مع ذلك لا يجوز للمجهز أن يدخل بنفقات الإصلاح كاملة، ذلك أنه يحصل بنتيجة الإصلاح عموماً على أشياء جديدة بدلاً من الأشياء القديمة، ومن ثم يجب أن يُخصم من نفقات الإصلاح الفرق بين قيمة الأشياء الجديدة وقيمة الأشياء القديمة، حتى لا يثري مالك السفينة بسبب التضحية.

ولاشك أن السفينة تتعطل عن الاستثمار خلال فترة الإصلاح، فهل يضاف إلى نفقات الإصلاح تعويض عن الربح الذي فات على المجهز بسبب تعطل السفينة؟ في الحقيقة لقد استقرّ القضاء الفرنسي على أن نفقات تعطل السفينة عن الاستثمار تدخل في المجموعة الدائنة باعتبارها نتيجة مباشرة للخسارة البحرية المشتركة<sup>(٤٨٥)</sup>. مع ذلك نجد أن القاعدة (C) من قواعد يورك وأنفريس لعام ١٩٥٠ استبعدت صراحة نفقات تعطل السفينة من الخسائر البحرية المشتركة، وقد أخذت بهذا الحكم المادة ٢/٣٣٣ من القانون البحري فنصت على ما يلي: "أما الأضرار والمصاريف غير المباشرة الناشئة عن التأخير أو تعطيل السفينة أو انخفاض أسعار البضائع أو غير ذلك فلا تدخل في الخسارة البحرية المشتركة."

<sup>٤٨٤</sup> المادة ٣٣٩/أ قانون بحري.

<sup>٤٨٥</sup> نقض فرنسي ١٦ نوفمبر ١٩٢٦، دلوذ الأسبوعي ١٩٢٧، ٥٢.

### ٣ - الخسائر النقدية

إذا كانت الخسائر النقدية تتألف من نفقات صُرفت فلا صعوبة في الأمر، إذ يكون المجهز دائماً بمبلغ مساوٍ لما أنفقه. وإذا كانت النفقات مبالغاً فيها، فهنا يتعين - بلا شك - إنقاصها إلى القدر المعقول، وما زاد عن ذلك يُعدّ إنفاقه خطأً يتحمّله المجهز.

بيد أن حساب الخسائر النقدية قد يثير صعوبة بسبب تقلّب أسعار العملات، لأن هذه النفقات تُدفع بوجه عام في بلد أجنبي وبعملة هذا البلد، وقد يطرأ تغيير على قيمة هذه العملة في الوقت الذي تتم فيه التسوية. ولذلك حاولت جمعية القانون الدولي في مؤتمرها في فيينا عام ١٩٢٦ أن تكمل قواعد يورك وأنفرس بقواعد متعلقة بالصرف، وأوصت خبراء التسوية بتقدير النفقات على أساس القيمة الذهبية.

#### ب - المجموعة المدينة

تتألف المجموعة المدينة من مجموع الأموال أو القيم التي تشترك في تحمل الخسارة، أما الأرواح البشرية (الركاب والطاقم) التي أنقذت بفضل الخسارة البحرية فلا تشترك في تحمّلها، لأن الاشتراك يقتصر على الأموال التي تقبل التقويم بالنقود. وهذا ما تنص عليه المادة ٣٤١ من القانون البحري بقولها: "تشمل المجموعة المدينة كل من السفينة وأجرة النقل والبضائع المشحونة...".

#### ١ - السفينة وأجرة النقل

بحسب ما جاء في المادة ٣٤١ من القانون البحري تدخل السفينة في المجموعة المدينة بقيمتها في المرفأ الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية، وتدخل الأجرة الإجمالية لنقل البضائع ونقل الأشخاص بمقدار الثلثين، ويُقصد بالأجرة الإجمالية هنا أجرة الرحلة التي نشأت الخسارة البحرية المشتركة خلالها، وقد خصم المشرع ثلث الأجرة الإجمالية لقاء نفقات الملاحة البحرية.

ولكن ماذا لو كانت الأجرة مستحقة في جميع الأحوال، فهل يشترك المجهز بقيمتها في المجموعة المدينة؟ لقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى أن هذه الأجرة لا تُساهم في

الخسارة البحرية المشتركة<sup>(٤٨٦)</sup>، لأن المجهز لا يستفيد من الخسارة البحرية في هذه الحالة، ذلك أنه يحصل على الأجرة في كل الأحوال ولو هلكت البضاعة، وهي ليست عرضة للخطر أو الضياع، وقد تبني القانون البحري الجديد هذا الرأي صراحةً في المادة ٣٤١/ب منه. مع ذلك بعض فقهاء القانون البحري ينتقد هذا الرأي بحجة أن شرط استحقاق الأجرة في جميع الأحوال إنما هو خاص في العلاقة بين المجهز والشاحن الذي ارتضاه، فيجب ألا يترتب عليه استبعاد الأجرة من المجموعة المدينة<sup>(٤٨٧)</sup>.

## ٢ - البضائع المشحونة

تدخل البضائع التي أنقذت في المجموعة المدينة بقيمتها التجارية في مرفأ التفريغ وفي يوم التفريغ نفسه، وذلك وفق ما جاء المادة ٣٤١/ج من القانون البحري، والعبارة هنا للقيمة الصافية للبضائع، إذ يجب أن يخصم من قيمة البضائع الإجمالية أجرة النقل ونفقات التفريغ والرسوم الجمركية وغيرها من النفقات.

كما تُدرج البضائع المضحى بها أيضاً في المجموعة المدينة بقيمتها الحقيقية أو التقديرية في مرفأ التفريغ، وذلك أيضاً وفق ما هو مستفاد من المادة ٣٤١/ج من القانون البحري. وقد يبدو هذا الحكم غريباً لأن البضائع المضحى بها تدخل كما رأينا في المجموعة الدائنة، لكن هذه الغرابة تزول متى روعي أن البضائع المضحى بها لو لم تشارك في المجموعة المدينة لكان صاحبها أفضل حالاً من مالك البضائع التي سلّمت.

فلو فرضنا أن كميتين من البضائع قيمة كل منهما ١٠٠٠٠٠٠ ليرة سورية شحنتا على ظهر السفينة، ثم ألقيت إحداهما في البحر ولحقت الأخرى، فإن مالك البضاعة التي أنقذت بضائعه يجب عليه أن يدفع نصيبه في الخسارة البحرية المشتركة ولتكن ٢٠٠٠٠ ليرة سورية، فيكون ما أفاده فعلاً هو ٨٠٠٠٠ ليرة سورية. أما صاحب البضاعة المضحى بها فيدخل في المجموعة الدائنة فحسب دون أن تُدرج في المجموعة المدينة، وبالتالي فإن مالكها

<sup>٤٨٦</sup> نقض فرنسي ٢٧ مارس ١٩١٢، دالوز ١٩١٣، ١، ١١٧.

<sup>٤٨٧</sup> RIPERT J., Précis de droit maritime, Dalloz, Paris, 5<sup>e</sup> éd. 1949, p. 2326.

يُحصل على قيمتها كاملةً أيّ على ١٠٠٠٠٠٠ ليرة سورية، وبالتالي يكون في مركز أفضل من مالك البضاعة التي أنقذت. ولتلافي هذه النتيجة غير المنطقية وتحقيقاً للمساواة تُدرج البضائع المضحى بها في المجموعة المدينة كالبضائع المنقذة سواء بسواء.

وبناءً على ما سبق، فإن البضائع المضحى بها تُدرج في كلّ من المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة، ولكنها لا تُدرج في المجموعتين بنفس القيمة، بل تدخل في المجموعة الدائنة بقيمتها مضافاً إليها أجره النقل، في حين أنها تدخل في المجموعة المدينة بقيمتها مخصوصاً منها هذه الأجرة. بيد أنه إذا اشترط أن الأجرة تكون مستحقة للنقل في جميع الأحوال، فإنها تضاف إلى قيمة البضائع المضحى بها عند دخولها في المجموعة المدينة، وذلك لأن الأجرة في هذه الحالة تُعدّ هالكة مع البضائع ذاتها.

### ج - إيجاد النسبة بين المجموعتين الدائنة والمدينة

متى تشكلت المجموعتين الدائنة والمدينة على الوجه المتقدم، لم يبق إلا إيجاد النسبة بينهما لتحديد النصيب الذي تشترك به عناصر المجموعة المدينة في تحمّل المجموعة الدائنة. فلو فرضنا أن سفينة قيمتها ١٠٠ مليون ليرة سورية، وشُحنت عليها بضائع لزيد قيمتها ٤٠ مليون ليرة سورية، وبضائع أخرى لعمره قيمتها ١٨ مليون ليرة سورية، وكانت أجرة نقل هذه البضائع جميعها ٢ مليون ليرة سورية، ثم تعرضت السفينة وشحنتها لخطر عام، فاضطر الربان إلى إلقاء بضائع زيد في البحر، فإن هذه الخسارة البحرية المشتركة توزع على الوجه الآتي:

المجموعة الدائنة = ٤٠ مليون ليرة قيمة البضائع التي ضحى بها.

المجموعة المدينة = ١٠٠ مليون ليرة قيمة السفينة + ٢ مليون ليرة أجرة النقل

+ ١٨ مليون ليرة قيمة البضائع التي أنقذت + ٤٠ مليون ليرة قيمة البضائع المضحى بها

= ١٦٠ مليون ليرة سورية.

وبذلك تكون النسبة التي يشترك بها كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة في الخسارة المتمثلة في المجموعة الدائنة: ٢٥ % من القيمة. وبناءً على ذلك:

يلتزم المجهز بأن يدفع مبلغاً متناسباً مع ما يدخل به في المجموعة المدينة، أي:

$$(2 + 100) \times 25\% = 25,5 \text{ مليون ليرة سورية.}$$

ويلتزم عمرو بمبلغ متناسب مع قيمة بضاعته التي أنقذت، أي:

$$18 \times 25\% = 4,5 \text{ مليون ليرة سورية.}$$

كما يلتزم زيد أيضاً بدفع خمس قيمة بضاعته التي ضحي بها، أي:

$$40 \times 25\% = 10 \text{ مليون ليرة سورية.}$$

ومن حيث النتيجة يكون مجموع ما يلتزم به المجهز والشاحنون هو:

$$25,5 + 4,5 + 10 = 40 \text{ مليون ليرة سورية، وهو قيمة الخسارة البحرية المشتركة}$$

التي لحقت بزيد.

وإذا انتهى الخبراء من توزيع الخسائر البحرية المشتركة وتحديد النصيب الذي يشترك به كل من المجهز والشاحنين فيها، كان هذا التوزيع نهائياً وملزماً إذا وافق عليه كل ذوي الشأن، وغالباً ما ينعقد هذا الاتفاق بين مؤمني الشاحنين ومؤمني المجهز. أما إذا لم يتحقق الاتفاق بينهم على قبوله، فإن التوزيع لا يكون ملزماً إلا بتصديق المحكمة عليه بناءً على طلب أحد ذوي الشأن للفصل في التسوية<sup>(٤٨٨)</sup>.

### ثانياً - دعوى الاشتراك في الخسارة البحرية المشتركة

يلتزم كل من مالك السفينة والشاحن بالوفاء بحصته في الخسارة البحرية المشتركة، سواء تحللت هذه الحصة بمقتضى تسوية ودية أو بمقتضى حكم في دعوى الاشتراك في الخسارة. والأصل أنه لا تضامن بين المدنين قبل الدائن في الوفاء بحصصهم في الخسارة

<sup>٤٨٨</sup> المادة ٢/٣٤٥ قانون بحري.

المشتركة، مع ذلك إذا عجز أحد المدينين عن دفع نصيبه في هذه الخسارة، وُزعت حصّة المعسر غير المدفوعة على الآخرين بنسبة ما يلتزم به كلّ منهم في الخسائر المشتركة<sup>(٤٨٩)</sup>.

ولكن ماذا لو لم يكن المدين في الخسارة البحرية المشتركة معسراً، وتقاعس عن دفع حصته فيها وكان لابدّ من اللجوء إلى القضاء، فما هي المحكمة المختصة في دعوى الاشتراك في الخسارة؟ وما هي مدة تقادم هذه الدعوى؟ وهل من ضمانات للوفاء بالاشتراك في تسوية الخسارة؟

#### أ - المحكمة المختصة بنظر دعوى الاشتراك في الخسارة

يتمتع كلّ دائن في الخسارة البحرية المشتركة بحق رفع دعوى مباشرة قبل كلّ مدين للمطالبة بحصته فيها، وذلك في حل لم تتمّ التسوية بين ذوي الشأن بطريقة ودية. وبحسب ما جاء في المادة ٣٤٥ من القانون البحري تختصّ بنظر هذه الدعوى المحكمة التي يقع في دائرتها آخر مرفأ للتفريغ، وإذا كان هذا المرفأ موجوداً خارج سورية انعقد الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها ميناء التسجيل.

#### ب - تقادم دعوى الاشتراك في الخسارة

تنص المادة ١/٣٥٢ من القانون البحري على أن دعوى الاشتراك في الخسائر البحرية المشتركة تسقط بمضي سنتين من يوم وصول السفينة إلى المرفأ الذي كان معيناً لوصولها أو إلى المرفأ الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية. وبحسب ما جاء في الفقرة ٢ من المادة ذاتها ينقطع سريان تلك المدة، بالإضافة إلى الأسباب القانونية الأخرى التي ينقطع بها التقادم والمقرّرة في القانون المدني، بتعيين خبير التسوية، وفي هذه الحالة تسري مدة جديدة مقدارها سنتان أيضاً وتبدأ من تاريخ التوقيع على تسوية الخسائر البحرية المشتركة أو من التاريخ الذي توقف فيه خبير التسوية عن عمله.

<sup>٤٨٩</sup> المادة ٣٤٩ قانون بحري.

## ج - ضمانات الوفاء بالاشتراك في تسوية الخسارة

يمنح القانون الدائن بسبب الخسارة البحرية المشتركة ضماناً خاصاً للحصول على حقه. فمن ناحية يتمتع المجهز بامتياز على البضائع لضمان الوفاء بحقه في الخسارة البحرية المشتركة<sup>(٤٩٠)</sup>، حيث يحق للربان أن يمتنع عن تسليم البضائع أو أن يطلب إيداعها لدى أمين لحين دفع المستحق له، إلا إذا قدم صاحبها ضماناً كافياً لدفع نصيبه من الخسائر<sup>(٤٩١)</sup>، وقد جرى العمل على أن يُقدم الشاحن للمجهز كفالة مصرفية وقت تسليم البضاعة ضماناً للوفاء بحقه في الخسارة البحرية المشتركة، أو يلجأ إلى إيداع مبلغ في أحد المصارف لذات الغرض<sup>(٤٩٢)</sup>.

ومن ناحية أخرى، يتمتع الشاحن بامتياز على السفينة وأجرتها وملحقاتها ضماناً للوفاء بحصتها في الخسارة المشتركة، وقد ورد النص على هذا الامتياز في المادة ٥٧/ج من القانون البحري، وأكدته المادة ٤/٣٤٨ من القانون ذاته والتي أضافت: "تستوفى نفقات تسوية الخسائر المشتركة بأولوية على ما عداها من هذه الديون".

\*\*\*

[ تم بعون الله ]

<sup>٤٩٠</sup> المادة ١/٣٤٨ قانون بحري.

<sup>٤٩١</sup> المادة ١/٣٤٧ قانون بحري.

<sup>٤٩٢</sup> انظر القاعدة ١٣ قواعد يورك وأنفرنس.



## المصطلحات العلمية

In English	En Français	باللغة العربية
Convention	Convention	اتفاقية أو معاهدة
Import license	Licence d'importation	إجازة استيراد
Navigation license	Permis de navigation	إجازة الملاحة
Inspection certificate	Certificat de visite	إجازة بمعاينة السفينة
Export license	Licence d'exportation	إجازة تصدير
Jurisprudence	Jurisprudence	الاجتهاد القضائي
Freight	Fret	الأجرة
Freight acquired any event	Fret acquis à tout événement	الأجرة المستحقة في جميع الأحوال
Competence	Compétence	اختصاص
View	Avis	إخطار
Risks	Risques	أخطار
Maritime averages	Avaries maritimes	أخطار بحرية
Smooth material	Heurt matériel	ارتطام
Steering	Pilotage	إرشاد
Exoneration clauses	Causes d'exonération	أسباب الإعفاء من المسؤولية
Taking	Prise	استيلاء
Assistance	Assistance	إسعاف
Repair	Réparation	إصلاح
Corporel damages	Lésions corporelles	أضرار جسمية
Material damages	Lésions matérielle	أضرار مادية
Contracting Parties	Parties contractantes	الأطراف المتعاقدة
Release of the vessel	Restitution du navire	إعادة السفينة
High seas	Haute mer	أعلى البحار
Documentary credit	Crédit documentaire	اعتماد مستندي
Custom	Coutume	أعراف
Baggages	Bagages	أمتعة الركاب
Privilege	Privilège	امتياز
Maritime privileges	Privilèges maritimes	امتيازات بحرية

Delivery order	Ordre de livraison	أمر تسليم
Rescue	Sauvetage	إنقاذ
Extinction of debts	Extinction des dettes	انقضاء الديون
Rent	Location	إيجار
Charter	Affrètement	إيجار السفينة
Voyage charter	Affrètement au voyage	إيجار السفينة بالرحلة
Bareboat charter	Affrètement coque-nue	إيجار السفينة عارية
Total charter	Affrètement total	إيجار السفينة كاملة
Time charter	Affrètement à temps	إيجار السفينة لفترة محددة
Partial charter	Affrètement partiel	إيجار جزء من السفينة
Escrow deposit	Dépôt en mains tierce	إيداع لدى شخص ثالث
Merchandise receipt	Reçu de la marchandise	إيصال باستلام البضاعة
Marine	Marin	بحار
Sea	Mer	بحر
Territorial sea	Mer territoriale	البحر الإقليمي
In good faith	De bonne foi	بحسن النية
In bad faith	De mauvaise foi	بسوء النية
Marchandise	Marchandise	بضاعة
Construction	Construction	بناء
Construction package	Construction à forfait	بناء السفينة بمبلغ معلوم
Construction on the economy	Construction à l'économie	بناء السفينة على حساب المالك
Manifest	Manifeste	بيان الحمولة
Sayings	Enonciations	بيانات
Sales maritime	Ventes maritimes	بيوع بحرية
Maritime Insurance	Assurance maritime	تأمين بحري
All risk insurance	Assurance tout risques	تأمين ضد جميع الأخطار
Insurance on cargo	Assurance sur cargaison	تأمين على البضائع
Hull insurance	Assurance sur corps	تأمين على السفينة
Insurance for account	Assurance pour compte	تأمين لحساب الغير
Changing the ship	Changement du navire	تبديل السفينة
Armament	Armement	تجهيز السفينة

Limitation of liability	Limitation de la responsabilité	تحديد المسؤولية
Arbitration	Arbitrage	تحكيم
Depreciation	Dépréciation	تدني القيمة
Abandonment	Délaissement	ترك أو تخلي
Obligation of result	Obligation de résultat	التزام بنتيجة
Obligation of means	Obligation de moyen	التزام بوسيلة
Stowage	Arrimage	تستيف
Vessel registration	Immatriculation du navire	تسجيل السفينة
Delivery of the goods	Délivrance de la marchandise	تسليم البضاعة
Collision	Abordage	تصادم
Maritime collision	Abordage maritime	تصادم بحري
River collision	Abordage fluvial	تصادم نهري
Statement	Déclaration	تصريح
Suspension travel	Suspension du voyage	تعليق الرحلة
Indemnity	Indemnité	تعويض
Rerouting	Déroutement	تغيير السفينة خط سيرها
Unloading	Déchargement	تفريغ
Prescription	Prescription	تقادم
Abbreviation of travel	Abréviation du voyage	تقصير الرحلة
Prolongation of travel	Prolongation du voyage	تمديد الرحلة
Fortune sea	Fortune de mer	الثروة البحرية
Hull	Coque du navire	جرم السفينة
Body of the vessel	Corps du navire	جسم السفينة
Nationality	Nationalité	جنسية
Accident	Accident	حادث
Vessel guard	Gardien de navire	حارس السفينة
Container	Container	حاوية
Reserve retention	Saisie conservatoire	الحجز الاحتياطي
Executive retention	Saisie d'exécution	الحجز التنفيذي
Blockade	Blocus	حصار

Quota	Quota	حصّة
Wreck	Epave	حطام السفينة
Preferential right	Droit de préférence	حقّ الأفضلية
Right on	Droit de suite	حقّ التتبع
Special Drawing Rights (SDR)	Droits du Tirage Spécial (DTS)	حقوق السحب الخاصة
Subrogation	Subrogation	حلول
Gross Tonnage	Tonnage brut	الحمولة الإجمالية أو الكلية
Net tonnage	Tonnage net	الحمولة الصافية
Cargo	Cargaison	الحمولة أو الشحنة
Expertise	Expertise	خبرة
Expert	Expert	خبير
Dispatcher	Dispacheur	خبير (في تسوية الخسائر البحرية المشتركة)
Averages	Avaries	خسائر بحرية
Common averages	Avaries-commune	خسائر بحرية مشتركة
Averages-Expenses	Avaries-frais	خسائر نفقات
Fault	Faute	خطأ
Commercial fault	Faute commerciale	خطأ تجاري
Common fault	Faute commune	خطأ مشترك
Nautical fault	Faute nautique	خطأ ملاحي
Regular lines	Lignes régulières	الخطوط المنتظمة
Unsecured creditors	Créanciers chirographaires	الدائنون العاديون
Preferential creditors	Créanciers privilégiés	الدائنون الممتازون
Action	Action	دعوى
Damage action	Action d'avarie	دعوى الخسارة
Liability action	Action en responsabilité	دعوى المسؤولية
Crew record	Livre d'équipage	دفتر البحارة
Log	Livre de bord	دفتر اليومية
Payment after verification	Paiement après vérification	دفع الثمن بعد معاينة البضاعة
Payment according to arrived weight	Paiement sur poids reconnu au	الدفع بحسب الوزن الواصل

	déparquement	
Cash payment on arrival	Paiement au comptant à l'arrivée	الدفع نقداً عند وصول البضاعة
Maritime claims	Créances maritimes	الديون البحرية
Trade receivables	Créances commerciales	الديون التجارية
Passenger	Passager	راكب
Captain	Capitaine	ربان السفينة
Travel	Voyage	رحلة أو سفرة
Pilotage fees	Frais de pilotage	رسم الإرشاد
Costs	Frais	رسوم
Care expenses	Frais de garde	رسوم الحراسة
Care and conservation costs	Frais de garde et de conservation	رسوم الحراسة والصيانة
Port dues	Droits de port	رسوم المرفأ
Tonnage dues	Droits de tonnage	الرسوم على محمول السفينة
Legal costs	Frais de justice	رسوم قضائية
Dock	Quai	رصيف
Release	Mainlevée	رفع الحجز
Control	Contrôle	رقابة أو إشراف
Machine record	Livre de machine	سجل الآلات
Vessel capacity	Capacité du navire	سعة السفينة
Vessel	Navire	سفينة
Tug	Navire remorqueur	السفينة القاطرة
Ship towed	Navire remorquée	السفينة المقطورة
War vessel	Vaisseau	سفينة حربية
Private vessel	Navire privé	سفينة خاصة
Cargo	Cargo	سفينة شحن بضائع
Fishing vessel	Navire de pêche	سفينة صيد
Public vessel	Navire public	سفينة عامة
Pleasure Craft	Navire de plaisance	سفينة نزهة
Ship	Navire de transport	سفينة نقل
Boat	Paquebot	سفينة نقل ركاب
Security in order	Titre à ordre	سند لأمر

Deed	Acte de propriété	سند ملكية السفينة
Charger	Chargeur	شاحن
Loading	Chargement	شحن
Deck cargo	Chargement en pontée	شحن البضاعة على سطح السفينة
Clause	Clause	شرط
Clause "from store to store"	Clause "de magasin à magasin"	شرط "من المخزن للمخزن"
Clause "issued on weight"	Clause "sur poids délivré"	شرط "وزن البضاعة عند الوصول"
Negligence clause	Clause de négligence	شرط الإعفاء عن أخطاء الطاقم
Insurance company	Société d'assurance	شركة التأمين
Classification society	Société de classification	شركة تصنيف السفن
Certificate	Certificat	شهادة
Security certificate	Certificat de sécurité	شهادة الأمان
Bill of health	Patente de santé	الشهادة الصحية
Certificate of inspection	Certificat de contrôle	شهادة مراقبة للبضاعة
Certificate of Origin	Certificat d'origine	شهادة منشأ
Maintenance	Entretien	صيانة
Damage	Domage	ضرر
Insurance	Assurance	ضمان
Damage insurance	Assurance d'avarie	ضمان الأخطار
Coinsurance	Coassurance	الضمان المشترك
Marine Personnel	Personnel maritime	الطاقم البحري
Ground personnel	Personnel terrestre	الطاقم البري
Crew	Equipage	طاقم السفينة
Package	Colis	طرد
Marine use	Usage maritime	عادة بحرية
Unseaworthiness of the vessel	Innavigabilité du navire	عدم صلاحية السفينة للملاحة
Contract	Contrat	عقد
Adhesion contract	Contrat d'adhésion	عقد إذعان
Maritime labor contract	Contrat de travail	عقد العمل البحري

	maritime	
Carriage contract	Contrat de transport	عقد نقل
Cargo contract		عقد نقل بضائع
Passage contract	Contrat de passage	عقد نقل مسافرين
Dockers	Dockers	عمال المرفأ
Wedges	Cales	عنابر السفينة
Vice of the goods	Vice propre de la marchandise	عيب خاص بالبضاعة
Hidden vice	Vice cachée	عيب خفي
Food	Nourriture	غذاء
Shipwreck	Naufrage	غرق
Appropriation	Ouverture de crédit	فتح اعتماد
Termination	Résiliation	فسخ
Doctrine	Doctrine	الفقه
Sizable	Saisissable	قابل للحجز
Maritime law	Droit maritime	القانون البحري
Commercial law	Droit commercial	القانون التجاري
Civil law	Droit civil	القانون المدني
Applicable law	Loi applicable	القانون الواجب التطبيق
Act pavilion	Loi de pavillon	قانون علم السفينة
Admission	Admission	قبول
Ready for the big adventure	Prête à la grosse aventure	القرض الجزافي
Maritime credit	Crédit maritime	قرض بحري
Towing	Remorquage	قطر
Out of the journey	Rupture du voyage	قطع الرحلة
Force majeure	Force majeure	قوة قاهرة
Bail	Caution	كفالة
Eases - Barge	Allège - Chaland	ماعون
Ship-owner	Armateur	مجهز السفينة
Ports of call	Escales	محطات الرسو
Tonnage	Tonnage ou Jauge du navire	محمول السفينة

Hazard	Aléa	مخاطرة
Forwarding agent	Transitaire	مخلص جمركي
Recipient	Destinataire	المرسل إليه
Pilot	Pilote	مرشد
Port	Port	مرفأ
Operating port	Port d'exploitation	مرفأ الاستثمار
Registry port	Port d'immatriculation	مرفأ التسجيل
Fishing boat	Bateau de pêche	مركب صيد
Pleasure boat	Bateau de plaisance	مركب نزهة
Riverboat	Bateau fluvial	مركب نهري
Passenger	Passager	المسافر
Charterer or Renter	Affréteur ou Locataire	مستأجر
Ship-owner-charterer	Armateur-Affréteur	المستأجر المجهز
Warehouse	Entrepôt	مستودع
Finding merchandise	Constat de marchandise	معايمة البضاعة
Undertaking	Sous-traitance	مقاولة
undertaker	Sous-traiteur	مقاول
Insurance premium	Prime d'assurance	مكافأة التأمين
Navigation	Navigation	ملاحة
Maritime navigation	Navigation maritime	ملاحة بحرية
Cabotage	Cabotage	ملاحة ساحلية
Mixed navigation	Navigation mixte	ملاحة مختلطة
Auxiliary navigation	Navigation auxiliaire	ملاحة مساعدة
Yachting navigation	Navigation de plaisance	ملاحة نزهة
Vessel and freight accessories	Accessoires du navire et du fret	ملحقات السفينة والأجرة
Condo	Copropriété	ملكية شائعة
Sleeping	Couchage	منامة
Prohibition of travel	Interdiction du voyage	منع الرحلة
Staries	Staries	مهلة الانتظار
Demurrage	Surestaries	مهلة الانتظار لاحقة
Lessor	Fréteur	مؤجر
Stern	Poupe	مؤخرة السفينة



Inland	Eaux intérieures	المياه الداخلية
Carrier	Transporteur	ناقل
Rescue costs	Frais de sauvetage	نفقات الإنقاذ
Spending	Dépenses	نفقات أو مصروفات
Transport	Transport	نقل
Maritime transport	Transport maritime	نقل بحري
Representation	Représentation	نيابة
Waste route	Déchet de route	هدر الطريق
Document	Document	وثيقة
Insurance policy	Police d'assurance	وثيقة التأمين
Lading	Connaissance	وثيقة شحن
Order bill of lading	Connaissance à ordre	وثيقة شحن لأمر
Bearer bill of lading	Connaissance au porteur	وثيقة شحن للحامل
Letter of guarantee	Lettre de garantie	وثيقة ضمان
Nonnegotiable document	Document non négociable	وثيقة غير قابلة للتداول
Negotiable document	Document négociable	وثيقة قابلة للتداول
Unit	Unité	وحدة
Delivery receipt	Bon de livraison	وصل تسليم
Mandate	Mandat	وكالة
Shipping agents	Agents maritimes	وكلاء الملاحة البحريون
Land agents	Agents terrestres	وكلاء الملاحة البريون
Agent	Mandataire	وكيل
Cargo agent	Mandataire de la cargaison	وكيل الحمولة
Vessel agent	Mandataire du navire	وكيل السفينة

## المراجع

أولاً - باللغة العربية

- أبادير رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، ١٩٩٢.
- الأسبر وهيب، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس - لبنان، ٢٠٠١.
- البارودي علي، القانون البحري، الدار الجامعية ببيروت، لبنان، ١٩٨٨.
- جليان عبد الرزاق وفارس عمر، القانون التجاري البري والبحري والجوي، منشورات جامعة حلب، سورية، طبعة معدلة، ٢٠١٠.
- حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية - مصر، ١٩٩١.
- الحكيم جاك، الحقوق البحرية، منشورات جامعة دمشق، سورية، ١٩٧٢.
- دويدار هاني، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية - مصر، ١٩٩٩.
- زيادة طارق ومكربل فيكتور، عقد النقل البحري، دار الشمال للطباعة والنشر والتوزيع، طرابلس - لبنان، ١٩٩٠.
- السباعي نهاد وأنطاكي رزق الله، موسوعة الحقوق التجارية، الجزء الخامس: الحقوق التجارية البحرية، مطبعة الإنشاء بدمشق، سورية، ١٩٦٥.
- الشرقاوي محمود سمير، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، ١٩٩٣.
- طه مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري: دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، ط ٢، ٢٠١٢؛ القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية - مصر، ١٩٩٥؛ أصول القانون البحري، الناشر غير معروف، ١٩٥٢؛ التوحيد الدولي للقانون البحري ومعاهدات بروكسل الجديدة المبرمة في ١٠ مايو ١٩٥٢، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد الثامن، ١٩٥٢، ص ٦٧ وما بعدها.
- عبد الحي عماد الدين، مستقبل وثيقة الشحن الالكترونية ووثيقة الشحن التقليدية

في التجارة البحرية، مجلة بحوث جامعة حلب، سلسلة العلوم الاقتصادية والتأزنية،  
٢٠٠٦؛ وكيل السفينة في النقل البحري الدولي: دراسة مقارنة بين القانون السوري  
والقانون الفرنسي، رسالة دكتوراه، جامعة نانت - فرنسا، ١٩٩٧.

- **فوعون هشام**، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، سورية، ١٩٩٥.
- **قايد بهجت عبد الله**، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة - مصر، ١٩٨٤.
- **القليوبي سميحة**، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، ١٩٨٧.
- **المقداي عادل علي**، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة، عمان - الأردن، ١٩٩٨.

#### ثانياً - باللغة الفرنسية

- **CHAUVEAU P.**, Traité de droit maritime, Librairie Technique, Paris, éd. 1958.
- **DANGON D.**, Traité de droit maritime, T. 1, Paris, éd. 1926.
- **HAMEL**, Cours de droit maritime, Paris, éd. 1954.
- **LYON-CAEN ET RENAULT**, Traité de droit commercial, tome IV, 1934.
- **RIPERT J.**, Précis de droit maritime, Dalloz, Paris, 5e éd. 1949.
- **RODIERE R.**, Traité général de droit maritime, Dalloz, Paris, éd. 1976.
- **TASSEL Y.**, Droits maritimes, T. 1, Livre 4, Juris Service, Paris, éd. 1995.

تم تدقيق الكتاب علمياً من قبل :

الدكتور  
حمود غزال

الدكتور  
أحمد عبد الدائم

الدكتور  
عبد القادر برغل

المدقق اللغوي  
الأستاذ كمال جاموس

حقوق الطبع والترجمة والنشر محفوظة

لمديرية الكتب والمطبوعات الجامعية