

الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - دراسة مقارنة -

تأليف
د. عبد القادر حسين العطير

كلية الحقوق - جامعة عمان الأهلية



1999

- الدكتور عبدالقادر حسين العطير
- الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية
- الطبعة الاولى / الإصدار الأول ١٩٩٩
- جميع حقوق التأليف والطبع والنشر محفوظة للناسر .



■ الناسر / مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع

عمان - وسط البلد - ساحة الجامع الحسيني - عمارة الحجيري
هاتف وفاكس ٤٦٤٦٣٦١ ص.ب ١٥٣٢ عمان - الاردن

(ردمك) ISBN 9957 - 16 - 003 - 6

لا يجوز نشر أي جزء من هذا الكتاب، أو اختزان مادته بطريقة الإسترجاع، أو نقله على أي وجه، أو بأية طريقة إلكترونية كانت، أم ميكانيكية، أم بالتصوير، أم بالتسجيل أو بخلاف ذلك، إلا بموافقة الناسر على هذا كتابة مقدماً.

All rights reserved. No Part of this book may be reproduced, or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or by any information storage retrieval system, without the prior permission in writing of the publisher.

رقم الايداع لدى دائرة المكتبة الوطنية
(١٩٩٨ / ٩ / ١٤٧٧)

رقم التصنيف: ٣٤٦,٠٧

المؤلف ومن هو في حكمه: عبدالقادر العطير

عنوان الكتاب: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية

الموضوع الرئيسي: ١- العلوم الاجتماعية

٢- القانون البحري

بيانات النشر: عمان: مكتبة دار الثقافة

تم اعداد بيانات الفهرسة الاولى من قبل دائرة المكتبة الوطنية

■ التنضيد والاخراج الداخلي وفرز الألوان والافلام:

الشروق للدعاية والإعلان / قسم الخدمات المطبعية

تلفون ١/ ٤٦١٨١٩٠ فاكس ٤٦١٠٠٦٥ عمان - الاردن

مقدمة الكتاب

قانون التجارة البحرية الأردني هو فرع مواز لقانون التجارة البرية ومع ذلك لم ينل العناية والإهتمام الذي يستحقها من رجال القانون، ولعل العذر في ذلك يرجع إلى أن الأردن بلد غير بحري، إلا أن إدراك الجهات المسؤولة في الأردن لأهمية التجارة البحرية دفعها إلى الإهتمام بميناء العقبة، بإعتباره الميناء الوحيد في الأردن حتى أصبح ميناءً إقليمياً يخدم الاردن كما يخدم البلدان المجاورة، وفي ظل هذا التطور المتنامي في مسائل النقل البحري، كان لا بد من الالتفات إلى شرح قانون التجارة البحرية الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ الذي ينظم جميع المسائل المتعلقة بالنقل البحري فهو يشمل الأحكام الخاصة بالسفينة بإعتبارها الأداة الرئيسة للملاحة البحرية وكذا الأحكام الخاصة بأشخاص الرحلة البحرية وطرق استغلال السفينة ومسؤولية الناقل البحري كما ينظم القواعد المتعلقة بالأخطار البحرية والخسارات المشتركة وأخيراً الأحكام التي تنظم التأمين البحري .

وعلى ذلك وجدنا لزاماً علينا أن نتولى شرح أحكام هذا القانون بدراسة مقارنة، على ضوء الآراء الفقهية التي قال بها فقهاء القانون البحري وكذا على ضوء التطبيق العملي لهذه الأحكام من خلال قرارات المحاكم الأردنية والعربية والأجنبية، علنا بذلك نكون قد أوجدنا في المكتبة القانونية الأردنية ما يمكن الرجوع إليه بشأن قانون التجارة البحرية وعلى ذلك فالكتاب ذو فائدة إلى كل من يتوق لمعرفة أحكام هذا القانون من رجال القانون على إختلاف مواقعهم ومن رجال التأمين ورجال الأعمال ورجال النقل البحري بشكل خاص .

ولا أخالني أدعي كمالاً في هذا العمل، فالكمال لله وحده وعلى ذلك فإنني استميتح القارئ عذراً إذا ما لمح أمراً جانبه الصواب وأكون شاكراً لو تفضل بتوضيحه .

وأخيراً الحمد والشكر لله من قبل ومن بعد فهو مولانا فنعم المولى ونعم النصير.

المؤلف

الإهداء

أهدي هذا العمل القانوني إلى
رفيقة الدرب وإلى أبنائي الأعزاء **
وإلى كل من يبحث عن الحق **
فيدافع عنه **

الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة

١ - مقدمة عامه :

التجارة قديمة قدم التاريخ الانساني نفسه، ذلك أن الإنسان كان ولا يزال بحاجة الى تبادل الحاجات مع غيره من بني البشر، وهذه الحاجة أملت عليه حسن الاتسافة من المكان Utility of Place أي نقل البضائع من المكان حيث الفائدة منها ضئيلة الى الأمكنة حيث الفائدة منها كبيرة وعلى ذلك كانت التجارة الدولية ولا زالت عاملاً هاماً في ازدهار الحياة الإقتصادية والمعيشية لبني الإنسان، فمنذ عام ١٨٧٠ أوجدت المبتكرات الفنية شبكة من التجارة الدولية بحيث أمكن لبعض الدول أن تتخصص بالإنتاج الكمي لإحدى السلع، كالبرازيل في إنتاج البن وبلدان الخليج في استخراج النفط معتمدة في ذلك على نظام نقل فعال ورخيص .

وقد تحقق ذلك بفعل السفينة التي تمخر عباب البحر محملة بكميات كبيرة من البضائع من بلد الإنتاج إلى بلد الإستهلاك كأفضل وسيلة لنقل السلع بين أمم الأرض، خاصة بعد تطور السفن في شتى المجالات الفنية مما انعكس على كميات حمولتها وسرعتها بحيث أصبحت الرحلات البحرية تحسب بالأيام والأسابيع بدلاً من الأشهر .

وأهم عامل في تطور التجارة الدولية هو رخص النقل البحري مقارنة بأنواع النقل الأخرى كالنقل الجوي والبري وغيرهما من وسائل النقل وذلك بسبب التطورات الفنية في صناعة السفن التي قللت إستهلاك الوقود من ناحية وزادت السرعة من ناحية

ثانية كما زادت قدرة السفن على الحمولات الكبيرة مما مكن من تبادل المواد الخام والمواد الغذائية بشكل رخيص في التجارة الدولية .

وعلى ذلك كان لابد من تنظيم قانوني لهذا النشاط الحيوي لجميع سكان الكرة الأرضية الذي يتمثل في السفينة منشأ وإدارة وتجهيزاً واستغلالاً وتعرضاً للمخاطر وما يتخذ من وسائل لضمان التعويض عن هذه المخاطر .

وما هذا التنظيم القانوني الذي يعالج الأمور السابقة إلا قانون التجارة البحرية .

٢ - خطة البحث :

ولما كانت الدراسة تتخذ من قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ أساساً لها، فإننا سنترسم خطى المشرع الاردني في هذا المجال فنقسم الكلام فيها الى جزأين، نعالج في الجزء الأول منهما : السفينة وأشخاصها واستغلالها على النحو التالي :

القسم الأول : ونخصه للسفينة وأشخاصها بإعتبارها الاداة الرئيسية في النقل البحري .

الباب الأول : السفينة ونظامها القانوني

الباب الثاني : أشخاص الملاحة البحرية

القسم الثاني : استغلال السفينة

الباب الأول : مشارطات إبحار السفينه

الباب الثاني : عقد النقل البحري بموجب سند الشحن

الباب الثالث : البيوع البحرية والعمليات القانونية التي تقع على

البضائع المنقولة بحرا

ونعالج في الجزء الثاني من هذه الدراسة الحوادث البحرية والتأمين البحري على

النحو التالي :

القسم الأول : الحوادث البحرية

الباب الأول : التصادم البحري

الباب الثاني : المساعدة والإنقاذ

الباب الثالث : الخسارات البحرية المشتركة

القسم الثاني : التأمين البحري

الباب الأول : عقد التأمين البحري

الباب الثاني : موضوع التأمين البحري

الباب الثالث : المخاطر المؤمنة والمخاطر المستثناة

الباب الرابع : تحديد تعويض التأمين وتسديده

وقبل الحديث في موضوعات القسم الأول من الجزء الأول، فإننا نمهد له بفصل

تمهيدي عن عموميات القانون البحري .

فصل تمهيدي

- ٣ - ونتكلم فيه عن موضوعات عدة موزعة على النحو التالي :
- أولاً : التعريف بالقانون البحري وخصائصه .
 - ثانياً : أقسام القانون البحري .
 - ثالثاً : تأريخ القانون البحري .
 - رابعاً : ذاتية القانون البحري .
 - خامساً : مصادر القانون البحري .
 - سادساً : موضوع القانون البحري وتحديد نطاقه .
 - سابعاً : أنواع الملاحة البحرية .
 - ثامناً : محاولات وطرق توحيد القانون البحري .

أولاً - التعريف بالقانون البحري وبيان خصائصه :

٤ - تعريف القانون البحري :

يمكن تعريف القانون البحري بأنه مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية، فهو القانون الذي ينطبق في البحر بإعتباره المكان الذي تجري فيه هذه الملاحة البحرية التي تنفذ في البحر بواسطة سفينة قابلة للملاحة (١) ومن ثم كان القانون البحري محصوراً في نطاق مجتمع السفينة الذي يتخذ منها أرضاً لممارسة الأنشطة المتعلقة بالرحلة البحرية (٢).

(١) انظر : د. رزق الله انطاكي ود. نهاد السباعي، موسوعة الحقوق التجارية، الجزء الخامس، الحقوق التجارية البحرية، دمشق ١٩٥٥، ص ١٠ .

(٢) انظر : د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف بالاسكندرية ١٩٨٣، ص ٥ .

٥ - قواعد القانون البحري :

تتوزع هذه القواعد ما بين قواعد عرفية وأخرى مكتوبة وهي تتصف بالتقليدية، لأن معظمها ضارب في عمق التاريخ وقديمة قدم مخاطرة الإنسان في ركوب البحر، ومن ثم كانت هذه القواعد في معظمها مستمدة من الأعراف البحرية التي تكونت على مر السنين، ذلك أن أول تقنين بحري وضع حديثاً كان التقنين البحري الفرنسي الصادر عام ١٦٨١ ميلادية زمن الملك لويس الرابع عشر الذي أمر رئيس وزرائه آنذاك - كولبير - بوضع تقنين للتجارة البرية وآخر للبحرية فأنجز الأول عام ١٦٧٣ م على يد قنصل التجار سافاري وأنجز الثاني عام ١٦٨١ م وكان ذلك بتجميع الأعراف والعادات التجارية السائدة آنذاك، وقد وصلت هذه القواعد العرفية إلى القانون البحري الفرنسي الصادر عام ١٨٠٨ ميلادية الذي وضع بأمر من نابليون، ذلك أن ظروف النقل البحري لم تتغير كثيراً وإن تغيرت فهي تغييرات طفيفة لا تتطلب تغييراً جذرياً في القواعد القانونية التي تحكم النقل البحري .

إلا أن ذلك التطور البطيء، ما لبث أن اسرع الخطى في مجال النقل البحري بظهور السفن البخارية Steam ships وما تبعها من تطورات في صناعة السفن وتجهيزها وطرق استغلالها، مما جعل القواعد القانونية البحرية القديمة غير كافية لمواجهة المتطلبات الجديدة، ومع ذلك فإن الماضي لا زالت بصماته ظاهرة في مجال النقل البحري فالمخاطر التي تتعرض لها السفينة والمصالح المتمثلة في سلامة الرحلة البحرية لا زالت واحدة، مما يضيف خصوصية معينة على قواعد القانون البحري^(١) ومن ثم فإن عقد النقل البحري لا يخضع للقواعد العامة للعقود إلا فيما لم ينص عليه القانون البحري بالنسبة للعقود البحرية^(٢) .

وعلى ذلك فإن أي كاتب في مجال القانون البحري لا يمكنه أن يتجاهل الأصول التاريخية لقواعده لمقابلتها مع القواعد الحديثة ولبيان تطور هذه القواعد وما طرأ

(١) انظر : د يعقوب صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، الجزء الأول - الكويت ١٩٨٥، ص ٥ .

(٢) انظر : د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة ١٩٨٦، ص ٤ .

عليها من تعديلات وإضافات حتى وصلت الى ما هي عليه، سعياً وراء إيجاد نوع من التوازن بين المصالح المتعارضة في الرحلة البحرية مثل مصالح الشاحنين والناقلين، وأصحاب السفن والبضائع من جهة وشركات التأمين من جهة أخرى وبين أصحاب السفن والتجار كذلك .

ولما كان الخطر هو الهاجس الأكبر للمصالح الممثلة في الرحلة البحرية، فقد عمل أصحاب هذه المصالح على إيجاد انسب القواعد القانونية العرفية لتجنب هذه المخاطر، فكان ذلك عن طريق تضامنهم لمواجهة آثار المخاطر البحرية وإيجاد فكرة تحديد المسؤولية في مجال الرحلة البحرية. وإلى جانب الصفة العرفية لقواعد القانون البحري، فإن هذه القواعد تتصف كذلك بالصفة الدولية وسبب ذلك أن التجارة البحرية هي دولية بطبيعتها، ذلك أن الملاحة البحرية تكاد تتشابه أياً كانت جنسية السفينة ومستغلها (١) وعلى ذلك فإن تنازع القوانين الناجمة عن مشاكل النقل البحري واختلاف الحلول التي تأخذ بها مختلف الدول لتلك المشاكل، أسهمت كلها في إيجاد اتفاقات دولية ترمي إلى تجنب المنازعات حول القانون واجب التطبيق من جهة كما ترمي إلى توحيد الحلول للمشاكل نفسها التي تأخذ بها مختلف الدول، ذلك أن التعصب في تطبيق القوانين المحلية على جميع السفن الأجنبية يؤدي الى تعصب الدول الأخرى والانحياز لتطبيق قوانينها مما ينعكس سلباً على النشاط البحري. وينبع اهتمام كل دولة بقواعد القانون البحري من أهمية النشاط البحري في حياتها الإقتصادية والتجارية بل والمعيشية وكذا على مدى اتصالها بالشواطئ البحرية، فدولة بحرية تولي القانون البحري عناية خاصة أما دولة غير بحرية وليس لها أسطول تجاري كبير لا تهتم به إلا إهتماماً قليلاً .

وبالنسبة للأردن فإنه لا يعتبر من الدول البحرية بالمعنى الدقيق وطلب نظراً لضيق ساحله البحري الوحيد الذي يطل على خليج العقبة بإعتباره امتداداً للبحر الأحمر، إذ يبلغ طول ساحل ميناء العقبة حالياً ستة وعشرين كيلومتراً بعد أن تم

(١) انظر : د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٨٧، ص ٧.

تعديله بموجب اتفاقية الحدود بين السعودية والأردن عام ١٩٦٥ إذ كان حوالي ستة كيلو مترات ونصف (١) ومع ذلك فقد إهتم الأردن منذ أواسط الخمسينات بإنشاء ميناء العقبة على أسس عصرية كما أنشأ شركة وطنية للملاحة البحرية في أواسط السبعينات وكان لابد من وضع قانوني خاص بالتجارة البحرية منفصلاً عن قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٢٦٠ هـ الذي كان مطبقاً في الأردن، وعليه تم وضع قانون التجارة البحري رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ بتاريخ ٨/٤/٧٢ الذي ألغى قانون التجارة البحرية العثماني وقانون تسجيل المراكب رقم ٤٩ لسنة ١٩٤٤ وتعديلاته دون أن يؤثر على قانون ميناء العقبة رقم ٨ لسنة ١٩٥٩ وقانون المؤسسة البحرية لميناء العقبة رقم ٤ لسنة ١٩٦٩ الذين ألغيا بموجب قانون مؤسسة الموانئ رقم ٣٦ لسنة ١٩٨٥ .

وهذا الإهتمام التشريعي بالشؤون البحرية كان لابد منه بعد أن تعاظم دور ميناء العقبة لإعتباره الشريان الرئيسي لتجارة الأردن الدولية مع جميع بلدان العالم تصديراً واستيراداً كما تعاظم دوره بإعتباره ميناء وسيطاً يخدم تجارة الترانزيت للبلدان المجاورة، ولا أدل على ذلك من التوسعات الضخمة في أرصفته التي تخدم الحمولات العادية والحمولات الخاصة بالحاويات وبال بضائع السائبة كالفوسفات والبوتاس اللذين يشكلان العصب الأساسي في الصادرات الأردنية وكذا من انضمام الأردن إلى بعض الاتفاقيات الدولية البحرية (٢) .

(١) انظر : د. صلاح مصطفى الدباغ، السيادة العربية على خليج العقبة ومضائق تيران، دراسة قانونية، منشورات مؤسسة الدراسات الفلسطينية، بيروت ١٩٦٧، ص ١٣ .

(٢) من الاتفاقيات التي انضمت إليها الأردن مع سنة الانضمام إليها :

أ - الاتفاقية الدولية لتأسيس المنظمة البحرية الدولية - ٩/١١/١٩٧٤ .

ب - اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن رمي النفايات والمواد الأخرى لسنة ١٩٧٢ - ١٩٧٧/٨/٣٠ .

ج - اتفاقية قواعد السلوك لاتحاد الخطوط البحرية لعام ١٩٧٤ - ١٩٨٠/٣/١٧ .

د - اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لعام ٧٤ - ١٩٨٥/٨/٧ .

هـ - اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ - ١٩٩٤/١٢/٢٤ .

و - الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن - ماربول ٧٣/٧/٨٧ - ١٩٩٤/١٢/٣١ .

ز - اتفاقية تسهيل حركة الملاحة الدولية لعام ٦٥ (فال) ٢٤/١٢/١٩٩٤ .

ح - اتفاقية اثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً مع بروتوكول (الاتفاقية لعامي ٧٤، ٦٧ -

١٩٩٥/٦/١٣) .

ثانياً - أقسام القانون البحري :

٦ - ينقسم القانون البحري تبعاً للتقسيم التقليدي لفروع القانون الى الأقسام التالية :

١ - القانون العام البحري :

ويقصد به مجموعة القواعد القانونية التي تتعلق بالملاحة البحرية والتي تعتبر الدولة طرفاً فيها بإعتبارها صاحبة سيادة وسلطان، ذلك أن الدولة تتدخل في مجال النقل البحري كثيراً للظروف المحيطة به كتنظيم ملكية السفن وجنسياتها ووضع القواعد المنظمة للعاملين في مجال الملاحة البحرية كالربان والمجهز ووضع القواعد التي تنظم حقوق البحارة وعقد النقل البحري^(١).

وينقسم القانون العام البحري إلى ثلاثة فروع :

أ - القانون الدولي العام البحري : ويشتمل هذا القانون على القواعد القانونية التي

تنظم العلاقات البحرية بين الدول سواء زمن السلم أو زمن الحرب وعليه فهو يشمل حرية الملاحة في أعالي البحار وتحديد المياه الإقليمية لكل دولة والجرف القاري وحق الدولة باستغلال ما به من ثروات طبيعية^(٢) وكذا ينظم العلاقات الدولية الخاصة بصيد الأسماك والحصار البحري والمهربات الحربية والغنائم البحرية وحماية البيئة البحرية^(٣).

ب - القانون الجزائي البحري : ويشمل هذا القانون مجموعة القواعد التي تحدد

الجرائم التي تقع على ظهر السفن وعقوبة مرتكبيها فهو قانون يكفل الأمن والنظام والتأديب أثناء الرحلة البحرية لضمان سلامتها .

= ط - الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام ٩٦ - ١٣/٦/١٩٩٥ .

ي - الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام ٨٩ - ١٣/٦/١٩٩٥ .

(المصدر - مؤسسة الموانئ - ١٩/١٠/١٩٩٧) .

(١) انظر : د. سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة ١٩٦٩، ص ٥ .

(٢) انظر : د. عثمان عبد الملك الصالح، تحديد الجرف القاري بين الكويت وجيرانه، بحث بالفرنسية منشور في مجلة الحقوق - جامعة الكويت - السنة الثانية، العدد الأول، يناير سنة ١٩٧٨ .

(٣) انظر : د. مصطفى كمال طه، القانون البحري ١٩٨٨، ص ٣ .

ج - القانون الإداري البحري : ويشمل القواعد القانونية التي تنظم العلاقات القائمة بين العاملين في الملاحة البحرية وبين الدولة، حيث تتدخل الدولة بوضع شروط إكتساب السفينة لجنسيتها وقواعد تسجيلها وشروط انتقال ملكيتها والتأكد من سلامتها وصلاحياتها للملاحة البحرية وكذا التأكد من مؤهلات الربانة والملاحين وهو كذلك ينظم قواعد الإرشاد في الموانئ (١) والقواعد الصحية للمحافظة على عدم انتقال الأمراض المعدية للبلد وقواعد المحافظة على الأمن في الموانئ إلى جانب قواعد تنظيم الملاحة وخاصة الساحلية منها حيث تمارس الدولة سيادتها (٢) .

٢ - القانون الدولي الخاص البحري :

ويشمل القواعد المتعلقة بتنازع القوانين البحرية عند وجود عنصر أجنبي فيها وما أكثر الحالات التي تحتوي على مثل هذا العنصر لأن البحار أداة اتصال بين الشعوب وليست أداة فصل بينها، مما يهيئ الفرصة لكثرة المنازعات التي تظهر عند وصول السفن لموانئ البلدان المختلفة، وهو خارج عن نطاق دراستنا وموضعه مؤلفات فقهاء القانون الدولي الخاص .

٣ - القانون الخاص البحري :

ويشمل القواعد القانونية التي تحكم العلاقات البحرية الناشئة بين الأفراد أو بينهم وبين الدولة بإعتبارها شخصاً معنوياً خاصاً لا عاماً .

وعلى ذلك فهذه القواعد تشمل قواعد عقود بناء السفن واستغلالها في النقل البحري بواسطة المشاركة أو بسند الشحن كما تشمل القواعد المتعلقة بالحوادث البحرية - التصادم والمساعدة والإنقاذ وتوزيع الخسائر المشتركة وكذا عقود التأمين البحرية التي تغطي المخاطر التي تتعرض لها البضائع المشحونة وكذا أجسام السفن .

(١) وضع نظام بدل الإرشاد على السفن في ميناء العقبة رقم ٤٤ لسنة ١٩٥٩ بموجب المادة السادسة من قانون ميناء العقبة رقم ١٨ لسنة ١٩٥٩ الذي يحدد رسوم الإرشاد وآلية عمل الإرشاد وعدل هذا النظام بنظام رقم ٧ لسنة ١٩٧٥ اعفى بموجبه القوارب واليخوت التي تقل حمولتها عن خمسين طناً من الارشاد الالزامي بشرط ألا تقوم بعمل تجاري .

(٢) انظر : انطاكي وسباعي، ص ٦ .

وقد اعتبر المشرع الأردني فيما جاءت به المادة السابعة من قانون التجارة البرية رقم ١٢ لسنة ١٩٦٦ الاعمال المتعلقة ببناء السفن وشراؤها واستغلالها وسائر العقود التي تبرم في مجال التجارة البحرية من الأعمال التجارية البحرية بطبيعتها ومن هنا جاءت تسمية القانون البحري بقانون التجارة البحرية بحسبان أن هذه العمليات المتعلقة بالرحلة البحرية هي التي تشكل الجزء الأكبر من القانون البحري، فالقانون البحري أعم وأشمل من قانون التجارة البحرية لأنه يشمل إلى جانب السفن التجارية سفن النزهة والصيد والأبحاث العلمية ذلك أن قواعد القانون البحري لا تختلف باختلاف الطريقة التي تستغل بها السفينة، ومع أن المشرع الاردني أخضع جميع السفن لأحكام قانون التجارة البحري إلا أنه استثم بعضها من الخضوع لرسوم التسجيل بموجب نظام رسوم تسجيل السفن في ميناء العقبة رقم ٣٩ لسنة ٧٢ وهذه السفن المستثناءة هي السفن المملوكة للعائلة المالكة والسفن المملوكة للدوائر الحكومية والحسكات الرياضية .

كما أعفى نظام بدل الارشاد على السفن رقم ٧٨ لسنة ١٩٧٥ قوارب النزهة والبحوث التي لا تقوم بعمل تجاري وتقل حمولتها عن خمسين طناً من الارشاد الإلزامي. وعلى ذلك فإن دراسة قانون التجارة البحرية هي جزء من دراسة القانون البحري يغطي نشاط السفن الأخرى غير المستعملة في النقل البحري مثل سفن الصيد والنزهة والابحاث العلمية (١). وقد أكد هذا المعنى حكم النقض المصرية بتاريخ ٧ أيار سنة ١٩٥٩ الذي جاء فيه : خضوع السفينة للقانون البحري بغير التفات الى الغرض من تشغيلها بأن كانت سفينة تجارية أو سفينة للصيد أو للنزهة (٢) ومن ذلك يتضح أن قانون التجارة البحرية مصطلح يضيق من نطاق تطبيق القانون البحري رغم أن مجال التجارة البحرية هو أوسع مجالات تطبيق القانون البحري (٣) .

(١) انظر : د. علي البارودي، محاضرات في القانون البحري الكويتي الجديد، جامعة الكويت ١٩٨٠ - ١٩٨١، ص ٣ .

(٢) انظر طعن رقم ٥٨ سنة ٢٥ ق جلسة ١٩٥٩/٥/٧، ص ١٠، ص ٣٩٥ .

(٣) وقد شارك المشرع الأردني في هذه التسمية كل من المشرع في : الكويت، ابو ظبي، لبنان، سوريا، مصر .

ثالثاً - تاريخ القانون البحري :

٧ - القانون البحري قديم قدم الملاحة البحرية نفسها ومعرفة الإنسان بالبحر، ولذا فلا غرو إذا قيل بأن قواعد القانون البحري نشأت عرفيه مما تعارف عليه بني البشر في تعاملهم مع بعضهم بعضاً، إلا أنه كأي قانون آخر يتطور بتطور الأزمان ويتطور صناعة السفن التي بدأت بدائية تصنع من جذوع الأشجار والأخشاب بدفعها المجداف والشرع الى سفن عملاقه ﴿ وله الجوار المنشآت في البحر كالأعلام ﴾^(١) تحاكي البناءات العائمة ويحركها البخار والوقود بل والذرة في بعض الأحيان .

وعلى ذلك فإن التنظيم القانوني الذي يحكم مثل هذه العائمات قد بدأ عرفياً تحت ضغط حاجة بني البشر للتنظيم وما لبث ان تطور بتطور صناعة السفن وتنوع طرق إستغلالها .

ويمكن أن نقسم نشأة القانون البحري، كما درج الفقه على ذلك، إلى مراحل ثلاث :

أ - العصور القديمة :

ظهرت أعراف قانون التجارة البحرية في بلدان العالم القديم، فالسومريون كان لهم نشاط تجاري في بلاد ما بين النهرين والخليج العربي وصولاً إلى بلاد الهند وشرق إفريقيا^(٢) كما ترك البابليون آثاراً في شريعة حمورابي تشير إلى أنهم عرفوا الغرض البحري على السفينة أو على البضاعة بشكل بسيط هو السلف البدائي لعقد التأمين الحالي^(٣) كما عرف المصريون القدماء التجارة البحرية مع البلدان الواقعة على البحر الأحمر ومع بلدان البحر المتوسط مثل كريت وقبرص إلا أن شيئاً من ذلك لم يصل إلينا^(٤) .

أما الفينيقيون فقد كانوا سادة البحار آنذاك سيطروا على حوض البحر المتوسط

(١) سورة الرحمن/ آية رقم ٢٤ من القرآن الكريم .

(٢) انظر : د. صلاح الدين الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، عمان ١٩٨٢، ص ٣ .

(٣) انظر : د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٣، ص ٩ .

(٤) انظر : د. مصطفى طه، القانون البحري اللبناني، دار النهضة العربية، بيروت ١٩٦٨، ص ١٥ .

وأنشأوا القلاع والمستعمرات فيه وحوله ومنها جزيرة رودس، وقد وصل إلينا عنهم عقد القرض البحري Bottomry Bond الذي أخذوه عن البابليين وطوروه بما يناسب حاجاتهم الخاصة^(١)، إضافة إلى نظام الرمي البحري Jottison حيث كان الربان يرمي بعض البضائع المشحونة على السطح لتخفيف حمولة السفينة عند مواجهة الأخطار البحرية مما كان يحتم إشتراك كل من عاد عليه نفع من هذا الرمي بتعويض أصحاب البضاعة الملقاة عما لحقهم من ضرر، هذا النظام هو الأساس لنظام الخسارات البحرية المشتركة General Average المعمول بها في جميع التشريعات الحديثة .

وأما الإغريق فقد تركوا لنا نظام قرض المخاطرة الجسيمة، حيث فرضت الظروف البحرية مثل هذا القرض الذي يقوم على إقراض ربان السفينة أو صاحبها مبلغاً من المال لسد حاجته في إصلاح السفينة من شخص في أحد الموانئ التي تصلها السفينة وذلك بشرط أن السفينة إذا وصلت سالمة لميناء مغادرتها، يقوم الربان أو صاحبها برد مبلغ القرض مع نسبة فائدة، تكون عادة عالية، أما إذا غرقت في رحلة العودة، فإن صاحب المال يفقد ماله، وهذا القرض البحري هو السلف البدائي لعقد التأمين البحري كما نعرفه اليوم .

أما الرومان فلم يلعبوا دوراً بارزاً في القانون البحري - بعكس حالهم بالنسبة للقانون المدني، ومرد ذلك أنهم كانوا يجدون في أنفسهم غضاضة إذا مارسوا التجارة برية كانت أو بحرية لتمسكهم بأعراقهم النبيلة وإن مثل هذه الأعمال تترك لشعوب الإمبراطورية الرومانية ولعبيدها ولذلك أخذوا الأنظمة القانونية المتعلقة بالتجارة البحرية عن الإغريق والفنيقيين مثل عقد قرض المخاطرة الجسيمة ونظام الرمي البحري ومع ذلك عرفوا نظام المسؤولية النيابية Vacarious Liability وهذا النظام يمكن الغير من رفع دعوى على صاحب السفينة مباشرة بالرغم من أن العقد يكون قد أبرم بين صاحب الدعوى وبين ربان السفينة بالرغم من عدم جواز النيابة في التصرفات القانونية التي كانت سائدة في القانون الروماني .

أما العرب قبل الإسلام فقد كان لهم نشاط تجاري في البحر الأحمر وفي الخليج

(١) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ١٠ .

العربي وفي بحر العرب حيث كانت لهم صلات مع البلدان المجاورة في شرق إفريقيا وسواحل بلاد فارس والهند إلا أن ذلك لم يكن على نطاق واسع ومن ثم فلا يمكننا القول بأنه كان لهم باع طويل في مجال التجارة البحرية، يدل على ذلك أن الخليفة عمر بن الخطاب رضي الله عنه قد وبخ أحد قادة المسلمين - علاء بن الحضرمي - الذي قام بأول غزوة بحرية في الإسلام لبلاد فارس وذلك حرصاً منه رضي الله عنه على سلامة أرواح جنود المسلمين في بيئة لا يتقنون ركوب البحر فيها^(١).

ب - العصور الوسطى :

تعتبر العصور الوسطى الفترة الزمنية التي نشأت فيها قواعد القانون البحري من الأعراف البحرية التي أعطت القانون البحري ذاتيته وإستقلاله ووحدته وقد لعبت في خلق هذه الأعراف البحرية دول المدن الإيطالية منذ القرن الحادي عشر الميلادي ذلك أن كثيراً من المبادئ وضعت لتتمثل في العادات والأعراف البحرية لجزيرة رودس Island of Rhodes حيث تم إعتماد وتطوير هذه الأعراف بواسطة المحامين الرومان ووجدت طريقها إلى القانون الروديسي Rhodians Law الذي تبنته تشريعات مدن البحر المتوسط التجارية، والذي يعتبر بعضها أساساً للقانون البحري كما نعرفه اليوم، فمثلاً قانون الخسارات البحرية المشتركة يمكن إيجاده في قانون الروديسي الصادر في القرن السابع الميلادي^(٢). وقد لعبت الحروب الصليبية أثراً بارزاً في تنشيط حركة التجارة البحرية بين المدن الإيطالية وبين الشرق الإسلامي في نثل المؤن والجنود في القرن الحادي عشر وخاصة مدن شمال إيطاليا كما نشط سكان شمال أوروبا، الفلاندرز في ميدان التجارة البحرية، وقد نجم عن هذه الأنشطة في مجال التجارة البحرية وضع مجموعات من القواعد العرفية البحرية هي :

١ - قواعد أوليرون Rules de Oleron : وقد وضعت في القرن الثاني عشر الميلادي على الرأي الراجح وسميت كذلك نسبة إلى المحكمة التي كانت موجودة في جزيرة

(١) برنامج عن العرب وعلاقتهم بالبحر، التلفزيون السوداني - مساء يوم السبت الموافق ١٩٩٧/٨/٢٣ .

(٢) انظر : W. E. Astle : The Hambung Rules - Fair play publications Ltd. : London, 1981, P. 1.

أوليرون على الشاطئ الغربي لفرنسا وقد كانت أحكامها نافذة في محاكم الشاطئ الأطلسي لأوروبا وإنجلترا وبحر المانش .

٢ - **مجموعة قنصلية البحر Le Consulat de la mer** : وسميت كذلك نسبة إلى أحد محاكم برشلونة البحرية وترجع هذه المجموعة للقرن الرابع عشر الميلادي وكانت أحكامها نافذة في بلدان غرب البحر المتوسط، ونظراً لأنها دونت باللغة المحلية لبرشلونة فقد كان تأثيرها محدوداً خارج إسبانيا .

٣ - **مجموعة مرشد البحر Le Guidon de la mer** : وقد وضعت في القرن السادس عشر في مدينة روان الفرنسية لتطبق في مدن شمال فرنسا، وسميت بمرشد البحر لأنها أعتبرت دليلاً للعلاقات البحرية وترجع أهميتها إلى أنها أول مجموعة إلى عقد التأمين البحري (١) على ما كان له من أهمية في ذلك الحين .

٤ - **مجموعة وسبي Recueil de wesby** : وإلى جانب المجموعات السابقة كانت هناك مجموعة من القواعد والعادات التي تحكم المنازعات البحرية في مدن منطقة بحر البلطيق وسميت كذلك نسبة إلى مدينة وسبي إحدى مدن جزيرة جوتلاند Gotland القريبة من السويد .

ج - العصر الحديث :

بقي حوض البحر المتوسط ميداناً هاماً للتجارة البحرية حتى إكتشاف أمريكا من قبل كولومبوس عام ١٤٩٢ (٢) وسقوط القسطنطينية على يد الأتراك عام ١٤٥٣ (٣) والوصول إلى بلاد الشرق بواسطة الرحالة البندقي ماركوبولو مما عمل على تنمية التجارة بين أوروبا والبلدان الأمريكية والآسيوية وانتقلت المراكز التجارية من حوض البحر المتوسط إلى سواحل الأطلسي الشرقية بإسبانيا والبرتغال وهولندا وفرنسا وإنجلترا ونشأت شركات إستعمارية مساهمة عامة كشركة خليج هدسن وشركة الهند

(١) انظر : د. حسين غنايم - المصلحة في التأمين البحري، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق، جامعة القاهرة ١٩٧٩، ص ٢٠ .

(٢) انظر : د. جاك يوسف الحكيم - الحقوق التجارية - الجزء الأول - جامعة دمشق ١٩٩٣، ص ٢٤ .

(٣) انظر : انطاكي وسباعي، ص ٢١ .

الشرقية وأصبح لها نفوذ مالي وسياسي ضخم ما لبثت أن أخذت بمزاحمة الدول التي أنشأتها .

مما دفع هذه الدول للتدخل لتنظيم الأوضاع الاقتصادية وحماية الإقتصاد القومي من المزاحمة الأجنبية كما أرادت الدول أن تبسط سلطانها على إقليمها ورعاياها فعمدت إلى تحقيق الوحدة التشريعية بدلاً من القواعد العرفية وكان هذا إيذاناً بإنهاء الطابع الدولي العرفي للقانون التجاري والبحري وفاتحة عهد لظهور التقنيات التجارية والبحرية المحلية^(١) .

وعليه فقد ظهر أول تقنين بحري عام ١٦٨١ في عصر الملك لويس الرابع عشر بشكل أمر ملكي، وذلك بفضل وزيره كولبير الذي شكل لجنة لوضع قانون تجاري وآخر بحري برئاسة قنصل التجار آنذاك سافاري، وقد حوى القانون البحري بين دفتيه ما يتعلق بالقانون الخاص البحري والقانون العام البحري بفرعيه الإداري والدولي .

وقد كان الأمر الملكي الخاص بالتجارة أفضل من الأمر الملكي الخاص بالتجارة البرية لأنه وضع بعناية على يد مجموعة من علماء الحقوق جابت المحاكم البحرية التي كانت قائمة بالموانئ الفرنسية منذ الأمر الملكي الصادر عام ١٥١٧، فجمعت أحكامها ولخصت آراء العاملين في مجال التجارة البحرية^(٢) .

وبعد قيام الثورة الفرنسية عام ١٧٩٨ تكونت بناء على توصية الجمعية الوطنية لجنة لوضع تقنين عام للمدني وآخر للتجاري وقد تم وضع التقنين التجاري عام ١٨٠١ ليصدر عام ١٨٠٧ ثم ليعمل به عام ١٨٠٨ زمن نابليون وقد جاءت أحكام قانون التجارة البحرية في الكتاب الثاني من قانون التجارة، والذي جاء على غرار المرسوم الملكي الصادر سنة ١٦٨١ الخاص بالتجارة البحرية مع إستبعاد ما ورد في هذا الأمر الأخير من قواعد خاصة بالقانون العام البحري^(٣) .

(١) انظر : د. عبد القادر العطير - الوسيط في شرح القانون التجاري الأردني، الجزء الأول، عمان ١٩٩٣، ص ٢٧ .

(٢) انظر : جاك الحكيم، ص ٢٥ .

(٣) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ١٢ .

ويكتسب هذا القانون التجاري البحري الفرنسي أهمية خاصة بإعتباره أول تقنين مكتوب في التجارة البحرية إذ إنتشر في جميع أنحاء العالم وتأثرت به على وجه الخصوص التشريعات البحرية في البلاد العربية، فتركيا أصدرت عام ١٢٨٠ هجري ١٦٨٤ ميلادي تشريعها التجاري البحري على غرار التجاري البحري الفرنسي لعام ١٨٠٨ وكذا قانون التجارة البحرية المصري الذي وضع عام ١٨٨٣ زمن الخديوي توفيق والذي ألغي بموجب القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الخاص بالتجارة البحرية .

وترجع أهمية هذا القانون بالنسبة للبلدان العربية في أن قانون التجارة البحرية العثماني الذي وضع على نهج القانون البحري الفرنسي لعام ١٨٠٨ ظل مطبقاً في البلاد العربية طيلة فترة الحكم العثماني إلى أن أُسْتُبدل في لبنان بقانون التجارة البحرية اللبناني عام ١٩٤٧ وفي سوريا عام ١٩٥٠ وفي الأردن عام ١٩٧٢ وفي العراق بقانون النقل عام ١٩٨٣ وفي مصر عام ١٩٩٠ .

أما في الأردن فقد بقي قانون التجارة العثماني ساري المفعول حتى عام ١٩٧٢ عندما وضع قانون التجارة البحرية في كل من سوريا ولبنان، وإلى جانبه كانت هناك بعض القوانين والأنظمة في مجال تنظيم التجارة البحرية نذكر منها قانون رسوم البحر الميت لسنة ١٩٣٢ وقانون تسجيل المراكب رقم ٢٩ لسنة ١٩٤٤ ونظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع رقم ٣ لسنة ١٩٥٧ الذي يكلف مؤسسة الموانئ بالمحافظة على موجودات ستودعاتها من الضياع والسرقة، وقانون ميناء العقبة رقم ١٨ لسنة ١٩٥٩ وقانون المؤسسة البحرية لميناء العقبة رقم ٤ لسنة ١٩٦٩ ونظام بدل الإرشاد على السفن رقم ٤٤ لسنة ٥٩ معدلاً بنظام رقم ٧٨ لسنة ٧٥، وبعد صدور قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ صدرت عدة تعديلات له سنشير إليها في مكانها كما صدر في نفس العام نظام رقم ٣٩ لسنة ١٩٧٢ الخاص بتحديد رسوم تسجيل السفن في ميناء العقبة كما صدر قانون مؤسسة الموانئ رقم ٢٨ لسنة ١٩٧٨ ونظام مؤسسة الموانئ رقم ٤١ لسنة ١٩٨٢ وأخيراً قانون مؤسسة الموانئ رقم ٣٦ لسنة ١٩٨٥ مع ما يتطلبه حسن التنفيذ من إصدار أنظمة مكملة ومفسرة لتلك القوانين .

وأخيراً لا بد من الإشارة الى أن الأردن ومنذ نشأة الإمارة فيه إلى تاريخ إعلانه

مملكة تبني القوانين المتعلقة بالتجارة البحرية التي كانت مطبقة في فلسطين وذلك يدل على الوحدة الأصلية بين البلدين التي لا إنقسام لها على مر الزمان بالرغم من دعاة الإقليمية هنا وهناك، ونذكر منها على سبيل المثال قانون نقل البضائع بحراً الفلسطيني، قانون المرافئ الفلسطيني - قانون حطام السفن الغارقة والمكافأة على إنقاذها، قانون الشحن التجاري بالبواخر (التلغراف اللاسلكي) الفلسطيني، قانون إضرار السفن بالميناء الفلسطيني لسنة ١٩٢٩ .

وهكذا نجد أن المشرع الأردني لم يكن لديه فراغ تشريعي في مجال التجارة عموماً والبحرية خاصة بالرغم من أن التجارة البحرية لم تكن بالمستوى الذي كان يجب أن تكون فيه وذلك لمحدودية إمكانات الأردن في تطوير ميناء العقبة سواء من حيث البنية التحتية اللازمة للنشاط البحري أو من حيث الطرق التي تربطه بالعاصمة والمدن الأخرى، إذ لم يبدأ العمل بذلك إلا في أواسط الخمسينات حيث توفرت الإمكانيات لذلك، وبعد أن شعر الأردن بأن لا مناص من ذلك على ضوء المتغيرات السياسية التي ظهرت جلياً في عام ١٩٥٦ حين كان الأردن يعتمد في وارداته على الموانئ اللبنانية والسورية .

رابعاً - ذاتية القانون البحري :

٨ - اختلف فقهاء القانون البحري حول ذاتية القانون البحري ما بين مؤيد ومعارض، فالإتجاه المؤيد لفكرة الذاتية يعبر عنه الفقيه بارديسي Pardessus في فرنسا أوائل القرن التاسع عشر والذي قال بأن قواعد القانون البحري تتميز بذاتية معينة تتمثل بأنها قواعد عامة Universalite ومستقرة تكاد لا تتغير بمرور الزمن كما أنها قواعد مستمدة من الأعراف البحرية .

فالتقليدية أو العمومية تتمثل في أنه لا يختلف من دولة إلى أخرى بعكس قواعد القانون المدني التي تنظم العلاقات الخاصة بين الأفراد فإنها تتغير بتغير الحكومات والقيم الأخلاقية والعادات المحلية (١) بينما القانون البحري لا يتأثر بتلك العوامل لأن حاجات الدول متشابهة بالنسبة إليه .

(١) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ٣٥ .

أما الإستقرار والثبات فيعبر عنهما الفقيه الفرنسي دانجوت بقوله «إن القانون البحري يجتاز القرون دون أن يصيبه الهرم» (١)، ويرجع سر إستقرار قواعد القانون البحري إلى أنه يحتوي على قواعد ونظم وضعت لتحكم علاقات من طبيعة واحدة، فالمخاطرة التي تتعرض لها الرحلة البحرية هي واحدة في جميع البلدان مما أدى إلى وضع نظم قانونية متشابهة لمعالجة مثل هذه المخاطر، كالرمي البحري والخسارات المشتركة والتأمين البحري وتحديد مسؤولية الناقل البحري .

وتبعاً لهذا الإتجاه في إعطاء القانون البحري ذاتية خاصة فإنه لا يجوز للقاضي أن يستعين في تفسير مواد القانون البحري بمبادئ خارجة عنه أو عما إستقر العرف البحري عليه (٢) .

وقد لقيت هذه الفكرة عن ذاتية القانون البحري تأييداً وقبولاً لدى بعض الفقهاء والمحدثين ومن أبرزهم الفقيه ريبير (٣) الذي نادى بذاتية القانون البحري على أسس مختلفة عن الأسس التي قال بها سلفه بارديسي، إذ أن الوحدة والعمومية التي كنت للقانون البحري زالت بسبب إنتشار التقنين في البلدان المختلفة ومن ثم إنهارت أمام التطورات الحديثة في مجال النقل البحري كما تنحى مصدره العرفي للتشريع في المرتبة الأولى (٤) وأساس ذاتية القانون البحري عند ريبير تستند الى طبيعة البيئة والجو العام الذي يحيط بنشاط القانون البحري، فالبيئة البحرية محفوفة بالأخطار طيلة مدة الرحلة البحرية الأمر الذي أضفى على القانون البحري ذاتية خاصة تبعده عن قواعد القانون المدني، فقواعده الخاصة بالخسارات البحرية المشتركة وسلطة الربان على السفينة وطاقمها وتحديد مسؤولية مالك السفينة والقواعد الخاصة بتأجير السفينة وحق التبعية لدائن السفينة وتعدد الدائنين في المجال البحري وغير ذلك من القواعد القانونية التي استقل بها القانون البحري عن القانون المدني تجعل له ذاتية وإستقلالاً عن غيره من القوانين .

(١) انظر : نفس الموضوع من المرجع السابق .

(٢) انظر : سميحة القليوبي، ص ٢٨ .

(٣) انظر : ريبير في كتابه القانون البحري، الجزء الأول لسنة ١٩٥٠ باريس بند ٥٢ وما بعده .

(٤) انظر : علي جمال الدين، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٧٠، ص ١١ .

فذا تية القانون البحري لا تعني عند ريبير قيامها على الأسس الذي ذكرها بارديسي ووافقه عليها الفقيه دانجون وهي العمومية والثبات والعرفية، وإنما تعني عنده إستقلال قواعد القانون البحري عن غيرها مع ضرورة الأخذ بما يفرضه العمل البحري من حلول (١). وقد تبني فكرة ذاتية القانون البحري بعض الفقه العربي (٢) إذ نفى عنه إعتباره فرعاً من القانون التجاري بل أنه يتمتع بذاتية خاصة وكيان مستقل عن القانون التجاري فهو إلى جانب تنظيمه الرحلة البحرية يشمل كذلك ملاحه الصيد والنزهة والأبحاث العلمية وكلها ليست من الأعمال التجارية إضافة إلى أنه يشتمل على قواعد وأنظمة لا نظير لها في القانون التجاري كالتأمين البحري ونظام الترك والخسائر البحرية المشتركة وقرض المخاطر الجسيمة وسلطات الربان الواسعة على السفينة بما عليها من حمولة وأشخاص إضافة الى نظام تحديد مسؤولية مالك السفينة وإتباع قواعد إثبات كتابية في معظم مناحي الملاحة البحرية، كل ذلك يبرر ما للقانون البحري من ذاتية مستقلة عن القانون المدني وكذا عن التجاري، وتتجلى هذه الذاتية في طابعه الدولي لوحدة المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية الأمر الذي سهل توحيد قواعده على المستوى الدولي .

أما الإتجاه المعارض لفكرة ذاتية القانون البحري فقد عبر عنه الفقيه بونكاز Bonnecase منتقداً أولاً ما أخذ به الفقيه بارديسي والفقيه ريبير بإعتبار أن القانون البحري ما هو إلا قانون البحر Droit de le mer ومقرراً ثانياً بأن القانون البحري ما هو إلا فرع من فروع القانون الخاص بل هو فرع من فروع القانون التجاري، ويركز في هذا الإتجاه على أن القانون البحري يشترك مع القانون المدني والقانون التجاري في المصادر وهي التشريع والعرف، وإن كانت نشأته الأولى عرفية فما ذلك إلا مجرد ظاهرة عابرة فالقانون البحري يخضع للعقل والتجربة شأنه شأن سائر فروع القوانين الأخرى ومن ثم ينتفي وجود ذاتية داخلية للقانون البحري (٣) كما ينتفي

(١) انظر : يعقوب صرخوه في إشارته الى ريبير، ص ٣٣ .

(٢) انظر : د. مصطفى طه، القانون البحري اللبناني، ص ٦ - ٨، وكذا سميحة القلبى، ص ٢٩ -

٣١، وعلي البارودي، ص ١٦ .

(٣) انظر في شرح ذلك مطولاً : محمود سمير الشرقاوي، ص ٣٧، يعقوب صرخوه، ص ٧٤ وما بعدها .

وجود ذاتية خارجية للقانون البحري التي توجد عند إستقلال القانون البحري بمصادره الرسمية عن مصادر القانون المدني والقانون التجاري إلا أن الواقع أن مصادر القانون البحري هي نفسها مصادر القانون المدني والتجاري وهي التشريع والعرف .

يضاف إلى ذلك أنه لا توجد ذاتية نسبية للقانون البحري إذ أن القانون البحري يمكن أن يوائم متطلبات الحياة التجارية مع قواعد القانون التجاري والقانون الخاص (١) ويخلص إلى القول بعدم إستقلال القانون البحري عن غيره من القوانين فهو ليس إلا فرعاً من فروع القانون التجاري الذي هو فرع من فروع القانون الخاص (٢) .

وقد إنضم إلى الإتجاه المعارض لفكرة القانون البحري بعض الفقهاء العرب (٣) الذين يرون بأن القانون البحري هو فرع من فروع القانون الخاص فهو وإن عرف نظاماً قانونية غريبة عن نظام القانون المدني فهو لا يعني أنه من طبيعة خاصة، فالقانون التجاري يعرف نظاماً غريبة عن القانون المدني كنظام الإفلاس وينظم علاقات معينة بخلاف ما ينظمها المدني كعقد الشركة وحوالة الحق (التظهير) ومع ذلك فهو ليس من طبيعة خاصة مستقل عن القانون المدني كما أن المشرع الفرنسي في مجموعة ١٨٠٨ وضع الأحكام الخاصة بالتجارة البحرية في الكتاب الثاني من هذه المجموعة معبراً عن ذلك بأن القانون البحري هو جزء من قانون التجارة ومن ثم فإنه يعتبر قانوناً مستقلاً عن غيره بمعنى أنه يحتوي على نظم خاصة به لا تعرفها القوانين الأخرى أو أن نظاماً نشأت في ظله وتسربت لغيره من القوانين، إلا أن هذا الإستقلال هو كإستقلال القانون التجاري عن المدني فكما أن التجاري هو فرع من القانون الخاص فكذلك البحري هو فرع من التجاري والذي هو فرع من القانون الخاص ومن ثم تكمل قواعده بقواعد التجاري والمدني عند نقصها بما لا يتعارض مع نص القانون البحري إضافة إلى إمكانية الإستعانة بالعرف في هذا المجال .

(١) انظر : بوتكان، الموجز في مبادئ القانون البحري لسنة ١٩٣٢، بند رقم ١٢٨ .

(٢) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٣٥ .

(٣) انظر : علي جمال الدين عوض، طبعة ١٩٧٠، ص ١٣ .

وقد أخذ بذلك القضاء الفرنسي الحديث، إذ قررت محكمة النقض الفرنسية (١) في قضية السفينة «لامور يسير» بأن قواعد القانون المدني تنطبق في المجال البحري بما لا يتعارض مع نص القانون البحري أو مع طبيعة الموضوع .

كما هاجم بعض الفقه العربي (٢) فكرة ذاتية القانون البحري بشدة منطلقاً من معتقدات سياسية معينة إذ رأى في فكرة ذاتية القانون البحري تسترأ لحماية المصالح الرأسمالية المستغلة على حساب الطرف الضعيف وهو الشعوب المستغلة والنامية التي لا تملك أساطيل بحرية تجارية ومن ثم تخضع لما تعرضه عليها الدول الاستعمارية صاحبة الأساطيل البحرية التجارية، ويضرب لذلك مثلاً في حادث سيارة وطريقة معالجته وفقاً للنظام السياسي لكل بلد، فالقانون الأمريكي الذي يقدر المذهب الفردي لا يجعل صاحب السيارة مسؤولاً إلا عن أخطائه الثابتة أما القانون الفرنسي المشبع بالأفكار الاشتراكية جعل صاحب السيارة مسؤولاً ولو لم يتسبب خطأ من جانبه، فبالرغم من المخاطر إلا أن القاعدة القانونية المطبقة اختلفت من بلد إلى آخر تبعاً لطبيعة الفلسفة السائدة في كل منها .

٩ - الخلاصة :

لقد نبه الفيه شوفو Chauveau إلى ضرورة التفرقة بين الذاتية Particularisme من ناحية وبين الإستقلال Autonomie (٣) من ناحية أخرى، فذاتية قواعد القانون البحري التي تناسب البيئة البحرية ومخاطرها لا تعني انفصال قواعد القانون البحري عن غيرها من القواعد المتصلة كقواعد القانون التجاري وقواعد القانون المدني بحيث يتم اللجوء إلى هذه القواعد الأخيرة عند نقص قواعد القانون البحري عن معالجة النزاع مع مراعاة أن من يقوم بتطبيق وتفسير القواعد القانونية يكون حذراً ويقظاً بحيث لا يخالف فيما يأخذه من القوانين الأخرى، نصاً من نصوص القانون البحري أو لا

(١) انظر حكم النقض الفرنسية في ١٩ يونيو عام ١٩٥١ منشور في داللون ١٩٥١ المجلد الأول، ص ٧١٧ .

(٢) انظر : د. ثروت الاسيوطي، نظم القانون البحري وفلسفة المجتمع الاشتراكي، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الرابع، السنة ٣٤، ديسمبر ١٩٦١ .

(٣) انظر : علي البارودي، ص ١٦، محمود سمير الشرقاوي، ص ٣٩ .

يكون ما يأخذه منسجماً مع الطبيعة الخاصة للقانون البحري، وهذا الرأي الوسط هو ما نميل إليه لما فيه من معقولية واتفاق مع الحاجات القانونية التي تعترض سبيل العمل في الحياة العادية، لأن القول بغير ذلك يجعل من القانون البحري قانوناً جامداً يعيق متطلبات الحياة المتجددة بالرغم من أن تفاعلات الحياة توجب أن يكون القانون مرناً يساير الظروف والمستجدات على إختلاف أنواعها. وهو ما أخذ به المشرع الأردني في إصداره قانوناً خاصاً بالتجارة البحرية ومع ذلك فهو يقرر في المادة الثالثة منه بأن السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها في هذا القانون (قانون التجارة البحرية) .

خامساً - مصادر القانون البحري :

١٠ - إن المصادر التي يلجأ إليها الباحث في القانون البحري هي كالمصادر التي يلجأ إليها في فروع القانون الأخرى، وهي في ذلك تنقسم إلى مصادر ملزمة وهي التشريع والعرف ومصادر تفسيرية وهي أحكام القضاء وآراء الفقهاء والعادات البحرية والعقود النمطية الدولية والنصوص التفسيرية .

١١ = أ - المصادر الملزمة :

١ - التشريع Legislation :

يعتبر التشريع أهم مصدر من مصادر القانون البحري، يتوجب على القاضي اللجوء إليه أولاً عند النظر في إيجاد حل لأي مشكلة بحرية تعرض عليه، ويقصد بالتشريع القواعد القانونية، العامة المجردة التي تصدر عن السلطة المختصة بشكل مكتوب، ويلحق به نصوص التشريعات الأخرى التي تصدر مكملّة أو معدلة أو مفسرة لما جاء به التشريع الأصلي، وإنطلاقاً من هذا المعنى فإن قانون التجارة والقانون المدني يعتبر كل منهما بمثابة القواعد العامة للقانون البحري، على ما رأينا سابقاً من رجوع القاضي إلى قواعدهما إذا أعوزه النص في القانون البحري .

وقد ذكرنا سابقاً أن قانون التجارة البحري العثماني الصادر عام ١٢٨٠ هجري ١٨٦٤ ميلادي والذي جاء على غرار القانون البحري الفرنسي لسنة ١٨٠٨ كان

معمولاً به في الأردن حتى ألغي بالقانون رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ الخاص بالتجارة البحرية كما ذكرنا مجموعات القوانين الفلسطينية التي كانت نافذة المفعول في الأردن إلى جانب العديد من القوانين والأنظمة التي كانت تتعلق بالتجارة البحرية وتنظيمها في ميناء العقبة .

إضافة إلى المعاهدات التي كانت إمارة شرق الأردن منضمة إليها بحكم تبعيتها للحكومة البريطانية قبل إعلان الإستقلال عام ١٩٤٦ والتي لغيت بموجب قرار مجلس الوزراء العالي رقم ٥٦٣ بتاريخ ١٩٤٨/١/٢٤ المصادق عليه بالإرادة الملكية السامية الصادرة ١٩٤٨/١٢/١٦ وهذه المعاهدات هي :

- المعاهدة الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن - معاهدة بروكسل التي نالت موافقة صاحب السمو الملكي الأمير المعظم بتاريخ ١٩٣١/٧/١٦ .

- التصريح الذي يعترف فيه بحق الدولة التي ليس لها شواطئ بحرية أن ترفع علماً والمنشور بالجريدة الرسمية رقم ٤٤٥ .

- المعاهدة والنظام الأساسي حول الأسلوب الذي يتبع في المسالك المائية الصالحة للملاحة وذات الأهمية الدولية مع البروتوكول المضاف إليها المنشور في الجريدة الرسمية العدد ٤٣٠ .

- المعاهدة والنظام الأساسي حول الأسلوب الدولي للموانئ البحرية - جنيف المنشورة في العدد ٤٣٠ من الجريدة الرسمية .

كما ألغى قرار مجلس الوزراء المشار إليه المعاهدات الثنائية الإقتصادية (التجارية والملاحية) التي ارتبطت بها حكومة المملكة الأردنية الهاشمية تبعاً لارتباط الحكومة البريطانية بها وهي معاهدات متعددة مع دول متعددة تبدأ من عام ١٩٠٣ م إلى عام ١٩٣٥ م .

إن المعاهدات البحرية التي انضمت إليها المملكة الأردنية الهاشمية فهي تعتبر جزءاً من التشريع الوطني واجب النفاذ سواء أكانت معاهدات دولية (١) أو اتفاقيات ثنائية

(١) أنظر أمثلة على هذه المعاهدات ما سبق بند رقم (٥) هامش رقم (١) .

مع دول أخرى^(١) .

وعليه فقد جاء قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ ليكمل البناء القانوني الأردني بشكل مستقل عن القوانين البحرية التي كانت سائدة في المملكة ولينظم العلاقات البحرية على أسس عصرية إلى حد ما، مستعيناً في ذلك بما جاء في التشريعات البحرية في كل من سوريا ولبنان ومتضمناً قواعد معاهدة لاهاي الخاصة بتوحيد قواعد سندات الشحن لسنة ١٩٢٤، وقد جاء في ٣٨٦ مادة موزعة على تسعة أبواب، عالج الباب الأول في المواد من ٣ إلى ٤٩ السفينة (تعريفها، تابعة السفينة وتحديداتها، تسجيل السفن وقيود الحقوق عليها، أوراق السفينة) .

وعالج الباب الثاني الامتيازات والرهن والحجز على السفن في المواد من ٥٠ إلى ٩٤، وعالج الباب الثالث ما يختص بأصحاب السفينة ومجهزتها في المواد من ٩٥ إلى ١١٣ وعالج الباب الرابع ما يختص بالربان في المواد من ١١٤ إلى ١٣٠ وعالج الباب الخامس تنظيم العمل البحري في المواد من ١٣١ إلى ١٦٩، وعالج الباب السادس إيجار السفينة وعقد النقل في المواد من ١٧٠ إلى ٢٣٥ .

وعالج الباب السابع الأخطار البحرية - التصادم، الإسعاف والإنقاذ والخسائر البحرية في المواد ٢٣٦ إلى ٢٨٤، وعالج الباب الثامن عقود الاستقراض الجزافي في المواد من ٢٨٥ إلى ٢٩٥ وأخيراً عالج الباب التاسع التأمين البحري في المواد من ٢٩٦ إلى ٣٨٣ .

٢ - العرف البحري Maritime Custom :

العرف البحري يأتي في المرتبة الثانية بعد التشريع البحري ولا غرر في ذلك فهو قانون نشأ في احضان الأعراف البحرية، وعلى ذلك فإنه إذا تعذر إيجاد قاعدة قانونية في التشريع البحري أو في القانون التجاري أو المدني لتطبيقها على النزاع حول مسألة

(١) انظر على سبيل المثال : الاتفاقية الثنائية بين المملكة الأردنية الهاشمية والمملكة المغربية حول الملاحة البحرية التجارية التي وقعت في الرباط في ١١/٥/١٩٧٨ .

بحرية، يتعين الرجوع إلى العرف البحري السائد في الميناء أو في نوع التجارة محل النزاع، والعرف البحري : هو ما تكون بحكم اعتياد الأفراد واضطرارهم على الخضوع لأحكامه إعتقاداً منهم بوجوب الخضوع له ولزومه، وصفة الإلزام هي ما تميز العرف عن العادة البحرية التي هي ما تواتر الناس على اتباعه دون أن تصل إلى حد الإلزام وتستمد قوتها القانونية من اتجاه الأفراد للأخذ بها صراحة أو ضمناً ولذا تسمى العادة الاتفاقية Conventional Usage (١) ونظراً لعدم تدوين العادات البحرية، فعلى الطرف الذي يتمسك بها أن يقوم بتقديم الدليل على وجودها، ويمكن اللجوء للغرف التجارية أو سلطات الموانئ لاستطلاع رأيها في هذا المجال (٢) وإذا لم يرغب الأطراف في تطبيقها جاز لهم النص صراحة على استبعادها، أما العرف فلا حاجة لإثباته لأنه يرقى إلى مرتبة القاعدة القانونية التي يفترض من القاضي العلم بها (٣).

١٢ - ب - المصادر التفسيرية أو التكميلية Interpretive Sources :

يقصد بالمصادر التفسيرية في القانون تلك المصادر التي يتمتع القاضي حيالها بسلطة تقديرية فإن شاء أخذ بها وإن شاء طرحها جانباً دون التزام عليه بأخذها، فهي مصادر استثنائية يلجأ إليها القاضي بحثاً عن حل للنزاع أمامه إذا اعوزته النصوص القانونية والعرفية، وقد اعتبر التشريع الأردني أحكام القضاء والفقه مصادر استرشادية بما لا يخالف أحكام القانون (م ٤/٢ من القانون المدني).

١ - أحكام القضاء Judicial Decisions :

تعتبر أحكام القضاء مصادر استرشادية يستأنس بها القاضي بنظر المنازعات التي تعرض عليه أو يستعين بها في تفسير ما يراه غامضاً من نصوص قانونية وتلجأ المحاكم الأردنية عادة إلى الاسترشاد بأحكام محكمة التمييز في المسائل المشابهة المعروضة عليها بالرغم من عدم وجود نظام السوابق القضائية لدينا كالنظام الأنجلو

(١) انظر : د. عبد الحي حجازي، المدخل لدراسة العلوم القانونية، الجزء الأول، جامعة الكويت ١٩٧٢، ص ٤٥٣.

(٢) انظر : محمود سمير الشرفاوي، ص ٣٢.

(٣) انظر : صلاح الدين الناهي، ص ٢٥.

سكسوني وإنما يتم ذلك إحتراماً لقرارات أعلى محكمة في البديل خاصة إذا كانت هذه القرارات صادرة عن هيئة عامة .

ونظراً لوحدة القانون البحري بين مختلف الدول انطلاقاً من وحدة المخاطر التي تكتنف الملاحة البحرية وتوحيد كثير من قواعده دولياً بالاتفاقات الدولية النافذة لدى معظم الدول، فإن القضاء الوطني لا يجد حرجاً في الاسترشاد بما أخذت به المحاكم الأجنبية خاصة إذا كانت محاكم بلدان عريقة في التعامل مع القضايا البحرية كالقضاء الانجليزي والفرنسي والأمريكي على سبيل المثال والتي يصدر فيها دوريات متخصصة (١) ولا يسعنا في هذا المجال إلا أن نتمنى على مشرعنا الوطني أن يفرد محاكم خاصة بالمنازعات التجارية البحرية كي يكون لدينا قضاة متخصصون في هذا المجال يقيمون أحكامهم عن علم ودراية بجميع المسائل التجارية والبحرية كي يتكون لدينا من القضاء البحري يكون عوناً لخلفنا من الأجيال القادمة .

٢ - الفقه Jurisprudence

هو حصيلة كتابات جهابذة القانون وكبار القضاة والمحامين في مواضيع قانونية متعددة بشكل متعمق وناقد لإنارة السبيل أمام القضاة لحسن التطبيق وأمام المشرع للإستعانة بهذه الأفكار عن التشريع إبتداءً أو عند التعديل أو الإضافة إليه كي يكون التشريع مواكباً لمتطلبات الحياة المعاصرة، ومن هنا جاءت الإشارة إلى إعتبار الفقه مصدراً استرشادياً في المادة الثانية من القانون المدني الأردني .

سادساً - موضوع القانون البحري وتحديد نطاقه :

١٣ - يتحدد موضوع القانون البحري بالملاحة البحرية، فيخرج عن نطاق الملاحة النهرية، والملاحة البحرية تدور بشكل رئيسي حول السفينة كأداة أساسية لتنفيذ

(١) فالقضاء الانجليزي يصدر فيه دوريات متعددة أهمها : مجلة اللويدز Lloyd's Law Reports والقضاء الأمريكي البحري يصدر في مجلة خاصة American Maritime Cases A. M. C. والقضاء الفرنسي يصدر عنه مجموعة سري ودالوز .

الرحلة البحرية كما تدور حول سلامة الرحلة ووصول السفينة وحمولتها بسلام وأمان إلى الشواطئ، وعلى ذلك نجد المشرع البحري يهتم بالسفينة بإعتبارها الأرض العائمة التي يمارس فيها المجتمع البحري نشاطه وعمله فهو يهتم بتحديد ماهية السفينة والنظام القانوني الذي يحكمها من حيث التصرفات القانونية التي ترد عليها من بناء وشراء وحجز ورهن وتسجيل وتحديد مدى صلاحيتها للملاحة، فهي المحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري الذي يضع النظام القانوني للأشخاص القائمين على السفينة والرحلة البحرية كذا العقود التي تبرم لاستغلال السفينة كقعد ايجار السفينة وعقد النقل البحري والتأمين البحري كما يضع القواعد في حالات التصادم بين السفن وفي المساعدة والإنقاذ والخسارات البحرية المشتركة .

وإلى جانب ذلك ينظم القانون البحري سلامة الرحلة البحرية، فينشجع الدائنين على منح الإئتمان اللازم لمواصلة الرحلة البحرية بسلام وذلك بتقرير امتياز لهم على السفينة كما وضع قواعد توضح كيفية الحجز على السفينة بما لا يعيق الرحلة البحرية إضافة إلى تقرير القانون البحري صفة الالتزام في مساعدة وإنقاذ السفينة إذا أُلْمَ بها خطر، على الأشخاص القادرين على مساعدتها، ووضع حوافز لذلك تتمثل بمكافآت إنقاذ مجزية وغير ذلك من القواعد القانونية المتعلقة بمواضيع المسؤولية المتعلقة بتحديداتها أو مجالات الإعفاء منها .

ومجمل القول أن القانون البحري يتحدد بالنظر إلى السفينة وإلى الرحلة البحرية التي هي مجال نشاط السفينة وعلى ذلك فتحدد نطاق القانون البحري يتأتى عن طريق تحديد الملاحة البحرية .

١٤ - تحديد نطاق الملاحة البحرية :

ترجع أهمية تحديد نطاق الملاحة البحرية لما لذلك من أثار عملية هامة ترجع في معظمها إلى ما في أحكام القانون البحري من قواعد تخرج عن القواعد العامة ولا تسري خارج نطاقه كبيع السفن الذي لا يتم إلا بعقد رسمي كما لو كان البيع بيع

عقر مع أن السفن من المنقولات التي تطبق عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند ملكية الحائز، كما أن قواعد حجز السفن وبيعها تختلف عما هو متبع في سواها من المراكب النهرية^(١) وطالما أن الملاحة البحرية هي المجال الذي تنشط فيه السفينة وطالما كانت قواعد القانون البحري تتركز حول السفينة ونشاطها وأشخاصها والحوادث التي تتعرض لها، فإن تحديد نطاق الملاحة البحرية يحدد نطاق تطبيق القانون البحري .

فالملاحة البحرية تعرف بالنسبة للمكان الذي تمارس فيه ومن ثم تعتبر الملاحة بحرية إذا تمت في البحر^(٢) وعليه تستبعد الملاحة الداخلية أو النهرية التي تتم في المياه الداخلية أو النهرية من نطاق القانون البحري والتي تقوم بها عادة المراكب النهرية .

فإذا كان نطاق الرحلة البحرية يتحدد بنشاط السفينة في البحر، فإذا ذلك يتطلب بيان المقصود بالبحر .

وقد قيلت بذلك آراء متعددة منها، أن البحر هو الذي لا يجاوز آخر مبنى للجمارك ومنها أن البحر هو من نقطة وصول المد أو المكان الذي يمكن أن تصل إليه السفن في حالة وجود مد، كما ذهب رأي إلى أن الملاحة البحرية تنتهي عند أول جسر يقابل السفينة على النهر ولا يمكنها عبوره^(٣) .

ويعيب هذه الآراء أنها تضع قيوداً تحكمية ومصطنعة في تعريف البحر ومن ثم الملاحة البحرية، فتلك المعايير لا تتصف بالثبات والعمومية اللتين تتصف بهما القاعدة القانونية .

وعلى ذلك كان من المنطقي التعويل في تعريف البحر على الأوصاف الجغرافية والجيولوجية والطبيعية التي استقر عليها العلم في بيان البحر وتعريفه^(٤) .

(١) انظر : علي جمال الدين، ط ٨٧، ص ١٤

(٢) انظر : مصطفى طه، القانون البحري اللبناني، ص ٩ .
وتعرف المادة الثالثة من القانون البحري العماني لسنة ٨١ بأن الملاحة بحرية: عندما تمارس في البحر والموانئ والمرافئ وأجزاء الأنهر المتصلة بالبحر .

(٣) انظر : شرح هذه الآراء في محمود سمير الشرقاوي، ص ١٦ .

(٤) انظر . s. : 108 b et 108 Nos. 108 Traite de droit Commercial, Paris 1923, (J) Bonnecase

وكذا د. علي يونس، القانون البحري - السفينة، القاهرة ١٩٦٤، رقم ٥٦ .

إلا أن القضاء الفرنسي (١) أخذ بمعيار موضوعي بشأن تحديد مفهوم الرحلة البحرية معتمداً في ذلك على طبيعة الرحلة البحرية وعلى المخاطر التي تكتنفها والتي لا تعرض في حالة الملاحة النهرية بشكل عام .

وقد أخذ بالمعيار الموضوعي الذي قرره محكمة النقض الفرنسية بعض الفقه العربي (٢) .

وقد انتقد بعض الفقه (٣) وبحق معيار المخاطر البحرية لوصف الرحلة بأنها رحلة بحرية تطبق عليها قواعد القانون البحري ذلك أن هذه الفكرة نشأت بسبب تاريخي حين تكونت قواعد القانون البحري استناداً لفكرة الاخطار المحيطة بالنشاط البحري إضافة إلى أنها فكرة مرنة تخضع لتقدير القضاء، من ذلك ما جاء في أحد أحكام القضاء المصري (٤) من أن ملاحة الصيد تخضع لأحكام القانون البحري لأن هذه الملاحة تحيط بها نفس الأخطار التي تتعرض لها الملاحة البحرية وتقوم سفن الصيد برحلات يكتنفها الخطر في كل فصول السنة، إضافة إلى أن الأخذ بهذا المعيار الموضوعي يعفي تطبيق قواعد القانون البحري من رقابة محكمة التمييز وفي ذلك ما فيه من عدم ضمان سير العدالة .

والواقع أن معيار المخاطر البحرية لا يكفي وحده لتحديد نطاق الرحلة البحرية لإن الرحلات النهرية والداخلية يكتنفها في كثير من الأحيان مخاطر تعادل مخاطر الرحلات البحرية إضافة إلى أن المجهز لا يعرف مقدماً نوع الرحلة التي سيقوم بها وهل هي بحرية تخضع للقانون البحري أم نهريّة تخضع للقواعد العامة، وبعد ذلك فنحن مع الرأي الذي يحدد الملاحة البحرية بالبحر بحدوده الجغرافية التي تعينها الدول أو الإتفاقيات الدولية دون نظر الى حجم السفينة أو القوة الدافعة لها أي سواء

(١) انظر : قضاء النقض الفرنسية : قضاء نقض فرنسي (عرائض) ١٣ يناير ١٩١٩ - سيري - ١٩٢٠ - ١ - ٣٤٠ وكذا حكمها في ٥ يونيو سنة ١٩٣٤ منشور في الفهرس الجديد للدالوز - الجزء الثالث، رقم ٦

(٢) انظر : مصطفى طه، القانون البحري اللبناني، ص ٩ ، علي جمال الدين، ط ٨٧، ص ١٦ .

(٣) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ١٧، سميحة القليوبي، ص ٣٥.

(٤) انظر حكم استئناف القاهرة، ٣١/ديسمبر/١٩٦٣ المجموعة الرسمية لسنة ٦١، ص ٨٠٣ .

أكانت تجارية أو شرعية صغيرة أم كبيرة طالما تمارس نشاطها في المياه البحرية كما حددتها الجغرافيا والجيولوجيا، إضافة إلى المخاطر التي تتعرض لها لاسفينة في عرض البحار والتي تلازم نشاطها بشكل طبيعي^(١).

سابعاً - أنواع الملاحة البحرية :

١٥ - تبين مما سبق أن الملاحة البحرية مسرحها البحر، وعلى ذلك فهي تنقسم إلى عدة أنواع تبعاً لطول الرحلة البحرية وللغرض منها أو أهميتها، مما يؤدي إلى اختلاف القواعد القانونية المطبقة على كل منها وإلى عدم تطبيق قواعد القانون البحري كلياً أو جزئياً على بعض منها .

١٦ - فتقسم الملاحة بالنظر إلى المسافة التي تقطعها السفن إلى ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية .

فملاحة أعالي البحار Hhgh Seas Navigation هي الملاحة التي تجري في كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدول^(٢) وقد فشلت جهود الدول في تحديد منطقة البحر الإقليمي التي تعرف بأنها رقعة من البحار محصورة بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعالي البحار من جهة أخرى^(٣) وقد كان قياس مدى البحر الإقليمي يتحدد بمدى قذيف المدفع عن الشاطئ وكان ذلك بحدود ٣ أميال بحرية في القرن الثامن عشر ومن ثم تبنت هذه المسافة الاتفاقات الدولية التي عقدت في هذا الشأن خلال القرن التاسع عشر^(٤) والواقع أن تحديد مسافة البحر الإقليمي وكيفية هذا التحديد كان مثار خلاف بين الدول خاصة بوجود جزر قريبة من الشاطئ أو كثرة تعرجات الشاطئ في الدول مما حدد مسافة البحر الإقليمي

(١) انظر من هذا الرأي - محمود سمير الشرقاوي، ص ١٨، سميحة القليوبي، ص ٣٥، يعقوب صرخوه، ص ٥٠

(٢) انظر : المادة الأولى من اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار عام ١٩٥٨ .

(٣) انظر : د. محمد سعيد محمد الخطيب - الوضع القانوني للبحر الإقليمي، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس ١٩٧٥، ص ٦٥ .

(٤) انظر : د. ابراهيم العناني، قانون البحار - الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة ١٩٨٥، ص ١٨ .

بثلاثة أميال أي حوالي خمسة كيلومترات مثل الأردن (في المادة الثانية/أ من قانون العقوبات الأردني رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠) ومنها ما حدده سبعة أميال بحرية ومنها بأثنى عشر ميلاً بحرياً كمصر بل منها ما حدده بمائتي ميل كدول أمريكا الجنوبية - تشيلي وبيرو وكوستاريكا (١) وعلى ذلك فالملاحة التي تتم في أعالي البحار تحددها الدول وفق المفهوم السابق ففي فرنسا تعتبر الملاحة في أعالي البحار إذا تمت خارج الحدود الجغرافية بعد حدود طول وعرض معينة من الأراضي الفرنسية (م ٣٧٧ من قانون التجارة الفرنسي المعدل في ١٤ حزيران سنة ١٨٥٤) ويعتبر لبنان أن الملاحة في أعالي البحار إذا تمت خارج نطاق البحر المتوسط (م ٥ من المرسوم رقم ١٦٢٥٥ الصادر بتاريخ ١٣ حزيران ١٩٥٧) .

أما في مصر فلم يرد بذلك نص خاص، ومن ثم اتقف الفقه المصري في معظمه (٢) على أن الملاحة في أعالي البحار هي التي تتم بين الموانئ المصرية والموانئ الأجنبية .

كذا الحال في الأردن فلم يرد في تشريعاته البحرية ما يحدد المقصود بالملاحة في أعالي البحار إلا ما ورد في نص المادة الثانية من قانون العقوبات بتحديد البحر الإقليمي بخمسة كيلومترات وما جاء في المادة السادسة من قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ من حصر حق الصيد على السواحل الأردنية وحق الملاحة التجارية الساحلية بين الشواطئ الأردنية على السفن الأردنية مما يشير إلى أن الملاحة خارج السواحل الأردنية تعتبر ملاحة في أعالي البحار مع الأخذ بعين الاعتبار أن الملاحة الساحلية قد تكون ملاحة ساحلية صغرى وملاحة ساحلية كبرى وملاحة ساحلية دولية على النحو الذي سنتكلم فيه عما قريب .

أما الملاحة الساحلية فهي الملاحة التي تتم بين موانئ الدولة الواحدة، وهذا النوع من الملاحة مقصور على السفن الأردنية، ويمكن القول أن الملاحة الساحلية تقسم إلى عدة أنواع : فالملاحة الساحلية الصغرى هي التي تتم فيما بين موانئ وطنية على بحر واحد، أما الملاحة الساحلية الكبرى فهي التي تتم بين مينائين على بحرين

(١) انظر : محمد غسان الصابوني، القضايا البحرية ١٩٧٩، ص ١٧ .

(٢) انظر : علي جمال الدين، ط ٧٠، ص ٣٢، سميحة القليوبي، ص ٣٦ .

مختلفين على شواطئ الدولة نفسها، وهناك نوع من الملاحة الساحلية يسمى بالملاحة الساحلية الدولية وهي الملاحة ما بين مينائين على بحر واحد تابعين لدولتين مختلفتين مثل الملاحة ما بين ميناء العقبة الأردنية وشرم الشيخ المصري، كما أن هناك نوع من الملاحة الساحلية يسمى بالملاحة الحدية وهي الملاحة التي تتم بالقرب من الشاطئ وعلى بعد معين حدده المشرع الفرنسي بخمسة وستين ميلاً وذلك كملاحة المراكب الصغيرة التي تبهر قرب الشاطئ بقصد النزهة أو الصيد وقد منحها المشرع تسهيلات خاصة من حيث شروط التسجيل والإرشاد وترجع أهمية التمييز بين الملاحة الساحلية وملاحة أعالي البحار في تطبيق قواعد القانون البحري عليهما من حيث متطلبات السلامة ومتطلبات مؤهلات العاملين على السفن إضافة إلى أن معظم الدول تحصر استخدام البحارة في الملاحة الساحلية على سفنها وعلى مواطنها فقد نصت المادة السادسة من قانون التجارة البحرية على أن «للسفن الأردنية وخدها حق الصيد من السواحل وحق الملاحة التجارية الساحلية بين الشواطئ الأردنية، وقطر السفن في دخولها إلى هذه الشواطئ وخروجها منها» .

١٧ - وتقسم الملاحة بالنسبة إلى الهدف أو الغرض الذي تخصص له السفن إلى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزهة وملاحة عامة وملاحة مساعدة .

الملاحة التجارية : فهي الملاحة التي تقوم بها السفن لنقل الأشخاص والبضائع بهدف تحقيق الربح، وهذا النوع من الملاحة هو أهم أنواع الملاحة التي تطبق عليها قواعد القانون البحري .

وإذا كان خضوع السفن المملوكة للأشخاص العاديين لقواعد القانون البحري لا يثير مشكلة، إلا أن خضوع الدولة التي تقوم بالملاحة التجارية لقواعد القانون البحري كان موضع خلاف بين الدول، فبريطانيا مثلاً لا تخضع سفن الدول التجارية للقواعد التي تحكم سفن الأفراد فلا يجوز الحجز عليها أو مقاضاة هذه السفن أمام القضاء الوطني، بينما يستقر الرأي في الفقه والقضاء في كل من مصر وفرنسا على عدم منح حصانة لسفن الدولة التجارية إذ يجوز الحجز عليها كما يجوز مقاضاتها أمام

القضاء الوطني^(١) .

وهذا الإتجاه الذي يخضع سفن الدول التجارية للقضاء الوطني ولأحكام القانون البحري هو ما أخذت به الإتفاقية الدولية المتعلقة بحصانة سفن الدولة المبرمة في بروكسل عام ١٩٢٦ والتي عدلت ببروتوكول بروكسل عام ١٩٣٤، إذ نصت مادتها الأولى على اخضاع سفن الدولة لنفس القواعد التي تخضع لها سفن الأفراد .

ومع أن المشرع اعفى سفن الدولة من رسوم التسجيل بموجب نظام تسجيل السفن في ميناء العقبة رقم ٣٩ لسنة ١٩٧٢ في مادته الثامنة، إلا أننا نرى أن هذه السفن إذا مارست الملاحة التجارية فإنها تخضع لنفس القواعد القانونية البحرية التي تطبق على سفن الأفراد أو الشركات الخاصة، لأن الدولة لا تمارس السيادة في مثل هذه الحالة .

أما ملاحه الصيد : فموضوعها صيد الأسماك والحيوانات البحرية الأخرى بغرض الربح، ومع أن صيد الأسماك من العمليات الاستخراجية التي تستثنى من الاعمال التجارية إلا أن الرأي قد استقر حالياً على خضوعها لقواعد القانون البحري، وذلك لأن ملاحه الصيد تتعرض لنفس المخاطر التي تتعرض لها الملاحة التجارية ولأن القانون البحري لا يتحدد موضوعه بالتجارة البحرية بل يتحدد نظامه بالنشاط البحري أيما كان الغرض من هذا النشاط^(٢) .

أما ملاحه النزهة : فهي الملاحة التي تقوم بها بعض العائمت كالليخوت وما شابهها من باب الهواية والرياضة وأعمال البحث العلمي دون أن تهدف تحقيق الربح والراجح خضوع ملاحه النزهة لقواعد القانون البحري بالرغم من عدم ابتغائها الربح وذلك لأن موضوع القانون البحري يتحدد على ضوء النشاط البحري دون اعتداد بالغرض منه وقد أكد ذلك المشرع الأردني فيما أخذت به المادة الثالثة من قانون

(١) انظر : د. مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الاسكندرية ١٩٦٨، ص ٢٢

(٢) انظر مصطفى الجمال، ص ٢٢، سميحة القليوبي، ص ٤٠، مصطفى طه، القانون البحري اللبناني، ص ١٠

التجارة البحرية التي اسبغت صفة السفينة «على كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته، سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لا» مما يقطع بخضوع سفن الصيد والنزهة لأحكام القانون البحري الذي سمي بقانون التجارة البحرية نظراً لأن النشاط البحري في معظمه يتركز حول التجارة البحرية وعليه فلا مجال لتطبيق جميع أحكام القانون البحري المتعلقة بالتجارة على ملاحة النزهة والصيد، لأنها لا تعتبر أصلاً من الأعمال التجارية^(١).

أما الملاحة العامة : وهي الملاحة التي تقوم بها سفن الدوائر الرسمية، كما يسميها المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية (م ٧/هـ من قانون التجارة البحرية، م ٨/ب من نظام تسجيل السفن) وهي تشمل السفن الحربية وسفن البحث العلمي وسفن الاطفاء وسفن التموين وسفن الرقابة وكلها تعتبر من الأموال العامة وتتمتع بحصانة قضائية فلا يجوز التصرف فيها أو الحجز عليها أو تملكها بالتقادم .

وهذا النوع من الملاحة يخرج عن نطاق تطبيق قواعد القانون البحري بصفة عامة وقد نظمت الحصانة التي تتمتع بها سفن الدولة الاتفاقيات الدولية (اتفاقية بروكسل بشأن حصانة سفن الدولة لسنة ١٩٢٦، والمعدلة ببروتوكول بروكسل لسنة ١٩٣٤).

أما الملاحة المساعدة : وتسمى أيضاً بالتبعيه وهي الملاحة التي لا تهدف لتحقيق غرض من الأغراض السابقة وإنما تساعد على تحقيق غرض منها كمنشاط سفن الإرشاد والخطر والانقاذ .

١٨ - الملاحة المختلطة : وإلى جانب النوعين الرئيسين للملاحة يوجد نوع ثالث من الملاحة البحرية هو ما يسمى بالملاحة المختلطة وهي الملاحة التي تتم في البحر والنهر معاً كالملاحة ما بين البصرة وموانئ الخليج العربي .

وفي مجال تقرير القانون واجب التطبيق على مثل هذه الملاحة، يفرق بين رحلة السفينة في المياه الداخلية والموانئ البحرية وبين رحلة السفينة بكاملها في المياه أو الأنهار الداخلية أو في البحر .

(١) انظر : مصطفى الجمال، ص ٢٣

فإذا كانت رحلة السفينة مجزأة بين البحر والنهر، فإن الرأي الراجح هو عدم تجزئة النظام القانوني الذي تخضع له رحلة السفينة وإنما يطبق عليها قاعدة الفرع يتبع الأصل، بمعنى أن قانون المرحلة الأطول أو الأهم من الرحلة هو الذي يطبق على رحلة السفينة فإن كان جزء الرحلة الأهم قد تم في البحر طبق عليها القانون البحري وإن كان الجزء الأهم تم في النهر طبق عليها قانون التجارة بإعتبار أن النقل على سطح الماء من الأعمال التجارية (م ٦/ز من قانون التجارة الأردني)، أما إن كانت الرحلات متتابعة بعضها في المياه الداخلية أو الأنهار وبعضها في البحر، فإن القانون التجاري يحكم الرحلات في الحالة الأولى والقانون البحري يحكم الرحلات في الحالة الثانية^(١).

وعادة ما يترك للقاضي تحديد الجزء المهم من الرحلة لتطبيق القانون الخاص بها، أما إذا انعدمت عناصر الترجيح بين جزئي الرحلة، فما على القاضي إلا أن يطبق على كل جزء من الرحلة النظام القانوني الخاص بها، فيطبق القانون البحري على جزء الرحلة البحري والقانون التجاري والمدني على جزء الرحلة النهري والداخلي^(٢).

ثامناً - توحيد القانون البحري :

١٩- أهمية توحيد قواعد القانون البحري :

إن الروابط القانونية التي ينظمها القانون البحري تشمل في الأعم الأغلب على عنصر أجنبي نظراً للطبيعة الدولية للنشاط البحري مما يثير التنازع بين قوانين الدول التي تحمل السفن علمها أو تنتمي لها بجنسيتها وقد زاد الأمر صعوبة انتشار ظاهرة التقنين مع مطلع القرن التاسع عشر واتخاذها طابع إقليمي يختلف من بلد إلى آخر، وعلى ذلك اختلفت التقنيات البحرية الإقليمية التي يمكن تصنيفها إلى ثلاثة تقنيات رئيسية تبنتها العديد من الدول وهي التقنين الفرنسي الصادر عام ١٦٨١ وتبنته دول

(١) انظر : مصطفى طه، القانون البحري اللبناني، ص ٣١، علي جمال الدين، ط ٧، ص ١٩، محمود

سمير الشرقاوي، ص ٤٢، سميحة القليوبي، ص ٢٤، علي يونس، بند رقم ٧٠

(٢) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٥٤

مثل مصر ولبنان وبعض بلدان أمريكا اللاتينية والتقنين الألماني التجاري الصادر عام ١٨٦١ وتبعته البلدان الاسكندنافية وقانون الملاحة التجارية الانجليزي لعام ١٨٩٤ وقد انتشر في بلدان الكومونويلث إضافة إلى بعض البلدان الآسيوية (اليابان) والأوروبية (أسبانيا وإيطاليا) التي حاولت الإقتباس من التقنيات الثلاث السابقة لتكوين قانون خاص بها، الأمر الذي زاد المسألة تعقيداً في تنازع القوانين^(١).

لكل ذلك إتجه التفكير الدولي إلى توحيد قواعد القانون البحري للقضاء على حالات تنازع القوانين وإيجاد وسائل الطمأنينة في المعاملات الدولية، وعليه فقد بادرت الغرف التجارية والجمعيات والمؤتمرات الدولية لتوحيد قواعد القانون البحري وصولاً للهدف المنشود في القضاء على حالات تنازع القوانين وإيجاد نوع من الفقه والاستقرار في حل المنازعات البحرية، وقد اسفرت هذه الجهود عن اتفاق في بعض المجالات التي تتقارب فيها القوانين الوطنية وعن إخفاق في نواح أخرى لتباعد المصالح الوطنية للدول المختلفة^(٢).

٢٠ - طرق توحيد قواعد القانون البحري :

إختلفت الآراء حول الطرق التي يجب اتباعها للوصول إلى توحيد قواعد القانون البحري وأهم ما قيل في ذلك :

أولاً - توحيد قواعد الاسناد :

لاحظ بعض الفقه أن توحيد القواعد الموضوعية في القانون البحري لا يؤدي إلا إلى نتائج نسبية ولذا اقترح توحيد قواعد الاسناد التي تحدد القانون واجب التطبيق على النزاع الذي يحتوي على عنصر أجنبي كقانون علم السفينة، إلا أن الأخذ بهذا الحل لا يستقيم والواقع إذا تعدد هذا العلم كما في حالة التصادم والمساعدة بين سفينتين أو أكثر، الأمر الذي يتطلب البحث عن طريقة أخرى للتوحيد^(٣).

(١) انظر : علي البارودي ، ص ٢٩

(٢) انظر : يعقوب صرخوه ، ص ٥٥

(٣) انظر : نفس الموضع من المرجع السابق .

ثانياً - توحيد القواعد الموضوعية :

وفي مثل هذه الحالة يمكن اللجوء إلى إحدى الطرق التالية :

أ - وضع قواعد اتفاقية موحدة تحل محل القواعد القانونية الوطنية غير الأمرة أي المفسرة أو المكملة لإرادة المتعاقدين، وقد تبنت هذا الأسلوب جمعية القانون الدولي عندما وضعت قواعد يورك وانغرس (١٨٦٤ - ١٨٧٦) في موضوع الخسارات البحرية المشتركة وكذا عندما وضعت في مؤتمر فارصوفيا سنة ١٩٢٨ قواعد البيع سيف، وما يوجه لهذا الأسلوب في التوحيد هو أن فاعليته محدودة إذ يقتصر على توحيد القواعد المفسرة دون الأخرى، كما أن الأخذ به يتوقف على إرادة الأطراف وفق مصالحهم كما حدث في اتفاقية لاهاي لتوحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة ١٩٢١ عندما لاقت معارضة قوية من جانب المجهزين مما أضطر القائمين عليها لإعادة صيغتها في مؤتمر دولي عقد في بروكسل سنة ١٩٢٤ أسفر عن وضع الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد سندات الشحن .

ب - إبرام معاهدات دولية واجبة التطبيق عند تنازع القوانين :

وهو ما يعنى أن توحيد قواعد القانون البحري عن طريق توحيد القواعد الأمره بإتفاق الدول مما لا يفسح مجالاً للدول لتطبيق أو عدم تطبيق القواعد الموحده وفقاً لمشيئتها، ذلك أن تطبيق قواعد المعاهدة يتم من جانب الدول المتعاقدة بإصدار قوانين داخلية أمره تتبنى فيها أحكام المعاهدة وتطبيقها في المنازعات ذات العنصر الأجنبي، وقد اتبع هذه الطريقة مؤتمر بروكسل الدبلوماسي في إصدار ستة عشرة معاهدة هامة في مجال القانون البحري ما بين عامي ١٩١٥ و ١٩١٧ تعالج توحيد القواعد الخاصة بالمصادمات البحرية وبالمساعدة والإنقاذ وتحديد مسؤولية ملاك السفن وتوحيد بعض قواعد سندات الشحن وتوحيد بعض الامتيازات والرهون البحرية وحصانة السفن الحكومية وبالاختصاص الجنائي في موضوع التصادم والحوادث الملاحية الأخرى وبالإختصاص المدني في موضوع التصادم وبالحجز التحفظي على السفن وبتحديد مسؤولية ملاك السفن والقواعد الخاصة بالركاب المتسللين وتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب

بحراً والقواعد الخاصة بمسؤولية أصحاب السفن الذرية والقواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين وتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية والقواعد المتعلقة بالسفن قيد الإنشاء .

وهناك مجموعة من المعاهدات الدولية خارج نطاق بروكسل تتعلق بالملاحة البحرية مثل المعاهدة الدولية المتعلقة بسلامة الارواح في البحار المعقودة في لندن ١٩٦٠ والمعاهدة الخاصة بمؤهلات ربانية السفن وضباطها ومهندسيها المعقودة في جنيف سنة ١٩٣٦ وغير ذلك من المعاهدات الدولية المتعلقة بالشؤون البحرية كمعاهدة تحديد مسؤولية أصحاب السفن المعقودة في لندن سنة ١٩٧٦ والتي وقعها الاردن بإعتباره من الاعضاء الحاضرين ابرام هذه الاتفاقية .

وعليه فإن هذا الأسلوب في التوحيد يلزم محاكم الدول الموقعة على المعاهدة تطبيق قواعدها بمجرد صدور تشريع داخلي بها متى كان أحد أطراف النزاع تابعاً لإحدى الدول المنضمة للمعاهدة، أما إذا كان أحد أطراف النزاع تابعاً لدولة غير منضمة فإن القاضي الوطني يطبق القانون الوطني على مواطنه والقانون الذي تسفر عنه قواعد تنازع القوانين على الرعايا الخاضعين لإحدى الدول غير المنضمة للاتفاقية .

وما يعيب هذه الطريقة هو أنها تؤدي أحياناً إلى تطبيق أكثر من قانون على النزاع الواحد عند إختلاف جنسية المتنازعين عل يالحو الذي أشرنا إليه سابقاً .

ج - الأسلوب الثالث في التوحيد هو دمج التشريع الوطني بالتشريع الدولي عن طريق إبرام معاهدة دولية بحرية تتضمن قانوناً موحداً يحل محل التشريع الوطني وهو بلا شك أفضل أساليب التوحيد لأنه يقضي على الازدواجية في مجال تطبيق القانون على النزاع الذي يتضمن عنصراً أجنبياً، وهو ما اتبع في مجال توحيد قواعد العمل البحري وتوحيد قواعد الأوراق التجارية في جنيف (الكمبيالة والبوليصه) عام ١٩٣٠ والشيك عام ١٩٣٠ .

وقد تبني المشرع الأردني قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن في القواعد والأحكام الخاصة بقانون التجارة البحرية لسنة ١٩٧٢ خاصة فيما يتعلق بالتزامات الناقل وشروط الإبراء من المسؤولية .

الجزء الأول

السفينة والعمليات القانونية التي تقع عليها

واستغلال السفينة في الملاحة البحرية

بعد أن فرغنا من دراسة القواعد التمهيدية في القانون البحري بالوقوف على تعريفه وأقسامه المختلفة وتطوره التاريخي ودراسة مصادره وموضوعه وطرق توحيد قواعده فإننا نبدأ بدراسة موضوعات القانون البحري على النحو الذي سار عليه قانون التجارة البحرية الاردني .
فنقسم الدراسة في هذا الجزء الأول إلى قسمين : الأول عن السفينة والثاني عن استغلالها في الملاحة البحرية ونبدأ بالقسم الأول بالكلام عن السفينة والعمليات القانونية التي تقع عليها وأشخاصها على النحو التالي :

الباب الأول : في السفينة

الفصل الأول : تعريف السفينة

الفصل الثاني : جنسية السفينة وتحديدتها

الفصل الثالث : تسجيل السفن وقيد الحقوق عليها

الفصل الرابع : أوراق السفينة

الباب الثاني : العمليات القانونية التي تقع على السفينة (الامتيازات والرهون والحجز)

الفصل الأول : في الامتيازات

الفصل الثاني : في الرهن البحري

الفصل الثالث : في الحجز على السفينة

الباب الثالث : أشخاص السفينة

الفصل الأول : أصحاب السفينة ومجهزها

الفصل الثاني : ريان السفينة

الفصل الثالث : في تنظيم العمل البحري

الباب الأول

السفينة وطبيعتها القانونية

The Ship and her legal Nature

٢٢ - السفينة هي الأداة الرئيسية في ممارسة الملاحة البحرية، وتتميز عن غيرها من الأشياء بتعيينها تعييناً ذاتياً مما يتطلب تسجيلها في سجل معين للسفن وتسجيل كافة التصرفات التي ترد عليها وهي ما يطلق عليها النظام القانوني للسفينة وسنترسم خطى المشرع الأردني فيما أخذ به في قانون التجارة البحرية .

الفصل الأول

تعريف السفينة Definition of the ship

٢٣ - لم تهتم بعض التشريعات البحرية بوضع تعريف للسفينة تاركة هذا الموضوع للفقه والقضاء على اعتبار أن مهمة القانون ليست وضع التعريفات تلك هي مهمة الفقه.

وعلى ذلك قيل في تعريف السفينة الشيء الكثير، فعرفها بعضهم (١) بأنها كل منشأة تستخدم في البحر أو هي كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية بصفة معتادة أو هي العائمة القادرة على الملاحة بوسائلها الخاصة والتي تقوم بالملاحة البحرية بشكل معتاد أو على الأقل تكون مخصصة لهذا النوع من الملاحة (٢) كما عرفها البعض (٣) بأنها كل منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية .

(١) انظر : علي يونس، بند رقم ٧٣ .

(٢) علي جمال الدين، طبعة ٨٧، ص ٢٣ .

(٣) محمود سمير الشرقاوي، ص ٤٦ .

أما القضاء فقد عبرت عنه محكمة النقض الفرنسية حين قالت بأن ما يعد سفينة بحرية لا يتوقف على الوصف الذي يخلعه عليها صاحبها أو بانيتها كما لا يتعين عن طريق الإجراءات الإدارية وإنما ينتج عن التخصيص الفعلي لها، فمناطق إعتبار المنشآت البحرية سفينة هو المكان الذي تمارس فيه نشاطها (١) أو التخصيص الفعلي لها (٢) فالسفينة تعتبر سفينة بحرية إذا تخصصت بالملاحة البحرية دون نظر إلى حمولتها ودون نظر إلى ممارستها الملاحة في أعالي البحار أو في الملاحة الساحلية أو البحرية ومهما كان الغرض من هذه الملاحة (٣) .

وقد قالت محكمة التمييز الأردنية في هذا الشأن (٤) : إستناداً إلى ما جاء في المادة الثالثة من القانون البحري والمادة الثانية من قانون مؤسسة الموانئ أن ما يميز السفينة عن غيرها من الأجسام العائمة هو أنها مركب قابل للملاحة البحرية، ومن ثم فالصومعة وهي جسم عائم مستقر على شاطئ مدينة العقبة كمصنع معد لإستقبال الاسمنت السائب من سفن النقل والغير مزودة بوسائل الحركة الذاتية وغير قادرة على الإنتقال والسفر وغير معدة للركوب ولا تستعمل كوسيلة نقل أو إنتقال كما هو حال السفينة ومن ثم فلا تعتبر سفينة ولا تخضع لما تخضع له السفينة من أحكام .

أما التعريف التشريعي للسفينة فقد أعني عن الجدل الفقهي في هذا المجال، فقد عرفت المادة الأولى من قانون التجارة البحرية الأردني بأنها «كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم يكن»، وفي المعنى نفسه جاء تعريف السفينة في المادة الثانية من قانون مؤسسة الموانئ رقم ٣٦ لسنة ١٩٨٥ ويشترك التشريع الأردني في هذا التعريف كثير من التشريعات البحرية العربية (٥) .

(١) نقض مدني ٥ آذار ١٩/٢ - سيري - ١٩٠٣ - ١ - ٥٢١ .

(٢) نقض على عرائض ٢٥ أيار ١٩٣٨، داللو الاسبوعي ١٩٣٨، ٤٠٣ .

(٣) نقض مصري طعن رقم ٥٨ - سنة ٢٥ ق جلسة ٥٩/٥/٧ - س ١٠ ص ٣٩٥ .

(٤) انظر : تمييز حقوق رقم ٩٠/٨٨٩ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٣، ص ٢٠٧٠ .

(٥) كالتشريع البحري المصري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ المادة الأولى والتشريع البحري السوري لسنة ١٩٥٠ (المادة الأولى) والتشريع البحري اللبناني لسنة ١٩٤٧ (م) والتشريع البحري الكويتي لسنة ١٩٨٠ (م) التشريع العماني لسنة ١٩٨١ م (٩) والقانون البحري الليبي لسنة ١٩٥٣ (م ١ منه) والتشريع البحري البحريني لسنة ١٩٨٢ (م ١) والتشريع البحري الاماراتي لسنة ١٩٨١ (مادة ١١) .

أما التشريع الإنجليزي فقد عرف السفينة بأنها كل مركب يستعمل في الملاحة ^(١) وقد جاء تعريف السفينة في معاهدة لاهاي الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ ليكون قاعدة للتشريعات البحرية تقتبس منه زيادة أو نقصاً، فقد ورد في المادة الأولى منها أن السفينة هي كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحراً .

ويلاحظ مما سبق أن قواعد لاهاي تحصر معنى السفينة في المراكب البحرية التي تستعمل في نقل البضائع وفيه تضيق لمعنى السفينة مقارنة بما أخذت به التشريعات البحرية المختلفة التي أضفت صفة السفينة على كل مركب صالح للملاحة ويسير بقوته الذاتية (م ١ من البحري البحريني، م ١ من البحري الكويتي) دون النظر إلى مقدار الحمولة أو التسمية التي يسمي بها وبغض النظر عن القصد من الرحلة سواء كانت للحصول على ربح أم لا مما يعني أنه يدخل في إعداد السفن البحرية، سفن النزهة والصيد والأبحاث العلمية طالما كانت تسير بقوتها الذاتية وتستعمل البحر ميداناً لنشاطها.

ومن ثم تخرج عن تحديد صفة السفينة المراكب النهرية التي تخصص للملاحة الداخلية في الأنهار والترع والبحيرات أياً كانت حمولتها كما يخرج عن صفة السفينة، المنشآت العائمة غير القادرة على الملاحة البحرية كالأرصعة العائمة والصوامع العائمة أو الثابتة على الشواطئ وسفن السحب والإرشاد والجرافات البحرية وقوارب الغطس والصنادل المخصصة لنقل البضائع بين السفن والميناء والأحواض البحرية والروافع العائمة وغيرها من المعدات التي تعمل عادة داخل الموانئ ^(٢) .

وقد أضاف شرط التصنيف الخاص بمعهد تأمين لندن Institute Classification Caluse الغطاء التأميني على البضائع المنقولة على سفينة تسير بقوتها الذاتية ومصنوعة من الفولاذ ومصنفة من تصنيف صادر عن جهة تصنيف معتمد كاللويدينز أو الفاريناس أو هيئة الشحن الأمريكية .

(١) انظر قانون تطبيق العدالة لعام ١٩٥٦ المادة ١/٨ منه، Administration of Justice Act, 1956 .

(٢) انظر : يعقوب صرفخه، ص ٦٥ .

٢٤ - تفرعات السفينة :

تنص المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية على أن جميع التفرعات الضرورية لإستثمار السفينة تعتبر جزءاً منها، وتعتبر المادة الثانية من قانون مؤسسة الموانئ عن ذلك بأن أجزاء المركب الصالح للملاحة وفروعه الأصلية أو المتحركة وجمع التفرعات الضرورية لإستثمار السفينة تدخل في تعريف السفينة بمعناها القانوني.

ويقصد بهذه التفرعات التي تتدرج في وصف السفينة ما تحمله من آلات وصواري ودفعه وقوارب نجاة، وهي من العناصر التي تشكل جزءاً منها لا تستطيع السفينة القيام بنشاطها بدون هذه التفرعات، وعلى ذلك فهي تخضع للتصرفات القانونية التي تخضع لها السفينة من بيع ورهن وتأمين دون حاجة إلى نص صريح على ذلك ^(١).

فالسفينة مع تفرعاتها تشبه المتجر إلى حد بعيد ^(٢) مع ملاحظة أن هذه الملحقات لا تعتبر جزءاً من السفينة إلا إذا كانت مملوكة لصاحبها، غير أن عقد التأمين يشملها إذا ألحقت بخدمة السفينة وكان صاحبها مسؤولاً عنها .

وقد قررت وثيقة تأمين اللويدز ووثيقة التأمين الأمريكية على جسم السفينة لسنة ١٩٧٠ بأن التأمين البحري يغطي جسم السفينة Her Hull وقوارب النجاة Life-boats والقوارب الطافية Rafts ومخازنها ومستودعات الوقود والمؤن والأثاث والأجهزة والمعدات Apparatus and Equipments والماكينات والفلايات وماكينات التبريد والعزل وغيرهما من الماكينات الكهربائية والأشياء المعدة لخدمة السفينة ويستثنى من ذلك حاويات الشحن والحقائب والصنادل ^(٣).

يستفاد من تعريف السفينة الواردة في المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية أن المشرع لم يفرق بين ما يسمى بالسفينة أو المركب، حيث تفصل بعض الآراء الفقهية

(١) محمود سمير الشرقاوي، ص ٤٧ .

(٢) انظر : مصطفى طه، القانون البحري اللبناني، ص ٣٣ .

انظر الشرط ١٧، ١٨ من نموذج المعهد الأمريكي للتأمين الخاص بجسم السفينة لسنة ١٩٧١ .
(٣) انظر : American Institute Hull clauses, 1970 Buglass (Les lie) = Marine Insurance and General Average in the United States, Cornell Maritime press, Inc., Cambridge, Mary Land, 1973. P. 307.

بين الإصطلاحين (١) على إعتبار أن المركب هو المنشأة البحرية المستعملة في الملاحة النهرية أو الداخلية بينما تطلق السفينة على المنشأة العائمة التي تمخر عباب البحر سواء في أعالي البحار أو على السواحل، والمشرع الأردني قد أخذ هذا النص حرفياً عن المشرع في كل من سوريا ولبنان حيث لا يوجد فيهما ملاحة نهريه كما أن المشرع قد إكتفى بإسباغ صفة السفينة على كل مركب صالح للملاحة دون أن يشترط تخصيصه للملاحة البحرية وكان عليه أن يخصص المركب للملاحة ومن ثم يشترط صلاحيته للملاحة، وعلى ذلك فقد تخصص سفينة صالحة للملاحة كفندق عائم ومن ثم فإن قواعد القانون البحري تنطبق عليها بالرغم من أنها غير مخصصة للملاحة البحرية إلا أن الواقع أن مثل هذه السفينة تخضع لما تخضع له الفنادق على اليابسة من أحكام وقواعد قانونية (٢) وإشتراط المشرع صلاحية السفينة للملاحة يخرج عن نطاق القانون البحري السفن في طور البناء لأنها لم تكتمل بعد للملاحة البحرية .

وأخيراً فإن المشرع الأردني كغيره من التشريعات البحرية العربية لم يفرق بين السفينة المعدة لتحقيق ربح وبين غيرها مما لا يبغي الربح، وبناء عليه فإن سفن النزهة والصيد التي لا تبغي الربح تخضع لأحكام القانون البحري طالما توفرت فيها شروط الصلاحية للملاحة.

(١) مصطفى طه، القانون البحري اللبناني، ص ٣٢ .

(٢) انظر حكم المحكمة العليا الليبية ٢٥ يناير ١٩٦٩، طعن رقم ١٥/٢٨ منشور في : د. محمود

سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي ١٩٧٠، ص ٥٧ هامش رقم ١ .

الفصل الثاني

الطبيعة القانونية للسفينة

The Legal Nature of the ship

٢٥ - تنص الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية الأردني على أن «السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الإحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها في هذا القانون» (١) يستفاد من النص القانوني :

٢٦ - أولاً - السفينة مال The Ship Is Aproperty :

يتبين مما جاء بالمادة الثالثة تجارة بحرية أردني أن السفينة مال فهي كذلك لأنها من الأشياء المتقومة تدخل في نطاق التعامل وهي مال منقول مما يمكن تملكه كأى شيء منقول، وعلى ذلك فهي بطبيعتها تخضع لكافة التصرفات القانونية التي ترد على الأشياء المتقومة .

فهي عين له قيمة مادية في التعامل (م ٥٣ مدني أردني) ويمكن حيازتها مادياً أو معنوياً والإنتفاع بها إنتفاعاً مشروعاً ولا تخرج عن التعامل بطبيعتها أو بحكم القانون ومن ثم يصح أن تكون محلاً للحقوق المالية (م ٥٤ مدني أردني) .

ومع ذلك فالسفينة لا تعتبر شخصية قانونية، ذلك أن مثل هذه الشخصية لا تكون إلا للأشخاص الطبيعية ولا تثبت الشخصية القانونية للشخص الاعتباري إلا على سبيل الإستثناء وبموجب نص في القانون، وقد حددت المادة (٥٠) مدني أردني الأشخاص الحكمية أو الاعتبارية ولم تذكر من بينها السفينة كما أن قانون التجارة البحرية لم ينص على إعتبار السفينة شخصاً اعتبارياً، ومع ذلك فقد منحها المشرع البحري اسماً وجنسية على غرار الحالة المدنية للشخص الطبيعي والإعتباري.

٢٧ - ثانياً: السفينة منقول The Ship Is Achattel :

وإلى جانب إعتبار السفينة مالاً فإنها تعتبر كذلك مالاً منقولاً تخضع للقواعد

(١) ويشاطر القانون الاردني كثير من التشريعات البحرية العربية (م ٣/١ بحري ليبي)، (م ٢ بحري كويتي) (م ١ بحري سوري)، (م ١٣ بحري اماراتى)، (م ١ بحري لبناني) .

القانونية العامة مع إحتفاظها بالقواعد الخاصة التي تلائم طبيعتها، وعليه فهي ليست عقاراً لأنها لا تتمتع بصفات العقار الذي هو كل شيء مستقر بحيز ثابت فيه، لا يمكن نقله دون تلف أو تغيير (م ٥٨ مدني أردني)، ولا حاجة للقول بأنها منقول على إعتبار أنها ليست عقاراً، إذ جاء النص صريحاً في المادة الثالثة من القانون التجاري البحري الأردني على إعتبارها منقولاً، ومن ثم تخضع للقواعد القانونية التي تحكم المنقولات، مع إحتفاظها ببعض القواعد الخاصة التي تقربها من العقار.

٢٨ - أوجه الشبه والإختلاف بين السفينة والعقار :

بالرغم من أن السفينة تعتبر منقولاً وليس عقاراً إلا أنها لا تخضع للقواعد القانونية التي تخضع لها المنقولات بشكل عام .

١ - قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية :

السفينة كالعقار لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند ملكية الحائز على خلاف الحال بالنسبة للمنقولات الأخرى، وعليه فحيازة السفينة وإن إستوفت شروطها وإقترنت بسبب صحيح للحيازة وحسن النية، فإن ذلك لا يكسب الحائز ملكية السفينة بل لابد من سبب قانوني من أسباب إكتساب الملكية كالشراء أو البناء وهي كذلك ترهن رهناً رسمياً شبيهاً برهن العقار إذ تبقى تحت يد المدين الرهن فيسجل هذا الرهن في سجل السفن كوسيلة شهر ليسري الرهن في مواجهة الغير ^(١) .

وإعتبار السفينة منقولاً يتفق مع منطق الأشياء إذا أن المنقولات يتم تداولها بسرعة بإعتبارها المادة الأساسية في التجارة وهو أمر يتوفر بالسفينة.

وهي كذلك من المنقولات ذات القيمة المادية المرتفعة، فتعد من عناصر الإقتصاد القومي ومن ثم يجب إتخاذ الحذر في التصرفات التي ترد عليها وإخضاعها لقواعد تتفق وطبيعتها وأهميتها (٢) كما أن ملكية السفينة لا تنتقل إلا بالتسجيل في سجل السفن خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ شرائها أو بنائها مع فرض عقوبة على مالك

(١) انظر : علي البارودي، ص ٤٣ .

(٢) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٧٢ .

السفينة الذي لا يقوم بتسجيلها هي الحبس من يومين إلى عشرة أيام وبالغرامة من ثلاثة دنائير إلى ستين ديناراً أو بأحدهما إلا إذا أثبت وجود قوة قاهرة تحول دون إجراءات التسجيل (م ١٨ تجارة بحرية أردنية) بينما تنتقل ملكية المنقولات عامة بمجرد التخلي عن الحيازة بالتراضي^(١).

يضاف إلى ذلك أن السفينة تعامل كالعقار من حيث الحقوق العينية التي ترد عليها وقواعد اشهار هذه الحقوق، كالرهن البحري والحجز التحفظي وحق الامتياز على السفينة وضرورة أن يكون الحق مسجلاً في سجل السفن حتى ينفذ في مواجهة المتعاقدين والغير (م ٢٢ تجارة بحرية) وقد عبرت عن ذلك محكمة النقض الفرنسية في أحد أحكامها (٢) بأن السفينة وبالرغم من إعتبارها منقولاً بطبيعته تخضع بالنسبة لمسائل الحجز والبيع بالمزاد، إلى أحكام خاصة مما يبرر إستبعاد قاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز، ومن ثم فالمحكمة قد إستبعدت نصاً من نصوص القواعد العامة لأنها رأت أنه لا يتناسب مع نظام السفينة، فهذه الإجراءات تقترب من إجراءات حجز أو بيع العقارات لا المنقولات .

(١) انظر : د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء التاسع، دار النهضة، القاهرة ١٩٦٨، ص ١١١٤ وما بعدها .

(٢) نقض فرنسي ١٨ يناير ١٨٧٠، سبري ١٨٧٠ - ١ - ١٤٥ .

الفصل الثالث

الحالة المدنية للسفينة

Civil Status Of The Vessel

٢٩ - إتضح مما سبق أن للسفينة ذاتية معينة تميزها عن العقار وهذه الذاتية التي تتعين بها السفينة هي ما تسمى بالحالة المدنية لها، وتشمل إسمها وحمولتها ودرجتها وموطنها وجنسيته، وسنتكلم فيما يلي عن كل عنصر من هذه العناصر .

٣٠ = أولاً : اسم السفينة Name Of The Vessel :

تسمى كل سفينة بإسم خاص بها يميزها عن غيرها من السفن، والمالك حر في إختيار الإسم الذي يريد ولكن إذا كانت هناك سفن عدة تحمل نفس الإسم فيلحق بكل إسم رقم مسلسل (م ١٣/١ تجارة بحرية أردني) فإذا سميت إحدى السفن بإسم العقبة وكان هناك سفن أخرى تحمل نفس الإسم فيقال عقبة ١، عقبة ٢، عقبة ٣، وهكذا وعلى ذلك فإن المشرع في قانون التجارة البحرية يتطلب من صاحب السفينة أن يقدم طلباً لتسجيلها في سجل السفن بميناء العقبة مشتملاً على بيانات متعددة أولها إسم السفينة (م ١٣ تجارة بحرية أردني) .

كما يلزم كذلك كتابة إسم السفن الأردنية سواء أكانت سفناً بخارية أو سفناً ذات محرك معدة للملاحة الساحلية أو للملاحة في أعالي البحار وسواء كانت سفن ملاحية بحرية تجارية أو سفن شراعية ساحلية أو مراكب صيد أو زوارق وقوارب الميناء المعدة للشحن وجميع المنشآت العائمة في الميناء كالكرافات التي تجرف الرمال ومواعين النقل وكذا زوارق الدوائر الرسمية والشركات ذات الإمتياز وسفن النزهة (م ٧ بفقراتها الست من قانون التجارة البحرية الأردني) (١)، ويكتب الإسم على جانبي

(١) ويشارك التشريع الاردني فيما اخذ به من ضرورة تسمية السفن وكيفية هذه التسمية : قانون تسجيل السفن العراقي لسنة ١٩٤٢ (م ١٥، ١٦)، قانون التجارة البحرية الكويتي لسنة ١٩٨٠ (م ٥) قانون تجارة بحرية اماراتي (م ١٠) القانون البحري الليبي لسنة ١٩٥٣ (م ٥)، ق تجارة بحرية لبناني لسنة ١٩٤٧ (م ٥)، ق تجارة بحرية سوري لسنة ١٩٥٠ (م ٥)، القانون البحري البحريني لسنة ١٩٨٢ (م ٣) قانون بحري عماني لسنة ١٩٨١ (م ١٢) .

مقدمة السفينة وعلى مؤخرها مع إسم الميناء الذي سجلت فيه ورقم التسجيل بأحرف عربية ولاتينية حتى يتيسر تمييزها عن غيرها من السفن.

ويلتزم صاحب السفينة بإبلاغ مكتب تسجيل السفن بأي طارئ يطرأ على اسم السفينة حتى تسمح له بذلك ذا رأت أن لا ضرر في ذلك، ويتخذ تغيير اسم السفينة وسيلة للاحتيال هروباً بالسفينة وإخفاءً لمعلمها المميزة لها .

٣١ = ثانياً - حمولة السفينة Ship's Tonnage :

يقصد بحمولة السفينة مقدار الحمولة التي يمكن للسفينة استيعابها في الملاحة البحرية وتقدر هذه الحمولة بطرق متعددة منها :

١ - الحمولة الساكنة (Dead Weight Tonnage (DWT : وهو العدد الفعلي من أطنان الحمولة التي تحملها السفينة من البضاعة والوقود والمخازن وغيرها التي يمكن أن تحمل على ظهر السفينة لا يصلها الى خط حمولتها Her Marks or Load line (١) وتقاس الحمولة هنا بالطن الطويل Long Ton الذي يعادل ٢٢٤٠ رطلاً انجليزياً، والحمولة الساكنة هي الفرق بين عدد أطنان الماء التي تزيحها السفينة فارغة Light وبين عدد الأطنان التي تزيحها Displaces عندما تغطس الى خط حمولتها، والحمولة الساكنة تستعمل على التبادل مع طاقة السفينة من الحمولة ففقدرة السفينة على حمل الحمولات الوزنية أقل من مجموع حمولتها الساكنة (٢).

٢ - الحمولة من البضاعة Cargo Tonnage : ويعبر عنها بدلالة الوزن أو الحجم Weight or Measurement، فوزن الطن في الولايات المتحدة هو الطن الأمريكي القصير الذي يعادل الف رطل انجليزي أو الطن الانجليزي الطويل الذي يعادل ٢٢٤٠ رطلاً، أما الطن الحجمي Measurement Ton يكون عادة اربعين قدماً مكعباً لكن في بعض الحالات يتخذ عدد أكبر من الأقدام المكعبة للطن ويتم في معظم الأحيان تعاطي أجور الشحن عن الطرد في النقل البحري أما على أساس

(١) انظر : Lloyd's Calendar, 1976 - P. 541

(٢) انظر : - Branch (Alan) : The Elements of Shipping, Chapman and Hall London, 1977. P. 10

الوزن أو الحجم (w/M) وذلك حسب اختيار صاحب أو مجهز السفينة .

وقد ازداد استعمال النظام المتري Metric System الذي يعادل فيه الطن المتري الف كيلو جرام إذا اتخذ الوزن أساساً لتقدير أجور الشحن أو إذا اتخذ الحجم أساساً لذلك باستعمال المتر المكعب بدلاً من القدم المكعب^(١) .

٣ - الحمولة الإجمالية Gross Tonnage : وهو تعبير ينطبق على السفينة لا على الحمولة وتقدر بعدد الأطنان بوحدة كل منها مائة قدم مكعب من الفراغ الكلي المحدد بالسفينة^(٢)، ويشار اليه عادة بالحمولة الإجمالية المسجلة - Gross Regis-tered Tonnage ويكون طن السفينة مساوياً لمئة قدم مكعب، تحسب على أساسه أجور الإرشاد Pilotage ورسوم الأحواض الجافة Dry-Dock-dues والقنوات المائية كقناة السويس وقناة بنما وأحياناً رسوم الحمولة Tonnage Dues وإضافة لذلك فإن هذه الطريقة تستعمل أساساً لأغراض احصائية عند مقارنة حجوم السفن وكذا لإدخال السفن في أحد نوادي الحماية والتعويض Protection & Indlemnity clubs، والبلدان التي لا تقبل النمط البريطاني في تقدير الحمولة تفرض الرسوم على الحمولة وفقاً لظروفها المحلية^(٣) .

٤ - الحمولة الصافية Net Tonnage : وهي الحمولة الإجمالية للسفينة مطروحاً منها الماكينات والغلايات والوقود وفراغات المخازن والبحاره وغير ذلك من الأماكن التي لا تعطي ربحاً للسفينة^(٤)، ويعبر عنها بالحمولة المسجلة الصافية - Net Reg-istered Tonnage فهي تعبر عن الفراغ المتوفر لرص البضاعة وإيواء المسافرين.

٥ - طاقة حمولة السفن الحاوية Loading Capacity of Container Vesscls : إن حمولة السفن الحاوية نادراً ما يعبر عنها بالأطنان كما الحال في السفن العادية ولكن يعبر عنها بعدد حاويات الشحنة التي تحمل في العنابر وعلى السطح، فمثلاً

(١) انظر : Loc Cit. : Branch

(٢) انظر : Stevens (Edward) : Shipping Prancice - 9th ed. Pitman Publishing London, 1976. P. 85.

(٣) Branch : op. cit. P; 10, 11.

(٤) انظر : Lloyd's Calender : op. cit. P. 543

يقال بأن حمولة السفينة هي الفا حاوية وهذا يعني أن حمولتها الف حاوية قياس عشرين قدماً، فإذا كان وزن كل حاوية عشرين طناً فإن معنى ذلك أن حمولة السفينة هي أربعون الف طن، فإذا كانت السفينة تحمل حاويات من قياسات مختلفة عشرين قدماً وأربعين قدماً وثلاثين قدماً مثلاً فإنه يقال أن السفينة تحمل ما يعادل كذا حاوية فئة العشرين قدماً ويعبر عن ذلك بحاويات عشرين قدماً مكافئة (T.E.U) Twenty foot Equivalent Unit. (١)

وتظهر أهمية تحديد حمولة السفينة عند تدير رسوم الموانئ والارصفة والارشاد كما تتخذ أساساً لتقدير التعويض المستحق للناقل عند التأخير في عملية الشحن والتفريغ وكذا تعتبر أساساً لتقدير مسؤولية ملاك السفن وفقاً لأحكام تسيد مسؤولية أصحاب السفن في الدول التي وافقت على اتفاقية لندن لتحديد مسؤولية أصحاب السفن لسنة ١٩٧٦ (م ٦ من الاتفاقية) .

وقد اعتبر المشرع البحري في كثير من البلدان أن تحديد حمولة السفينة من العناصر المحددة لها وعليه جاء نص المادة الثامنة من قانون التجارة البحرية الأردني بأن على أصحاب السفن أن يثبتوا رسمياً المحمول الصافي للسفينة وكامل سعتها الداخلية مضافاً إليها سعة الابنية المشيدة على السطح (المحمول القائم) وأن ينقش بالعربي واللاتيني رقم محمول السفينة الصافي على الجهة الخلفية من كوبري عوارض السفينة أو من الجنب الأمامي للكوكة الكبرى (م ٩ تجارة بحرية أردني) .

كما أوجبت المادة ١٣/ ر تجارة بحرية على صاحب السفينة أن يذكر لمكتب تسجيل السفن محمولها الصافي ومحمولها القائم بالبراميل (الطونيلات) .

٣٢ - ثالثاً - موطن السفينة أو ميناء تسجيلها Port of Registration :

تعتبر السفينة اردنية إذا كان ميناء تسجيلها اردنياً بغض النظر عن حمولتها وكان نصفها على الأقل مملوكاً لأردنيين أو شركات اردنية أكثرية اعضاء مجلس إدارتها مع رئيسه من الاردنيين (م ٤/أ تجارة بحرية) .

(١) انظر : د. عبد القادر العطر - الحاويات واثراها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق، جامعة القاهرة ١٩٨١، ص ٥٦، ٥٧ .

والميناء الذي تسجل فيه السفينة تقيد في سجله أيضاً جميع التصرفات التي ترد على السفينة من حق ملكية وغيرها من الحقوق العينية سواء ما تعلق بإنشاء هذه الحقوق أو نقلها أو انقضاءها واشترط المشرع أن تتم هذه التصرفات بأوراق رسمية أو بموجب حكم حائز قوة الأمر المقضي. واشترط الرسمية للانعقاد ولا تكون هذه الحقوق سارية المفعول حتى بين المتعاقدين إلا بتسجيلها في سجل السفينة وذلك حتى يمكن للسلطة العامة التحقق من صلاحية السفينة لرفع العلم الوطني لبلد الميناء واكتساب جنسيتها، ويكون هذا التسجيل كتسجيل الحقوق في حالة ملكية العقار^(١) ومن ثم يكون هذا التسجيل مرآة تنعكس عليها جميع الحقوق القانونية الخاصة بالسفينة بحيث يمكن لذوي الشأن الرجوع اليه للتحقق من سلامة التصرفات التي وقعت على السفينة (م ٤٠ تجارة بحرية) .

ولا يشترط أن يكون ميناء التسجيل هو الميناء الذي تستغل السفينة فيه فقد تسجل السفينة في ميناء العقبة ويتم استغلالها في ميناء الاسكندرية مثلاً، ولا يجوز للسفينة أن تسجل في أكثر من ميناء ولكن لها أن تعمل بين أكثر من ميناء وهو الوضع الطبيعي لممارسة نشاطها التجاري، كما تلتزم بكتابة اسم ميناء تسجيلها أو الأحرف المميزة لميناء التسجيل بجانب السفينة على مؤخرها أو على كل جنب من المقدمة أو عليهما معاً تبعاً لنوع السفينة (م ٧ تجارة بحرية اردني) .

٣٣ - رابعاً - تصنيف السفينة Classification of the Vessel :

يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة Sea worthy حتى تبدأ ممارسة نشاطها التجاري وعلى كل ربان سفينة أن يحرص على سلامة سفينته وابقائها قوية قادرة على مواجهة مصاعب الرحلة البحرية، ولهذا يلجأ أصحاب السفن لهيئات دولية متخصصة في الكشف على السفن والإشراف عليها سواء عند بنائها أو بعد ذلك، بحيث تصنف السفينة حسب درجة متانتها وتزويدها بالمعدات الملاحية وغير ذلك من الأمور الخاصة بضمان سلامة السفينة أثناء ممارسة نشاطها التجاري وهذا الكشف يتم

(١) Lord chaorley & Giles : Shipping Law - 6th ed Pitman Publishing, Lon- don, 1976, P. 5.

دورياً على السفن التي تزيد حمولتها عن مئة طن ويغطي هذا الكشف جسم السفينة والفلايات والماكينات وماكينات التبريد والمراسي والسلاسل، وتعطي السفينة درجة معينة حسب درجة تطابق الكشف عليها مع الشروط "نموذجية التي تضعها هيئة المعاينة أو الإشراف وهذا الهيئات تعمل في كثير من البلدان البحرية لما فيه مصلحة أصحاب السفن والمؤمنين وبناء السفن، وأقدم هيئة دولية في هذا المجال هي سجل لويدز للملاحة البريطانية وهيئة الفاريتاس الفرنسية والهيئة الأمريكية للملاحة، سجل الاتحاد السوفيتي للملاحة والسجل الايطالي للملاحة وفاريتاس لدول شمال أوروبا ولويدز المانيا وسجل نيبون كييج كيوكاي الياباني Nippon Kaij Kyokai^(١) .

وتعطي كل هيئة تشرف على السفينة تصنيفاً معيناً لها يتمثل في رقم أو حرف تم تسلم شهادة لمالك السفينة بذلك كي يضمن قبول السفينة من أصحاب الحمولات أو كي يبرهن على مدى صلاحية سفينته للقيام بنشاطها أو يبرزها عند البيع أو إجراء أي تصرف قانوني عليها مثل التأمين، ومثل هذه الشهادات تتمتع بقبول دولي واسع النطاق .

وحصول السفينة على مثل هذه الشهادة هو قرينة على صلاحيتها للملاحة، إلا أنها قرينة قابلة لإثبات العكس^(٢) وتبقى مسؤولية هيئة الإشراف تعاقدية في علاقتها مع صاحب السفينة إلا أنها في مواجهة الغير تكون مسؤوليتها تقصيرية باعتبار انها أخطأت بالقيام بواجبها^(٣) .

٣٤ - خامساً - جنسية السفينة Nationality of the Vessel :

الملاحة تشكل عنصراً هاماً للدولة زمن السلم أو زمن الحرب، كما أن الرقابة على السفن تنتقل من دولة الى أخرى، لأن القانون الدولي يعترف بمبدأ حرية البحار Free-dom of the Sea مما يعني بأن لا تستطيع أي دولة بحرية بسط اختصاصها

(١) انظر المزيد حول تاريخ وعمل هذه الهيئات في : Stevens : P. 87 .

(٢) انظر : علي جمال الدين، ط ٧٠، ص ٥٧ .

(٣) انظر : صلاح الدين الناهي، ص ٤٤. د. ابراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، الجزء الأول، الكويت ١٩٧٥، ص ٦٥ .

القضائي وراء مياهها الإقليمية Territorial Waters وفي هذا المجال، تدعي معظم الدول تحديد مياهها الإقليمية بثلاثة أميال كجزء من إقليمها وبعضها ستة أميال وبعضها يزيد عن ذلك (١) ولكن لا يوجد اختصاص قضائي وطني يمتد الى البحر المفتوح Open Sea، ومن ثم، وفي غياب قواعد خاصة فإن ملاحة السفينة في مياه اعالي البحار أو البحر المفتوح تكون في محيط لا يحكمه القانون ومن ثم تثور الفوضى عندما ينشأ نزاع قانوني بين أشخاص على ظهر السفينة التي تمخر عباب البحر Sea-going ship كالعلاقات فيما بين الربان Master والبحاره وبين الربان ومالك السفينة والمسافرين ولا يمكن تنظيمها في الهواء ولكن يجب أن يحكمها قانون وطني واحد، ومن ثم فمن يولد على ظهر سفينة يفترض ولادته على إقليم تلك السفينة بإعتبار ان تلك السفينة هي جزء عائم من إقليم تلك الدولة وكذا عند نشوء حالة حرب فإن سفن الدولة تمنح حماية من السفن الحربية الوطنية .

ولتجنب هذه الصعوبات فإن السفن تتخذ جنسية Nationality مثل الأشخاص الطبيعية والمؤسسات لأن السفينة تعتبر جزءاً من إقليم الدول ومن ثم تخضع للإختصاص القضائي لتلك الدولة وعليه تحصر الدولة السفن كلياً أو جزئياً التي تحمل جنسيتها برعايتها سواء بالميلاد أو بالتجنس وكذا تضع قواعد لتملك هذه السفن من قبل الشركات الوطنية التابعة لها (٢) فالسفينة تعتبر اردنية أيا كان محمولها إذا كان ميناء تسجيلها ميناء اردنيا أو كان نصفها على الأقل يملكه اردنيون أو شركات اردنية، أكثرية اعضاء مجلس إدارتها مع رئيسه من الاردنيين ولا يجوز للأردني بيع حصته لأجنبي إلا بموافقة جميع مالكيها الاردنيين إذا كان هذا البيع من شأنه أن يجعل أكثرية مالكيها من غير الاردنيين (م ٤/أ تجارة بحرية أردنية) .

وعلى ذلك نجد أن السفينة كالطائرة أيضاً لابد لها من أن تتمتع بجنسية دولة ما، شأنها في ذلك شأن الأشخاص الطبيعية والاعتبارية، ولا يتصور أن يكون للسفينة إلا جنسية واحدة للإعتبارات التي ذكرناها سابقاً، بعكس الأشخاص الطبيعيين الذين قد

(١) انظر اتجاهات الدول في تحديد المياه الإقليمية في : حمدي حافظ ومحمد عبد الرزاق خليل، خليج العقبة، بدون سنة طبع، ص ٢٧ .

(٢) انظر : Cholrley & Giles : op. cit. p. 3 - 4 .

لا يكون لهم جنسية معينة أو يتمتعون بأكثر من جنسية .

ومعظم الدول تضع أحكاماً خاصة بإكتساب السفن جنسيتها، ومن ثم فإن السفينة التي لا جنسية لها تعتبر خارجة عن القوانين الدولية وهي سفن القرصنة التي تعبت بأمن البحار وسلامتها فتكون بذلك خطراً على الملاحة الدولية ويكون لكل دولة الحق في أن تضع يدها عليها عقاباً لأصحابها (١) ولذلك نجد أن التشريع التجاري البحري الاردني (م ٥) ينزل السفن السائبة في البحر التي تلتقطها سفن ترفع العلم الاردني وكذا السفن المخالفة للقوانين الأردنية منزلة السفن الاردنية .

٣٥ - آثار اكتساب الجنسية :

يترتب على منح السفينة جنسية معينة آثار سياسية واقتصادية وقانونية :

١ - فمن الناحية السياسية تضيف الدولة على السفن التي تحمل علمها حمايتها زمن السلم وزمن الحرب بل وتستعين الدولة بسفنها الوطنية زمن الحرب فتعتبرها جزءاً من أسطولها الوطني، يضاف الى ذلك أن السفينة زمن الحرب تعاملها الدول المتحاربة تبعاً لما إذا كانت تحمل علم الدولة المعادية أو الحليفة أو المحايدة، فإذا كانت السفينة تحمل علم دولة معادية سواء أكانت تسير بقوتها الذاتية أو مقطورة فإنها تعتبر غنائم بحرية تخضع للمصادرة كما تمتد المصادرة الى كامل الأجهزة المرتبطة بها ولو كانت بشكل مؤقت، وأما السفن المحايدة فلا تمتد إليها اعمال المصادرة من الدول المتحاربة إلا إذا كانت تحمل أموالاً حربية مهربة (٢) .

٢ - أما من الناحية الاقتصادية، فالدول تمنح عادة السفن التي ترفع علمها مزايا عن غيرها من السفن الأجنبية، فهي تقصر حق الصيد على السواحل وحق الملاحة التجارية الساحلية بين الشواطئ الاردنية وكذا قطر السفن في دخولها للشواطئ وخروجها منها على السفن الاردنية (م ٦ قانون تجارة بحرية) ومع ذلك يجوز لوزارة النقل أن يمنح سفن أشخاص أجانب مقيمين في الاردن حق التسجيل في الاردن إذا كانت معدة للنزهة أو للتجوال في ميناء العقبة (م ٢ تجارة

(١) انظر : د. رضا زين العادين جمعه - الاغتنام البحري - الطبعة الاولى، القاهرة ١٩٧٩، ص ٢٤٣

(٢) انظر : مصطفى الجمال، ص ٤٠ .

بحرية اردني) يضاف الى ذلك أن الدول تلجأ أحياناً لمساعدة السفن التي تحمل جنسيتها، ماديا حتى تستطيع أن تصمد في مواجهة منافسة السفن الأجنبية، على غرار منح الصادات الوطنية مساعدات مادية للغرض ذاته كمنح القروض أو الإعانات أو الاعفاء الضريبي أو ما شابه ذلك وقد تتمثل المساعدة بحصر استيراد المواد اللازمة للمؤسسات الحكومية على السفن الوطنية ^(١).

٣ - أما من الناحية القانونية، فإن تحديد جنسية السفينة له أهمية كبرى في موضوع تنازع القوانين الذي ينشأ بين اشخاص متعددين على ظهر السفينة أثناء استغلالها وملاحقتها، فالمعروف أن المياه البحرية تقسم الى اقسام ثلاثة هي المياه الداخلية التي تخضع للسلطان المطلق للدولة ^(٢) والمياه الساحلية التي تتاخم الشاطئ وتحددها معظم الدول بثلاثة أميال وبعضها بستة أميال وبعضها بأكثر من ذلك ثم مياه البحر المفتوح أو مياه اعالي البحار التي لا سلطان لأحد عليها .

وتظهر الأهمية القانونية لجنسية السفينة عندما تثور مسألة ايجاد القانون واجب التطبيق على المنازعات التي تحدث على ظهرها اثناء وجودها في مياه اقليمية أجنبية ويفرق في هذا الشأن بين المنازعات المدنية والمنازعات الجنائية .

أ - ففي المواد المدنية يثور التنازع بين قانون جنسية السفينة وقانون الدولة التي توجد السفينة في مياهها الإقليمية أو في مينائها، وقد اختلف الفقه في هذا الشأن فبعضه يرى تطبيق قانون علم السفينة إنطلاقاً من قاعدة (المكان يسود العقد) بالنسبة للتصرفات القانونية التي لا تتعدى آثارها السفينة أو الرجال العاملين عليها . وبعضه الآخر ^(٣) يرى تطبيق قانون البلد الأجنبي الذي توجد السفينة في مياهه الإقليمية. وفي مينائه : بإعتبار أن التصرف قد وقع في الإقليم الأجنبي ونحن نميل الى الرأي الذي يأخذ بإختصاص قانون علم السفينة إلا إذا تعدت

(١) انظر : د. طلعت الغنيمي - القانون الدولي البحري - الاسكندرية ١٩٧٥، ص ٢ وما بعدها .
(٢) انظر : رزق الله انطاكي ونهاد السباعي، ص ٥٧، وسميحة القليوبي، ص ٦١ وكذا د. الياس حداد - القانون التجاري (بري، بحري، جوي) جامعة دمشق ١٩٨٠، ص ٣١٠ .
(٣) انظر : د. علي يونس، الأصول في القانون البحري، القاهرة ١٩٦٧، بند رقم ٤١ وكذا يعقوب صرخوه، ص ٨٦ .

آثار الواقعة القانونية أو التصرف القانوني السفينة واتصلت بالبلد الأجنبي بأي عنصر من عناصر التصرف القانوني كما لو كان إبرام التصرف أو تنفيذه أو أحد طرفيه من رعايا الدولة الأجنبية .

ب - أما في المواد الجزائية فيفترق بين أن تكون الجريمة قد وقعت على ظهر سفينة حربية أو سفينة تجارية، فإن كانت قد وقعت على ظهر إحدى السفن الحربية التي ترسو في أحد موانئ أو في ضمن المياه الإقليمية لإحدى الدول الأجنبية عن بلد علم السفينة، فإن الاختصاص القضائي والقانوني يعقد لقانون بلد جنسية السفينة بإعتبار أن السفن العامة للدولة تمثل سيادتها .

وتتساوى الدول في موضوع السيادة (١) ، ويستوى أن تكون السفينة الحربية في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية الأجنبية أو في أحد الموانئ الأجنبية. أما الجرائم التي تقع على إحدى السفن الخاصة وهي راسية في ميناء أجنبي أو في المياه الإقليمية الأجنبية، فيختلف الحل بين النظام الإنجليزي الذي يعطي الإختصاص للقضاء الإنجليزي ولللقانون الإنجليزي دون نظر لقانون جنسية السفينة، وبين النظام الفرنسي الذي يعترف بإختصاص قانون علم السفينة إلا في حالات استثنائية تتلخص في طلب ربان السفينة من السلطات المحلية التدخل إلا إذا أدت الجريمة الى تعزيز صفو الأمن في الميناء الفرنسي أو كان مرتكب الجريمة شخصاً فرنسياً أو ضده (٢) .

أما في الأردن فإن المادة الثامنة/ ٢ عقوبات تستثني تطبيق أحكام قانون العقوبات على الجرائم المقررة في البحر الإقليمي الأردني على متن سفينة أجنبية إذا لم تتجاوز الجريمة شفير السفينة، دون أن يفرق المشرع بين السفن الحربية الأجنبية أو التجارية، وذلك على اعتبار ان السفينة تعتبر امتداداً لإقليم بلد جنسيتها، ومع ذلك فإننا نرى اختصاص القانون الأردني إذا كان فاعل الجريمة اردنيا أو محرصاً أو مشاركاً فيها بإعتبار أن هذه الجرائم التي يقرتها الاردني خارج الأردن يعاقب عليها القانون الاردني (م ١٠ عقوبات اردني) كما يطبق القانون الأردني على مثل هذه المنازعات التي تتم على ظهر السفن الأجنبية إذا طلب الربان المساعدة من السلطات الاردنية .

(١) علي يونس، نفس الموضوع من المرجع السابق .

(٢) انظر انطاكي وسباعي، ص ٥٧ .

أخيراً تجدر الإشارة إلى أن القانون واجب التطبيق على المنازعات المدنية أو الجزائية التي تقع على ظهر السفن حربية كانت أم تجارية وتقع في أعالي البحار أو في المياه أو الموانئ الوطنية هو قانون علم السفينة حيث لا مبرر لاختصاصها لأي قانون آخر إذا اعتبرنا أن السفينة مهما كانت تعتبر امتداداً لإقليم الدولة أو جزءاً عائماً من إقليمها .

٣٦ - شروط منح السفينة الجنسية الأردنية :

لكل دولة الحرية في تحديد شروط اكتساب السفن لجنسيتها كما هو الحال بمنح الجنسية للشخص الطبيعي. فكما تشترط توافر عنصر الولاء لها فإنها كذلك تحرص على توافر ولاء السفينة لها اقتصادياً، وعلى ذلك كانت شروط منح جنسية الدولة للسفينة مرتبطة بالظروف الاقتصادية والفنية في هذه الدولة .

وعلى ذلك اختلفت الدول في وضع الشروط التي يجب أن تتوافر في السفينة لاكتساب جنسيتها فهناك دول تشترط لاكتساب جنسيتها أن تكون السفينة مبنية فيها ومثل هذا الشرط تضعه الدول الصناعية لتقوية اقتصادها الوطني وتشغيل العمالة فيها وقد كانت فرنسا وبريطانيا تأخذان بهذا الشرط إلا أنهما عدلتا عنه بسبب تطور الظروف لأن بناء السفن فيهما أصبح مكلفاً ومن ثم يمكن للسفينة التي تبني في الخارج اكتساب الجنسية الفرنسية شريطة أداء الرسوم المقررة ^(١) .

وهناك دول تشترط لاكتساب الجنسية الملكية الوطنية بمعنى ملكية السفينة كلها أو بعضها للوطنين لإبقاء السفينة تحت رقابة الدولة وقصر حماية الدولة على السفن المملوكة لمواطنيها، ومع ذلك تسمح بعض الدول بتملك الأجانب لجزء من السفينة لحاجتها إلى رأس المال الأجنبي للاستثمار في قطاع النقل البحري .

كما أن هناك دول تشترط أن يكون الطاقم وطنياً كله أو بعضه وتأخذ في الاعتبار سيطرة الطاقم الوطني على إدارة السفينة لضمان المصالح التي تمثلها السفينة إضافة إلى تشغيل اليد العاملة فيها .

أما الشروط التي يتطلبها قانون التجارة البحرية الأردني فقد وردت في المادة الرابعة منه وهي :

(١) انظر : شوفو - خصائص القانون البحري، باريس ١٩٥٨، بند ٩٤، ٩٥ .

١ - إذا كان ميناء تسجيل السفينة ميناء أردنياً .

٢ - إذا كان نصفها يملكه أردنيون أو شركات أردنية أكثرية أعضاء مجلس إدارتها مع رئيسه من الاردنيين، ولا يجوز للأردني بيع حصته أو جزء منها لأجنبي إلا بموافقة جميع مالكيها الاردنيين إذا كان هذا البيع من شأنه أن يجعل أكثرية المالكين من غير الاردنيين، وإذا أصبح أكثرية المالكين من غير الاردنيين بسبب بيع حصص الأردنيين أو انتقالها بالميراث أو الوصية أو فقدان جنسية أحدهم، فإن لكل فرد من ملاك السفينة أن يطلب خلال مدة لا تتجاوز ستة أشهر بيع هذه الحصة لاردني في المزاد العلني والإعلان عن ذلك قبل خمسة عشر يوماً بالجريدة الرسمية وذلك لضمان تفوق نسبة المالكين الأردنيين على غيرهم .

ومع ذلك فقد أجازت الفقرة «ب» من المادة الرابعة لوزير النقل وعند الضرورة القصوى بناء على تنسيب من مدير دائرة الموانئ، أن ينسب لمجلس الوزراء تخفيض نسبة المالكين الأردنيين أو اعفاء ملكية السفينة تماماً من وجود شركاء اردنيين. أما إذا كانت السفينة مملوكة لشركة فإنها يجب أن تكون شركة اردنية أكثرية أعضاء مجلس إدارتها مع الرئيس اردنيون، إلا أن المشرع لم يوضح نوع الشركة الاردنية المقصودة وهل هي شركة أشخاص أم أموال، غير أن المشرع في القانون التجاري استوجب أن يكون بناء السفن وشراؤها بشكل مشروع (م ٧ من قانون التجارة) إذ تعتبر عندئذ عملاً من الأعمال التجارية إذا كانت معدة للملاحة الداخلية أو الخارجية بقصد استثمارها تجارياً أو بيعها، بمعنى أن بناء السفن التجارية أو شراؤها يجب أن يكون بشكل شركة دون أن يحدد نوع هذه الشركة باستثناء أنها اردنية وتكون الشركة اردنية إذا تم تأسيسها وتسجيلها في الأردن ومن ثم تصبح شخصاً اعتبارياً اردني الجنسية مركزها الرئيسي في المملكة (م ٤ من قانون الشركات رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٧)، وعلى ذلك تكون السفينة المملوكة لشركة اردنية بالمعنى المتقدم سفينة تتمتع بالجنسية الأردنية إذا كان نصف ملكية السفينة لشركة اردنية أكثرية أعضاء مجلس إدارتها مع رئيس المجلس من الرعايا الاردنيين، ومن ثم يكون شرط اكتساب السفينة الجنسية الأردنية أن تكون مملوكة لشركة اردنية وأن يكون أكثرية أعضاء مجلس إدارتها من

الاردنيين بالإضافة لرئيس المجلس حتى لو كان الرأسمال الأجنبي الداخل في هذه الشركة هو المسيطر على تأسيس الشركة، ولعل المشرع الأردني لجأ إلى اشتراط هذا الشرط لرغبته في بسط رقابة العنصر الوطني على تسيير شؤون السفينة .

أما بالنسبة لإشتراط أن يكون طاقم السفينة وطنياً كما تفعل بعض الدول كفرنسا فإن المشرع الاردني أوجب على مجهز السفينة أن لا يستخدم إلا ملاحين أردنيين للملاحة والصيد في المياه الإقليمية أما في الأسفار البعيدة فأوجب على المجهز استخدام ملاحين اردنيين بنسبة الخمس إذا توفر هذا العدد إما في الاعمال الفنية فعند الضرورة يمكن للمجهز استخدام ربانبة أو ضباط أو عمال ميكانيكيين أجنب مؤهلين للقيام بواجباتهم (م ١٣٦ تجارة بحرية اردني) ومع ذلك فإشتراط استخدام طاقم اردني ليس شرطاً لاكتساب السفينة الجنسية الاردنية بل هو التزام على مجهز السفينة بعد اكتسابها الجنسية الاردنية، ولعل في كون الاردن ليس بلداً بحرياً ما يبرر عدم اشتراط الجنسية الاردنية في طاقم السفينة .

٣٧ - فقدان الجنسية الاردنية :

تفقد السفينة الجنسية الاردنية إذا فقدت شروط اكتسابها الجنسية الاردني أي إذا بيعت لأجنبي أو إذا فقدت أو ضبطها العدو أو إذا احترقت أو هلكت بطريقة ما كالغرق، وهنا يلتزم مالك السفينة سواء أكانت سفينة ملاحية تجارية أو ملاحية ساحلية أن يعيد سند ملكيتها إلى مكتب التسجيل في الميناء البحري ليصار الى الغائه والغاء صحيفة السجل المخصصة للسفينة .

٣٨ - إثبات جنسية السفينة :

نظراً لما يترتب على اكتساب الجنسية من آثار على النحو الذي تكلمنا فيه سابقاً فإن الحاجة تدعو لإثبات هذه الجنسية وتحديدتها، وتثبت الجنسية بطريقتين :

الأولى : عن طريق رفع العلم فوق ساريتها بوصفه دليلاً مادياً على تبعية السفينة لدولة معينة فهو قرينة على أن السفينة تتبع بجنسيتها لدولة العلم الذي ترفعه، ومع

ذلك فهو قرينة غير قاطعة على جنسية السفينة، إذ أن بعض السفن ترفع علم دولة غير دولة جنسيتها غصباً وتحقيقاً لأغراض معينة على الرغم من العقوبات التي تفرض على الربان الذي يفعل ذلك (م ٤٧ تجارة بحرية) ^(١).

وقد ألزم المشرع الأردني جميع السفن الاردنية وكذا السفن السائبة التي تلتقطها سفن تحمل العلم الاردني والسفن المصادرة بالمخالفة للقوانين الاردنية ان ترفع العلم الأردني أثناء السفر مع استثناء رفع العلم الأردني على السفن التي لم تكتسب الجنسية الاردنية بعد انشائها أو إبتياعها وهي في طريقها الى ميناء العقبة للتسجيل بناء على تصريح ممثل المملكة الاردنية في مكان البيع أو الانشاء استناداً الى حصول أصحاب السفينة على ترخيص بشرائها أو بنائها مؤيد بالمستندات (م ٥/ج، م ٢/١٨ تجارة بحرية اردني).

كما ان المادة ١٢ تجارة بحرية تسمح للسفن الأجنبية المسجلة في ميناء العقبة أن ترفع علم بلاد صاحبها أو علم بلد أحد أصحابها إذا كان يملكها عدة أشخاص، وهو ما يفهم منه أن مالكي السفينة غير اردنيين مع انها مسجلة في ميناء العقبة إذ أن المشرع يشترط لاكتساب السفينة الجنسية الاردنية تسجيلها في مرفأ اردني مع امتلاك الجزء الأكبر منها من قبل اردنيين سواء أكانوا اشخاصاً طبيعيين أو شركات اردنية، ويضاف الى هذه الإجازة في رفع العلم الاردني، إمكانية إجازة رفع العلم الأردني من قبل سفينة أجنبية دون أن تفقد هذه السفينة جنسيتها وذلك لاعتبارات خاصة وهو ما يطلق عليه بعلم المجاملة وهو ما يثير كثيراً من المشاكل القانونية التي تنشأ بمناسبة نشاطها ^(٢).

الثانية : وإزاء قصور معيار العلم كدليل على جنسية السفينة، فإن الحاجة دعت لإيجاد معيار آخر بدل دلالة قاطعة على جنسية السفينة ولذا كان إثبات جنسية السفينة عن طريق الاوراق التي تحملها والتي تصدر عن سلطات الدولة التي تتبعها السفينة بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية، وأهم هذه الأوراق سند التملك

(١) انظر : علي جمال الدين، ط ٨٧، ص ٣٤.

(٢) انظر : د. لطيف جبر كومانى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ١٩٩٦، ص

البحري الصادر عن دائرة ميناء العقبة (م ٤٣/١ - أ تجارة بحرية) والذي تلتزم بالاحتفاظ به جميع السفن على اختلاف استعمالاتها بالإضافة الى أوراق أخرى سيأتى الكلام عنها لاحقاً، وكل سفينة يتم تفتيشها في عرض البحر ويثبت أنها لا تحمل الأوراق القانونية، تساق الى الميناء حيث يحجزها مدير الميناء وينظم محضر حجز ويحول هذا المحضر للمحكمة (م ٤٦ تجارة بحرية) كما يلتزم الربان بتقديم سند التملك وأوراق السفينة الأخرى الى السلطات المكلفة بمراقبة الملاحة خلال ٢٤ ساعة من وصول الميناء تحت طائلة عقوبة الغرامة من ثلاثة دنانير الى ستين ديناراً عن كل مدة تأخير قدرها أربع وعشرون ساعة وهذا الحكم ينطبق على جميع السفن بما فيها سفن الصيد والنزهة (م ٤٥ تجارة بحرية) .

٣٩ - يتضح مما سبق أن السفينة تتعين تعييناً ذاتياً بإجتماع صفاتها المكونة من اسمها وحولتها ودرجتها وميناء تسجيلها وجنسياتها، مما يميزها عن غيرها من السفن، ويكفي في معظم الحالات تمييز السفينة عن غيرها بأسمها المكتوب على جانبي المقدمة وعلى المؤخره وإسم ميناء تسجيلها وجنسياتها المثلة غالباً بالعلم الذي يعلو ساريتها، أما أوراق السفينة فلا تبين ذاتية السفينة بشكل ظاهر بل عند التفتيش والرقابة أو تقديمها لسلطات الميناء .

وعليه كانت السفينة كالعقار تتحدد تحديداً ذاتياً بإجتماع عدة عناصر، ومن ثم فهي تختلف عن المنقولات الأخرى التي تنطبق عليها الحيازة في المنقول سند الحائز .

الفصل الرابع

تسجيل السفينة الأردنية

Registration of the Jordanian Vessel

٤٠ - مقدمة :

تتميز السفينة عن غيرها من الأشياء بأنها تحمل في كيانها الذاتي وسائل تعيينها (١) بالرغم من أنها من المنقولات. وقد مهد هذا التعيين الذاتي للمشروع طريق تنظيم شهر الحقوق العينية التي ترد على السفينة بشكل قانوني مختلف عما هو متبع في المنقولات العادية. ذلك أن شهر المنقول العادي يتم عن طريق الحيازة بينما يتم شهر الحقوق التي ترد على العقار باعتبار ثباته الطبيعي وسيلة كافية لتعيينه ذاتياً، عن طريق إثبات هذه الحقوق في سجلات خاصة يسهل الإطلاع عليها لكل صاحب مصلحة، ولما كانت السفينة تتمتع بتعيين ذاتي تستمد من طبيعتها ولكن من العناصر التي يضيفها عليها القانون من إسم ومحمول وجنسية وعلم وسند تملك، وعليه فقد خرجت من زمرة المنقولات في مجال شهر الحقوق التي تقع عليها الى زمرة العقار ومن ثم فإن شهر الحقوق التي ترد عليها يتم إثباتها في سجل يشتمل على العناصر المحددة لذاتيها من جنسية واسم ومكان تسجيل حمولة وسند تملك على نحو ما ذكر سابقاً .

٤١ - النصوص القانونية :

إهتمت التشريعات البحرية عموماً بتسجيل السفينة في سجلات خاصة نظراً لما يترتب على هذا التسجيل من آثار قانونية وما يترتب عليه من آثار إدارية أيضاً تمكن الدولة من الرقابة والإشراف على السفن التي تحمل جنسيتها .

وهكذا فعل المشرع البحري الاردني في قانون التجارة البحرية حيث عالج المسائل الخاصة بتسجيل السفينة في المواد من ١٠ إلى ٤٢ تتضمن سجل السفن والبيانات التي تسجل في صحيفة كل سفينة وإجراءات تسجيل السفينة والاعتراض عليه

(١) انظر : مصطفى الجمال، ص ٤٤ .

والعقوبات التي توقع على مخالفة أحكام التسجيل ثم تسجيل جميع التصرفات القانونية التي ترد على السفينة في السجل والجهة القائمة على تسجيل وشطب التسجيل وإجراءاته ثم اعطاء صاحب السفينة سند تملك بالسفينة واعطاء كل صاحب مصلحة خلاصة عن صحيفة السجل .

ولهذا فقد أصدر المشرع الاردنى نظام رسوم تسجيل السفن في ميناء العقبة رقم ٣٩ لسنة ٧٢ .

٤٢ - السفن الخاضعة للتسجيل :

يشترط أن يكون التسجيل واقعاً على سفينة :

ويستفاد هذا من عنوان الفصل الثالث من قانون التجارة البحرية الذي ورد تحته تسجيل السفن وقيد الحقوق، ومن أن التسجيل يقع على كل ما يعتبر سفينة وفقاً لتعريف السفينة الوارد في المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية، والذي يتسع لكل مركب صالح للملاحة أياً كان محموله وتسميته، سواء استهدفت الملاحة الربح أم لا وعليه فتخضع للتسجيل جميع المراكب التي تصلح للملاحة الساحلية أو للملاحة في أعالي البحار بما في ذلك سفن الصيد والنزهة لعموم النص الوارد على كل مركب صالح للملاحة أياً كان محموله وتسميته. وكذا سفن الدوائر الرسمية وسفن المؤسسات العامة بما في ذلك اليخوت الملكية، بالرغم من أن نظام رسوم تسجيل السفن رقم ٣٩ لسنة ٧٢ قد اعفى سفن العائلة المالكة وسفن الدولة والدوائر الحكومية ومسكات الرياضة أي زوارق الرياضة من رسوم التسجيل مع أنها خاضعة للتسجيل في سجل السفن بالميناء .

وإلى جانب ذلك أجازت المادة ١٢ تجارة بحرية تسجيل السفن المملوكة لأجانب في ميناء العقبة بإجازة عن وزير النقل إذا كانت هذه السفن معدة للنزهة أو للتجوال داخل الميناء وهو مما يشجع على السياحة ويشجع الاغنياء على امتلاك قوارب نزهة وتجوال تكون تحت تصرفهم عند قضاء إجازاتهم في الأردن، ومع ذلك فيجوز لوزير النقل ان يسحب هذا الترخيص إذا لم تلتزم هذه السفن بالقوانين الاردنية كما لو قامت بملاحة بحرية خارج نطاق ميناء العقبة أو تم نقل ملكيتها لاشخاص آخرين .

وطالما كانت هذه السفن مملوكة لأجانب بالرغم من تسجيلها في ميناء العقبة استثناءً فإنه يسمح لها برفع علم بلد صاحبها أو أحد أصحابها إذا تعدد مالكوها، وذلك لأن رفع العلم الأردني لا يجوز بحسب الأصل إلا أن يرفع على السفن الأردنية أو التي تنزل بمنزلة السفن الأردنية (م ٥ تجارة بحرية) .

٤٣ - ثانياً : سجل السفن Ships Register :

تنص المادة العاشرة من قانون التجارة البحرية الاردني على أن يتخذ دفتر لتسجيل السفن في ميناء العقبة (١)، وكل صحيفة من هذا السجل ترقم وتوقع من مدير الميناء، ويصبح رقم هذه الصحيفة هو رقم السفينة التسجيلي وتكون هذه الصحيفة للسفينة المسجلة فيها فقط دون غيرها من السفن .

أما البيانات التي تسجل في سجل السفينة فقد حددتها المادة الثالثة عشر من قانون التجارة البحرية الاردني وهي :

١ - اسم السفينة وان وجدت عدة سفن تحمل إسمًا واحداً فيلحق بكل اسم رقم متسلسل .

٢ - رقم التسجيل وتلحق به الاحرف المميزه لميناء العقبة .

٣ - تاريخ انشاء السفينة والمكان الذي انشئت فيه .

٤ - نوعها، سفينة شرعية أم تجارية .

٥ - أبعادها - الطول والعرض والعمق .

٦ - حمولة السفينة - محمولها الصافي ومحمولها القائم بالبراميل . وقد أخذ القانون البحري الليبي بوحدة قياس حمولة السفينة بالأطنان الحجمية (٢) .

٧ - نوع المحركات الدافعة وقوتها .

(١) وهذه المادة لها ما يطابقها في المادة الثامنة تجارة بحرية سوري، والمادة الثامنة تجارة بحرية لبناني والمادة الثامنة بحري ليبي .

(٢) انظر المادة ١٠/٦ بحري ليبي .

٨ - أسماء المالكين وجنسياتهم ومواطنهم مع بيان عدد أسهم كل منهم .

٩ - إسم مدير السفينة المجهز وجنسيته ومحل إقامته .

١٠ - التبديل الطارئ على السفينة كتغيير مالكيها مثلاً .

١١ - أسباب شطبها من ضياع أو تلف أو بيع .

١٢ - ما يلقي عليها من حجز أو تأمين .

وجميع السفن الاردنية تسجل في هذا السجل في ميناء العقبة بما فيها سفن الدوائر الرسمية كالجمارك والصحة والشرطة كما يجوز تسجيل سفن يملكها أجانب بترخيص من وزير النقل لاستعمالها في النزهة والتجوال في ميناء العقبة، وتتبع السفينة الميناء الذي يكون فيه لصاحبها مقام حقيقي أو مختار (م ١٠/٢ تجارة بحرية)، وهو وضع أخذه المشرع الأردني عن التشريع البحري السوري المأخوذ عن التشريع البحري اللبناني (م ٨ بحري سوري م ٨ بحري لبناني)، إنطلاقاً من تعدد موانئ هاتين الدولتين وتحديد نطاق كل مرفأ بمنطقة جغرافية معينة (١) أما عندنا في الاردن فلا يوجد إلا ميناء بحري واحد هو ميناء العقبة ومن ثم فلا مجال للإختلاف بتسمية الموانئ تبعاً للموطن الحقيقي أو المختار لصاحب السفينة .

٤٤ - جزاء عدم التسجيل :

يجب أن تسجل السفينة الاردنية خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ اكتمال انشائها أو شرائها، وإذا كانت منشأة بالخارج أو مشتراه من الخارج فتسجلها يجب

(١) فمثلاً تسجل السفن في مرفأ صور بلبان إذا كانت من السفن التابعة للمرافئ الكائنة بين الحدود الفلسطينية ومصب نهر اللباني وتسجل السفن في مرفأ صيدا إذا كانت من السفن التابعة للمرافئ الكائنة بين مصب نهر اللباني ونهر الدامور وتسجل في مرفأ بيروت السفن من المرافئ الواقعة بين مصب الدامور ورأس البربارة وتسجل في ميناء طرابلس السفن من المرافئ الكائنة بين رأس البربارة وحدود لبنان الشمالية ويشار الى هذه المرافئ بالاحرف المميزة لها - صور (ص ر) صيدا (ص ا) بيروت (ب) طرابلس (ط) ومن ثم يقال عن السفينة انها من المرفأ الفلاني إذا كان لصاحبها في هذا المرفأ مقام حقيقي أو مختار (المادة الثامنة من قانون التجارة البحرية اللبناني لسنة ١٩٤٧) .

أن يتم خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ دخولها المياه الإقليمية الاردنية (م ٨ تجارة بحرية) ولها في مثل هذه الحالة أن ترفع العلم الأردني في طريقها من بلد المنشأ إلى ميناء العقبة بتصريح من ممثل الاردن في بلد المنشأ أو بلد الشراء (م ١٨/٣ تجارة بحرية) وقد أجاز المشرع إجراء تسجيل السفينة في ميناء العقبة دون أن يشترط وجودها في هذا الميناء (م ١٨/٢ تجارة بحرية) .

وإذا وقع شراء السفينة في الأردن فيسجل انتقال ملكيتها على صحيفة في دفتر التسجيل وفقاً لما هو معمول به في القانون الاردني حسبما جاء في المادة ٢٥ منه .

فإذا أخل حامل السفينة الاردني أو الشريك في ملكيتها بواجب تسجيلها وفقاً لأحكام القانون التجاري البحري الاردني، عوقب بالحبس من يومين الى عشرة أيام وبالغرامة من ثلاثة دنانير الى ستين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين، إلا إذا أثبت وجود قوة قاهرة منعت التسجيل (م ١٨/٥ تجارة بحرية اردني) .

فإذا غادرت ميناء العقبة سفينة اردنية غير مسجلة أو مسجلة وانتهى تجديد تسجيلها قامت السلطات المختصة بتوقيفها وإذا قبض عليها في البحر فتساق للميناء حيث يتم حجزها من قبل مدير الميناء وينظم محضراً بذلك ويحول هذا المحضر للمحكمة المختصة وهي محكمة البداية التي يتبع لها ميناء العقبة، وترسل نسخة عن المحضر الى وزير النقل (م ٢٠ تجارة بحرية اردني) .

وإذا تبين للسلطات المختصة أن صاحب السفينة لم يسجلها تهرباً من سبب جرمي، فإن المحكمة تقرر مصادرة السفينة وبيعها ويضاف ثمنها لواردات ميناء العقبة وترسل نسخة عن الحكم إلى وزير النقل، بالإضافة لذلك يتعرض صاحب السفينة لعقوبة الحبس من ثلاثة أشهر الى سنتين ولغرامة تتراوح ما بين ثلاثة دنانير وستين ديناراً ومع ذلك إذا ثبت أن ليس في الأمر إلا سهو أو إهمال بحسن نية، فإن صاحب السفينة يتعرض لعقوبة الغرامة من ثلاثة دنانير الى ستين ديناراً (م ٢١ تجارة بحرية اردني) .

ويلاحظ أن المشرع الأردني قد فرض العقوبات على صاحب السفينة ولم يتطرق لربانها مع أن السفينة تكون تحت الإدارة الفعلية للربان ولذا كان من اللازم أن تكون العقوبة لصاحب السفينة أو الربان تبعاً لكون المخالفة قد حصلت بسبب الربان أو صاحب السفينة وهو ما فعله المشرع السوري (م ١٧، م ١٩ تجارة بحرية سوري) .

كما يلاحظ أن العقوبة قد فرضها المشرع على صاحب السفينة لتأخره عن التسجيل دون أن يلزمه بالتسجيل وإن كان ذلك الحق متروك للمحكمة بالرغم من عدم وجود نص عليه، مع أن المشرع أخذ فيما جاءت به المادة التاسعة من قانون تسجيل الأسماء التجارية رقم ٣٠ لسنة ١٩٥٣ بفرض غرامة تهديدية لا تزيد على خمسة دنانير عن كل يوم يتأخر فيه المكلف بتسجيل الإسم التجاري مع اصدار المحكمة قراراً تأمر فيه من يتخلف عن التسجيل بتقديم البيانات اللازمة للتسجيل أو تعديل البيانات المقدمة خلال مدة تحددها المحكمة، فكان على المشرع البحري أن يتبنى نفس السياسة التي سار عليها في قانون تسجيل الأسماء التجارية .

وإلى جانب ذلك فإن ميناء التسجيل ورقمه يكتبان على جانبي مقدمة السفينة أو مؤخرها حسب نوع السفينة، ويلتزم كل من صاحب السفينة وربانها بالمحافظة على هذه الأسماء والأرقام فلا يجوز محو الأحرف والأرقام، والعلامات القانونية واخفاؤها وتغطيتها، وكل مخالفة لذلك تعرض الربان وصاحب السفينة لعقوبة الحبس من يومين إلى عشرة أيام ولغرامة تتراوح ما بين خمسمائة فلس وعشرة دنانير أو لإحدى هاتين العقوبتين (م ١١/١ تجارة بحرية) أما وضع علامات مزورة على السفينة أي تزوير اسم ميناء التسجيل أو أرقام التسجيل فإن ذلك يعرض الربان وصاحب السفينة للعقوبة المنصوص عليها في المادة ٢١ تجارة بحرية وهي الحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين ولغرامة تتراوح ما بين ثلاثة وعشرة دنانير (م ١١/٢ تجارة بحرية) .

٤٥ - الدفتر أو السجل اليومي :

يتخذ مدير ميناء العقبة سجلاً يومياً يثبت فيه بالأرقام المتسلسلة وبالتتابع التصريحات والمستندات المقدمة له، ويسلم المستدعي اشعاراً بتسلم المستندات يذكر

في هذا الاشعار أو الإيصال رقم السجل اليومي الذي سجل فيه تصريح المستدعي وتاريخ التصريح ومن ثم يحدد تاريخ التسجيل درجة الافضلية للمستدعي، وإذا تعددت الطلبات المتعلقة بسفينة واحدة مقدمة في يوم واحد كانت الأولوية بالساعة التي أودع احدهم طلبه بتسجيل الحقوق المترتبة على تلك السفينة، أما إذا قدمت طلبات متعددة في وقت واحد بتسجيل حقوق على نفس السفينة فيذكر ذلك في السجل اليومي وتسجل الحقوق متزامنة (م ٢٨ تجارة بحرية اردني)^(١).

٤٦ - ثالثاً - إجراءات التسجيل في سجل السفينة بميناء العقبة :

تبدأ إجراءات تسجيل السفينة في ميناء العقبة بناء على تصريح خطي يعطيه مالك السفينة الى مدير عام دائرة الميناء بحضور شاهدين على الأقل، مما يجوز معه أن يزيد عدد الشهود عن هذا الرقم [فالمشرع اللبناني مثلاً يشترط وجود أربعة شهود مع تكليف صاحب السفينة بحلف اليمين بأنه يملك كامل السفينة أو جزءاً منها وبأنه قام منفرداً بإنشائها على نفقته أو نفقتهم أو إشتراها أو اشتروها بموجب سند مؤرخ بتاريخ معين وإذا كانت السفينة مملوكة لشركة فيقوم مقام صاحبها يحلف اليمين ممثل الشركة (م ١٢ تجارة بحرية لبناني)]، وعلى المالك أن يذكر في تصريحه حصته بالسفينة ومنشأ ملكيته لها أي إما سبب بناء السفينة ابتداءً أو شراءً، ويقوم مقام صاحب السفينة ممثل الشركة إذا كانت السفينة مملوكة لشركة .

وعلى صاحب التصريح أن يؤيد تصريحه بملكيتها بإبرازه جميع الأوراق الثبوتية - كسند البيع والفواتير وغيرها أو أن يعرض على مدير الميناء سماع الشهود كمقاول الانشاء والعمال الذين ساهموا في بناء السفينة وغيرهم وينظم بكل ذلك محضر ضبط يوقعه صاحب التصريح والشهود ومدير عام الميناء (م ١٤ تجارة بحرية اردني)

وقد حدد المشرع خمسة عشر يوماً لتسجيل السفينة بعد شرائها أو بعد انشائها أو

(١) ويمثل نص هذه المادة، نص المادة ٢٦ تجارة بحرية سوري، وكذا المادة ٢٦ تجارة بحرية لبناني والمادة ٢٦ بحري ليبي .

أما المادة ١٤ تجارة بحرية كويتي فإنها تسمي مثل هذا الدفتر بدفتر الطلبات وتوجب تسليم طالب التسجيل أيضاً يذكر فيه رقم القيد وتاريخه وساعته بدون تفاصيل .

بعد وصولها المياه الإقليمية الاردنية إذا كانت مشتراه من الخارج، مع السماح للسفينة المشتراة أو المنشأة بالخارج أن ترفع العلم الاردني خلال رحلتها لميناء العقبة بعد الحصول على ترخيص بذلك من ممثل المملكة الاردنية في بلد الانشاء أو بلد البيع بناء على تقديم مستندات صاحب السفينة ثبت امتلاكه لها (م ١٨ تجارة بحرية اردني) .

٤٧ - شهر التصريح :

وبالنظر الى الآثار القانونية التي تترتب على التصريح بتسجيل السفينة أو تسجيل الحقوق التي ترد عليها، فقد أوجب المشرع فيما نصت عليه المادة ١٥ تجارة بحرية، أن يعلق هذا المحضر على اللوحة الخاصة في مكاتب الميناء مع ذكر البيانات التي يجب أن تذكر في صحيفة دفتر تسجيل السفينة (١) وتتطلب بعض القوانين العربية (٢) أن يتم اثبات تعليق هذا المحضر بمحضر آخر يوقعه مدير الميناء .

ويترتب على شهر محضر التسجيل نتيجة هامة وهي أنه لا يمكن الطعن بالتسجيل إذا انقضت مدة ثلاثة أشهر على تاريخ تعليق المحضر دون أن يحصل خلال هذه المدة اعتراض أو ادعاء فإذا انتهت مدة الاعتراض فلا يبقى أمام المتضرر من التصريح إلا حق إقامة دعوى التعويض من صاحب التصريح (م ١٦ تجارة بحرية اردني) .

٤٨ - الإعتراض على التسجيل :

وتضيف المادة السابعة عشرة من قانون التجارة البحرية الاردني في أن المطالب والاعتراضات التي تقدم خلال الثلاثة أشهر إلى المدير يحولها بعد انقضاء هذه المهلة إلى ديوان محكمة البداية التي يتبعها ميناء العقبة، وديوان المحكمة يبلغها بدوره إلى صاحب التصريح بواسطة المحضر خلال خمسة عشر يوماً من تسلمه لها، ولصاحب التصريح مهلة خمسة عشر يوماً للجواب عليها ثم يستدعي رئيس المحكمة بالطريقة نفسها كل المتخاصمين إلى جلسة علنية للفصل في المطالب والإعتراضات المذكورة .

(١) وهي البيانات التي عدناها فيما سبق، راجع بند رقم ٤٣ .

(٢) راجع المادة (١٣) تجارة بحرية لبناني، المادة (١٣) تجارة بحرية سوري .

والحكم الذي تصدره المحكمة غيابياً لا يقبل الاعتراض، إذ أن الاستئناف هو الطريق الوحيد للمراجعة أياً كانت الحقوق المختلف عليها ومدة الاستئناف هي خمسة عشر يوماً من تاريخ تبليغ الحكم وفق قانون أصول المحاكمات المدنية وبالطبع يقبل حكم الاستئناف التمييز وفق الأصول القانونية .

٤٩ - إصدار شهادة تسجيل السفينة :

وبعد إكمال إجراءات التسجيل وانتهاء مدة الاعتراض يقوم مدير الميناء بإعطاء صاحب السفينة دون غيره نسخة كاملة عن صحيفة سفينته وهي نسخة اسمية يعطيها المدير الصيغة الرسمية بتوقيعه عليها وختمها بخاتم الميناء ولا يتسلم أصحاب الحقوق الاخرى على السفينة كالمرتهن الا شهادة بقيد حقهم (م ٣٧ تجارة بحرية اردنى) وهذه الشهادة تسمى سند تملك السفينة يجب أن يسجل فيه كل قيد يسجل على صحيفة السفينة في السجل (م ١/٣٨ تجارة بحرية) وللمدير ان يرفض التسجيل، إذا لم تبرز هذه النسخة وكان الطلب يتعلق بحق يفترض انشاؤه رضى المالك المسجل ملكه، وفي جميع الأحوال يجري المدير التسجيل ويبلغه لصاحب الحق المسجل ولا يمكن طلب أي تسجيل آخر برضى صاحب الحق هذا الا بعد اتمام المطابقة بين الصحيفة وسند التملك، ويثبت المدير هذه المطابقة .

وعلى المدير أن يعطي كل صاحب مصلحة بناء على طلبه بياناً عاماً أو خاصاً بالشروح المسجلة في دفتر التسجيل ونسخة أو خلاصة عن المستندات المقدمة (م ٤٠ تجارة بحرية) وإذا فقد سند التملك أو هلك وكذا إذا فقدت الشهادة التي تعطى لصاحب الشأن لإثبات قيد حق له على السفينة فللمدير ان يعطي بدل فاقد بنفس الطريقة المتبعة في دائرة الاراضي والمساحة لاستبدال ما يفقد أو يتلف من سند تملك أو شهادة قيد يختصان بعقار (م ٤١ تجارة بحرية) .

٥٠ - نوع نظام تسجيل السفينة :

يمسك مدير عام دائرة ميناء العقبة ما يسمى بسجل اليومية يستقبل فيه طلبات التسجيل والمستندات المؤيدة للطلب وفق ارقام متتابعة حسب ورودها زمنياً، ويعطى

طالب التسجيل إيصالاً بهذا الطلب ثم يقوم مدير عام ميناء العقبة بإدراج البيانات الواردة في المادة ١٣ تجارة بحرية في سجل السفينة ويحتفظ بأصول المستندات والوثائق المسلمة له مع طلب التسجيل أو بصور رسمية عنها .

وهذا النظام الذي أخذ به المشرع الاردني مأخوذ عن نظام السجل العقاري العيني في كل من المانيا وسويسرا ويختلف عن نظام الشهر العقاري الشخصي المعمول به في العقارات فتسجيل السفينة يقوم على أساس اختصاص كل سفينة بصفحة خاصة من السجل، يتم فيها قيد كل تصرف يرد عليها، مما يجعل الاستعلام عن هذه التصرفات سهلاً ميسراً بينما يكون نظام الشهر في العقار معتمداً على اسم المالك الحالي واسماء الملاك السابقين. مما يجعل من الضروري لمن يريد الاستعلام عن ملكية عقار معين أن يعرف اسم المالك أو لا وهو نظام لا يخلو من العيوب إذ أن احتمال الخلط قائم نظراً لكثرة تشابه الأسماء^(١) .

٥١ - رابعاً - قيد التصرفات والحقوق الواردة على السفينة :

القصد من نظام تسجيل السفينة، تعيينها تعييناً ذاتياً ومراقبة استيفائها لشروط اكتساب الجنسية وكذا شهر ما يرد عليها من تصرفات وحقوق لامكانية إطلاع الغير عليها منعاً للغش والعبث والتدليس .

وهذه الحقوق والتصرفات التي تقيد في صحيفة السفينة هي :

١ - تسجيل المعاملات المتعلقة بالحقوق العينية على السفينة : تقضي المادة ٢٢

تجارة بحرية اردني على أنه لا يكون للإتفاقات والعقود بعوض أو بدون عوض، وللأحكام القضائية القطعية، وبوجه عام كل عمل غايته انشاء أو فراغ أو إعلان أو تعديل أو اسقاط حق عيني مترتب على سفينة مسجلة، لا يكون له مفعول حتى بين المتعاقدين إلا بعد تسجيله في دفتر التسجيل .

ويكتسب الحق في تسجيل الحقوق العينية الواقع على السفن بقوة الاتفاق أو العقد أو الأحكام أو الأعمال المذكورة سابقاً .

(١) انظر في هذا الشأن : مصطفى الجمال، ص ٤٥، صلاح الدين الناهي، ص ٦٦ .

وإذا كان البائع ملزماً بتسليم السفينة للمشتري، فإن هذا الالتزام يتضمن الالتزام بفراغها في دفتر التسجيل، فإذا نكل البائع عن الوفاء بالتزامه جراء التسجيل، جاز للمشتري اللجوء للقضاء مطالباً إما بتنفيذ الالتزام بالتسجيل وعندها يحصل على حكم قطعي يتم التسجيل على أساسه، أو يطلب فسخ العقد والزام البائع بالتعويض لا سيما إذا تم بيع السفينة إلى شخص ثالث أما إذا نكل المشتري عن استلامه السفينة إذا عرض عليه ذلك، فإن للبائع كذلك أما التمسك بتنفيذ الالتزام عن طريق اللجوء إلى القضاء أو فسخ العقد والمطالبة بالتعويض. وذلك لأن القانون يفرض ذلك على من نكل من المتعاقدين عن تنفيذ التزامه برضاه .

٢ - القيد الاحتياطي : لكل من يدعي حقاً على سفينة مسجلة أن يطلب قيداً احتياطياً في صحيفة السفينة في سجل السفن، وهذا الطلب يجب أن يقترن بقرار رئيس محكمة بداية العقبة، ويحدد تاريخ طلب القيد الإحتياطي رتبة القيد اللاحق عليه، وينقضي أثر القيد الاحتياطي بانقضاء مهلة شهر بعد تاريخ القيد، ويشطب القيد حكماً إذا لم تقدم دعوى قضائية تذكر في دفتر التسجيل خلال هذا الشهر (م ٢٩ تجارة بحرية) .

٣ - تسجيل طلبات تنفيذ الحجز والحكم : تقضي المادة ٣٣ من قانون التجارة البحرية على أن طلبات تنفيذ الحجز الواقع على سفينته وتنفيذ الحكم القطعي الذي فصل بنزاع على السفينة تبلغ بواسطة دائرة الإجراء الى مدير ميناء العقبة ليصار الى تسجيل هذه الطلبات في صحيفة السفينة. كما تسجل الدعاوى العينية في دفتر التسجيل بعد أن يتلقى مدير ميناء العقبة الاستدعاء الخاص بالدعوى مؤشراً عليه من ديوان المحكمة التي قدم لها هذا الاستدعاء ويتم التبليغ بجهود الطرف صاحب العلاقة .

٤ - تسجيل الحق العيني بعد وفاة المتصرف : إذا ترتب على سفينة حق عيني انشئ بين الأحياء وطلب تسجيله بعد وفاة المتصرف به فإن لمدير ميناء العقبة إجابة هذا الطلب بعد إبراز المستند الذي يسمح بالتسجيل أو طلب وقع عليه المتصرف بالحق، على أن يكون توقيعه مصادقاً عليه في الحالتين، أما إذا كان

التوقيع غير مصادق عليه. وكان هناك إعتراض من الورثة، فإن التسجيل في هذه الحالة تقرره السلطة القضائية (م ٤٣ تجارة بحرية) .

٥ - **تسجيل الحقوق العينية الناشئة عن الإرث** : لا يمكن تسجيل الحقوق العينية المترتبة على السفن الناشئة عن أرث باسم طالبي التسجيل إذا كان الإرث عادياً غير مقترن بوصية، إلا إذا أبرز طالبو التسجيل وفاة مورثهم وأبرزوا شهادة قانونية تثبت هوية كل منهم وحقه بالارث .

أما إذا كان الارث معيناً بوصية فعلى طالب التسجيل أن يبرز صك الوصية الرسمي أو القرار الصادر من السلطة القضائية العائد لها أمر تنفيذ الوصية (م ٣٥ تجارة بحرية) .

٥٢ - إجراءات تسجيل الحقوق العينية :

وقد فصلت ذلك المادة ٢٥ تجارة بحرية إذ نصت على أن التسجيل يجري بناء على تصريح صاحب السفينة أو المتفرغ له أو المحول له أي حق فيها وعلى قبول الشخص الذي يجري التسجيل لصالحه .

ويتم كل من التصريح والقبول أمام المدير الذي يتولى تنظيم محضر بذلك ويجوز أن يتما أمام كاتب العدل بصك رسمي يبلغ الى المدير .

ويشترط في التصريح والقبول أن يحويا :

أ - بيان السفينة التي تكون موضوع التسجيل برقم صحيفة السجل .

ب - هوية المالك، وصاحب الحق المتفرع عنه والمستفيد من التسجيل موضع الإجراء .

ج - بيان نوع الحق المعد للتسجيل .

د - بيان طريقة الشراء والتمن عند الاقتضاء .

هـ - وعند الاقتضاء أيضاً بيان الأحكام الخاصة المدرجة في الاتفاق (مبلغ دين الدائن

- معدل الفائدة - (الجعالة) أي السمسرة) النقود أو العملة المشترطة، كيفية

التأدية قبل الاستحقاق، أو الحد من حق التصرف والشروح المطلوب تسجيلها مع

بيان الحق الرئيسي .

أما إذا كان المستدعي يستند الى القانون أو الى حكم قطعي وإلى صك يخول حكماً حق التسجيل فلا لزوم للتصريح .

التحقق من هوية الأطراف وأهليتهم :

يتحقق مدير الميناء أو كاتب العدل الذي يتسلم السند على مسؤوليته من هوية صاحب التصريح والقابل وأهليتهم ويذكر هذا التحقق في محضر الضبط أو في السند .

أما فيما يتعلق بالسندات المنظمة في الخارج فتعتبر هوية المتعاقدين محققاً فيها إذا كانت الإمضاءات الموقعة بذيل السندات المبرزة قد تم تصديقها متضمنة الشروح أو الاثباتات التي تفرضها القوانين المرعية تحت طائلة البطلان (م ٢٦ تجارة بحرية) .

وإذا كان المتعاقدان يجهلان التوقيع أو القراءة أو يعجزان عنهما، فإن الاعتراف بمضمون الضبط يجدي أمام المدير أو كاتب العدل بحضور شاهدين يتمتعان بالاهلية المدنية ويحسنان الامضاء، ويثبت المدير أو الكاتب العدل الاعتراف بحضور محضر الضبط أو السند ويوقعه مع الشهود .

وإذا كان المدير أو كاتب العدل يجهلان اسماء المتعاقدين أو أحوالهم الشخصية أو محلات إقامتهم فيجب التحقق مما هو مجهول منها بشهادة شاهدين يعرفانهما وتتوافر فيهما الاهلية القانونية، وفي كل حال يجب على المدير أو كاتب العدل أن يثبت معرفته للشهود بذيل التصريح (م ٢٧ تجارة بحرية) .

هذا وتجدر الإشارة الى أن شراء السفينة الذي يتم في الاردن، يوجب تسجيل انتقال الملكية على صحيفة في سجل التسجيل وفقاً لما جاء في المادة ٢٥ تجارة بحرية المذكورة سابقاً .

٥٣ - خامساً - التسجيل مثبت للحق/ آثار التسجيل :

إذا اكتسب شخص حقاً على سفينة مسجلة استناداً الى قيود دفتر التسجيل ومندرجاته تثبت حقه، فإذا باع شخص سفينته لشخص آخر بموجب عقد بيع أبرم بينهما ثم قام البائع بالفراغ عن السفينة لشخص ثان وسجل هذا الفراغ في سجل

السفن. فإن المشتري الثاني يتمسك بحقه المسجل تجاه صاحب الحق العيني أو تجاه المشتري الأول ولا يكون للعقد أي أثر تجاهه، كما لا يجوز للمحكمة إبطال التسجيل بحجة أن البيع للمشتري الأول سابق على التسجيل، ومن ثم لا يبقى للمشتري الأول إلا طلب التعويض من صاحب السفينة (١)، وهو ما أشارت اليه المادة ٢٣ تجارة بحرية .

وهذه النتيجة هي من أهم آثار تسجيل الحقوق العينية على السفينة، ومثل ذلك ما ينص عليه قانون السير في الأردن فيما يتعلق بتسجيل المركبات، إذ لا يجوز تملكها إلا بالتسجيل في سجل السيارات لدى دائرة السير وكل حق يقع على السيارة دون أن يسجل في سجل السيارات لا أثر له (٢) .

على أنه يشترط لنفاذ تسجيل الحقوق العينية بحق الغير ألا يكون الشخص الذي يتم الفراغ لصالحه عالماً بالتصرف السابق أي بالبيع الأول السابق عليه، وهو ما أشار اليه عجز الفقرة الأولى من المادة ٢٣ تجارة بحرية «إلا أن قوة قيود دفتر التسجيل لا يمكن التمسك بها من قبل الغير إذا كان قبل التملك عالماً بالعيوب أو بأسباب البطلان» قبل اكتساب الحق .

وتضيف الفقرة الثانية من المادة نفسها، بأن للفريق المتضرر في كل حال أن يقيم على مسبب الضرر دعوى شخصية للمطالبة بتعويضه عما لحق به من ضرر .

٥٤ - الغاء التسجيل وشطبته :

تفضي المادة ١٩ تجارة بحرية بأنه إذا بيعت السفينة الأردنية لأجنبي أو إذا ضبطها العدو أو احترقت أو هلكت بطريقة ما، فعلى مالك السفينة المسجلة بإسمه أن يقوم بإعادة سند ملكيتها الى مكتب التسجيل في الميناء البحري الذي كانت مسجلة فيه ليصار الى الغاء السند والغاء صحيفة السجل المخصصة للسفينة .

(١) انطاكي وسباعي، ص ٦٩ .

(٢) فالمادة ٤/أ من قانون السير الاردني رقم ١٤ لسنة ١٩٨٤ توجب تسجيل جميع المركبات لدى دائرة الترخيص في السجلات المخصصة لها، بما في ذلك معاملات نقل ملكية المركبة ورهنها بعد دفع الرسوم المقررة، وتعتبر تلك المعاملات باطلة إذا أجريت خارج دائرة الترخيص .

واعادة السند يجب أن تتم خلال خمسة عشر يوماً إذا وقع الهلاك أو البيع في المياه الإقليمية الاردنية أما إذا وقع في الخارج ففي مهلة ثلاثة شهور .

وإذا انشأ المدير صحيفة للسفينة، فإنه يبطل الصحيفة السابقة بتوقيعه على علامة الالغاء وبختم الصفحات الملغاة بخاتم الميناء وبهذه الطريقة ايضاً يبطل سند ملكية السفينة ويحفظه بين أوراقه (م ٣٩ تجارة بحرية) .

ولم يتطرق المشرع الاردني الى العقوبة التي توقع على صاحب السفينة الذي يخالف الأحكام السابقة، أما بعض القوانين العربية فقد جرّمته لعدم إعادة سند التملك في حالة بيع السفينة لأجنبي أو هلاكها^(١) .

وكما يلغى تسجيل السفينة واعادة سند ملكيتها عند بيعها أو هلاكها، فإنه يمكن كذلك شطب التسجيل والقيود الاحتياطية بموجب أي سند أو أي حكم قطعي أثبت (تجاه كل فريق له علاقة بحق اعلن عنه حسب الأصول)، عدم وجود الحق الذي يتعلق به التسجيل أو القيد الاحتياطي أو سقوط ذلك الحق (م ٣٠ تجارة بحرية) .

وإجراءات الشطب يتبع فيها الأحكام المتعلقة بالتسجيل إلا أن محضر الضبط أو سند الشطب يجب أن يذكر فيه، تعيين صحيفة السفينة العينية التي يجب أن يتناولها الشطب، بيان التسجيل أو القيد الاحتياطي، بيان سبب الشطب أو الأداة المثبتة له (م ٣١ تجارة بحرية) .

ويدون الشطب في صحيفة السفينة ويؤرخه المدير ويوقعه تحت طائلة الالغاء، ثم يختم التوقيع بالختم الرسمي لميناء العقبة وتذكر أسباب الشطب في صحيفة السفينة (م ٣٢ تجارة بحرية) .

٥٥ - حق المتضررين في تصحيح التسجيل :

للمتضرر جراء تسجيل أو تعديل أو شطب اجري بدون سبب مشروع، أن يطلب

(١) فالمادة ١٧ بحري ليبي تعاقب مالك السفينة عند مخالفة هذه الأحكام بالحبس مدة لا تتجاوز شهراً وبغرامة لا تتجاوز خمسين جنياً أو بإحدى هاتين العقوبتين كما يجوز حجز السفينة، إذا جاز الحجز .

الغاء هذه الأمور أو تعديلها، فإذا لم يقع الالغاء أو الشطب برضى الفريقين وجب الحصول على قرار قضائي .

أما الاغلاط البسيطة الواقعة في الكتابة كالاختلاف بين قيود صحيفة التسجيل وشروحات دفتر اليومية أو المستندات المبرزة تأييداً للتسجيل، فللمدير الحق في تصحيحها حكماً .

أما إذا حصل اعتراض من قبل اصحاب العلاقة فعلى المدير ان يطلب من قاضي الصلح المحلي إجراء التصحيح بعد أن يذكر في الصحيفة الاعتراض وطلب التصحيح .

وهذا الإلغاء أو التصحيح لا يسري على الشخص الثالث الذي سبق أن سجل حقوقه عن حسن نية قبل الالغاء أو التصحيح أو تسجيل الاعتراض (م ٢٤ تجارة بحرية بفقراتها الأربع) .

٥٦ - واجبات مدير الميناء ومسؤولياته :

ذكرنا فيما سبق واجبات مدير الميناء مبعثرة هنا وهناك، ولكننا نجمعها في هذا المقام على النحو التالي :

١ - يجب على مدير الميناء، أن يوقع على كل شرح يتم في وقت التسجيل وان يتبع توقيعه بخاتم الميناء الرسمي وإلا بطل القيد (م ٣٦ تجارة بحرية) .

٢ - يعطي مدير الميناء لصاحب السفينة فقط وبناء على طلبه نسخة كاملة من صحيفة السفينة (سند تملك) وهذه النسخة يوقعها مدير الميناء وتختم بخاتم الميناء الرسمي أما أصحاب الحقوق الاخرى فيكتفى باعطائهم شهادات بقيد حقوقهم بناء على طلبهم (م ٣٧ تجارة بحرية) .

٣ - أي قيد يفيد في صحيفة السفينة يلتزم مدير الميناء بتسجيل هذا القيد على النسخة التي تعطى عن هذا القيد، وعلى مدير الميناء أن يرفض التسجيل إذا لم تبرز هذه النسخة، إذا كان الطلب يتعلق بحق يفترض إنشاؤه رضا المالك المسجل ملكه في السجل .

وفي الأحوال الأخرى، يجري مدير الميناء التسجيل ويبلغه لصاحب الحق المسجل، ولا يمكن طلب أي تسجيل آخر، برضا صاحب الحق هذا، إلا بعد اتمام المطابقة بين الصحيفة والنسخة المعطاة لصاحب الحق عن حقه، وعلى مدير الميناء أن يثبت مطابقة النسخة للصحيفة كلما طلب اليه ذلك (م ٣٨ تجارة بحرية) .

٤ - عند انشاء صحيفة جديدة للسفينة، يجب على مدير الميناء أن يبطل الصحيفة السابقة بتوقيعه على الالغاء ويختتم بخاتم الميناء على كل الصفحات الملغاة ويبطل بالطريقة نفسها نسخة السجل ويحفظها بين أوراقه (م ٣٩ تجارة بحرية) .

٥ - إذا تلفت أو فقدت النسخة المعطاة للمالك، أو شهادة القيد المعطاة لصاحب الحق العيني المسجل، فإن مدير الميناء يستبدلها بالطريقة نفسها المتبعة في دائرة الاراضي والمساحة (م ٤١ تجارة بحرية) .

أما المسؤوليات التي تقع على عاتق مدير الميناء، فهي مسؤوليته عن حسن تنفيذ الواجبات المشار اليها سابقاً كما يكون مسؤولاً شخصياً عن الضرر الناتج من :

أ - اغفاله في السجلات قيماً احتياطياً أو تسجيلاً أو شطباً مطلوباً حسب الأصول .

ب - اغفاله في شهادات القيد أو الخلاصات التي وقعها، قيماً أو قيوداً احتياطية أو تسجيلاً أو شطباً مدرجاً في السجل .

ج - مخالفة الأصول وبطلان القيود الاحتياطية أو التسجيل أو الشطب المدرج في السجل .

د - الاغفال ومخالفات الأصول في التصاريح ومحاضر الضبط التي يتقبلها وذلك فضلاً عن الأحكام القانونية النافذة المختصة بمسؤولية الموظفين .

وفي كل الأحوال المذكورة اعلاه تكون الدولة مسؤولة بالمال في حال عجز مأموريها عن الدفع (م ٤٢ تجارة بحرية) .

الفصل الخامس

أوراق السفينة

Papers of the Ship

٥٧ - الأوراق المصاحبة للسفينة :

بينت المادة ٤٣ تجارة بحرية الأوراق التي يجب على كل سفينة مسجلة في ميناء العقبة أن تحوزها في مطبوعات رسمية، حتى يمكن للجهات المختصة الإشراف على السفينة وتحديد ذاتيتها وضمان سير إدارة السفينة أثناء الرحلة البحرية، وهذه الأوراق تختلف باختلاف أنواع السفن .

أ - ففي السفن المعدة للملاحة أعالي البحار والسفن المعدة للملاحة الساحلية، يجب أن تحوز الأوراق التالية :

١ - سند التمليك الصادر عن دائرة الميناء وهي بمثابة شهادة ميلاد للسفينة تعطي وصفاً تفصيلياً عنها من حيث الجنسية وميناء التسجيل والملكية والحمولة والغاطس ودرجة التصنيف وسنة البناء والخطوط الملاحية التي تعمل عليها وغير ذلك من أمور تهم المتعاملين مع السفينة وسلطات الموانئ التي تتردد عليها السفينة .

٢ - دفتر البحارة الذي يتضمن آخر التشكيلات الطارئة على بحارة السفينة والموقع في آخر مرسى للسفينة من جانب مدير الميناء أو من جانب قنصل الاردن في الخارج إن وجد، وإلا فمن جانب السلطة التي تمثله .

٣ - إجازة الملاحة للسنة الجارية، ولسفينة نقل الركاب وشهادة الأمان .

٤ - إجازة ملاحة عن السنة الجارية لكل من ربان السفينة وبحارتها .

٥ - إجازة السفر من مدير الميناء .

٦ - بيان الحمولة : وهو ما يسمى بسند الشحن أو ببوليصة الشحن وذلك حتى يمكن رقابة البضائع من الناحيتين الصحية والامنية .

٧ - شهادة صحية بتوقيع مكتب الحجر الصحي في آخر مرسى للسفينة للتأكد من خلو السفينة من الأوبئة .

٨ - دفتر السفينة The Log أو دفتر اليومية : ذلك أنه يتحتم على ربان كل سفينة أن يمسك دفترًا للسفينة يسجل فيه جميع حوادث الرحلة البحرية كما يسجل فيه إيرادات السفينة ومصاريفها. وهذا الدفتر يعتبر من أهم وثائق السفينة لأنها تعتبر جزءاً عائماً من إقليم الدولة التي تحمل السفينة علمها، ومن ثم فالربان ملتزم بتسجيل كل ما يطرأ على السفينة من حوادث طبيعية أو بشرية يقدمها للسلطات البرية المختصة ومن أجل ذلك كان للحوادث التي تسجل في هذا السجل قيمة قانونية خاصة، تظهر بتوقيع الضابط الأول عليه إلى جانب توقيع الربان، ومن أمثلة ما يسجل فيه الوفيات والمواليد وعقود الزواج، والعقوبات التي تفرض على البحارة وكذا الأحوال الملاحية وأحوال البضاعة^(١).

وقد أوجبت تنظيم هذا الدفتر المادة ١١٨ تجارة بحرية إذ أن على الربان أن يرقم صفحاته ويوقعها مدير عام دائرة الميناء خوفاً من التلاعب فيها فهو بمثابة الدفاتر التجارية للتاجر وله حجه في الإثبات أمام القاضي بما ورد فيه من بيانات^(٢).

ب - أما الأوراق التي تصاحب سفن الصيد فهي :

١ - سند التملك البحري

٢ - دفتر البحارة

٣ - اجازة الملاحة للسنة الجارية

٤ - اجازة الصيد للسنة الجارية من دوائر الميناء

٥ - اجازة ملاح صياد للسنة الجارية لكل فرد من البحارة

ج - أما سفن النزهة : فيجب أن تحمل :

١ - سند التملك البحري

(١) انظر : Chorley & Giles : op. cit. P. 69

(٢) انظر : علي البارودي، ط ٨٨، ص ٩٩ .

٢ - دفتر البحارة في حالة إستخدام ملاحين في السفينة

٣ - إجازة الملاحة للسنة الجارية

٥٨ - الإشراف والرقابة على أوراق السفينة :

أوجب المشرع على ربان السفن حمل مختلف الأوراق والوثائق التي سبق ذكرها بحسب نوع السفينة وما ذلك إلا لتنظيم الرقابة على السفن من قبل السلطات البحرية المختصة .

ومن ذلك المادة ٤١ تجارة بحرية أوجبت إبراز هذه الأوراق عند طلب السلطات المختصة بمراقبة الملاحة البحرية أو الصيد .

فعندما تعود السفينة المسجلة في ميناء العقبة من رحلتها البحرية يتوجب على الربان. فيما عدا سفن الصيد والنزهة التي يقل حمولها عن ٢٥ برميلاً، أن يقدم أوراق السفينة لدائرة الميناء خلال ٢٤ ساعة من ساعة وصوله الميناء، فإذا قصر بالقيام بهذا الواجب تعرض لدفع غرامة ما بين ثلاثة دنانير الى ستين ديناراً عن كل ٢٤ ساعة يتأخر فيها عن التقديم (م ٤٥ تجارة بحرية) وتضيف بعض التشريعات^(١) إلى أن هذه الأوراق تعاد لربان السفينة عند سفر سفينته بعد التحقق من انجاز اجراءات الميناء والجمرك .

وإذا فتشت السفينة المسجلة في ميناء العقبة فوجد أنها لا تحوز الأوراق القانونية اللازمة، تساق الى الميناء حيث يحجزها مدير الميناء وينظم محضراً بالحجز ويحول هذا المحضر للمحكمة المختصة (م ٤٦ تجارة بحرية) فإذا ثبت أن عدم حمل الاوراق كان بنية التهرب من أحكام قانون التجارة البحرية الاردني ولغاية جرمية حكم على الربان أو رئيس السفينة بالحبس من ثلاثة أشهر الى ستين وبالغرامة من دينارين الى عشرين ديناراً وتقرر المحكمة مصادرة السفينة المحجوزة وبيعها ويضاف الثمن إلى واردات ميناء العقبة (م ٤٧ تجارة بحرية) .

أما إذا اثبت أن الأمر لا يعدو أن يكون إهمالاً أو سهواً فيحكم على الربان أو رئيس

(١) انظر : المادة ٤٣ تجارة بحرية سوري، المادة ٤٣ بحري ليبي، المادة ٤٣ تجارة بحرية لبناني .

السفينة بالحبس من يومين الى عشرة أيام وبالغرامة من نصف دينار الى عشرة دنانير أو بإحدى هاتين العقوبتين .

أما إذا كانت السفينة تحوز أوراقاً ولكنها مزورة أو أوراقاً لسفينة أخرى تحجز وتباع كما لو ثبت على الربان أو رئيس السفينة نية التهرب من أحكام قانون التجارة البحرية ويعاقب الربان أو رئيس السفينة بالعقوبة الواردة في المادة ٤٧ تجارة بحرية أي بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وبالغرامة من دينارين الى عشرين ديناراً مع تقرير المحكمة مصادرة السفينة المحجوزة وبيعها وإضافة ثمنها لواردات الميناء^(١) تطبيقاً لما جاء في المادة ٤٨ تجارة بحرية .

هذا ولابد من الإشارة الى أن قانون التجارة البحرية الاردني (م ٤٩ منه) قد ألزم الربان بالتحقق من هويات الركاب الذين يسافرون بسفينته مع توقيع الجهات الأمنية على هذه الهويات قبل السماح لهم بالنزول على اليابسة، فإذا أهمل الربان بالتحقق من توافر هويات للمسافرين فإنه يتعرض للعقوبة التي توقع عليه وفقاً للمادة ٤٧ تجارة بحرية باعتبار ذلك تهرباً من تطبيق أحكام قانون التجارة البحرية .

(١) يلاحظ أن المشرع الاردني قد أشار في المادة ٤٨ تجارة بحرية الى بيع السفينة التي تحمل أوراقاً مزورة والى عقاب ربانها أو رئيسها بالعقوبة المنصوص عليها في المادة ٤٥ تجارة بحرية، حالة أن الرجوع الى هذه المادة لا يتبين منها معالجة المشرع لبيع السفينة المحجوزة ولا تنص على عقوبة على الربان أو الرئيس وإنما يتحقق ذلك بالرجوع إلى أحكام المادة ٤٧ تجارة بحرية اردني وقد جاء هذا الخلط من النقل الحرفي عن قانون التجارة البحرية اللبناني المادة ٤٦ والبحري الليبي المادة ٤٦ . وقانون التجارة البحرية السوري (م ٤٦) .

الفصل السادس

الحقوق العينية التي تقع على السفينة

٥٩ - مقدمة :

تعتبر السفينة مالا منقولاً وفقاً لنص المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية، ومن ثم كان الأصل أن تخضع لأحكام ملكية المنقول بوجه عام، إلا أن القانون البحري كان ولا يزال يتميز بقواعد خاصة تناسب البيئة البحرية، من ذلك الأحكام الخاصة بملكية السفينة التي تراعي طبيعتها كمنشأة مخصصة للملاحة البحرية وكمنقول يتميز عن غيره من المنقولات باستجماع عناصر تعيينها تعييناً ذاتياً، وعليه فإنها تبتعد أحياناً عن أحكام المنقول لتقترب من النظام القانوني الذي يحكم العقارات، من ذلك خضوع التصرفات والحقوق العينية التي ترد عليها لنظام التسجيل والشهر وذلك بتسجيلها في سجل خاص مثلها في ذلك مثل تسجيل العقار في السجلات العقارية ومنها ما يتعلق بملكية السفينة من حيث طرق اكتسابها أو صورها، ويسمى حق الملكية هذا بالحق العيني الأصلي، يضاف إلى ذلك أن السفينة تكون موضوعاً للعديد من الحقوق الناجمة عن استغلالها وهذه الحقوق تسمى بالحقوق العينية التبعية وهي حقوق الامتياز والرهن الرسمي والحجز .

وعليه فإن دراستنا تتوزع على مبحثين :

الأول : الحق العيني الأصلي على السفينة - حق الملكية

الثاني : الحقوق العينية التبعية التي تقع على السفينة

المبحث الأول

ملكية السفينة Ownership of the Ship

٦٠ - السفينة هي مال منقول على ما جاء في نص المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية الاردني ومن ثم فإنها تخضع لأحكام ملكية المنقول بشكل عام، إلا أن اكتساب حق الملكية عليها يختلف في بعض أسبابه عن اكتساب ملكية المنقول حتى يقترب من اكتساب الملكية على العقار كما أن صور الملكية في السفينة تتعدد لتلائم طبيعتها الخاصة كمنشأة عائمة مما يميزها عن غيرها من المنقولات من النواحي القانونية والاقتصادية .

وعليه فإن دراسة ملكية السفينة تتفرع إلى دراسة أسباب اكتساب ملكية السفينة وإلى صور هذه الملكية .

المطلب الأول

أسباب إكتساب ملكية السفينة

٦١ - تنفرد السفينة ببعض طرق اكتساب الملكية بسبب طبيعتها الخاصة، فإلى جانب أسباب كسب الملكية الواردة في القانون المدني كالإراث والهبة والوصية والحيازة والبيع والشراء، فإنها تكتسب بطرق متصلة بالقانون العام كالإغتنام البحري وهو الاستيلاء على سفن الأعداء زمن الحرب وكذا السفن المحايدة التي تخرق قواعد الحياد ومن ثم تصدر هذه السفن لحساب الدولة وهو ما يدخل في دراسة القانون الدولي العام والمصادرة الذي تلجأ الدول إليه كعقوبة تفرض على السفن التي تخالف أحكام القوانين (م ٥/ب تجارة بحرية اردني) . وكالتقاط السفن السائبة التي تلتقطها السفن التي ترفع العلم الاردني (م ٥/أ تجارة بحرية اردني) .

إلى جانب ذلك قد تكتسب ملكية السفينة بالتخلي أو الترك وهو نقل ملكية السفينة للمؤمن حتى يمكن للمؤمن له الحصول على التعويض كاملاً وهو ما يدخل في دراسة التأمين البحري .

ويضاف الى ذلك اكتساب ملكية السفينة بالبيع والشراء والبناء، وهي أسباب اكتساب ملكية السفينة المنتشرة في عالم السفن، وبالرغم من أن التشريع الاردني كغيره من التشريعات العربية (١) لم يعالج أسباب اكتساب ملكية السفينة بالبيع والشراء والبناء إلا أننا سنتكلم عن هذه الأسباب بشكل موجز توخياً للفائدة في هذا المجال .

الفرع الأول

إكتساب ملكية السفينة بالشراء

٦٢ - الشراء هو أهم أسباب اكتساب ملكية السفينة، ويعتبر عقد شراء أو بيع السفينة من أهم طرق اكتساب ملكية السفينة، وهو كغيره من عقود البيع والشراء التي تقع على الأموال، ومن ثم فهو يشترك معها في ضرورة توافر الاركان الرئيسة للعقود من محل وسبب ورضاء مع ملاحظة أن عقد شراء السفينة يعتبر من الاعمال التجارية البحرية كما جاء بنص المادة السابعة فقرة أ من قانون التجارة الاردني «كل مشروع لانشاء أو شراء بواخر معدة للملاحة الداخلية أو الخارجية بقصد استثمارها تجارياً أو بيعها وكل بيع للبواخر المشتراه على هذا الوجه) يعتبر من الاعمال التجارية البحرية بطبيعتها .

فالبيع والشراء على السفينة يعتبر عملاً تجارياً سواء تم بيع السفينة بعد انشائها أو تم بعد شرائها بشرط أن يكون شراؤها بقصد الاستثمار أو البيع (٢) .

٦٣ - شروط عقد البيع :

يجب أن يتوافر في عقد بيع السفينة الشروط الموضوعية العامة في العقود على النحو الذي اشرنا اليه (٣) وشروط شكلية إضافة الى الشروط الموضوعية الخاصة التي

(١) وذلك كالتشريع البحري السوري واللبناني والليبي .

(٢) راجع تفصيل هذا الموضوع : د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح القانون التجاري الاردني، ص ٩٨ ، ٩٩ .

(٣) لمزيد من التفصيل حول الشروط الموضوعية للعقد انظر : د. عبد المنعم البدرابي، النظرية العامة للإلتزامات، الجزء الأول، مصادر الإلتزام، دار النهضة العربية، ص ١٨٢ ، ٣٧٥ .

يتطلبها قانون التجارة البحرية سواء ما تعلق منها بمحل عقد البيع أو ما تعلق منها
بأطرافه .

٦٤ - محل العقد :

محل العقد في عقد بيع السفينة هو السفينة بمعناها القانوني الوارد في المادة الثالثة
من قانون التجارة البحرية، ويشمل السفينة وتفرعاتها اللازمة لاستغلال السفينة
دون حاجة لذكر ذلك في العقد إلا إذا تم الاتفاق على غير ذلك (١) وأحكام عقد بيع
السفينة يشمل عقود بيع السفن على اختلاف أنواعها لعموم الوصف الوارد في المادة
الثالثة ليشمل جميع السفن أيا كان محمولها وتسميتها وأيا كان الغرض منها .

وتشترط القواعد العامة أن يكون محل العقد معيناً تعييناً نافياً للجهالة الفاحشة (م
١٦١ مدني) ومن ثم وجب تعيين السفينة محل عقد البيع بأوصافها المميزة لها، ومع
ذلك يرى بعض الفقه (٢) أنه يجوز بيع السفينة دون أن تكون موجودة وقت التعاقد
وهو ما يسمى بالبيع أيا كانت الظروف «البيع بشرط الاخبار الحسنة أو السيئة» حالة
أن طرفي التعاقد لا يعلمان اثناء إبرام العقد بوجود السفينة أو هلاكها ويقبل البائع
على مثل هذا البيع بثمن منخفض على أن يتحمل المشتري مخاطر هلاكها»، وهذا البيع
هو نوع من أنواع التأمين (٣) .

وإلى جانب ذلك يفترض أن تكون السفينة صالحة للملاحة لأنها إن لم تكن كذلك
خرجت عن كونها سفينة اللهم إلا إذا قبل المشتري شرائها أياً كانت حالتها (٤) .

ويعتبر عقد البيع في بعض القوانين (٥) من العقود الشكلية التي لا تتم إلا بتحريرها
رسمياً أما بالنسبة للتشريع التجاري البحري الاردني فلم يتطرق المشرع لذلك بل

(١) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ٩٦ .

(٢) انظر : مصطفى طه، الأصول في القانون البحري، الجزء الأول، الاسكندرية ١٩٥٢، بند ١٥٤ .

(٣) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ٩٨ .

(٤) . (٤) The Purchase takes in whatever Condition she was راجع ما قاله Scrutton, Lord Judge.

L. J. في قضية Sullivan V. Constable (1932), 48 T. L. R. 370

(٥) انظر المادة ١١/١ من قانون التجارة البحرية المصري الجديد وكذا المادة ١٥٢ من نظام المحكمة
التجارية السعودية والمادة ٦٦ بحري أماراتي .

نص على أن كل اتفاق وكل عقد بعوض أو غير عوض وكل حكم واجب التنفيذ، وبوجه عام كل عمل غايته انشاء حق عيني مترتب على سفينة مسجلة أو الإخلاء منه أو تعديله أو اسقاطه أو تحويله لا يكون له أثر حتى بين المتعاقدين إلا بعد تسجيله في دفتر التسجيل ويكتسب الحق في تسجيل الحقوق العينية الواقعة على السفن بقوة الاتفاق أو العقد أو بمقتضى الأحكام والاعمال المذكورة سابقاً .

أي أن عقد بيع السفينة لا ينقل ملكيتها فيما بين المتعاقدين إلا بعد تسجيل العقد في دفتر التسجيل وهو ما يفيد ضمناً أن العقد سواء أكان رسمياً أو غير رسمي لا ينقل الملكية فيما بين البائع والمشتري إلا بعد تسجيل العقد في سجل السفن وكل ما للمشتري إذا رفض البائع تنفيذ التزامه بفراغ السفينة في دفتر التسجيل هو اللجوء للقضاء لإجباره على تنفيذ شروط العقد بالإفراغ أو بفسخ العقد مع المطالبة بالتعويض ومن ثم يكون التسجيل في سجل السفن ناقلاً للملكية بالإضافة الى وظيفته في شهر التصرفات التي تقع على السفينة (م ٢٢ تجارة بحرية اردني) ومن ثم فعقد بيع السفينة سواء أكان رسمياً أم عرفياً لا يكفي لنقل ملكية السفينة بل لا بد من تسجيله كي تنفذ اثاره بين طرفيه .

٦٥ - أطراف العقد :

بائع السفينة هو في الأصل مالکها الذي تسجل باسمه فرداً كان أم شركة كما يكون اسمه مدرجاً في سند التملك وقد يقع البيع على كل السفينة أو على جزء منها إذا كانت مملوكة على الشيوع بين عدة أشخاص أو كانت مملوكة لشركة واراد أحد الشركاء بيع حصته في هذه الشركة كما يتم البيع أحياناً بواسطة وكيل بوكالة رسمية خاصة، ومن ثم فلا يجوز للربان بيع السفينة لأنه وكيل عام وقد نصت على ذلك المادة ١٢٤ تجارة بحرية اردني بأنه «لا يجوز للربان تحت طائلة بطلان البيع أن يبيع السفينة بدون تفويض خاص من صاحبها إلا إذا ثبت قانوناً أن السفينة غير صالحة للملاحة» وفي مثل هذه الحالة الأخيرة يتم بيع السفينة بالمزاد العلني .

أما المشتري فقد يكون أجنبياً أو اردنياً، فإن كان أجنبياً فلا بد له من الحصول على موافقة جميع مالکيها الاردنيين إذا كان من شأن هذا البيع أن يجعل أكثرية ملاکها

من غير الاردنيين (م ٤/أ تجارة بحرية اردني) ومع ذلك فلوزير النقل بناء على تنسيب من مدير عام ميناء العقبة وعند الضرورة القصوى أن ينسب لمجلس الوزراء تخفيض نسبة مالكي السفينة من الاردنيين أو اعفاء السفينة كاملاً من وجود شركاء اردنيين .

ويعني ذلك وضع قيود على نقل ملكية السفينة لغير الاردني وذلك انطلاقاً من الاعتبار الاقتصادية التي تمثلها السفن في اقتصاديات أي بلد ولما تمثله من ثروة عائمة كجزء من ثروة الدولة .

٦٦ - آثار عقد البيع :

يرتب عقد البيع نقل ملكية السفينة من البائع للمشتري إلا أنه وكما ذكرنا سابقاً لا يكفي العقد وحده كي يرتب هذه النتيجة فلا بد من تسجيل العقد حتى تنفذ اثاره في مواجهة طرفيه وفي مواجهة الغير .

كما يرتب عقد البيع التزامات على كل من المشتري والبائع .

فالتزامات المشتري تتمثل بدفع الثمن المتفق عليه في العقد عند التعاقد أولاً وقبل تسليم المبيع أو المطالبة به ما لم يتفق الطرفان على غير ذلك (م ٥٢٢ مدني اردني) . وإذا كان الثمن كله أو بعضه مستحق الأداء في الحال فللبائع أن يحتبس المبيع حتى يستوفي ما هو مستحق له من الثمن ولو قدم المشتري رهناً أو كفالة (م ١/٥٢٣ مدني اردني) .

ويجوز للمشتري أن يحبس الثمن إذا تعرض له أحد بدعي استحقاق السفينة المبيعة استناداً الى حق سابق على البيع أو آيل اليه من البائع، حتى يقدم البائع كفيلاً مليئاً يضمن للمشتري رد الثمن عند ثبوت الاستحقاق، وللبيع أن يطلب ايداع الثمن خزانة المحكمة بدلاً من تقديم كفيل (م ١/٥٢٨ مدني اردني) .

وعلى العموم تسري في عقد بيع السفينة القواعد العامة الواردة في المواد من ٥٢٢ الى ٥٣١ مدني اردني أما التزامات البائع فتتمثل بتسليم السفينة للمشتري بالحالة التي كانت عليها وقت البيع (٤٨٩ مدني اردني) ويشمل التسليم ملحقات السفينة وما

اتصل بها اتصال قرار وما اعدت لاستعماله بصفة دائمة وكل ما جرى العرف على أنه من توابع المبيع ولو لم تذكر في العقد (م ٤٩٠ مدني اردني)، كما يضمن البائع عدم التعرض للمشتري في أي حق يدعيه الغير على السفينة إذا كان سبب التعرض أو الاستحقاق سابقاً على عقد البيع (م ١/٥٠٣ مدني) وإلى جانب ذلك يضمن البائع خلو المبيع من العيوب إلا ما جرى التسامح فيه عرفاً (م ٥١٢ مدني) .

ويخضع عقد بيع السفينة للأحكام العامة في دعوى الاستحقاق (٥٠٣ - ٥١١ مدني) كما يخضع لضمان العيوب الخفية الواردة في القانون المدني (م ٥١٢، ٥٢١ مدني) .

الفرع الثاني

اكتساب ملكية السفينة بالبناء

٦٧ - بناء السفينة سبب من أسباب اكتساب ملكيتها وهو سبب منشئ للملكية يختلف عن شراء سفينة قائمة. ولم يرد في التشريع الاردني ما يشير الى عقد بناء السفينة ولعل مرد ذلك أن الأردن بلد غير بحري وذلك لضيق رقعة شاطئ البحر فيه إذ أنه لا يبلغ إلا ستة وعشرون كيلو متراً .

وعلى ذلك فإننا سنتكلم بإيجاز عن القواعد العامة في بناء السفن .

٦٨ - طرق بناء السفينة :

١ - البناء المباشر :

وتلخص هذه الطريقة في أن يقوم المجهز ببناء السفينة في مكانه الخاص بذلك، وهو الذي يقوم بشراء المواد والمعدات ويتعاقد مع المهندسين والعمال اللازمين للبناء، وهي عقود عادية تتوزع ما بين عقود شراء وعقود عمل وتحكمها القواعد العامة، وهذه الطريقة وإن اتبعت فترة من الزمن بسبب ما توفره مادياً على تجهز السفينة إلا أنها هجرت حالياً لوجود شركات ضخمة أصبحت تتولى هذه المهمة بشكل متخصص^(١)

(١) انظر : علي جمال الدين، طبعة سنة ١٩٧٠، ص ٨٣ .

وتجهز لذلك منشآت ضخمة ويسمى مكان بناء السفن أحواض بناء السفن Shipsbuiding Docks لما تشتمل عليه من أحواض مائية تساعد في بناء السفينة .

٢ - البناء بواسطة الغير :

وفي هذا النوع من البناء يقوم المجهز بالتعاقد مع باني السفن لبناء سفينة لحسابه، إذ أنه يشتري سفينة لم توجد بعد فهو يشتري ما يسمى بالبضائع المستقبلية Future Goods، حيث يضع المواصفات التي يريدها مع التقيد بنماذج السلامة القصوى والصحة والراحة لسلامة المسافرين والبحارة. وفي هذا النوع من البناء أما أن يقوم المجهز بتزويد الباني بالمعدات اللازمة ويقدم الباني جهده وأما أن يقوم الباني بتقديم المعدات وعمليات البناء وعلى أي حال فالمسألة التي تثور في هذا الشأن هي عن طبيعة عقد بناء السفينة فحيث يطلب المجهز بناء سفينة فلا مجال للقول بوجود بيع ولكن العقد يشكل دائماً إتفاقاً للبيع Agreement to sell ومن ثم فلا تنتقل الملكية إلا بعد تمام البناء ولكن للأطراف أن يتفقوا على نقل الملكية على مراحل على ضوء تقدم البناء، ولما كانت السفن تكلف مبالغ طائلة ويستغرق بناؤها مدة فإن على الباني أن ينتظر لدفع ثمن الشراء، وغالباً ما لا يستطيع تمويل البناء بنفسه ومن ثم يلجأ لجهات أخرى طلباً للمساعدة وهذه الجهات أما المشتري أو أطراف ثالثة تكون عادة مصارف تتطلب تأميناً على ما تسلفه للباني يتمثل في ابرام رهن Mortgage خاص مناسب، ذلك أن الرهن القانوني ليس له أثر إلا بعد اكمال بناء السفينة وتسجيلها .

وإلى جانب ذلك فإن المشتري لابد له من تأمين على الدفعات التي يدفعها للباني خوفاً من اعساره، وهذا التأمين يتم عادة بوضع شروط باتفاقية البناء يفيد بنقل ملكية أجزاء من السفينة للمشتري على ضوء التقدم في البناء طبقاً للدفعات التي يدفعها من ثمن السفينة، وهو وضع يختلف عن الشراء بالأقساط في الحياة العادية ذلك أن شراء سلعة بالأقساط لا ينقل ملكيتها إلى المشتري إلا بعد إتمام دفع جميع الأقساط، أما في حالة السفينة فإن المشتري يمتلك من السفينة بقدر ما يدفع من دفعات من أصل الثمن .

وإلى جانب ذلك فإن المشتري يشترط في اتفاقية بناء السفينة على أنه إذا عسر الباني If the Builder becomes insolvent فإن الانجاز يتم في الوقت المناسب، وهو يؤمن ذلك باشتراط أن تكون المواد التي تم شراؤها لبناء السفينة ملكاً له بشرط أن تكون مخصصة لبناء سفينته^(١).

ومن نافلة القول أن هلاك السفينة اثناء البناء أي قبل التسليم تقع تبعته على الباني، وتنص المادة ١/٥٠٠ مدني اردني في هذا الشأن على أنه «إذا هلك المبيع قبل التسليم بسبب لا يد لأحد المتعاقدين فيه انفسخ البيع واسترد المشتري ما أداه من الثمن» وقد عالجت المواد ٥٠٠، ٥٠١، ٥٠٢ مدني اردني حالات الهلاك وتبعة الهلاك في كل حالة.

وإلى جانب ذلك يظل الباني باعتباره بائعاً لاشياء مستقبلية ضامناً سلامة السفينة من العيوب الخفية وهي التي لا تعرف بمشاهدة ظاهر المبيع أو لا يتبينه الشخص العادي أو لا يكشفه غير خبير ولا يظهر إلا بالتجربة، وقد عالج القانون المدني الاردني ضمان العيوب الخفية في المواد من ٥١٢ - ٥٢١، اللهم إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك بإستثناء العيوب الخفية التي يعتمد الباني والبائع اخفاؤها عن المشتري^(٢)

المطلب الثاني

سور محمية السفينة

٦٩ - مقدمة :

السفينة باعتبارها مالا منقولة تكون راضياً بحق الملكية كما تكون محلاً للحقوق العينية التبعية، ومن ثم فإنه يمكن تملك السفينة بواسطة فرد أو شركة أو تكون مملوكة على الشيوع كما قد تكون مملوكة للدولة.

وإذا كان بناء السفن وشراؤها يتم بشكل مشروع اساساً لاضفاء الصفة التجارية

(١) انظر مزيداً من التفاصيل في هذا الشأن : Chorley & Giles : op. cit., PP. 22 - 27

(٢) لمزيد من التفاصيل حول العيوب الخفية في المبيع : انظر : د. عبد الرسول عبد الرضا، الالتزام بضمان العيوب الخفية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة ١٩٧٤، ص ١١٨ وما بعدها.

على هذا البناء أو الشراء من أجل بيعها أو استثمارها إلا أن الملكية الفردية للسفن لتحقيق الأغراض المتوخاة منها أي للبيع أو للاستثمار كانت منتشرة فيما مضى لصغر حجم السفن وبساطة بنائها، إلا أن تطور السفن من سفن شراعية إلى بخارية إلى سفن سير بانوور - ساريس - عن حسيب إلى حديدية إلى فولاذية مع ما تبع ذلك من تعقيدات في الأجهزة الملاحية تتطلب رساميل ضخمة لبناء السفن أو شرائها تعجز معه القدرة الفردية غالباً عن القيام بهذه الاعمال، مما فسخ المجال للشركات أن تقوم بذلك وغالباً ما تكون شركات مساهمة عامة تمتلك الدولة قسماً من أسهمها، إلا أننا نلاحظ في العصر الحديث أن هناك أفراداً يملكون السفن بناء أو شراء بمفردهم نظراً لضخامة التجمعات المالية في أيديهم إذ أصبحت شروات بعض الأشخاص تقاس بملايين أو بلايين الدولارات ومن ثم فلا حاجة لمنع هذا الشخص من إنشاء مجمع بشري لبناء سفينة تجارية أو شرائها وعليه فيمكن القول أن بناء السفن وشرائها يتم حالياً بشكل مشروع أو بشكل فردي ومن ثم تكتسب هذه الاعمال الصفة التجارية تأسيساً على الغرض من البناء أو الشراء وهو البيع أو الاستثمار أما إذا كان للصيد أو للنزهة أو للبحث العلمي فيبقى العمل مدنياً لكن الشخص إذا اشترى السفينة لاستعمالها في تجارته الخاصة كان العمل تجارياً بالتبعية على غرار من يشتري سيارة لخدمة نشاطه التجاري .

ومن ذلك يتضح أن ملكية السفينة قد تكون لشخص طبيعي فرداً أو مجموعة أفراد ويملكون السفينة على الشيوع لشخص معنوي من اشخاص القانون الخاص كالشركة التجارية أو من أشخاص القانون العام كما الحال في سفن الدولة .

والملكية الفردية أو ملكية الشركات للسفن لا تثير صعوبات تحتاج إلى تفصيل ودراسة، وعليه سيقصر الكلام عن الملكية الشائعة للسفينة وعن ملكية الدولة للسفن.

الفرع الأول

الملكية الشائعة للسفينة

٧٠ - تعريف :

عرفت المادة ١٠٣٠ مدني اردني الشيوخ على أنه إذا تملك أثنان أو أكثر شيئاً بسبب من أسباب التملك دون أن تفرز حصة كل منهم فيه، فهم شركاء على الشيوخ وتحسب حصص كل منهم متساوية إذا لم يقر الدليل على غير ذلك .

وهذا الشيوخ قد يكون اتفاقياً بشراء عدد من الأشخاص سفينة لاستغلالها أو بالقيام ببنائها أصلاً لنفس الغرض، وقد يكون الشيوخ إجبارياً كما لو ترك المورث سفينته لورثته أو كانت السفينة هبة لمجموعة من الأشخاص أو أن المالك باع جزءاً منها لشخص والجزء الآخر لشخص ثان. فيصبح الشريكان مالكين السفينة على الشيوخ كل بنسبة حصته .

وقد جرى العرف على تقسيم الحصص في السفينة المملوكة على الشيوخ الى أربعة وعشرين قيراطاً وتتوزع حصص الشركاء تبعاً لعدد القرايط التي يملكها، مما يترتب عليه الحصول على ارباح من عمل السفينة بنسبة عدد قرايطه وكذا في حال الالتزامات التي تترتب على السفينة وإذا كان الأصل تساوي الحصص في السفينة إلا أنه لا يوجد ما يمنع الاتفاق على خلاف ذلك (م ١٠٣٠ مدني اردني) .

٧١ - الطبيعة القانونية للشيوخ :

اختلف الفقهاء في تكييف الطبيعة القانونية للشيوخ البحري، نظراً لما له من طبيعة خاصة تختلف عن الشيوخ في القانون المدني خاصة وان المشرع البحري لم يتدخل لتنظيم الشيوخ البحري إلا فيما يتعلق ببعض جوانبه المتعلقة بالإدارة ومقدار الالتزامات التي يتحمل بها كل شريك، وعلى ذلك فقد مال رأي فقهي وقضائي الى اعتبار الشيوخ البحري شركة موضوعها استغلال السفينة فهي شركة تجارية^(١)

(١) انظر : Emanuel du Pontavice : Le Statute Des navires Paris, 1975 - P. 102.

وقد أخذ القضاء الفرنسي في أحد أحكامه إلى أن الملكية الجماعية للسفينة تعد شركة ذات شخصية معنوية وهي شركة مزيج من شركة الأموال والأشخاص (١) بل وأضاف الى ذلك (٢) بأن ملكية السفينة على الشيوع هي شركة من نوع خاص ويذهب الرأي الراجح في الفقه العربي (٣) إلى اعتبار الشيوع البحري قريباً من الشيوع المدني وليس شركة وذلك لعدم توفر نية الشركاء في تأسيس الشركة إضافة الى ان الشيوع لا ينشئ شخصاً معنوياً تنتقل اليه ملكية حصص الشركاء بل يبقى كل شريك محتفظاً بحصصه وله حق التصرف فيها كيف يشاء دون إذن من باقي شركائه بشرط ألا يلحق ضرراً بحقوق الشركاء الآخرين (م ١٠٣٢ مدني اردني) مع ملاحظة حق الأردنيين الشركاء في استرداد حصة الشريك المباعة لغير الاردني على النحو الذي أشارت اليه المادة (٤) تجارة بحرية .

ونحن نميل من جانبنا الى الرأي الغالب في الفقه العربي فتعتبر الشيوع البحري من قبيل الشيوع المدني بالقدر الذي لا تناقض بينهما، ومن ثم فإن أعوز النص في الشيوع البحري يلجأ القاضي لأحكام الشيوع في القانون المدني لإكمال النقص دون أن يلجأ لقانون الشركات .

٧٢ - إدارة الشيوع :

يقتضي ملكية السفينة على الشيوع أن يملك كل شريك من السفينة بقدر حصته ومن ثم فإن إدارة السفينة على الشيوع إما أن تكون لكل الشركاء أو لأحدهم أو لشخص آخر من غير الشركاء .

أولاً - إدارة السفينة المشتاعة من المالكين جميعاً :

إذا اتفق الشركاء على إدارة السفينة فلا خلاف في ذلك، لكن المشكلة هي في تحقق

(١) انظر حكم محكمة Quimper بتاريخ ٣٠/١٠/١٩٦٤، مجلة القانون البحري الفرنسي ١٩٦٦ - ٣٨ وكذا محكمة السين التجارية ١٩/٦/١٩٦٧، D.M.F. - ١٩٦٨ - ٥٦٠ .

(٢) انظر حكم النقض الفرنسية ٢٣ مارس ١٩٦٥ المجلة البحرية الفرنسية ١٩٦٦/٨ .

(٣) انظر : علي جمال الدين/ ط ٧٠، ص ٧١، محمود الشرقاوي، ص ٧١، علي البارودي، ط ٨٨، ص ٦٣ .

اجماعهم على الإدارة أو على ما يتعلق بها ومن ثم فقد حدد المشرع إدارة السفينة برأي الأغلبية وفي هذا المعنى جاء نص المادة (١١٠ تجارة بحرية) [يجب اعتماد رأي الأكثرية في كل ما يختص بمصلحة المالكين المشتركة وتعدد الأقليات بالقرارات المتعلقة في السفينة يفرق ذلك بين القرارات الخارجية من رعاية التجهيز أو المناقصة لشروط عقدها لا تكون صالحة إلا إذا اتخذت بالإجماع، كالقرارات المتعلقة بتغيير غرض السفينة من النقل التجاري الى الصيد أو تغيير جنسية السفينة أو غيرها^(١) .

وتلزم القرارات الصادرة بالأغلبية التي تزيد عن نصف رأسمال السفينة أي أكثر من اثني عشر قيراطاً، سائر الملاك كل بنسبة معينة. وحماية للأقلية من رأي الأغلبية اعفى المشرع الحق لكل شريك على الشروع أن يتبرأ من الالتزامات الناجمة عن عمل الإدارة، كان قد رفض الموافقة عليها، وذلك بأن يتخلى عن حصته للملاك الآخرين بنسبة حصة كل منهم في ملكية السفينة (م ١١١ تجارة بحرية اردني)^(٢) .

٢ - إدارة السفينة من المجهز المدير :

المجهز هو كل شخص يقوم على استغلال السفينة مالكاً كان أم مستأجراً، وعلى ذلك فقد يتفق المشتاعون على أن يقوم بإدارة السفينة شخص منهم أو من غيرهم أكثر إماماً بالعمل البحري باستغلال السفينة ويسمى مثل هذا الشخص بالمجهز المدير ويسمى بالانجليزية زوج السفينة Husband of the Vessel .

وقد أشارت الى ذلك المادة ١١٢ تجارة بحرية اردني وهي بصدد بيان حدود تصرفات مجهز السفينة المدير عندما نصت على أن (ليس لمجهز السفينة المكلف بإدارتها وتجهيزها من قبل أصحابها أن يبيع السفينة أو أن يعقد تأميناً عليها ما لم يفوضوا اليه ذلك بتفويض خاص ...) وعلى ذلك فهو يتمتع بصلاحيات القيام بجميع

(١) انظر : الياس حداد، ص ٤٠٤ .

(٢) ولهذه المادة كما لغيرها من مواد قانون التجارة البحري الاردني نظير في التشريعات البحرية العربية على سبيل المثال (م ٤٣ بحري كويتي، م ١٠٨ بحري سوري، م ١١١ بحري ليبي، م ١٠٨ بحري لبناني) .

الأممال التي يتطلبها استغلال السفينة كمتعين الربان والبارة وإجراء
وأن يعقد عليها تأميناً ضمن صلاحياته العامة كما يمثل أصحاب
القضاء في كل ما يختص بالتجهيز والرحلة (م ١١٢/٢ تجارة بحرية ارد
لا يستطيع أن يبيع السفينه أو يعقد رهنا عليها إلا بتفويض خاص من أصحاب
أنه يجوز لأصحاب السفينة تقييد تصرفات المجهز بتعليمات خاصة تصدر اليه
هذا التقييد لا يسري في مواجهة أي شخص ثالث متعاقد مع المجهز بحسن نية (م
١١٣ تجارة بحرية اردني) اللهم إلا إذا سجلت هذه القيود الاتفاقية في سجل السفينة.

٧٣ - انتهاء حالة الشيوخ :

ينتهي الشيوخ في ملكية السفينة أما بالاتفاق أو بالقضاء أو بحكم الواقع من ذلك
مثلاً اتفاق شركاء الشيوخ على بيع حصصهم لشخص واحد منهم أو بيع السفينة
لشخص آخر وإذا تعذر ذلك واثارت خلافات فيما بينهم حول استغلال السفينة، فلهم
أن يطلبوا من القضاء إنهاء حالة الشيوخ ببيع السفينة بالمزاد العلني .

كما تنتهي ملكية السفينة على الشيوخ بهلاكها أو مصادرتها أو بعدم صلاحيتها
للملاحة، وعلى العموم يطبق في إنهاء حالة الشيوخ في ملكية السفينة قواعد القانون
المدني الخاصة بقسمة الأموال المشتركة غير القابلة للقسمة (م ١٠٤٤ مدني اردني) .

الفرع الثاني

ملكية الدولة للسفينة

٧٤ - تصنف السفن التي تمتلكها الدولة الى ثلاث فئات :

الفئة الأولى هي السفن الحربية التي تشكل أسطول الدولة البحري ويستعمل
للدفاع عن حدود الدولة البحرية وحراسة الشواطئ زمن السلم .

والفئة الثانية هي المخصصة لخدمة المرافق العامة : كزوارق الجمارك والتفتيش
الصحي وقوارب الحراسة والأمن .

والفئة الثالثة هي السفن التجارية التي تستغلها الدولة لأغراض تجارية .

٧٥ - خضوع سفن الدولة لأحكام قانون التجارة البحرية :

إن سفن الدولة الحربية والسفن القائمة على خدمة مرافق عامة تمارس خدمة عامة ولا تخضع لقانون التجارة البحرية لأنها تمثل سلطة الدولة وسيادتها أما سفن الدولة التجارية فقد انقسم الرأي حولها الى قسمين :

فالاتجاه الانجليزي يأخذ بحصانة سفن الدولة فلا يجوز مقاضاة سفن اجنبية أمام القضاء الوطني ولو كان الأمر يتعلق بسفن تجارية (١) مع أن هذا الاتجاه قد أحاطه الغموض والشك في أحكام القضاء الانجليزي اللاحق (٢) التي تقرر فيها التمييز بين سفن الدولة التي تقوم بواجبات عامة وسفن الدولة لاغراض تجارية .

أما الإتجاه الفرنسي فيذهب الى اسباج الحصانة على سفن الدولة التي تمارس نشاطاً عاماً دون سفن الدولة التي تمارس نشاطاً تجارياً بإعتبارها شخصاً خاصاً ومقاضاة الدولة عن مثل هذا النشاط التجاري أمام المحاكم العادية دون المحاكم التجارية لأن الدولة لا تكتسب صفة التاجر (٣) .

هذا الإختلاف في وجهات النظر تطلب وضع اتفاقية دولية في بروكسل عام ١٩٢٦ تنص على معاملة سفن الدولة على قدم المساواة مع السفن المملوكة للقطاع الخاص (المادة الأولى من الاتفاقية) ولكن سفن الدولة غير التجارية Non-Trading Ships كالسفن الحربية واليخوت الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات والتموين يمكن مقاضاتها أمام القضاء الوطني فقط (م ١/٣ من الاتفاقية) وقد تم تعديل هذه الاتفاقية ببروتوكول بروكسل عام ١٩٣٤ وأنضمت لها من البلاد العربية مصر عام ١٩٦٠ وسوريا في نفس العام كذلك .

ويلاحظ أن المشرع الاردني اخضع سفن الدولة للتسجيل فيما جاءت به المادة العاشرة من قانون التجارة البحرية، ولم يشر الى موضوع حصانتها كما لم يفرق بين السفن القائمة على خدمة عامة وبين السفن التجارية، إلا أنه استثنى السفن القائمة على المرافق العامة من دفع رسوم التسجيل بموجب المادة الثامنة من نظام رسوم

(١) انظر قضية The Porto Alexandre لسنة ١٩٢٠ مشار إليها في : Chorley & Giles : p. 73

(٢) انظر قضية Compania Vaviera Vascongado V.S.S. Cristina (1938) A.C. P. 485

(٣) انظر : محمود الشرقاوي، ص ٩٠ .

تسجيل السفن في ميناء العقبة رقم ٣٩ لسنة ١٩٧٢، مما يدعونا الى القول بخضوع السفن العامة للقضاء الوطني فيما يتعلق بحقوق الغير عليها أما السفن المملوكة للدولة لأغراض تجارية فهي تخضع لما تخضع له السفينة المملوكة للقطاع الخاص من أحكام وقواعد وفق ما جاءت به اتفاقية بروكسل الخاصة بحصانة سفن الدولة لسنة ١٩٢٦.

هذا ويلاحظ أن بعض التشريعات العربية (١) قد فصلت الأحكام التي تخضع لها سفن الدولة وحالات التمسك بالحصانة .

المبحث الثاني

الحقوق العينية التبعية التي تقع على السفينة

٧٦ - تمهيد وتقسيم :

يتطلب الاستغلال البحري اموالاً طائلة مما يضطر المجهز الى اللجوء الى الائتمان وقد أراد المشرع أن ييسر سبل الحصول على هذا الائتمان فاهتم بتقرير ضمانات للدائنين على السفينة تشجيعاً لهم على منح المجهز ما يريد من ائتمان بشروط مناسبة وهذا الائتمان يختلف عن الائتمان التجاري الذي يقوم على أساس شخصية التاجر طالب الائتمان أما الائتمان البحري فهو ائتمان عيني يتركز على السفينة وملحقاتها .

وقد عالج المشرع الاردني هذا الموضوع في المواد من ٥٠ الى ٩٤ من قانون التجارة البحرية متبعاً في ذلك ما أخذت به التشريعات الاخرى (٢). وقد وزع هذه المواد على مواضيع حقوق الامتياز البحرية، والرهن البحري والحجز على السفن .

ولما كان تقرير هذه الحقوق على السفينة يثير كثيراً من المشاكل بين الدائنين الذين ينتمون الى جنسيات متعددة كان لا بد من العمل على توحيد الأحكام المتعلقة بالائتمان

(١) انظر : القانون التجاري البحري الاتحادي في دولة الامارات العربية المتحدة رقم ١٩٨١/٢٦ المواد ٨٣-٧٩ .

(٢) انظر المواد ٤٧ - ٨٧، بحري كويتي، المواد ٨٤ - ١٣٤ تجارة بحرية اماراتي المواد ٤٨ - ٩٥ بحري ليبي، المواد ٤٨ - ٩٢ بحري سوري، المواد ١٣ - ٦١ بحري بحريني .

السحابي على نطاق دولهم مما يشهد في اتفاقية بروكس لسنة ١٩٢٦ وقد أدخل
المشرع الاردني أحكام هذه الاتفاقية في قانون التجارة البحرية جرياً على ما أخذ به
المشرع المصري في قانونه.

وعلى ذلك فإننا سنترسم خطا المشرع الاردني في دراسة ضمانات الائتمان على
السفينة مع استبعاد دراسة عقود الاستقراض الجزافية نظراً لعدم استعمالها في
الوقت الحاضر مع أنها كانت تشكل الضمان القوي لعمليات الائتمان في المجال
البحري.

المطلب الأول

الامتيازات البحرية

٧٧ - تقتضي دراسة الامتيازات البحرية وفقاً لما جاء به التشريع التجاري البحري
الاردني الذي سار على نهج اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٦ بشأن الامتيازات البحرية
أن نتكلم عن الحقوق المقرر لها الامتياز ترتيب هذه الامتيازات ثم محل الامتياز وأثار
الامتياز ثم انقضاء الامتياز .

الفرع الأول

الحقوق المقرر لها الامتياز

٧٨ - نصت المادة ٥٠ تجارة بحرية اردني على أن الديون التالية تكون ديوناً
مختاره وتحدد درجة امتيازها بحسب تاريخ ورودها^(٢) :

(١) انظر : د. جاك يوسف الحديم، الحقوق التجارية، جامعه دمشق، ١٩٨٩، الحقوق البحرية، ص ٣٧.

(٢) جاء نص هذه المادة على غراء المادة ٤٨ تجارة بحرية سوري، المادة ٤٨ تجارة بحرية لبناني،
المادة ٤٨ بحري ليبي، المادة ٤٧ تجارة بحرية كويتي، المادة ١٥٦ بحري عماني، المادة ١٣
بحري بحريني، المادة ٨٤ تجارة بحرية اماراتي، ويلاحظ أن تطابق أو تشابه النصوص في
قوانين التجارة البحرية العربية قد جاء من توحيد مصدرها وهو الاتفاقات الدولية البحرية أو
القانون الفرنسي لسنة ١٨٠٧ .

١ - الرسوم القضائية والمصاريف المدفوعة للمحافظة على الثمن لمصلحة الدائنين العامة ورسوم حمولة السفينة ورسوم المنارة والميناء وغيرها من الرسوم والتكاليف العامة التي هي من النوع نفسه مثل رسوم الارشاد ونفقات الحراسة والصيانة منذ دخول السفينة في الميناء .

٢ - الديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة .

٣ - الجبل المستوجب للانقاذ والمساعدة ولمساهمة السفينة في غرامة الخسائر البحرية المشتركة .

٤ - التعويض عن التصادم وعن غيره من طوارئ الملاحة وعن الاضرار المسببة للموانئ والأحواض وسبل الملاحة والتعويض عن جرح الركاب والبحارة وعن هلاك الحمولة والحوائج أو تعييبها .

٥ - الديون الناشئة عن عقود منشأة أو عمليات اجراها الربان خارج مربط السفينة بموجب صلاحياته القانونية لحاجة حقيقية تقتضيها صيانة السفينة أو إكمال السفر سواء أكان الربان صاحب السفينة أم لم يكن وسواء أكان الدين به أو للموانئ أو للمرممين أو للمقرضين أم لغيرهم من المتعاقدين .

٦ - العطل والضرر المستوجبان لمستأجري السفينة .

٧ - مجموع أقساط التأمين المعقود على جرم السفينة وأجهزتها واعتدتها المتوجبة عن آخر سنة مؤمن عليها فيما لو كان التأمين معقوداً للسفر، أو لآخر مدة مؤمن عليها فيما لو كان التأمين معقوداً لأجل معين على أن لا يتجاوز هذا المجموع في الحالتين ساط سنة واحدة .

ويلاحظ على الديون الواردة في الفقرة الأولى المادة ٥٠ تجارة بحرية المذكورة سابقاً أنها مرتبة ترتيباً يراعى فيه انفاقها لتحقيق مصلحة جميع دائني المجهز، مما يستفاد منه أما إذا انفق أحد الدائنين مصروفات للمحافظة على حق خاص به وسواء كان الدين من الديون الممتازة إلا إذا كان تابعاً لدين آخر ممتاز فيأخذ الدين الممتاز لأن مثل هذه المصاريف تلحق أصل الدين^(١) .

(١) انظر : علي جمال الدين، ط ٧٠، ص ١٠٩ .

فالديون الناشئة عن الرسوم القضائية عن الدعاوى التي يرفعها الدائنون أو أحدهم على مالك السفينة للحجز عليها وبيعها بالمزاد العلني أو وفاء الديون المعقودة بضمان السفينة تنعكس فائدتها على جميع الدائنين، فهي إذن مصروفات لصالحهم جميعاً، والقانون البحري في هذا الشأن يماثل ما جاء به القانون المدني (م ١٤٣٢ مدني اردني) التي نصت على أنه «يكون للمصروفات القضائية التي انفقت لمصلحة الدائنين المشتركة في حفظ أموال المدين وبيعها حق امتياز على ثمن هذه الأموال وتستوفي قبل أي حق آخر» .

أما الديون الناشئة عن الرسوم والمصاريف الأخرى الواردة في هذه الفقرة فتعتبر أنها مصاريف مصروفة لصالح جميع الدائنين لأنها تهدف للمحافظة على السفينة، محل ضمان كل دائن، كالرسوم المفروضة على الرسو والحراسة والصيانة وهو ما يشير اليه النص القانوني الذي اقتصر على مصاريف الرسو في آخر ميناء للسفينة دون ما انفق من مصاريف في موانئ سابقة .

ويلاحظ أخيراً أن هذه المصاريف الواردة في الفقرة الأولى كلها مصاريف نشأت عن حقوق غير تعاقدية ومن ثم خشي المشرع ألا يتمكن أصحابها من الحصول على ضمان اتفاقي بشأنها فأعطاه صفة الديون الممتازة^(١) .

أما الديون الواردة في الفقرة الثانية، فهي ديون تعاقدية بعكس الديون الواردة في الفقرة الأولى، وقد تقرر حماية للملاح الذي لا يستطيع إجبار المجهز على تقديم ضمان إتفاقي لضمان أجره، كما يلاحظ على النص القانوني انه قاصر على عقود استخدام الريان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة مما يستبعد حق شمول هذا الامتياز لديون مستخدمي المجهز على البر كعمال الشحن والتفريغ (٢)، وهذا الامتياز المقرر للطاقم البحري للسفينة هو من نفس الامتياز المقرر في الفقرة الأولى من المادة ١٤٣٥ مدني اردني «المبالغ المستحقة من أجور ومرتبات وتعويضات ومكافآت الخدم

(١) انظر : يعقوب صرخوه، ص ١٤١ .

(٢) انظر : علي جمال الدين، ط ٧٠، ص ١١٠ .

والكتاب والعمال وكل أجير آخر» إذ تكون لديونهم المستحقة في الشهور الستة الأخيرة حق امتياز على جميع أموال المدين من منقول وعقار^(١).

ويلاحظ مما جاء في هذه الفقرة أن هذا الامتياز ليس مقرراً لضمان أجور الرحلة الأخيرة وإنما لكافة المبالغ الناشئة عن عقد استخدام الطاقم بحيث تشمل أجور وديون الرحلات السابقة وهو ما أشارت إليه الفقرة الأخيرة من المادة ٥١ تجارة بحرية (غير أن الديون الناتجة عن عقد واحد باستخدام الملاحين تعتبر دائماً ديون السفرة الأخيرة ولو كانت تتعلق بسفرة سابقة).

وبالطبع فإن ديون الطاقم تتمثل في أجورهم ونفقات علاجهم ومصاريف اعداتهم لبلادهم والتعويض المستحق في حالة الفصل التعسفي^(٢).

وعالجت الفقرة الثالثة من المادة ٥٠ تجارة بحرية اردني : المكافآت المستحقة عن المساعدة والانقاذ وحصة السفينة في الخسارات البحرية المشتركة، والحكمة من وراء تقرير امتياز لهذه الديون هي أنها ديون ناتجة عن تضحيات واعمال ساهمت في انقاذ السفينة من الهلاك مما عاد بالفائدة على جميع الدائنين .

وتتمثل مكافآت الإنقاذ بالمبالغ التي تدفع من أجل إنقاذ السفينة عند تعرضها لخطر الهلاك في أي مرحلة من مراحل الرحلة البحرية، كما تتمثل الخسارة المشتركة بمساهمة أصحاب البضائع التي سلمت وكذا مساهمة أصحاب السفينة بتعويض أصحاب البضائع التي ألقى بها الریان بالبحر انقاذاً للسفينة وللأرسالية البحرية -

(١) وقد تعززت حماية العامل بصور قانون العمل رقم ٨ لسنة ١٩٩٦ حيث ورد في المادة ٥١ منه ما يلي :

أ - على الرغم مما ورد في أي قانون آخر تعتبر الأجور والمبالغ المستحقة بموجب أحكام هذا القانون للعامل أو ورثته أو المستحقين بعد وفاته ديوناً ممتازة امتيازاً عاماً من الدرجة الأولى تتقدم على ما عداها من سائر الديون الاخرى بما في ذلك الضرائب والرسوم والحقوق الاخرى المستحقة للحكومة والديون المؤمنة برهونات عقارية أو تأمينات عينية .

ب - في حالة تصفية المؤسسة أو إفلاس صاحب العمل يدفع المصفي وكيل التفليسة للعامل أو لورثته فوراً وبمجرد وضع يده على أموال صاحب العمل ما يعادل أجر شهر واحد من المبالغ المستحقة له وذلك قبل تسديد أي مصروفات اخرى بما في ذلك المصروفات القضائية ومصروفات التفليسة أو التصفية .

(٢) انظر : د. رفعت ابادير، دروس في القانون البحري، القاهرة ١٩٧٤، ص ٩٨ .

أ - أن تكون العقود والعمليات مصدر هذه الديون قد قام بها الربان أو أبرمها خارج ميناء تسجيل السفينة، وذلك لأن الدائن يكون في غير هذا الميناء جاهلاً للمركز المالي للمجهز كما يتعذر عليه أن يطلب من المالك تقرير رهن على السفينة ضماناً لحقه .

أما لو حصل الدين في ميناء تسجيل السفينة فإن الدائن يمكنه الاستعلام عن المركز المالي للمجهز كما يمكنه الحصول على ضمان اتفاقي لدينه ومن ثم فلا يكون دينه ممتازاً حتى لو قام بهذا العمل الربان .

ب - أن يكون تصرف الربان قد نشأ عن دين اقتضتته صيانة السفينة أو متابعة الرحلة كإصلاح السفينة أو شراء وقود لها أو غداء ضروري للبحارة، وكل هذه الاعمال تعتبر ضرورية لأكمال الرحلة البحرية والوصول بها سالمة لميناء الوصول، أما إذا كان الحصول على الأموال بقصد تحسين السفينة فلا يعد الدين ديناً ممتازاً^(١) .

ج - أن يكون الربان قد تصرف ضمن حدود سلطانه، إذ أن مالك السفينة لا يكون مسؤولاً إذا جاوز الربان صلاحياته ومن ثم فإن الدين المترتب على هذا التصرف لا يتمتع بامتياز وهذه الصلاحيات المعطاة للربان عادة تكون واسعة لأنه يعتبر نائباً عن المجهز ومن ثم فله اتخاذ كثير من التصرفات في غياب هذا المجهز وسنتكلم فيها عند البحث في اشخاص السفينة .

هذا وتجدر الإشارة الى أن وجود هذه الفئة الممتازة يستفيد منها الربان إذا دفع المبالغ المطلوبة من حسابه سواء أكان مالكاً للسفينة أو شريكاً أم لم يكن، ومن ثم فالقانون يقرر لصاحب المال امتيازاً على ماله يتقدم بموجبه على الدائنين انفسهم، وهو وضع استثنائي بلا شك (٢) وهو ما يستفاد من عجز الفقرة الخامسة من المادة ٥٠ تجارة بحرية «سواء أكان الدين له (للربان) أم للموانين أو للمقرضين أو لغيرهم من المتعاقدين» .

(١) انظر : مصطفى طه، القانون البحري اللبناني، ص ٧٣ .

(٢) انظر : انطاكي وسباعي، ص ٩٦ .

٧٩- تلك هي الامتيازات الخمسة التي أقرتها اتفاقية بروكسل الخاصة بالامتيازات البحرية لسنة ١٩٢٦ والتي تركت للدول المتعاقدة حرية إضافة ديون ممتازة الى هذه الديون على أن تكون متأخره عنها بالمرتبة مع التحفظ بشأن هذه الديون الجديدة وانها يجب أن لا تسبق الديون المؤمنة برهن حفظاً لحقوق الدائنين المؤمنين من استغراق الديون الممتازة الجديدة كامل قيمة السفينة ومن ثم لا يبقى لاصحاب الديون المؤمنة برهن شيء من ثمن السفينة، وقد استفاد من هذا الخيار كل من التشريع السوري والاردني واللبناني والليبي فأضاف كل منهم الى الديون الممتازة دينين آخرين هما العطل والضرر المستوجبان لمستأجر السفينة، ومجموع أقساط التأمين المعقود على جسم السفينة ومعداتاها ...، على أن تكون هذه الديون تالية للديون المؤثقة برهن وهو ما قررته المادة ٥٥ تجارة بحرية اردني (١) «ان الدائنين المرتهنيين المسجل دينهم على السفينة يأتون بترتيب تسجيلهم فوراً بعد الدائنين الممتازين المذكورين في البنود رقم ١، ٢، ٣، ٤، ٥ من المادة ٥٠» .

وعلى ذلك نضيف الى الامتيازات الخمسة المذكورة في المادة ٥٠ تجارة بحرية الامتيازات الواردين في الفقرتين السادسة والسابعة من المادة نفسها .
فالامتياز السادس يتعلق بالتعويضات المستحقة لمستأجري السفينة .

وهو التعويض المستحق لمستأجر السفينة عن مدة توقيفها اثناء سريان عقد الايجار إذا كان سبب التوقيف يعود الى المؤجر كتأخر وصول السفينة أو عدم إبلاغ الربان الشاحنين بوجود السفينة وهو ما قرره كذلك عجز المادة ١٧٦ تجارة بحرية .

وبالطبع لا يستحق المؤجر أي أجره عن مدة هذا الوقف، وهذا امتياز تقرر لصلة الدين بالسفينة على غرار ما جاء في امتيازات الفئة الرابعة المذكورة سابقاً .

والامتياز السابع يتعلق بأقساط التأمين المعقود على جسم السفينة وأجهزتها واعتدتها المتوجبة عن آخر سفرة مؤمن عليها، فيما لو كان التأمين معقوداً لأجل معين، على ألا يتجاوز هذا المجموع في الحالتين اقساط سنة واحدة .

وهذا الامتياز يُعطى للمؤمن على السفينة نظير أقساط التأمين بحدود اقساط سنة

(١) وهي تماثل نص المادة ٥٣ تجارة بحرية سوري، المادة ٥٣ بحري ليبي، المادة ٥٣ بحري لبناني

واحدة وهو كالامتياز السادس أضافهما المشرع في كل من سوريا ولبنان وليبيا والاردن الى الامتيازات الخمسة الاولى على أن يسبقهما الرهن البحري بمعنى أن الامتيازات الخمس الأولى تأتي في المرتبة الأولى ثم الرهن البحري على السفينة ثم ديون المستأجر وديون اقساط التأمين .

٨٠ - متى ثبت الامتياز البحري للدين، كان للدائن به أن يتقدم على غيره من الدائنين التاليين له في المرتبة كما يتقدم على الدائنين المرتهنيين للسفينة فالرهن البحري يأتي تالياً للديون الممتازة الواردة في المادة ٥٠ بفقراتها الخمس الأولى كما أن للدائن حقاً آخر ناتجاً عن حق امتياز دينه ويتمثل بحقه في تتبع السفينة في أي يد انتقلت اليها وهو ما جاءت به المادة الثامنة من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٦ وهذا الحكم المقرر في حالة السفينة يقترب من الحكم المقرر على العقار استثناءً لأن مثل هذا الامتياز لا يتقرر على الامتيازات المدنية الواقعة على المنقولات (١) وقد اقرت حق التتبع صراحة بعض نصوص التشريعات البحرية في بعض البلدان العربية (٢) .

ولم يتطلب المشرع الاردني في قانون التجارة البحرية وجوب شهر حقوق الامتياز وذلك لأن شأن هذه الحقوق هو شأن حقوق الامتياز الواردة على منقول (٣) كما لم يتطلب المشرع أي شرط خاص بالإثبات حيث نصت المادة ٥٤ تجارة بحرية اردني على «ان الامتيازات المقررة في المواد السابقة تتكون منذ تقرير الدين، وهي لا تخضع لأية معاملة ولا لأي شرط خاص بالاثبات» .

الفرع الثاني

ترتيب الامتيازات البحرية

٨١ - النصوص القانونية :

تنص المادة ٥١ تجارة بحرية اردني على أن :

-
- (١) وقد جاء نص المادة ١٤٤٠ مدني اردني بهذا المعنى .
(٢) مثل المادة ٩١ بحري اماراتي المادة ٢١ بحري بحريني، المادة ١٦٣ بحري عماني، المادة ٥٣ بحري كويتي .
(٣) انظر : يعقوب صرخوه، ص ١٤٥ .

«يجب تصنيف الدائنين المتأخرين بحسب السفره، فإن ديون السفره الاخيره الممتازة أيا كانت درجتها لها الأفضلية على ديون السفرات السابقة، غير أن الديون الناتجة عن عقد واحد باستخدام الملاحين تعتبر دائماً ديون السفره الأخيرة ولو كانت تتعلق بسفره أخيره !!

كما تنص المادة ٥٢ تجارة بحرية اردني على «ان الديون المتعلقة بسفره واحده تصنف بالترتيب المقرر في المادة (٥٠) وديون الدرجة الواحدة المتعلقة بالسفره نفسها تأتي متزامه وإن كل جعل الاسعاف والديون المفروضه لتقديم المؤمن والترميم تصنف بالترتيب المعاكس لتاريخ نشوئها» .

وتنص المادة ٥٣ تجارة بحرية اردني على أن «الديون المتعلقة بحادث بحري واحد تعتبر ناشئة في وقت واحد» .

ومن هذه النصوص يمكن استخلاص النتائج التالية :

أ - ديون الرحلة الواحدة تكون مستقلة عن ديون الرحلات الأخرى، ويتبع في تحديد أولوية الامتياز المقرر لكل دين الترتيب الخاص الوارد في المادة (٥٠) تجارة بحرية فإن تعددت ديون مرتبة واحدة تكون متساوية في الحقوق فلا أولوية لأحدها على الآخر بل تقسم الأموال المتحصلة قسمة غرماء^(١) .

ب - تكون العلاقة بين ديون السفرات المتعددة من حيث الأولوية عكسية بمعنى أن ديون الرحلة الأخيرة تفضل على ديون الرحلة السابقة عليها وهذه تفضل عن ديون سابقتها وهكذا حتى تأتي ديون السفره الاولى في المرتبة الأخيرة، وكذا الحال في الديون الناشئة عن مكافأة الانقاذ وتقديم مؤن للسفينة أو أجور ترميمها فإنها ترتب كذلك ترتيباً عكسياً لتاريخ نشوئها لما لهذه الديون من أهمية في المحافظة على السفينة وابقائها ضماناً عاماً لجميع الدائنين ومن ثم يعتبر الدائن الأخير كأنه قدم خدمة للجميع بمن فيهم دائنو السفينة السابقين الذين قدموا مساعدة وترميماً لها .

ج - الديون الناتجة عن حادث بحري واحد تكون في مرتبة واحدة وتعتبر انها وقعت في وقت واحد .

(١) انظر : انطاكي وسباعي، ص ١٠١.

٨٢ - الاستثناء الوارد على الترتيب السابق :

استثنى المشرع من الترتيب السابق للديون المختارة، الديون الناشئة عن عقد عمل واحد بإستخدام الملاحين إذ تعتبر دائماً ديون السفرة الأخيرة ولو تعلق عقد العمل بسفريات سابقة وذلك حرصاً من المشرع على مراعاة ضمان حقوق البحارة وحصولهم على مستحققاتهم لضمان ولائهم وإخلاصهم في خدمة السفينة وهو ما نص عليه عجز المادة ٥١ تجارة بحرية اردنى .

ولاشك أن وجود هذه الديون الممتازة على النحو المشار اليه سابقاً لا يمنع من تقرير حقوق اخرى على السفينة إلا أن هذه الحقوق يجب أن تأتي في مرتبة تالية لهذه الحقوق التي تقرر امتيازها بنص قانوني .

الفرع الثالث

محل الامتيازات البحرية

٨٣ - حددت المادة ٥٦ من قانون التجارة البحرية الاردنى (١) الأموال التي يقع عليها الامتياز البحري وهي تشمل السفينة وأجرتها عن الرحلة التي نشأ عنها الدين الممتاز وعلى تفرعات السفينة وأجرتها المكتسبة منذ بدء السفر، ورعاية لحقوق طاقم السفينة العامل على ظهر السفينة ارتأى المشرع ان يمد نطاق الامتياز الخاص بالديون الناشئة عن عقد استخدامهم ليشمل مجموع أجور السفينة الواجبة الاداء عن كل السفريات التي تمت خلال سريان عقد الاستخدام وعلى ذلك نبحت هذه الأحوال التي تشكل محلاً للامتيازات البحرية على النحو التالي :

٨٤ - أولاً - السفينة :

لاشك أن السفينة بما تمثله من ثروة بحرية تكون محلاً لامتيازات الدائنين، وقد

(١) يماثل نص هذه المادة في التشريع البحري السوري (م ٥٤) في البحري اللبناني (م ٥٤) في البحري الكويتي (م ٤٩) في البحري الليبي (م ٥٤)، في بحري اماراتي (م ٨٦) في البحري البحريني (م ١٥) .

سبق أن بينا أن السفينة هي كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته وأيا كان الغرض منه (م ٣ فقرة ١ تجارة بحرية اردنية) وازاء عموم النص الوارد على كل مركب صالح للملاحة، فإننا نرى أن محل الديون الممتازة يقع على المراكب البحرية الداخلية سواء بسواء طالما كانت صالحة للملاحة بحرية كانت أم داخلية .

وتعتبر السفينة بذاتها محلاً للامتياز بصرف النظر عن صفة مستغلها مالكا كان أم غير مالك، بمعنى أن حق الدائنين متصل بالسفينة وليس بشخص من يقوم باستغلالها (م ٦٢ تجارة بحرية اردني) وهو حكم استثنائي إذ أن القواعد العامة فيما يتعلق بحقوق الامتياز لا تقع إلا على الأموال المملوكة للمدين وقد جاء نص المادة ١٤٢٦ مدني في هذا الشأن موضحاً بأن الامتياز العام للدائن يقع على جميع أهوال المدين إلا إذا كان امتيازاً خاصاً فيرد على منقول أو عقار معين. ونحن هنا ازاء امتياز خاص واقع على منقول معين هو السفينة .

ومما تجدر الإشارة إليه أن الدائن ليس له ان يتمسك بالديون الممتازة إذا تعامل مع مجهز لا يملك السفينة وكانت يد صاحبها قد كفت عن إدارة السفينة بسبب عمل غير مشروع متى ثبت أن الدائن سيء النية (م ٦٢ تجارة بحرية اردني) .

ويكون الدائن سيء النية إذا كان على علم بحياسة المجهز غير المشروعة للسفينة .

حطام السفينة The wreck : لم يرد في نص المادة ٥٦ تجارة بحرية ما يشير الى أن حطام السفينة يشكل جزءاً من الضمان العام للديون الممتازة، إلا أن المشرع قد أدخل حطام السفينة في مشتملات الرهن المعقود على السفينة ما لم يحصل اتفاق مخالف (م ٦٧ تجارة بحرية) ويطلق الحطام على بدن السفينة أو منشآتها العلوية إذا كانت غارقة أو على بقاياها وتشكل خطورة على حركة الملاحة خاصة إذا كان هذا الحطام قريباً من الموانئ أو المياه الساحلية .

٨٥ - ثانياً - أجرة النقل :

تترتب حقوق الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ الدين الممتاز خلالها (م ٥٦ تجارة بحرية) فإذا وقع تصادم بخطأ السفينة أثناء الرحلة فإن امتياز

التعويض المستحق للسفينة الثانية يقع على أجرة الرحلة التي حصل فيها الاصطدام، والمقصود بالأجرة هنا الأجرة الإجمالية المستحقة للمجهز قبل خصم مصروفات الرحلة^(١).

وقد استثنى النص القانوني الوارد في المادة ٥٦ تجارة بحرية من الحكم السابق الديون الناشئة عن عقد الاستخدام البحري للطايم إذ أنه يقع على مجموع أجور السفينة الواجبة الأداء عن كل الرحلات الجارية أثناء تنفيذ عقد الإستخدام ويبقى حق الامتياز على أجرة النقل قائماً طالما بقيت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت بيد الربان أو ممثل المالك وسيان أن تكون الأجرة المستحقة هي أجرة نقل بضائع أو نقل مسافرين لعموم النص الوارد على أجرة السفينة وللتوضيح الوارد في المادة ٥٨ تجارة بحرية بأن تنزل منزلة أجرة السفينة أجرة نقل الركاب والمبلغ المقطوع الذي يحتمل أن تتحدد فيه مسؤولية أصحاب السفينة .

وكذا الحال بالنسبة الى الامتياز على ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل (فإذا اريد التمسك بالامتياز المذكور على الأجرة وملحقاتها وجب اتباع طريقة حجز ما للمدين لدى الغير، ومن ثم يوقع الحجز على هذه الأموال تحت يد الربان أو صاحب البضاعة أو ممثل المالك^(٢)) أما إذا استلمها المجهز دخلت ذمته واندمجت مع عناصرها وأصبحت غير مفرزة ومن ثم ينتهي الامتياز الوارد عليها^(٣).

٨٦ - ثالثاً - تفرعات السفينة والأجرة :

ويشمل امتياز الدين البحري تفرعات السفينة أي ملحقاتها وكذا ملحقات أجرة النقل وهي محل أموال أخرى خرجت من الذمة المالية .

وتعتبر وفقاً لنص المادة ٥٧ تجارة بحرية اردنى من ملحقات السفينة وأجرتها في مجال تطبيق الامتيازات :

١ - التعويض المستحق للمالك عن أضرار مادية لحقت بسفينته ولم تعوض أو عن خسارة أجرتها .

(١) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ٧٥ .

(٢) انظر : صلاح الدين الناهي، ص ٩٢ .

(٣) انظر : مصطفى طه، المرجع السابق، ص ٧٦ .

وذلك بسبب أن الأضرار المادية التي تصيب السفينة وخسارة اجرة النقل تنقص من قيمة ضمان الديون الممتازة ومن ثم كان من المنطقي أن تحل التعويضات المستحقة للمالك أو للمجهز عن الأضرار السابقة محل المال المحمل بالامتياز ويشترط في ذلك ألا تكون هذه الأضرار قد جرى تعويضها نقداً لأنه إن حصل ذلك فلا مجال للقول بوجود دين يكون محلاً لدين ممتاز يمارس عليه الدائن حق الامتياز بالأولوية على الديون الأخرى^(١).

٢ - التعويض المستحق لصاحب السفينة عن الخسائر البحرية المشتركة من حيث أنها أضرار مادية لحقت بسفينته ولم تعوض أو عن خسارة أجرتها (م ٥٧/ب تجارة بحرية اردني) ويستهدف المشرع من ذلك أن يحل التعويض الواجب لصاحب السفينة محل ما فقده الدائنون الممتازون من ضمان بفعل الخسارة البحرية المشتركة، حيث أن هذه التعويضات هي أموال يأخذها صاحب السفينة بسبب ما لحق بسفينته من أضرار جراء قيامها بتضحية اختيارية من أجل إنقاذ السفينة وما عليها من بضائع، كما لو ألفت السفينة ببعض أجزائها تخفيفاً لحمولتها ومن ثم يلتزم كل من عاد عليه نفع جراء هذه التضحية، بأن يدفع لمالك السفينة بقدر ما عاد عليه من نفع بسبب انقاذ السفينة، ويشترط في ذلك ألا يتم اصلاح هذا الضرر .

ويعتبر من ملحقات أجرة النقل التي يخسرها مالك السفينة التعويضات الناشئة عن خسارة أجرة النقل نتيجة الخسائر العمومية، كما لو قام المجهز بالتضحية بجزء من حمولة السفينة التي سيستحق أجراً عليها ومن ثم يخسر أجرتها عند وصول السفينة .

٣ - أُلْجِعل (المكافأة) Salvage الواجب الأداء لصاحب السفينة عما يقوم به من اسعاف او انقاذ لسفينة أخرى أو لبضائعها لغاية نهاية السفر بعد حسم المبالغ المخصصة للربان ولسائر مستخدمي السفينة (م ٥٧/ج تجارة بحرية) .
ومؤدى ذلك أن المبالغ المستحقة للسفينة جراء مساهمتها بمساعدة وإنقاذ سفينة أخرى اثناء الرحلة تكون موضوعاً للامتياز .

(١) انظر هذا المعنى : جاك الحكيم، ص ٥٦ .

ومع ذلك فإن قيمة هذا التعويض يحسم منه المكافآت التي يستحقها الربان وسائر طاقم السفينة لأن مثل هذه المكافآت تخرج عن نطاق الأموال التي يقع عليها الامتياز، فهي خالصة لهم بسبب ما قاموا به من جهد أثناء المساعدة والإنقاذ .

وتجدر الإشارة الى أن أجرة نقل الركاب تنزل منزلة أجرة السفينة وكذا المبلغ المقطوع الذي تنحصر فيه مسؤولية المالك (م ٥٨ تجارة بحرية) .

وتحديد مسؤولية مالك السفينة بمبلغ مقطوع حددتها المادة ٩٩ تجارة بحرية بمبالغ نقدية في حالة الأضرار المادية أو الجسدية أو بهما معاً وذلك وفقاً لاتفاقية بروكسل سنة ١٩٥٧ التي تتعلق بتحديد مسؤولية ملاك السفن، إلا أن اتفاقية اخرى تتعلق بالموضوع ذاته قد وقعت في لندن عام ١٩٧٦ حددت مسؤولية اصحاب السفن عن الأضرار المشار اليها سابقاً بالوحدة الحسابية Unit of Account حسب مقدار الحمولة المقررة للسفينة، فالسفينة التي محمولها لا يزيد عن ٥٠٠ طن مثلاً تحدد مسؤولية مالكيها بمقدار ٣٣٠,٠٠٠ وحدة حسابية عن السفينة كلها .

وعن السفن التي تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن ولا تتعدى ٣٠٠٠ طن يضاف الى المبلغ السابق ٥٠٠ وحدة حسابية عن كل طن من الحمولة. وهكذا ... وقد كانت الأردن من الدول الموقعة على هذه الاتفاقية^(١) .

ومما يجدر ذكره ان الملحقات السابقة قد وردت على سبيل الحصر فلا مجال لإضافة أي عنصر آخر اليها لم يرد في القانون (٢) ذلك أن المشرع راعى أن هذه الملحقات تمثل عناصر من الذمة المالية اقتطعت منها وكان يجب أن تضاف اليها^(٣) .

٨٧ - المبالغ التي لا يشملها الامتياز :

تنص المادة ٥٨/٢ تجارة بحرية اردني على انه لا تعتبر من تفرعات السفينة واجرتها بالنسبة لتطبيق الامتيازات، التعويضات المستحقة لمالك السفينة بفعل عقد

(١) راجع نص الاتفاقية الصادر عن : المنظمة الاستشارية البحرية للحكومات Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) London - 1977.

(٢) انظر : علي جمال الدين، ط ٧٠، ص ١١٥ .

(٣) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ٧٧ .

التأمين والمكافآت والاعانات المالية التي تمنحها الدولة لسفنها. أي أن التعويض المستحق لصاحب السفينة من عقد التأمين المبرم على السفينة حالة هلاكها لأي سبب لا يدخل في ضمان الديون الممتازة خلافاً لما تقضي به القواعد العامة، من أنه إذا كان الشيء المؤمن عليه مثقلاً بامتياز انتقل هذا الحق الى التعويض المستحق للمدين بموجب عقد التأمين تطبيقاً لمبدأ الحلول العيني (م ٩٤٠ مدني اردني)، ويبرر استبعاد تعويض التأمين من نطاق الامتياز أن هذا التعويض لا يدخل ضمن عناصر الثروة البحرية للمجهز (١) وهذا الحكم محل نقد بعض الفقه (٢) الذي لا يرى مبرراً لإخراج تعويض التأمين عن مجال الامتيازات المقررة على السفينة وذلك لأن مثل هذا التعويض يمثل السفينة الهالكة ومن ثم وجب انتقال الامتياز لهذا التعويض ولعل مرد ذلك أن المشرع أراد أن يختص الدائن المرتهن للسفينة بمبلغ التأمين اذا اتفق صراحة في عقد الرهن على ذلك (م ٦٧/٣ تجارة بحرية اردني) .

كما أن الامتياز لا يشمل المساعدة والاعانات التي تقدمها الدول لسفنها الوطنية، ذلك أن مثل هذه الاعانات يقصد بها تقوية اسطول الدولة التجاري وتعزيز قدرته على المنافسة أمام سفن الدول الاخرى ومن ثم فإنها لا تعتبر جزءاً من الذمة المالية لمالك السفينة فلا يشملها امتياز الديون الواقعة على السفينة .

الفرع الرابع

آثار الامتيازات البحرية

٨٨ - يعطي الامتياز صاحبه سلطة التقدم على غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة في استيفاء حقه وهذا ما يعرف بحق الافضلية والتقدم، كما يخول الامتياز صاحبه سلطة تتبع الشيء الوارد عليه الامتياز في أي يد يكون لاستيفاء حقه من المقابل النقدي لهذا الشيء وهو ما يعرف بحق التتبع .

(١) انظر : يعقوب صرخوه، ص ١٥٣ .

(٢) انظر : انطاكي وسباعي، ص ٩٩، مصطفى الجمال، ص ٧٩ .

٨٩ - حق الأفضلية Right of Priority :

يعطي الامتياز لصاحبه حق الأولوية على غيره من الدائنين في استيفاء حقه من ثمن السفن وأجرتها وملحقاتها سواء أكانوا دائنين عاديين أم دائنين ممتازين تالين له في المرتبة. كما أن الدائن المرتهن يأتي في المرتبة التالية لأصحاب الديون الممتازة الواردة في الفقرات الخمس الأولى من المادة ٥٠ تجارة بحرية (م ٥٥ تجارة بحرية) .

٩٠ - حق التتبع Right of Tracing :

للدائن الممتاز مبدئياً تحصيل دينه من الثروة البحرية أياً كانت اليد التي انتقلت إليها السفينة (١) وهذا الحق مستمد مما جاء في المادة الثامنة من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٦ المتعلقة بالامتيازات والرهنون البحرية وهو نتيجة لفكرة الصلة بين الدين والسفينة (٢) وعلى ذلك فمن تنتقل إليه ملكية السفينة يتعرض لمطالبة الدائنين الذين لهم ديون ممتازة دون أن يعلم بها لأنها لا تسجل، وهذا الحق في التتبع لم يرد عليه نص صريح في قانون التجارة البحرية إلا أنه يستفاد ضمناً مما ورد في بعض النصوص من هذا القانون فالمادة ٥٩ تسقط حق التتبع الممنوح للدائن الممتاز بالتقادم القصير والمادة ٦٠ تسقط حق التتبع بالبيع القضائي أو الرضائي (٣) .

وهذا الحق هو استثناء وارد على السفينة إذ أن الأصل في المنقول أنه لا يحتج بحق امتياز على من حازه بحسن نية على اعتبار خلوه من هذا الحق، فالمادة ١/١٤٢٧ مدني تنص في هذا الشأن (لا يؤثر الامتياز على حقوق حائز المنقول إذا كان حسن النية) وترجع فكرة حق التتبع الى ما أخذت به اتفاقية بروكسل الخاصة بالامتيازات والرهنون البحرية لسنة ١٩٢٦ دون حاجة الى تسجيل حق التتبع كما تتطلب الأنظمة اللاتينية التي لا تعطي الدائن الحق في التتبع دون أن يشهر حقه العيني على السفينة (٤) .

(١) انظر : جاك الحكيم، ص ٥٧ .

(٢) انظر : انطاكي وسباعي، ص ١٠٠ .

(٣) انظر في هذا المعنى : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ٧٨ .

(٤) انظر : يعقوب صرخوه، ص ١٥٤ .

الفرع الخامس

انقضاء الالتزامات البحرية

٩١ - ينقضي الامتياز البحري كغيره من الامتيازات العامة بإنقضاء الدين المضمون باعتبار أن حق الامتياز هو حق تبعية وإلى جانب ذلك ينقضي الامتياز البحري بالبيع القضائي للسفينة أو بالبيع الاختياري أو بالتقادم على نحو ما جاء في المادتين ٥٩، ٦٠ من قانون التجارة البحرية .

٩٢ - ١ - **التقادم** : نصت المادة ٥٩ تجارة بحرية (١) أن حقوق الامتياز الواقعة على السفينة والواردة في المادة (٥٠) تجارة بحرية تسقط بمرور الزمن بعد سنة باستثناء الحقوق الواردة في الفقرة الخامسة من المادة ٥٠ والتي تتعلق بالعقود والعمليات التي انشأها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة طبقاً لصلاحياته القانونية مما تتطلبه صيانة السفينة أو إكمال الرحلة سواء أكان الربان مالكا للسفينة أو لم يكن وسواء أكان الدين له أو لمن يقدمون المؤن للسفينة أو لمن قام بإصلاحها أو للمقرضين أو غيرهم، فهذه الحقوق الناجمة عن مثل هذه الاعمال تسقط بمرور ستة أشهر .

ويلاحظ من نص المادة ٥٩ تجارة بحرية انها تسقط حقوق الامتياز الواردة في المادة ٥٠ تجارة بحرية بمعنى ان الدين لا يسقط بعد مرور السنة الواردة في النص وانما الذي يسقط هو حق الامتياز ومن ثم يبقى الدين عادياً ويفقد صفة امتياز (٢)، وهو خلاف للقواعد العامة التي تقضي ببقاء الامتياز طالما بقي الدين المضمون قائماً (٣)

كما يلاحظ قصر مدة سقوط حق الامتياز ولعل ذلك مرده رغبة المشرع في حث الدائنين البحريين أصحاب حقوق الامتياز على الإسراع بالمطالبة بحقوقهم .

وتسري مدة سقوط حق الامتياز في حالة الدين الناشئ عن مكافأة الانقاذ من

(١) وهو يماثل نص المادة التاسعة فقرة (١) من اتفاقية بروكسل لعام ٢٦ الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية، والمادة ٥٧ تجارة بحرية سوري، والمادة ٥٧ تجارة بحرية لبناني .

(٢) انظر : صلاح الدين الناهي، ص ٩٨، مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ٨١ .

(٣) انظر : مصطفى الجمال، ص ٨٤ .

اليوم الذي تنتهي فيه عمليات الانقاذ وتسري في حالة التعويض عن التصادم وغيره من الطوارئ البحرية من يوم وقوع الضرر، وفي حالة الديون الممتازة الناشئة عن الترميمات وتوريد المؤن للسفينة مما هو وارد في الفقرة الخامسة من المادة (٥٠)، فإن حقوق الامتياز تسقط بعد مرور ستة أشهر من تاريخ نشوء الدين، لما لهذه العمليات من صفة الاستعجال الأمر الذي يجعل تاريخ استحقاقها يندمج مع تاريخ نشوئها .

أما في سائر الحالات الأخرى فتسري مدة سقوط حقوق الامتياز من يوم استحقاق الدين .

على أن ديون مستخدمى السفينة وبحارتها وربانها الواردة في المادة ٥٠ فقرة (ب) منها لا تكون مستحقة لهم إلا بعد تمام الرحلة مع حقهم بطلب سلف قبل السفر أو اثناؤه .

ومع ذلك فإن الفقرة الأخيرة من المادة ٥٩ تجارة بحرية عطلت العمل بالمدد السابقة في حالة عدم إمكان حجز السفينة في المياه الإقليمية الأردنية في حالة وجود مقام الدائن أو مقره الرئيسي في الأردن وأوجببت في مثل هذه الحالة سقوط حق الامتياز بمرور ثلاث سنوات من تاريخ نشوء الدين، وهو حكم مأخوذ أيضاً من المادة ٦/٩ من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٦، ومثل هذا الامتداد يتفق مع اعتبار الامتياز البحري متعلقاً بالذمة البحرية في ذاتها لا بشخص المالك (١) أخذاً بما جرى عليه القانون الانجليزي الذي يعتبر الدعاوى على السفينة دعاوى عينية تتعلق بها لا بصاحبها (٢) .

٩٣ - ويثور تساؤل حول حقوق الامتيازات التي سقط امتيازها وتحولت الى ديون عادية وهل يمكن أن تعتبر هذه الامتيازات امتيازات عامة بعد سقوطها كامتيازات بحرية وأن يستفيد أصحابها من أحكام القانون المدني ؟

يرى البعض ونحن نؤيده في رأيه أنه لا يوجد ما يمنع من اعتبار هذه الامتيازات بعد سقوطها كامتيازات بحرية، امتيازات عامة سنداً لما جاء في المادة ١٤٢٦ مدنى

(١) انظر : مصطفى الجمال، ص ٨٥ .

(٢) انظر مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ٨١ .

اردني من أنه «يقع الامتياز العام للدائن على جميع أموال المدين» وذلك يشمل أموال المدين من منقولات وعقارات ولا شك أن السفينة تعتبر جزءاً من الذمة المالية للمدين باعتبارها منقولاً مملوكاً له^(١).

٩٤ - بيع السفينة بيعاً قضائياً :

تفضي المادة ١/٦٠ تجارة بحرية اردنية بأن تسقط الامتيازات بغض النظر عن الأسباب العامة لسقوط الالتزامات بالبيع القضائي للسفينة وبالطرق المقررة في هذا القانون، وما ذلك إلا أن البيع القضائي هو بيع جبري يظهر السفينة من الديون المترتبة عليها مع انتقال حقوق الدائنين الممتازين الى ثمنها. لما يحيط هذا البيع بالمزاد العلني من ضمانات كافية لحقوق الدائنين .

٩٥ - بيع السفينة بيعاً اختيارياً :

القاعدة العامة أن بيع السفينة بالتراضي لا يطهرها من الحقوق العينية التبعية الواردة عليها. ذلك أن مثل هذه الحقوق لا يشترط القانون شهرها بالتسجيل ومن ثم قد يفاجأ من تنتقل اليه ملكية السفينة بمطالبات لم يكن على علم بها، وعلى ذلك ارتأى المشرع جرياً على ما أخذت به معظم التشريعات البحرية العربية^(٢)، أن يأخذ بتطهير السفينة مما علق بها من حقوق تبعية وذلك عن طريق تنظيم بيع السفينة بيعاً رضائياً بالشروط التالية الواردة في المادة ٦٠ تجارة بحرية .

١ - قيد عقد البيع في سجل السفن وفقاً للمواد ٢٣، ٢٦، ٢٩، ٣٥، ٣٧، ٣٩ من قانون التجارة البحرية .

٢ - الإعلان عن البيع بنشره في الجريدة الرسمية للمملكة الاردنية وفي جريدتين يوميتين محليتين وإعلان يلصق على باب مكتب التسجيل في الميناء على أن يذكر في النشر بالجرائد وبالإعلان على باب مكتب الميناء اسم المشتري ومحل إقامته .

(١) انظر : انطاكي وسباعي، ص ١٠٣ .

(٢) مثل التشريع البحري السوري (م ٥٨) - التشريع البحري اللبناني (م ٥٨) التشريع البحري الليبي (م ٦٠) التشريع البحري الكويتي (م ٥٤) التشريع البحري الاماراتي (م ٩٢) التشريع البحري البحريني (م ٢٢) .

٣ - أن يكون المشتري قد تبلغ اعلاناً بالاعتراض خلال شهر بعد النشر عن طريق كاتب العدل .

٤ - يبقى للدائن حق الأفضلية في ثمن المبيع ما دام أن الثمن لم يدفع ولو بعد انقضاء مهلة الشهر طالما أن الدائن قد أعلن نفسه للمشتري قبل أن يتم الدفع باعتراض محرر على يد كاتب العدل .

أما إذا لم يبلغ المشتري بأي اعتراض خلال مدة الشهر فيكون وفاءه بالثمن للبائع صحيحاً .

ورغبة من المشرع في تيسير الأمر على الدائنين أجاز لهم فيما جاءت به المادة ٦١ تجارة بحرية أن يسجلوا حقوق امتياز ديون على السفينة في سجل السفينة حتى يمكن تبليغهم بعرض السفينة للبيع وذلك وفق ترتيب حقوق الامتياز الواردة في المادة (٥٠) تجارة بحرية دون أن يؤثر هذا القيد في درجة الامتياز .

وتجدر الإشارة إلى أن الأحكام السابقة تنطبق على السفينة التي تكون في حياة المجهز سواء أكان مالكة أم غير مالك لها أو كان مستأجراً رئيسياً لها فلا يعقل أن يكون المالك مسؤولاً عما يقوم به من استولى عليها غصباً، بعكس الحالة التي يتخلل فيها المالك طوعية عن حياة السفينة لمستأجر لها، إذ يبقى المالك مسؤولاً عن تصرفات هذا الشخص. وكذا الحال إذا كان الدائن سيء النية، قد قام بالتعاقد مع المجهز وهو يعلم عدم مقدرته على الوفاء طمعاً في مطالبة مالك السفينة بالالتزامات الناجمة عن العقد مع المجهز، إذ أن مثل هذا الدائن غير جدير بالحماية القانونية (م ٦٢ تجارة بحرية) كما تجدر الإشارة إلى أن البيع الاختياري لا يشمل إلا السفينة ومن ثم تخرج عن نطاق الأحكام السابقة بيع ملحقات السفينة وأجزائها^(١) .

(١) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ١٣٤ - ١٣٥، سميحة القليوبي، ص ١٣٩ .

المطلب الثاني

الرهن البحري

Maritime Mortgage

٩٦ - تمهيد :

نظام الرهن البحري نظام مستحدث في مختلف التشريعات فقد عرف في المانيا منذ عام ١٨٦٥ وفي البرتغال منذ عام ١٨٨٣ كما عرف في فرنسا منذ عام ١٨٧٤ وعُدل عام ١٨٨٥ ثم عام ١٩١٤ وبالرغم أنه عرف في إنجلترا منذ زمن بإسم Mortgage إلا أنه لم يقنن إلا عام ١٨٩٤ بقانون التجارة البحرية Merchant shipping Act وقد دخل تشريعات البلاد العربية عن طريق التشريع الفرنسي، إذ استحدثت في مصر سنة ١٩٥١، ثم دخل التشريع البحري اللبناني عام ١٩٤٧ والتشريع البحري السوري عام ١٩٥٠ والتشريع البحري الاردني عام ١٩٧٢ .

ونظام الرهن البحري يعتبر استثناء من القواعد العامة في رهن المنقول رهناً حيازياً لاحتاج الى تسجيل لشهره إذ أن مجرد الحيازة يكفي عن الشهر، ولما كان مثل هذا الرهن لا يتفق وطبيعة الاستغلال البحري الذي يسعى فيه المدين الراهن الى الحصول على أموال بضمان سفينته الأمر الذي يوجب إبقاء الحيازة في يده حتى يستمر في استغلال السفينة، مما دفع المشرع البحري في معظم البلدان الى تقرير حق الرهن على السفينة دون إخراجها من يد صاحبها مع تسجيل هذا الرهن حفظاً لحقوق الدائن المرتهن من تصرفات المدين الراهن. وهو وضع يشابه رهن العقار، وتجدر الإشارة إلى أن السفينة ليست المال الوحيد الذي يرهن بهذه الطريقة بل يشاركها كذلك منقولات أخرى وذلك لإتحاد العلة في كل حالة من حالات رهن المنقول مع إبقاء حيازته لمالكه أي حتى يستطيع المالك استغلال المنقول بما يمكنه من سداد دينه .

وذلك كالسيارة والمحل التجاري، فالمادة ١/٤/أ من قانون السير رقم ١٤ لسنة ١٩٨٤ اردني تفيد على أن تسجل معاملات نقل ملكية السيارة ورهنها في السجلات المخصصة بها بعد دفع الرسوم المقررة وتعتبر تلك المعاملات باطلة إذا أجريت خارج دائرة الترخيص ولا يجوز نقل ملكية المركبة المرهونة إلا بعد موافقة الدائن، وهو ما

يعني أن حيازة السيارة المرهونة وإن كانت بحسب الأصل تبقى في يد المدين الراهن، إلا أنه لا يوجد ما يمنع من انتقال حيازتها الى الدائن المرتهن وإن كان ذلك نادراً لما يثيره مثل هذا العمل من مشكلات معقدة تتعلق بواجب الحرص والمحافظة عليها، إضافة الى أن السيارة كالسفينة تمثل في الاردن ثروة مالية لما لكها فلا يعقل أن يجمد هذه الثروة تحت يد الدائن المرتهن (١) والاعتبارات نفسها تنطبق على السفينة في حالة ان المدين قد عرض حقوق الدائن المرتهن للخطر، إذ أن للدائن في مثل هذه الحالة أن يطلب استعمال السفينة ضمن حدود أو يطلب بيعها (٢) .

وأما بالنسبة للمحل التجاري فهو منقول معنوي والحيازة ترد على المنقولات المادية دون المعنوية (٣) كما يضاف الى ذلك أن رهن الطائرات لما تمثله من ثروة ضخمة لأصحابها لا يمكن التخلي عنها للدائن المرتهن، وقد فصل المشرع اللبناني الحالات التي يمكن أن ينشأ فيها الرهن بدون نزع الحيازة فيما جاء بالمرسوم الاشتراعي سنة ١٩٥٩ الذي نصت المادة ٢٧٢ منه على أنه يجوز في حالة رهن السيارات والدراجات الآلية والجرارات الزراعية وجميع المركبات الآلية الخاضعة للتسجيل ان يبقى الشيء المرهون بحيازة المدين على أن ينص عقد الرهن على ذلك صراحة. كما أضاف المرسوم الاشتراعي لسنة ١٩٦٧ الخاص بالمؤسسة التجارية (المحل التجاري) على أن يكون المحل التجاري محلاً للرهن بدون نزع يد فعلي (٤) .

وسنتكلم عن الرهن البحري على ضوء ما جاء به قانون التجارة البحرية الاردني في المواد من ٦٣ - ٧٤ - فنتكلم في انشاء الرهن وإثباته، ثم آثاره بالنسبة للمتعاقدين والغير وأخيراً نتكلم عن انقضاء الرهن البحري .

(١) انظر : د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة الاردني، الجزء الأول، ص ٢٩ .

(٢) انظر : Chorleg & Giles : op. cit., P. 31

(٣) انظر : د. فريد مشرقي، أصول القانون التجاري المصري، الجزء الأول، القاهرة ١٩٥٤، ص ٨٨

(٤) أنظر : د. الياس ناصيف - العامل في قانون التجارة - المؤسسة التجارية - منشورات عويدات بيروت - باريس - ١٩٨٥ - ص ٤٦٠

الفرع الأول

إنشاء الرهن البحري وإثباته

٩٧ - يعتبر الرهن البحري عقداً، وعلى ذلك فلا بد من أن تتوافر فيه الأركان الموضوعية العامة المطلوبة في جميع العقود - الرضاء والمحل والسبب - وكذا الأركان الشكلية إضافة الى أن هذا الرهن لا يسري في مواجهة الغير إلا من تاريخ شهره .
وعلى ذلك سنستعرض فيما يلي الشروط الموضوعية والشكلية في الرهن البحري ثم الأحكام الخاصة بشهر الرهن بالتفصيل التالي :

٩٨ - أولاً - الشروط الموضوعية لإبرام عقد الرهن البحري :

يشترط في عقد الرهن البحري توافر الاركان الموضوعية للعقد بصفة عامة وهي الرضاء والمحل والسبب، وهذه الشروط تسري بشأنها القواعد العامة المقررة في القانون المدني ولما كان الرهن البحري يتميز بأحكام خاصة بسبب طبيعة محل الرهن.. ولأهمية طرفي عقد الرهن البحري، فإن المشرع أولاها عناية خاصة ومن ثم سنقصر الدراسة هنا على هذين العنصرين - محل الرهن، وأطرافه .

٩٩ - محل الرهن :

تنص المادة ٦٣ تجارة بحرية اردني على أنه «يمكن عقد الرهن على السفينة إذا كان محمولها القائم برميلين فما فوق بشرط أن يكون ذلك بإتفاق الطرفين» .

يستفاد من النص القانوني أن محل عقد الرهن البحري هو السفينة بالمفهوم الوارد في القانون البحري وهي كل مركب صالح للملاحة أيًا كان محموله أو تسميته وبغض النظر عن ان الملاحه تستهدف الربح أم لا (م ١/٣ تجارة بحرية) وعلى ذلك فإننا نرى انطلاقاً من عموم النص أن عقد الرهن البحري يقع على جميع المراكب المعده للملاحة سواء أكانت ملاحه بحرية أم داخلية ومهما يكن تخصيص هذه المراكب أي سواء أكانت للملاحة التجارية أو للنزهة أو للصيد، والقيد الوحيد الوارد على السفينة كمحل لعقد الرهن البحري هو محمولها إذ يجب أن لا يقل محمولها القائم عن طنين .

ومن ثم يخضع للرهن جسم السفينة سواء أكان الرهن واقعاً عليها كلها أو على حصة منها كما يخضع للرهن المهمات والادوات والآلات وغيرها من التفرعات وحطامها ايضاً إلا إذا تم الاتفاق على غير ذلك (م ١/٦٧ تجارة بحرية) بمعنى انه يجوز أن يتم إبرام عقد الرهن على جسم السفينة دون تفرعاتها .

كما يشمل الرهن التعويض عن الضرر الذي أصاب السفينة، إلا إذا خصص هذا التعويض لترميم السفينة وصيانتها (م ٢/٦٧ تجارة بحرية) .

وقد استثنى المشرع من الخضوع للرهن البحري أجرة السفينة والعلاوات والاعانات الحكومية (م ٢/٦٧ تجارة بحرية) حتى يتحقق الهدف الذي ترمي اليه الدولة من تقرير الاعانات للسفن الوطنية وذلك بتقويتها للصمود أمام منافسة السفن الأجنبية .

كما لا يشمل عقد الرهن البحري تعويض التأمين الذي يتقرر لصاحب السفينة عما قد يلحق بها من أضرار مع امكانية أن يدخل عوض التأمين في الرهن البحري بإحتواء عقد الرهن على شرط واضح يجيز للدائن المرتهن استيفاء دينه من عوض التأمين على أن يقبل المؤمن بمثل هذا الشرط أو على أن يتم ابلاغه به (م ٣/٦٧ تجارة بحرية) .

ويلاحظ مما سبق أن السفينة هي محل عقد الرهن بشكل رئيسي فإذا هلك ولم يبق منها إلا حطامها فإن الرهن يلحق هذا الحطام بصريح نص المادة ١/٦٧ تجارة بحرية وتكمن الحكمة من ذلك المحافظة على حق الدائن المرتهن إذا زال عن السفينة وصف المنشأة البحرية خاصة وان العبرة بوصف الرهن يكون بوقت نشوئه^(١) ويعتبر إبقاء الرهن على الحطام نوعاً من الحلول العيني^(٢) .

وأخيراً تجدر الإشارة الى أن عقد الرهن لا يكون إلا إتفاقياً فلا يجوز أن يقع قضائياً أو قانونياً وهو ما يستفاد مما جاء في عجز المادة (٦٣) تجارة بحرية (بشرط أن يكون ذلك باتفاق الطرفين) وهذا الاسلوب في تقرير نظام الرهن البحري قد أخذت به معظم التشريعات البحرية العربية^(٣) .

(١) أنظر : يعقوب صرخوه - ص ١٦٠

(٢) أنظر : محمود سمير الشرقاوي - ص ١٣٩

(٣) أنظر المواد : ٥٩ بحري كويتي، ١٠٠ بحري إماراتي، ٢٩ بحري بحريني، ١٧٥ بحري عماني، (٦١ ، ٦٥) كل من البحري اللبناني، البحري السوري، البحري الليبي، ٤٣ بحري مصري جديد

١٠٠ - رهن السفينة تحت الانشاء :

أجازت المادة ٦٨ تجارة بحرية رهن السفينة وهي قيد الانشاء بشرط إبلاغ مدير ميناء العقبة بذلك، وذلك لإفساح المجال أمام المالك للحصول على المال اللازم لإتمام البناء وقد يتم الرهن لمصلحة طالب البناء عندما يتفق مع الباني على أن يرهن أجزاء السفينة التي تم بناؤها كضمان للدفعات المقدمة منه للباني ليتفادى قسمة الغرماء عند إفلاس الباني^(١).

أو قد يشترط طالب البناء في عقد البناء على أن يمتلك جزء السفينة الذي يتم بناؤه بما يساوي الدفعات التي يدفعها ومن ثم يلجأ لرهن هذه الأجزاء للحصول على الأموال اللازمة لاستمرار البناء، علماً بأن الرهن لا يكون رسمياً في مثل هذه الحالة في النظام الإنجليزي لأنه يتعذر التسجيل إلا بعد انتهاء البناء ومن ثم يسمى الرهن في هذه الحالة بالرهن العادل Equitable Mortgage وهو الرهن الذي يقع بموجب اتفاق عرقي. ويأتي بالمرتبة التالية للرهن القانوني المسجل^(٢).

ويشارك التشريع الاردني في إجازة رهن السفينة تحت الانشاء كثير من التشريعات البحرية^(٣). غير أن إجازة الرهن البحري على السفينة في طور البناء يجب أن يسبقها تصريح من طالب البناء الى مدير ميناء العقبة يوضح في التصريح طول ابريم السفينة أي طولها من المقدمة وحتى المؤخرة مع أبعادها الاخرى على وجه التقريب وحمولتها المقدرة ومكان انشائها (م ٦٨/٢ تجارة بحرية).

١٠١ - الأشخاص المخول لهم حق انشاء عقد الرهن البحري :

يتم رهن السفينة من مالکها وهو الوضع الطبيعي ومن ثم يجوز رهنها من وكيل مالکها بتفويض خاص (م ٦٥/١ تجارة بحرية)، وغالباً ما يتم رهنها من الربان باعتبارها وكيلأ عاماً عن المالك، إلا أن الرهن لا يتم إلا بتفويض خاص، إذ أن الوكالة

(١) أنظر : محمود سمير الشرقاوي - ص ١٤٠

(٢) أنظر : Chorley & Ciles Op cit . P. 33 - 34

(٣) أنظر المواد : ٦٦ لبناني و ٦٦ سوري و ٩٦ ليبي و ٤٤ مصري و ١٠١ إماراتي و ٣٠ بحريني و ٨٩ مغربي

العامة لا تخول صاحبها إلا أعمال الإدارة والحفظ (م ٨٣٧ مدني) وكل عمل ليس من أعمال الإدارة والحفظ يستوجب توكيلاً خاصاً محدداً لنوع العمل وما تتطلبه الوكالة فيه من تصرفات (م ٨٣٨ مدني) والرهن من اعمال التصرف مما يتطلب وكالة خاصة به^(١).

وإذا كان مالك السفينة شخصاً واحداً فلا مشكلة في إبرام عقد الرهن عليها، أما إذا كانت مملوكة من قبل مجموعة من الأشخاص، فلمجهز السفينة أن يرهنها إذا كان بحاجة لتجهيزها شريطة أن يحصل على تفويض أكثرية أصحابها إذا كان هؤلاء يملكون ثلاثة أرباع السفينة فإذا لم تكن الأكثرية تمتلك نسبة ثلاثة أرباع السفينة فلهم الرجوع الى المحكمة لتقضي بالحل الأكثر ملائمة لمصلحتهم العامة (م ٢/٦٥ تجارة بحرية) أما إذا كان من يريد ايقاع الرهن على السفينة شريكاً واحداً بنسبة حصته الشائعة في السفينة فلا يستطيع ذلك إلا بموافقة أكثرية المالكين الذين يملكون نصف السفينة (م ٣/٦٥ تجارة بحرية) والهدف من ذلك حفظ حقوق المالك الشريك ورعاية مصالح الشركاء الآخرين، ذلك أن تقرير الرهن على السفينة من أحد الشركاء يجعل من العسير الحصول على رهن على كامل السفينة، لأن الرهن الأول يتمتع بإمتياز الأولوية على الرهن الثاني^(٢).

ولكن الواقع أن السفينة تمارس نشاطها بواسطة عقود المشاركة التي تتم بين المالك/الملاك والمستأجر ومن ثم تتعرض السفينة للرهن من قبل دائني المستأجر، ويتم الاحتياط لذلك بإدراج شرط في عقد المشاركة لا يسمح للمستأجر بإيقاع رهن على السفينة فإن لم يوجد مثل هذا الشرط أو كان موجوداً ولم يعلم به من يتعامل من الغير مع المستأجر، فإن السفينة تكون محلاً للرهن من ذلك الغير^(٣).

(١) أنظر : مصطفى طه - البحري اللبناني - ص ٨٥

(٢) أنظر : أنطاكي وسباعي - ص ١١٠

(٣) أنظر : هذا المعنى في القضية الأمريكية : TTT Stevedores of Texas Inc. V. M. V

Jagat Vijeta (696 F. 2d. 1135 5th cir 1983) - منشورة في الحملة البحرية الصادرة

عن نادي الحماية والتعويض P & I ليفربول بعنوان Sea - Venture Vol 8 - June 84

١٠٢ - ثانياً - الشروط الشكلية لعقد الرهن البحري :

لم يشترط المشرع الأردني فيما جاء بالمادة ٦٤ تجارة بحرية أن يقع الرهن على السفينة بشكل محرر رسمي كما أخذت به بعض التشريعات البحرية (١) وإنما أوجب المشرع الأردني كغيره من بعض التشريعات العربية البحرية (٢) انشاء عقد الرهن البحري بشكل خطي ومن ثم يجوز أن يكون عادياً أو رسمياً .

وعلى ذلك نجد أن المشرع الأردني وإن لم يشترط الرسمية في انشاء عقد الرهن البحري إلا أنه اشترط الكتابة فالكاتب في عقد الرهن البحري هي شرط انعقاد وهي شرط اثبات، وبعد ذلك يجوز أن تكون الكتابة بسند عرفي أو بسند رسمي، فإذا تم الرهن بدون كتابة كان الرهن باطلاً .

وقد أجاز المشرع أن يكون سند الرهن للأمر ومن ثم يكون سند الرهن بما يمثله من حق الرهن قابلاً للانتقال بالتظهير (م ٦٤ تجارة بحرية) وقد أوضحت ذلك المادة (٦٩ تجارة بحرية) التي أفادت بأن عقد الرهن إذا كان لأمر فيتم التنازل عنه بتظهير شهادة القيد .

ويتبع في التظهير ما هو متبع في تظهير الاسناد القابلة للانتقال بطريقة التظهير على نحو ما نصت عليه المادتان ٢٨٢، ٢٨٣ من قانون التجارة الاردني .

١٠٣ - شهر الرهن :

يجب أن يشهر عقد الرهن البحري عن طريق قيده في سجل السفينة التي وقع عليها الرهن وذلك حتى يسري هذا الرهن بحق الغير الذي يكتسب حقوقاً على السفينة (م ٢٢ تجارة بحرية) فإذا تم بيع السفينة كان المشتري على علم بما على السفينة من رهونات وحقوق أخرى، وهو أمر استثنائي من رهن المنقولات إذ أن الشهر في حق المنقول يكون بانتقال الحيازة للدائن المرتهن أما في السفينة فتبقى الحيازة بيد المدين

(١) من ذلك ما نصت عليه المادة (٤١) بحري مصري جديد «لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي» وما نصت عليه المادة (٥٨) بحري كويتي (يكون رهن السفينة بطريق الرهن الرسمي، ويجب أن يتم الرهن بعقد رسمي وإلا كان باطلاً) .

(٢) مثل البحري السوري واللبناني والليبي (م ٦٢ من كاهنا) .

الراهن فلا سبيل لمعرفة الغير بهذا الرهن إلا بتسجيله في سجل السفن بميناء تسجيل السفينة وقبل ذلك يشترط أن يكون سند الرهن محرراً خطياً أما بشكل سند عادي أو بشكل سند رسمي^(١) .

ويتم التسجيل وفقاً للشروط الواردة في المواد من ٢٣ إلى ٣٩ من قانون التجارة البحرية ويؤشر على سند التملك بما يفيد وقوع الرهن على السفينة تطبيقاً لما أخذت به المادة ٣٦ تجارة بحرية «كلما سجل قيد ما على الصحيفة وجب تسجيل هذا القيد على نسختها (سند التملك ومن ثم يكون الرهان الذي يحوز أوراق السفينة ومن بينها سند التملك حائزاً على ما يثبت وقوع الرهن على السفينة» .

الفرع الثاني

آثار الرهن البحري

١٠٤ - متى أبرم عقد الرهن البحري أنتج آثاره فيما بين طرفيه ومتى تم تسجيله أنتج أثره في مواجهة الغير .

١٠٥ - أثر الرهن البحري بالنسبة للدائن المرتهن :

١٠٦ - حق التتبع :

تنص المادة ٧٠ من قانون التجارة البحرية على أن للدائنين الحائزين رهناً مسجلاً على سفينة ما أو على حصة منها أن يلاحقوها أيّاً كانت اليد التي انتقلت إليها ليدنوا دينهم في درجته ويقبضوه وفقاً لدرجة التسجيل .

ومعنى ذلك أن حق الرهن حق تبعية يخول للدائن تتبع الدين المضمون بالرهن، فإذا انقضى الدين انقضى الرهن تبعاً لذلك .

ولما كان عقد الرهن قد يبرم لضمان دين على السفينة فإن المدين المضمون قد يكون اردنياً وقد يكون أجنبياً فإن كان أردنياً فلا صعوبة في ملاحقته أما إذا كان

(١) أنظر : عبد القادر العطير - الوسيط - قانون التجارة الأردني - ص ٢٩١

أجنبياً فإن الدائن المرتهن يتعرض لخروج ضمانه من يده، ولحل مثل هذا الإشكال قضت المادة ١٢ من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٦ بصحة الرهونات الواقعة على السفينة في جميع البلدان الموقعة على الاتفاقية بشرط أن يكون الرهن قد تم بشكل قانوني، ومن ثم يجوز للدائنين المرتهين ملاحقة المدين الراهن في بلده طالما كانت موقعه على اتفاقية بروكسل (١) أما إذا جرى بيع السفينة في بلد غير موقعة على اتفاقية بروكسل ولم تعترف سلطات هذا البلد بالرهن الذي وقع على السفينة في بلد آخر فلا يبقى أمام المشرع الوطني إلا اتخاذ تدابير زاجره لمنع حدوث مثل هذا الوضع وهو ما جاءت به المادة ٧٤ تجارة بحرية «يمنع بيع السفينة في الخارج إذا كانت مرهونة في الأردن، وكل بيع مخالف لا يمكن تدوينه في دفتر التسجيل لكونه باطلاً ولا مفعول له، وإن المالك الذي يبيع برضاه في الخارج سفينة مرهونة يعد مرتكباً جريمة اساءة الائتمان» .

ومع ذلك فالفقرة الثانية من المادة ٧٠ تجارة بحرية لا تسمح للدائن أن يطلب حجز السفينة أو يلاحق بيعها إلا بمقدار الحصة المخصصة له. أما إذا كان مرتهنًا لأكثر من نصف السفينة فله بعد الحجز عليها أن يلاحق بيع السفينة بكاملها على شرط أن يدعو الشركاء الآخرين في الملكية الى هذا البيع. وهو تطبيق لمبدأ سيادة الاغلبية في الشيوخ البحري وفقاً لما جاء بالمادة ١١٠ تجارة بحرية باعتماد رأي الأكثرية في كل ما يتعلق بالمصلحة المشتركة للمالكين وتقدر الأكثرية بأكثر من نصف الحقوق الواقعة على السفينة .

فإذا تم البيع بالتراضي أو أجريت القسمة فيما بين الشركاء ووقعت السفينة في حصة أحد الشركاء، فإن الرهن يبقى بعد القسمة على النحو الذي كان قبلها، ولو كان هذا الشريك غير الشريك الذي أبرم رهنا على حصته الشائعة (م ٣/٧٠ تجارة بحرية) وهو تطبيق للقواعد العامة في أن القسمة كاشفة للحق لا منشئة له، فالشريك المتقاسم يعتبر مالكا لحصته منذ أن تملكها على الشيوخ (٢) .

أما إذا كان البيع بالمزاد العلني على يد القضاء بعد توقيع الحجز على السفينة

(١) أنظر : أنطاكي وسباعي - ص ١١٦

(٢) أنظر : مصطفى طه - البحري اللبناني - ص ٩٠، أنطاكي وسباعي - ص ١١٧

ورسا المزداد العلني على شخص غير شريك، فإن حق الدائن المرتهن لحصته في السفينة ينحصر في الأولوية على جزء من الثمن يمثل قيمة هذه الحصة (م ٧٠/٤ تجارة بحرية) فحكم المزداد يظهر السفينة من الديون والرهون وتنتقل حقوق الدائنين الى الثمن .

١٠٧ - حق الأفضلية :

يستوفي الدائن المرتهن حقه بعد استيفاء أصحاب الدين الخمسة الممتازة الواردة في المادة ٥٠ من قانون التجارة البحرية، وذلك تطبيقاً لما جاء في المادة ٥٥ تجارة بحرية التي جعلت الدائنين المرتهنين في مرتبة تالية لأصحاب الديون الخمسة الممتازة الواردة في المادة ٥٠ تجارة بحرية .

ولاشك أن مثل هذا الوضع يشكل خطراً على حقوق الدائنين المرتهنين لأن الديون الممتازة الخمسة المشار إليها في المادة ٥٠، قد تستغرق جميع ثمن السفينة خاصة وأن هذه الديون لا تخضع لنظام التسجيل الإجمالي، بمعنى أنها تكون مستره يفاجأ بها الدائن المرتهن، الأمر الذي يعرض حقه للضياع مما يضع أمام الرهن البحري مخاطر لا تشجع الدائنين على اقراض المجهز بضمان الرهن الذي يقع على السفينة .

وقد حاول المشرع أن يشجع عقد الرهن البحري بإخراج تعويض عقد التأمين من نطاق حقوق الامتياز الواقعة على السفينة، كما أجاز للدائن المرتهن ان يتفق مع المدين الراهن على استيفاء دينه من تعويض التأمين (م ٦٧/٣ تجارة بحرية) .

وإذا قدم رهنان في يوم واحد للتسجيل فإن الأسبقية تحدد بالساعة التي يقدم فيها طلب تسجيل الرهن قبل غيره (م ٢٨/٣ تجارة بحرية) .

كما يضمن تسجيل الرهن فضلاً عن رأس المال، فائدة عن سنتين إضافة الى فوائد السنة الجارية في وقت الإحالة (م ٦٦/٢ تجارة بحرية) .

١٠٨ - أثر عقد الرهن الحيازي بالنسبة للمدين الراهن :

لا يترتب على رهن السفينة حرمان المدين الراهن من استعمال سفينته واستغلالها

والتصرف بها، ويضمن المدين الرهان سلامة السفينة وللدائن المرتهن ان يعترض على كل نقص في قيمة ضمانه وله أن يتخذ جميع الإجراءات اللازمة للحفاظ على حقه ويرجع بالنفقات على المدين الرهان (م ١٣٣٧ مدني)، وإذا هلكت السفينة بخطأ من المدين الرهان أو ~~تعيير~~ كان للدائن المرتهن أن يطلب وفاء دينه فوراً أو أن يقدم له ضمان كافٍ للمدين (م ١/١٣٣٨ مدني) .

١٠٩ - أثر عقد الرهن الحيازي بالنسبة للغير :

متى تم تسجيل الرهن حسب الأصول القانونية كان للدائن حق التتبع والافضلية في مواجهة الغير أي أن للدائن المرتهن أن يتبع السفينة في أي يد انتقلت اليها كما أن للدائن المرتهن أن يتقدم على الدائنين العاديين في الحصول على حقه من ثمن السفينة بعد أصحاب الديون الممتازة الخمسة الواردة في المادة (٥٠) تجارة بحرية والديون المضمونة برهن تكون أولويتها بحسب تاريخ قيدها في سجل السفينة، وتأتي كلها في مرتبة تالية للدائنين الممتازين المذكورين في المادة (٥٠) تجارة بحرية (م ٥٥ تجارة بحرية) وإذا أراد الغير اتقاء خطر الملاحقة المقررة في المادة ٧٠ تجارة بحرية والتي سبق شرحها، ويحصل على السفينة مطهرة من الحقوق التي كانت تثقلها، فإن عليه بعد تسجيل شرائه السفينة وخلال خمسة عشر يوماً من تاريخ هذا التسجيل أن يبلغ الدائنين بنسخة من سند التملك في المواطن المختار لكل منهم، مع التصريح باستعداده لدفع جميع الرهون الواقعة على السفينة ويقدر قيمة هذه السفينة سواء أكانت الديون مستحقة أم لا (م ٧١ تجارة بحرية) ولكل صاحب دين مسجل أن يطالب ببيع السفينة بالمزاد أو بيع الحصة المرهونة منها وذلك بأن يعرض زيادة إضافية على الثمن لا تقل عن العُشر وأن يقدم كفالة لدفع الثمن والتكاليف، ويجب أن يبلغ المشتري بهذا العرض الذي يقدمه الدائن خلال عشرة أيام بعد تبليغه بقرار بيع السفينة ويتضمن الطلب دعوة للمشتري للحضور أمام محكمة بداية ميناء العقبة من أجل إجراء المزايمة العلنية (م ٧٢ تجارة بحرية) ويتم البيع بالمزايدة بناء على طلب الدائن الذي طلبه أو بناء على طلب المشتري وفقاً لإجراءات الحجز التنفيذي على السفينة (م ٧٣ تجارة بحرية) .

١١٠ - بيع السفينة المرهونة في الأردن :

وأخيراً أورد المشرع الأردني حكماً بموجب المادة ٧٤ تجارة بحرية يقضي بمنع بيع السفينة المرهونة في الأردن بيعاً اختيارياً خارج الأردن فإذا تم مثل هذا البيع وقع باطلاً ولا يمكن تسجيله في سجل السفينة وصاحب السفينة الذي يقوم بمثل هذا البيع اختياراً يعتبر مرتكباً لجريمة اساءة الائتمان المعاقب عليها في قانون العقوبات في المواد من ٤٢٢ الى ٤٢٤ والتي تصل عقوبتها القصوى الحبس من شهرين الى سنتين وبالغرامة من عشرة دنانير الى مئة دينار .

الفرع الثالث

انقضاء الرهن البحري

١١١ - ينقضي الرهن البحري بنفس أسباب انقضاء الرهن التأميني على العقارات طبقاً للقواعد العامة، فهو ينقضي :

١ - بإنقضاء الدين : ينقضي دين الرهن البحري بإنقضاء الدين الذي وقع الرهن لضمانته وذلك بأي سبب من أسباب انقضاء الديون كالوفاء او المقاصة أو اتحاد الذمة أو الإبراء أو التجديد أو التقادم. فالرهن البحري هو حق تبعية ينقضي بإنقضاء الحق الأصلي في الدين ومع ذلك يعود الرهن متى عاد الدين بزوال السبب الذي انقضى به، كما لو ثبت بطلان الوفاء بالدين أو بطلان الإبراء منه مع عدم الإخلال بحقوق الغير حسن النية التي اكتسبها بالفترة بين انقضاء الدين وعودته (م ١٣٦٤ مدني) .

٢ - كما ينقضي الرهن بصفة أصلية مستقلاً عن الدين المضمون بالرهن بأسباب مختلفة :

أ - هلاك السفينة : وفي مثل هذه الحالة ينتقل الرهن الى حطام السفينة (م ١/٦٧ تجارة بحرية) إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف .

ب - التطهير : ويكون ذلك بدفع الديون الواقعة على السفينة في حدود ثمن

السفينة على النحو الذي ذكرته المادة ٧١ تجارة بحرية التي سبق شرحها، هذا إذا كان بيع السفينة قد تم رضاءً أما إذا بيعت السفينة قضاءً فإن حكم مرسى المزاد يطهر السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين الى ثمنها (م ٩٣ تجارة بحرية) .

ج - التنازل : ينقضي الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن عن رهنه صراحة أو ضمناً وتجدر الإشارة الى أن الرهن البحري ينقضي بالتقادم تبعاً لإنقضاء الدين المضمون بالتقادم كذلك، بعكس حقوق الامتيازات البحرية التي تنقضي بالتقادم دون الدين المضمون بها إذ يتحول مثل هذا الدين الى دين عادي، ذلك أن أنقضاء الرهن البحري دون الدين المضمون فيه إضرار بالدائن المرتهن كما أنه يزعزع الأئتمان البحري^(١) .

(١) أنظر : مصطفى طه - البحري اللبناني - ص ٩١

المطلب الثالث

الحجز على السفينة Maritime Lien

١١٢ - مقدمة :

الحجز على السفن نوعان : حجز تحفظي وحجز تنفيذي .

ويقصد من الحجز التحفظي ضمان وجود السفينة ومنعها من الابحار بعيداً بأمر السلطة القضائية ويطلق عليه بالانجليزية Arrest of the vessel وهذا التوقيف بالرغم من انه حق عيني In Rem إلا أنه ليس حجزاً Not Lien ومن ثم فإن أي حجز بحري يقع على السفينة أثناء توقيفها له الأولوية على المطالبة التي من أجلها تم إيقاف السفينة (١)، أما الحجز التنفيذي فيقصد منه حجز السفينة بناء على سند واجب التنفيذ تمهيداً لبيعها واقتضاء الديون المضمونة بها من ثمن البيع.

وبالرغم من أن المشرع الأردني مثله في ذلك مثل المشرع في كلا من سوريا ولبنان وليبيا ومصر في تشريع سنة ١٨٨٣ لم يعالج الحجز التحفظي على السفينة مقتضياً في ذلك بما كان عليه الحال في التشريع الفرنسي الصادر عام ١٨٠٧، فإننا سنتناوله بشيء من الشرح على ضوء القواعد العامة. أما المشرع البحري المصري فقد نص على الحجز التحفظي بالنسبة للسفن في القانون البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (م ٦٠ منه) جرياً على ما جاء في معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، وكذا فعلت بعض التشريعات البحرية العربية (٢)

الفرع الأول

الحجز التحفظي على السفينة

١١٣ - بالرغم من أن قانون التجارة البحرية الاردني لم يعالج الحجز التحفظي

(١) أنظر : Chorley & Giles : op . cit . p . 42

(٢) أنظر المواد : ٧٣ بحري كويتي، ١١٥ بحري إماراتي، ٤٣ بحري بحريني، ١٨٧ بحري عماني

على السفن إلا أن المقرر فقهاً وقضاً جواز توقيع الحجز التحفظي على السفينة وفقاً للقواعد العامة الواردة في قانون أصول المحاكمات المدنية .

والغرض من الحجز التحفظي على ما سبق القول فيه، هو ضمان عدم تصرف المالك فيه تهرباً من مطالبة الدائنين بديونهم ومن ثم يلجأ الدائن لحجز أموال المدين عن طريق القضاء ولو لم يكن بيده سند تنفيذي^(١) .

١١٤ - شروط الحجز التحفظي : يجوز للدائن سواء أكان بيده سند تنفيذي أم لا أن يوقع حجزاً احتياطياً على السفينة المملوكة للمدين سواء أكان الدين متعلقاً بالسفينة أم غير متعلق بها (٢) وتظهر فائدة الحجز التحفظي في حالة وجود سند تنفيذي بيد الدائن من أن هذا الدائن يعفى من اعلان السند التنفيذي للمدين وإنذاره بالوفاء قبل إجراء الحجز وينقلب هذا الحجز الاحتياطي إلى حجز تنفيذي في مرحلة لاحقة (٣) .

وإذا كان الأصل أنه يجوز الحجز على أي سفينة للمدين (م ١/١٤١ أصول محاكمات مدنية) فقد أجازت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل ذلك حتى لو كانت السفينة الأخرى على أهبة السفر كما أن نظام حجز السفن الشقيقة قد أخذ به القانون الانجليزي بعد أن كان لا يسمح بذلك^(٤) .

إلا أنه لا يجوز الحجز على أموال المدين إلا بما يفي بمقدار الدين والرسوم والنفقات ما لم يكن المحجوز عليه غير قابل للتجزئة (م ٣/١٤١ أصول محاكمات مدنية) ويستثنى من ذلك عدم جواز حجز السفن التابعة للدولة كالسفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة المرافق العامة أو سفن الدولة التجارية، وبالرغم من أن مثل هذه السفن الأخيرة مملوكة ملكية خاصة إلا أن الدولة لا تخضع لطرق التنفيذ المقررة في القواعد العامة للدائن ضد مدينه، ويمكن أن نجد سنداً لذلك في قانون

(١) أنظر : سميحة القليوبي - ص ١٦٧

(٢) أنظر : مصطفى طه - البحري اللبناني - ٩٣

(٣) أنظر : د . فتحي والي - التنفيذ الجبري في القانون اللبناني - دار النهضة العربية - بيروت - ١٩٦٦ - ص ٢٧٥

(٤) أنظر : Chorley & Giles Op.cit.p. 43

أصول المحاكمات المدنية الأردني (م ١٤٢/١١) التي تستثني طائفة من الأموال من نطاق الحجز بما فيها «الأموال والأشياء الأميرية والمختصة بالبلديات سواء أكانت منقولة أم غير منقولة» أما بالنسبة لسفن الدول الأجنبية فتخضع للحجز لأن الدولة الأجنبية في ممارستها للتجارة فإنها تتصرف كالأفراد ومن ثم تخضع لما يخضع له الأفراد من أحكام وقواعد قانونية وهو ما أخذت به اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٥٢ التي اخضعت السفن الأجنبية سواء أكانت تابعة لدولة متعاقدة أم غير متعاقدة لأحكام المعاهدة ومن ثم للحجز عليها للديون الواردة في المادة الأولى من المعاهدة^(١) بالنسبة لسفن الدول المنضمة لها أما بالنسبة لسفن الدول غير المتعاقدة فتخضع للحجز للديون المنصوص عليها في المعاهدة أو لديون أخرى غير منصوص عليها في المعاهدة بل منصوص عليها في القانون الداخلي لدولة المحكمة التي يرفع إليها طلب الحجز حتى ولو لم يكن الدين بحرياً^(٢).

ومن ثم يلاحظ أن الحجز الاحتياطي أو التحفظي يقع على السفينة يكون بسبب دين بحري وقد عدت اتفاقية بروكسل هذه الديون على سبيل الحصر كما أخذت بذلك التشريعات العربية الحديثة^(٣).

(١) الديون الواردة في المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢ هي ديون بحرية، وهي الديون التي يكون مصدرها أحد الأسباب التالية :

أولاً : الديون الشخصية وهي : (١) الأضرار التي أحدثتها السفينة بسبب التصادم أو غيره (٢) الخسائر في الأرواح أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة والتي تنشأ عن إستغلالها . (٣) مصاريف المساعدة والإنقاذ. (٤) العقود الخاصة بإستعمال السفينة أو إستئجارها بمقتضى مشاركة إيجار أو غيرها . (٥) العقود الخاصة بنقل البضاعة على السفينة بمقتضى مشاركة إيجار أو سند شحن أو غير ذلك . (٦) هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها . (٧) الخسائر المشتركة . (٨) القروض البحرية. (٩) سحب السفينة . (١٠) الإرشاد. (١١) توريد المنتجات أو المهمات اللازمة لإستغلال السفينة وصيانتها في أي جهة كانت. (١٢) إنشاء السفينة وإصلاحها أو تجهيزها ومصاريف التخزين . (١٣) أجور الربان والضباط وأفراد الطاقم . (١٤) المبالغ التي صرفها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لحساب مالكيها .

ثانياً : الديون الناشئة عن حقوق عينية وهي (١) المنازعة في ملكية السفينة . (٢) المنازعة الخاصة بالملكية المشتركة للسفينة أو بحيازتها أو بالحقوق الناشئة عما يتحصل من إستغلال السفينة . (٣) الرهن البحري .

(٢) أنظر : محمود سمير الشرقاوي - ص ١٥٩

(٣) أنظر المادة (١١٥) بحري إماراتي، المادة ١٨٨ بحري عماني، المادة ٤٣ بحري بحريني، المادة ٧٣ بحري كويتي، المادة ٦٠ بحري مصري جديد مع إضافة سببين للأسباب السبعة عشر الواردة في إتفاقية بروكسل لرسم الموانئ والممرات المائية + مصاريف إزالة أو إنتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع + أقساط التأمين على السفينة مع حذف القروض البحرية .

ويشترط لإجراء الحجز التحفظي على السفينة وفقاً لقانون أصول المحاكمات المدنية الاردني تقديم طلب حجز احتياطي سواء قبل إقامة الدعوى الأصلية أو عند تقديمها أو أثناء نظرها إلى قاضي الأمور المستعجلة في المحكمة استناداً إلى ما لدى الدائن من مستندات وبيانات على أموال المدين المنقولة وغير المنقولة والموجودة لدى شخص ثالث حتى يتم الحكم في دعوى الأساس .

ويجب أن يكون الطلب مقترناً بكفالة نقدية أو مصرفية أو عدلية تضمن للمدين ما يلحقه من عطل وضرر .

ويجب أن يكون مقدار الدين الذي يوقع الحجز بسببه معلوماً ومستحق الأداء وغير مقيّد بشرط ولا يحجز من أموال المدين إلا بما يكفي لسداد الدين والرسوم والمصاريف (م ١٤١ أصول المحاكمات المدنية) .

١١٥ - إجراءات الحجز التحفظي :

تحدد المواد من ١٤٣ إلى ١٤٩ من قانون أصول المحاكمات المدنية الإجراءات الواجب اتخاذها لتوقيع الحجز التحفظي على أموال المدين وتحدد المادة ١٥١/٢ أصول مدنية، كيفية الحجز على الأموال المنقولة إذا كان التصرف فيها خاضعاً للتسجيل كالسيارة والسفينة إذ توضع إشارة الحجز على قيدها في دفتر سجل السفن في ميناء العقبة، وبالطبع فإن سلطة الميناء تحتفظ بنسخة من قرار الحجز لأنها هي التي تتولى وضع الإشارة بقرار الحجز على سجل السفينة، ولا يرفع الحجز عنها إلا بقرار من المحكمة .

١١٦ - آثار الحجز الإحتياطي :

الأثر المباشر للحجز الإحتياطي هو منع السفينة من السفر حتى يتمكن الدائن من الحصول على سند تنفيذي يستطيع بموجبه أن ينفذ على السفينة لاقتضاء دينه، ومع ذلك فإن الحجز الإحتياطي لا يمنع المالك من التصرف في سفينته أثناء حجزها إحتياطياً لعدم وجود نص على ذلك - على غرار ما أخذت به المادة ٨٠ تجارة بحرية

بالنسبة للحجز التنفيذي - ومن ثم فإن لمالك السفينة أن يحصل على أمر من قاضي الأمور المستعجلة الذي أوقع الحجز أو من المحكمة حسب الأحوال، برفع الحجز مقابل تقديمه وكفالة نقدية أو عدلية لضمان الديون التي وقع الحجز بسببها ويلجأ مالك السفينة الى هذا الإجراء رغبة منه في استغلال السفينة باعتبارها ثروة بحرية معطلة أثناء الحجز، على أنه لا يستطيع بيعها لأن قرار إيقاع الحجز عليها يكون مسجلاً في صحيفة السفينة يسجل السفن في ميناء العقبة كما لا يستطيع أن يرتب عليها أي حق عيني اللهم إلا إذا كان مثل هذا الحق غير خاضع للتسجيل .

ومن جهة أخرى فإن الحجز على السفينة لا يعني الحجز على البضائع المشحونة على ظهرها ومن ثم فإن أصحاب البضائع لهم الحق في استلامها لأن الحجز قد وقع على السفينة وليس على البضاعة المحملة عليها^(١) .

الفرع الثاني

الحجز التنفيذي على السفينة

١١٧ - نظم المشرع البحري الأردني أحكام الحجز التنفيذي على السفن في المواد من ٧٥ الى ٩٤ من قانون التجارة البحرية وأحكام هذا الحجز تشابه الى حد بعيد أحكام الحجز على العقار بالرغم من اعتبار السفينة منقولاً وذلك لعدة اعتبارات منها طبيعة السفينة وما تمثله من ثروة بحرية تزيد في اغلب الأحيان عن قيمة العقار، ومن ثم وجب الرجوع للقواعد العامة في التنفيذ على العقار إذا اعوز النص في القانون البحري بهذا الشأن .

١١٨ - أهمية الحجز التنفيذي على السفينة :

تظهر فائدة الحجز التنفيذي في الحالة التي يتقاعس فيها المدين عن الوفاء بدينه، ومن ثم يلجأ الدائن للقضاء للحصول على سند تنفيذي يخوله حق حجز السفينة المملوكة للمدين تمهيداً لبيعها واقتضاء دينه من ثمنها .

(١) أنظر : حكم التمييز الأردني - تمييز حقوق رقم ١٨٢ / ٨٣ - مجلة النقابة لسنة ١٩٨٣ - ص ١٢٨٢ .

١١٩ - شروط الحجز التنفيذي :

لا يصح ايقاع الحجز التنفيذي إلا بناء على سند واجب التنفيذ (م ٤٣ أصول محاكمات مدنية) ولا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بعد مرور اربع وعشرين ساعة على إنذار مأمور الإجراء بإرسال ورقة إخبار مختومة بخاتم دائرة الإجراء الى المحكوم عليه ويطلب منه الإدعان لحكم الاعلام وتنفيذه برضاه (م ١/٣٤ من قانون الإجراء الاردني) وتكون مدة الانذار بالدفع عادة سبعة أيام إلا في المواد المستعجلة فتكون لمدة اربعاً وعشرين ساعة، ويتم إبلاغ الإنذار الى شخص المالك أو الى محل إقامته (م ٧٦ تجارة بحرية) فإذا كان الدين متعلقاً بدين بحري تم ابلاغ الربان بالانذار بالدفع في حالة كان المالك غائباً (م ٢/٧٦ تجارة بحرية) .

ويستفاد مما سبق أن الدين الذي تحجز السفينة بسببه قد يكون بحرياً أو غير بحري باعتبار أن السفينة تشكل ثروة للمدين ومن ثم تعتبر ضماناً عاماً لدائنيه .

وإذا مر على الإنذار عشرة أيام أو يزيد دون أن يقوم الدائن باتخاذ إجراءات الحجز على السفينة فعليه أن يحدد الإنذار قبل أن يطلب حجز السفينة (م ٧٧ تجارة بحرية).

١٢٠ - إجراءات الحجز التنفيذي :

يكون إجراء الحجز عن طريق مأمور الإجراء الذي يحرر محضراً بالحجز (وفقاً للمادة ٧٨ تجارة بحري) يشتمل على ما يلي :

- (١) إسم الدائن طالب الحجز ومهنته ومحل إقامته .
- (٢) السند الذي يوجبه يلاحق التنفيذ أي الحكم القضائي .
- (٣) المبلغ المطلوب دفعه .
- (٤) مقام الدائن المختار في مكان المحكمة التي يجب ان يقع البيع أمامها وفي المكان الذي ترسو فيه السفينة المحجوزة .
- (٥) اسم صاحب السفينة واسم الربان .
- (٦) اسم المركب ونوعه وحمولته وجنسيته .

٧) تقديم بيان ووصف عن الزوارق والقوارب والمهات والاعتدة والأجهزة والمؤن والزاد .

٨) تعيين حارس على السفينة .

يقوم الدائن الحاجز بعد ذلك بتبليغ مالك السفينة خلال ثلاثة أيام من تحرير محضر الضبط إلى مالك السفينة ويطلب منه الحضور أمام محكمة مكان الحجز كي يسمع قرار المحكمة بالمباشرة ببيع السفينة والأشياء المحجوزة (م ١/٧٩ تجارة بحرية) .

فإذا كان المالك غير مقيم في محيط المحكمة فيصار تبليغه خلال خمس عشرة يوماً عن طريق ربان السفينة المحجوزة فإن لم يكن الربان حاضراً كذلك فبواسطة شخص ممثل للمالك أو ممثل للربان (م ٢/٧٩ تجارة بحرية) .

وإن كان المالك أجنبياً لا موطن له في الأردن ولا يوجد من يمثله فيتم تبليغه وفقاً لقانون أصول المحاكمات المدنية (م ٣/٧٩ تجارة بحرية) التي تقضي المادة ١٣ منه (أصول محاكمات مدنية) بأنه إذا كان المطلوب تبليغه مقيماً في بلد أجنبي وله فيها موطن معروف تسلم الأوراق لوزارة العدل ليتم تبليغها للمطلوب تبليغه بالطرق الدبلوماسية إلا إذا ورد نص على خلاف ذلك .

ويسجل محضر الضبط في سجل دائرة ميناء العقبة سواء أكانت السفينة كاملة الصنع أم قيد الإنشاء حتى يكون لمحضر التسجيل أثره في مواجهة الغير حتى لا يدعي بعدم علمه بإجراءات الحجز، ويترتب على تسجيل محضر الضبط أن المالك لا يستطيع التصرف بالسفينة بيعاً أو رهناً، ويقوم مكتب تسجيل السفن بإعطاء بيان بالرهون المقيدة على السفينة خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسجيل، وبعد ثمانية أيام من إعطاء بيان الرهونات يبلغ طالب الحجز الدائنين المسجلين في سجل السفينة في المقام المختار المذكور في تسجيل ديونهم دعوة للحضور أمام محكمة مكان الحجز، ويعطى للدائنين مهلة خمسة عشر يوماً للتدخل إذا رغبوا في ذلك (م ٨٠ تجارة بحرية) .

ويتم معرفة هؤلاء الدائنين إذا كانوا اردنيين من الرجوع الى سجل السفينة إذا

كانت اردنية أما إذا كانت أجنبية وتم الحجز عليها في ميناء العقبة الأردني فلا بد من الرجوع الى ميناء تسجيلها لبيان الدائنين المسجلين على صفحتها في سجل السفن عن طريق قنصلية البلد الذي تتبعه السفينة وعندئذ يتم ابلاغهم بواسطة قنصليتهم خلال ثماني أيام من تاريخ تسليم البيان، ولهؤلاء الدائنين مهلة خمسة عشر يوماً للتدخل (م ٨١ تجارة بحرية) .

١٢١ - البيع وشروطه :

تقرر محكمة مكان الحجز البيع وشروطه كما بينها طالب الحجز وتحدد تاريخ البيع وثمان البيع فإذا لم يعرض أي ثمن للبيع في اليوم المحدد للبيع يتم طرح ثمن جديد أقل من الثمن الأول (م ٨٢ تجارة بحرية) ولا يتم البيع إلا بعد شهر قرار البيع وشروطه ويتم ذلك عن طريق لصق الإعلانات على الجزء الأكثر ظهوراً من السفينة المحجوزة وعلى باب المحكمة الرئيسي التي يجري البيع أمامها وعلى رصيف الميناء وفي البورصة التجارية إذا وجدت، وكذا نشر قرار البيع وشروط في جريدتين محليتين إضافة الى طرق النشر الأخرى التي تجيزها المحكمة (م ٨٥، ٨٦ تجارة بحرية) .

ويتم البيع في مزاييدة علنية في المحكمة المدنية بعد خمسة عشر يوماً من تعليق الإعلانات التي سبق ذكرها .

وتوجب المادة ٨٧ تجارة بحرية أن يبين في الاعلانات الملصقة أو المدرجة في الجرائد المعلومات التالية :

- ١ - اسم طالب الحجز ومهنته ومحل إقامته .
- ٢ - المستندات التي يداعي بموجبها .
- ٣ - مقدار المبلغ واجب الأداء .
- ٤ - المقام الذي يختاره في مركز المحكمة وفي مرسى السفينة المحجوزة .
- ٥ - اسم صاحب السفينة المحجوزة ومهنته ومحل إقامته .
- ٦ - مميزات السفينة كما هي واردة في دفتر التسجيل .
- ٧ - إسم الربان .

٨ - محل وجود السفينة .

٩ - ثمن الطرح وشروط البيع .

١٠ - مكان المزايدة ويومها وساعتها .

وتتم الإحالة على من يقدم السعر الأعلى في المزايدة كما تكون الإحالة قطعية طالما كان البيع قضائياً فلا تجوز المزايدة بعد ذلك (م ٨٨ تجارة بحرية) ذلك أن طريق الشهر الذي يتم بواسطتها الإعلان عن البيع وشروطه تعد ضماناً كافية بحد ذاتها من إمكان التلاعب في البيع^(١) .

١٢٢ - واجبات المشتري :

حددت المادة ٨٩ تجارة بحرية واجبات المشتري وهي أن يودع ثمن الاحالة بدون نفقات لدى أحد المصارف المقبولة من الحكومة خلال اربع وعشرين ساعة من قرار الإحالة، فإن لم يفعل جرت مزايدة ثانية على حسابه، بمعنى أنه يسأل عن دفع الفرق بين الإحالة الأولى والثانية مع الزامه بالمصاريف والنفقات والضرر والعطل (عجز المادة ٩٠ تجارة بحرية) فإن بيعت بثمن أعلى من ثمن الإحالة الأولى فلا حق له بالمزايدة^(٢) .

فإذا تخلف المشتري عن ايداع ثمن الاحالة، عرضت السفينة للبيع بالمزاد العلني بعد ثلاثة أيام من اعادة النشر والإعلان التي سبق ذكرها وتتم اعادة البيع على عاتق المشتري بما في ذلك تحميله العطل والضرر والمصاريف اللازمة (م ٩٠ تجارة بحرية).

وإذا كان بيع السفينة قد تم رضاءً فإنه يجوز لأحد الدائنين طلب اعادة البيع بإجراء مزايدة ثانية بشرط أن يعرض زيادة إضافية على الثمن بمقدار العشر مع تقديم كفيل لدفع الثمن والتكاليف (م ٧٢ تجارة بحرية). أما في حالة البيع القضائي فمثل هذا الطلب غير مقبول لأن الثمن المتحصل بالمزايدة القضائية يفترض أن يكون أقصى ما يمكن الحصول عليه^(٣) وهو ما أشارت اليه المادة ٨٨ تجارة بحرية .

(١) أنظر : صلاح الدين الناهي - ص ١١٨ .

(٢) أنظر : نفس المقطع من المرجع السابق .

(٣) أنظر : أنطاكي وسباعي - ص ١٣٦ .

١٢٣ - الإعتراض على حكم الأمر بالبيع :

متى صدر قرار الإحالة يكون غير قابل للإعتراض، على أنه يجوز خلال خمسة أيام من تاريخ صدوره استئناف القرار أمام المحكمة المختصة لعيب في صفة الحكم فقط، فتبت المحكمة بالاستئناف بقرار غير قابل للإعتراض خلال ثلاثة أيام من ورود استدعاء الاستئناف الى ديوان المحكمة (م ٩١ تجارة بحرية).

١٢٤ - تسجيل حكم الأمر بالدفع وتوزيع الأموال الناجمة عن البيع :

متى اكتسب الحكم الدرجة القطعية تقوم دائرة الإجراء بإبلاغ نسخة من الحكم لمكتب تسجيل السفن بميناء العقبة كي يسجل في صحيفة السفينة بسجل السفن (م ٩٢ تجارة بحرية) ويتم توزيع الثمن الذي رسا به المزاد على الدائنين وفقاً للأحكام العامة (م ٩٤ تجارة بحرية) الواردة في قانون الإجراء (المواد ١٠٧ - ١١٢ إجراء) .

١٢٥ - آثار حكم الإحالة :

يترتب على قرار ارساء المزاد على المشتري انتقال ملكية السفينة اليه بشرط تسجيل حكم الإحالة في سجل السفينة على النحو الذي سبق القول فيه، كما يترتب على حكم الإحالة تطهير السفينة من الإمتيازات والرهن ودعاوى الإلغاء التي تكون للدائنين على السفينة والذين كان قد تم تبليغهم، ويقوم المشتري بتقديم طلب الى مأمور تسجيل السفن بشطب الامتيازات والرهن التي كانت على السفينة بشرط أن يقترن طلبه بحكم الإحالة الذي اكتسب قوة القضية المقضية بشهادة قلم المحكمة التي أصدرته (م ٩٣ تجارة بحرية) .

١٢٦ - دعاوى الإستحقاق والإبطال :

تشور أحياناً منازعات فرعية عند الحجز على السفينة كأن يتقدم شخص ويدعي ملكية السفينة أو حصة فيها وهذه هي دعوى استحقاق ملكية السفينة، أو يطلب إبطال البيع، وقد عالجت هذه المسائل المادة ٨٣ تجارة بحرية، إذ قضت بأن دعاوى

الإستحقاق والإبطال لا تقام إلا قبل صدور قرار الإحالة كما لا تقبل إلا إذا كانت مدونة في دفتر تسجيل السفينة أما إذا أثبتت هذه الدعاوى بعد صدور قرار الإحالة، فإنها تتحول حكمًا إلى اعتراض على تسليم المبالغ الناجمة عن البيع .

وقد بينت المادة ٨٤ تجارة بحرية الإجراءات الواجب اتباعها في رفع دعاوى الاستحقاق والإبطال إذا تم قبول رفع هذه الدعاوى، إذ يمنح المدعي أو المعارض مدة ثلاثة أيام لتقديم حجه كما يمنح المدعى عليه ثلاثة أيام أخرى لتقديم رده، وتعين المحكمة جلسة بمجرد تقديم استدعاء من المدعي، ولا يترتب على رفع الدعوى وقف التنفيذ إلا إذا رأت المحكمة غير ذلك ولأسباب قوية وهامة .

الباب الثاني

أشخاص الملاحة البحرية

١٢٧ - مقدمة :

يتطلب استثمار السفينة وإنجاز الرحلة البحرية تضافر جهود مجموعة من الاشخاص يعمل كل في مجاله من أجل إنجاز المهمة الاقتصادية المرجوة من السفينة، سواء من كان منهم على ظهر السفينة أو على البحر، وتختلف علاقة كل منهم بالسفينة باختلاف الرابطة التي تربطه بها، فهناك مالك السفينة الذي يرتبط بها برابطة الملكية وهناك المجهز الذي قد يكون مالكا أو مستأجراً وهناك رئيس الطاقم البحري الذي يتولى إدارة دفة السفينة فنياً وإدارياً أثناء إبحارها وأثناء وجودها في المرافئ يعاونه في ذلك مجموعة من البحارة الذين يرتبطون مع المالك أو المجهز بعقد عمل بحري وإلى كل هؤلاء يوجد مجموعة من المساعدين يعملون على البر لتسهيل عمل السفينة سواء بإيجاد الحمولة لها أو بشحنها أو بتفريغها وتسليمها للمرسل اليهم وهؤلاء يشكلون نسبة لا بأس بها من القائمين على خدمة السفينة كالوكيل البحري - أمين السفينة، ومقاولو الشحن والتفريغ، والسماسرة كما يوجد أشخاص يساعدون السفينة في البحر كالمرشد الذي يتولى إرشاد السفينة عند دخولها الميناء أو خروجها منه تحت إشراف الربان وكمقاول قطر السفينة .

وعلى ذلك فإننا ندرس أشخاص الملاحة البحرية على النحو التالي :

الفصل الأول : مالك السفينة ومجهزها .

الفصل الثاني : الربان بإعتباره رئيس الطاقم الذي يقوى السفينة ويديرها .

الفصل الثالث : عقد العمل البحري - والبحارة .

الفصل الرابع : مساعداو السفينة .

الفصل الأول

مالك السفينة Ship Owner

١٢٨ - سبق أن تكلمنا عن صور ملكية السفينة وانها قد تكون لشركة، وهذا هو الغالب، أو لمجموعة من الأفراد على الشيوع، فإذا كانت ملكيتها لشركة فقد تكون هذه الشركة شركة أموال (مساهمة عامة مثلاً) أو شركة أشخاص .

وإن كانت الملكية لمجموعة من الاشخاص على الشيوع، فإدارة السفينة والتصرف بها يخضعان لأحكام الملكية الشائعة (المشتركة) التي تقترب من الأحكام المطبقة على الأموال غير المنقولة (١) والتي سبق وأن تكلمنا عنها بالتفصيل (٢) كما تكلمنا عن ملكية الدول للسفن (٣) ومن ثم فإننا سنقصر الكلام هنا على مسؤولية مالك السفينة وحدود هذه المسؤولية .

المبحث الأول

مسؤولية مالك السفينة

Ship owner liability

١٢٩ - تمهيد :

الأصل أن مالك السفينة هو الذي يتولى تجهيزها بحيث تصبح صالحة للملاحة ويسمى بالمالك المجهز وقد يعهد بذلك للمستأجر الذي يسمى بالمستأجر المجهز (٤) . وذلك بتزويدها بالمعدات والأدوات والمؤن والوقود والبحارة وكل ما يلزم لممارسة النشاط البحري وهو ما يطلق عليه بالانجليزية Furnishing the Vessel كما يقوم بأبرام عقود النقل البحري أو مشارطات إيجار السفينة Charter parties وعلى ذلك

(١) أنظر : أنطاكي وسباعي - ص ١٤١ .

(٢) أنظر : البنود من ٧٠ إلى ٧٣ سابقاً .

(٣) راجع بند رقم ٧٤ سابقاً .

(٤) أنظر : د . كمال حمدي - أشخاص الملاحة البحرية - منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٩٣ - ص ٩ .

فقد يكون المالك هو المجهز يدير السفينة لحسابه وقد يكون المجهز شخصاً غير المالك وقد أطلق عليه المشرع الاردني - المجهز المدير (م ١١٣ تجارة بحرية) وفي هذه الحالة تحدد صلاحياته من قبل أصحابها إذ ليس له بيع السفينة المكلف بإدارتها وتجهيزها كما ليس له أن يعقد رهناً عليها إلا إذا حصل على تفويض خاص من أصحابها (م ١١٢ تجارة بحرية) ومع ذلك فله أن يعقد عليها تأميناً ضمن صلاحياته العامة كما له أن يمثل أصحابها أمام القضاء في كل ما يتعلق بأمور التجهيز والرحلة البحرية (م ١١٢/١ تجارة بحرية) ولما كان مالك السفينة هو بحسب الأصل مجهزها، فإذا لم يكن الغير الذي يتعامل مع المجهز يعلم بحقيقه مركزه أو ليس بمقدوره ان يعلم بذلك، وان صلاحياته محصورة بالتفويض الممنوح له من أصحابها، فلا يجوز للمجهز أن يتذرع بهذا الحصر للصلاحيات في مواجهة الغير حسن النية (م ١١٣ تجارة بحرية) .

ومما تجدر الإشارة اليه ان الاتفاقيات الدولية التي تنظم مسؤولية ملاك السفن، توسع مفهوم مالك السفينة ليتعداه الى المستأجر والمدير والقائم على تشغيل السفينة^(١) وكثيراً ما تثور المشاكل إذا كان مجهز السفينة هو المستأجر، فقد ذكر القضاء المصري في أحد أحكامه (٢) بأن تأجير السفينة بقصد نقل البضائع والركاب وغيرها من اعمال النقل البحري يقتضي افتراض العلم مقدماً بجواز التأجير للغير ولا يكون المالك مسؤولاً إذا كان تأجير السفينة لمدة زمنية Time Charter party ذلك أن المستأجر وشأنه في التعاقد مع الغير ولا يجدي القول بأن المالك يعلم بتأجيرها للغير وأنه اعتمد هذا التأجير .

كما قضى (٣) بأن تأجير السفينة لمدة زمنية معينة لا ينفي مسؤولية المالك إلا إذا كان المتعاقد مع الربان على علم بهذا التأجير أو كان عليه ان يعلم به أو منح ائتمانه

(١) راجع نص المادة الأولى فقرة (٢) من إتفاقية تحديد مسؤولية أصحاب السفن عن المطالبات البحرية لسنة ١٩٧٦ الصادرة عن المنظمة الإستشارية البحرية للحكومات IMCO Intagover Mental Maritime Consuitative Organization والتي تنص على The term "Shipownes" Shall mean the owner Charterer, Manager and opesafor of asea - going vessel .

(٢) انظر : حكم النقض المصري - طعن رقم ٣٢٩ سنة ٢١ ق جلسة ٥٦/٢/٢ س٧ - ص ١٣٥

(٣) انظر : حكم النقض المصري - طعن رقم ٢٨٨ - سنة ٢٩ ق جلسة ٧٥/٢/٢٧ س٢٦، ص ٥٠٣

للمستأجر رغم جهله بصفته، فمسؤولية مالك السفينة لا تنتفي في مواجهة الغير إذا كان سند الشحن يخلو مما يفيد تأجير السفينة^(١).

والواقع ان مسؤولية مالك السفن تنبع مما يسمى شرط مسؤولية أصحاب السفينة الذي يدرج عادة في مشارطات ايجار السفن ويشار اليه في سند الشحن^(٢) فورود نص في مشاركة ايجار السفينة يفيد مسؤولية المالك عن تلف البضاعة الواردة في سند الشحن يلزم المالك في مواجهة المستأجر ولا يرتب حقوقاً لصاحب البضاعة في مواجهة المالك^(٣).

أما القضاء الاردني فقد ركز على إظهار صفة الناقل وارتباط ذلك بالمسؤولية عن تلف البضاعة المحمولة على السفينة، فإن لم يكن مالك السفينة ناقلاً فلا يضمن لصاحب البضاعة قيمة النقص في البضاعة والذي لم ينتج عن فعله الشخصي لأن مسؤوليته في مثل هذه الحالة تستند على المسؤولية التقصيرية بينما تكون مسؤولية الناقل عقدية^(٤).

فعبارة مؤجر السفينة الواردة في المادة ١٨٠ تجارة بحرية لا تنطبق على المالك إلا إذا كان طرفاً في عقد النقل، فإن لم يكن طرفاً في عقد النقل فلا تلحقه المسؤولية عما أصاب البضاعة من تلف^(٥).

ذلك أن الأصل أن يكون مالك السفينة هو الناقل إلا انه قد يحصل أن يكون طرف آخر غير المالك هو الناقل كأن تكون السفينة مؤجرة للغير ومع ذلك يبقى المالك مسؤولاً أمام الغير المتضرر لأنه لا يضار بالرابطة العقدية فيما بين مالك السفينة ومستأجرها سنداً على المادة ١٨٠ تجارة بحرية التي تحمل مؤجر السفينة المسؤولية عما يلحق البضاعة من تلف طوال وجودها في عهده إلا إذا اثبت وجود قوة قاهرة، ومع ذلك فهذا المبدأ مقيد بما جاءت به المادة ٢١١ تجارة بحرية التي وضعت

(١) أنظر حكم النقض المصري طعن رقم ١٢٢ سنة ٤٣ ق جلسة ١٠/٣/١٩٨٠ (د. أحمد حسن - قضاء النقض البحري / ١٩٨٠ / ص ٩)

(٢) أنظر القضية الإنجليزية التي قررتها المحكمة العليا الإنجليزية (C.Joyce) 2li. (1986 - L.R. 285).

(٣) أنظر حكم التمييز الأردنية في ت. ج. رقم ٩٤/١٢٠٥ مجلة النقابة العامة ١٩٩٥ / ص ٢٠٣

(٤) أنظر : حكم التمييز الأردنية - تمييز حقوق ٨٥/١٢٨ - مجلة النقابة لسنة ١٩٨٦ - ص ١٦٦٩

(٥) أنظر : حكم التمييز الأردنية (ت.ج) ٨٥/٣٢٧ - مجلة النقابة - ١٩٨٦ - ص ١٠٠٢.

المسؤولية كلها على عاتق الناقل البحري الذي يصدر سندات الشحن (١) وهو مستأجر السفينة الذي نقل اليه عقد ايجار السفينة حقوق استغلالها من المالك وهو الذي يظهر اسمه على بوالص الشحن ومن ثم فهو الذي يتحمل مسؤولية تلف البضاعة (٢) وبالمقابل تنتفي مسؤولية مستأجر السفينة إذا ثبت أنه ليس طرفاً في عقد النقل البحري (٣) ومع ذلك فقد قررت محكمة التمييز الاردنية في أحد أحكامها (٤) أن مالك السفينة ينتصب خصماً في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري مع مستأجرها إذا ثبتت مسؤوليتها أو مسؤولية أحدهما طبقاً لأحكام قانون التجارة البحرية .

والواقع أن الذي يحدد العلاقة فيما بين المستأجر والمالك هو مشاركة ايجار السفينة إذ يمكن للغير الرجوع على مالك السفينة أو المستأجر ثم يقوم من يدفع للغير منهما بالرجوع على الآخر بموجب مشاركة ايجار السفينة خاصة إذا قام المستأجر باستعمال سندات الشحن الخاصة بشركة الملاحة التي تمتلك السفينة أما العلاقة بين المستأجر والغير فيحددها سند الشحن فإذا تضاربت شروط وثيقة الشحن مع شروط سند الإيجار، فإن شروط وثيقة الشحن هي التي ترجح وذلك إنطلاقاً من أن وثيقة الشحن تحرر في وقت لاحق على تحرير سند إيجار السفينة ومن ثم فتعتبر معدلة لشروط سند الايجار ما لم تنص وثيقة الشحن صراحة على اعتماد سند الايجار (م ٢٠٧ تجارة بحرية) (٥) .

١٢٠ - مسؤولية مالك السفينة :

يعتبر موضوع مسؤولية مالك السفينة من المواضيع المثيرة للجدل، ذلك أن هذه المسؤولية وإن ارتكزت على المسؤولية الواردة في القانون المدني إلا أنها تختلف عنها في بعض الجوانب، فالمالك يسأل عن أخطائه الشخصية كما يسأل عن أخطاء تابعيه إضافة الى مسؤوليته في حالة تأجير السفينة .

(١) انظر حكم التمييز الاردنية ق. ج رقم ٩٢/٨١ حكم غير منشور .

(٢) انظر حكم التمييز الاردنية رقم ٩٤/١٢٠٥ المشار اليه سابقاً .

(٣) انظر حكم التمييز الاردنية في ت. ج رقم ٩٤/٩٦٩ مجلة النقابة لعام ٩٥، ص ٢٠١٩ .

(٤) انظر : تمييز حقوق رقم ٩٣/٢٥٩ مجلة النقابة لعام ٩٣، ص ٢١٠٥ .

(٥) أنظر مناقشة هذه المسألة والآراء التي قيلت فيها : محمد الصابوني ٢٦ - ٣١

١٣١ - مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية :

يكون مالك السفينة أو تجهزها مسؤولاً مسؤولية تعاقدية ناشئة عن عدم تنفيذه عقد النقل الذي يبرمه مع الغير أو تقصيرية عن الإخطاء الشخصية التي تقع منه اثناء الرحلة البحرية. إذا أصيب الغير بضرر كما لو سمح بإيجار السفينة وهي غير صالحة للملاحة وأصاب البضاعة أو الركاب أضراراً من جراء ذلك الإهمال (١)، تطبيقاً لما نصت عليه المادة ٢٥٦ مدني اردني .

ولما كانت السفينة تخضع لإدارة الربان اثناء استغلالها في الملاحة البحرية، فإن الالتزامات التي تترتب على السفينة تكون ناجمة عن خطأ الربان الذي قد يكون ناجماً عن عمل عقدي أو عمل ضار، ومن ثم فإن مسؤولية صاحب السفينة عن مثل هذه الاعمال تجد أساساً لها في تحمل التبعه الناشئة عن استغلال مشروع اقتصادي، فمسؤوليته لا تقوم على الخطأ بل على تحمل الأخطار الناجمة عن المشروع الذي قام به أو عن الأشياء التي قام بحيازتها واستعمالها (٢) .

وقد جاء نص المادة ٩٥ تجارة بحرية اردني بهذا المعنى حيث جاء فيه بأن كل مالك سفينة مسؤول شخصياً عن الالتزامات الناجمة عن الاعمال التي يقوم بها الربان والعقود التي ينشئها اثناء ممارسته صلاحياته القانونية، وهو مسؤول أيضاً عن فعل الربان والبحارة والسائق وسائر خدام السفينة وعن أخطائهم (٣) .

١٣٢ - مسؤولية المالك عن اخطاء تابعيه :

يسأل مالك السفينة عن الإخطاء التي تقع من الربان والبحارة أو أي شخص يقوم على خدمة السفينة اثناء تأديتهم لوظيفتهم أو بسببها وسواء أكانت أخطاءهم عقدية أم تقصيرية تطبيقاً للقواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعه (م ١/٢٨٨ ب مدني) .

- (١) أنظر : كمال حمدي - ص ١٢٢، ٢٢٧، ٢٢٨، ٢٢٩، ٢٣٠، ٢٣١، ٢٣٢، ٢٣٣، ٢٣٤، ٢٣٥، ٢٣٦، ٢٣٧، ٢٣٨، ٢٣٩، ٢٤٠، ٢٤١، ٢٤٢، ٢٤٣، ٢٤٤، ٢٤٥، ٢٤٦، ٢٤٧، ٢٤٨، ٢٤٩، ٢٥٠، ٢٥١، ٢٥٢، ٢٥٣، ٢٥٤، ٢٥٥، ٢٥٦، ٢٥٧، ٢٥٨، ٢٥٩، ٢٦٠، ٢٦١، ٢٦٢، ٢٦٣، ٢٦٤، ٢٦٥، ٢٦٦، ٢٦٧، ٢٦٨، ٢٦٩، ٢٧٠، ٢٧١، ٢٧٢، ٢٧٣، ٢٧٤، ٢٧٥، ٢٧٦، ٢٧٧، ٢٧٨، ٢٧٩، ٢٨٠، ٢٨١، ٢٨٢، ٢٨٣، ٢٨٤، ٢٨٥، ٢٨٦، ٢٨٧، ٢٨٨، ٢٨٩، ٢٩٠، ٢٩١، ٢٩٢، ٢٩٣، ٢٩٤، ٢٩٥، ٢٩٦، ٢٩٧، ٢٩٨، ٢٩٩، ٣٠٠، ٣٠١، ٣٠٢، ٣٠٣، ٣٠٤، ٣٠٥، ٣٠٦، ٣٠٧، ٣٠٨، ٣٠٩، ٣١٠، ٣١١، ٣١٢، ٣١٣، ٣١٤، ٣١٥، ٣١٦، ٣١٧، ٣١٨، ٣١٩، ٣٢٠، ٣٢١، ٣٢٢، ٣٢٣، ٣٢٤، ٣٢٥، ٣٢٦، ٣٢٧، ٣٢٨، ٣٢٩، ٣٣٠، ٣٣١، ٣٣٢، ٣٣٣، ٣٣٤، ٣٣٥، ٣٣٦، ٣٣٧، ٣٣٨، ٣٣٩، ٣٤٠، ٣٤١، ٣٤٢، ٣٤٣، ٣٤٤، ٣٤٥، ٣٤٦، ٣٤٧، ٣٤٨، ٣٤٩، ٣٥٠، ٣٥١، ٣٥٢، ٣٥٣، ٣٥٤، ٣٥٥، ٣٥٦، ٣٥٧، ٣٥٨، ٣٥٩، ٣٦٠، ٣٦١، ٣٦٢، ٣٦٣، ٣٦٤، ٣٦٥، ٣٦٦، ٣٦٧، ٣٦٨، ٣٦٩، ٣٧٠، ٣٧١، ٣٧٢، ٣٧٣، ٣٧٤، ٣٧٥، ٣٧٦، ٣٧٧، ٣٧٨، ٣٧٩، ٣٨٠، ٣٨١، ٣٨٢، ٣٨٣، ٣٨٤، ٣٨٥، ٣٨٦، ٣٨٧، ٣٨٨، ٣٨٩، ٣٩٠، ٣٩١، ٣٩٢، ٣٩٣، ٣٩٤، ٣٩٥، ٣٩٦، ٣٩٧، ٣٩٨، ٣٩٩، ٤٠٠، ٤٠١، ٤٠٢، ٤٠٣، ٤٠٤، ٤٠٥، ٤٠٦، ٤٠٧، ٤٠٨، ٤٠٩، ٤١٠، ٤١١، ٤١٢، ٤١٣، ٤١٤، ٤١٥، ٤١٦، ٤١٧، ٤١٨، ٤١٩، ٤٢٠، ٤٢١، ٤٢٢، ٤٢٣، ٤٢٤، ٤٢٥، ٤٢٦، ٤٢٧، ٤٢٨، ٤٢٩، ٤٣٠، ٤٣١، ٤٣٢، ٤٣٣، ٤٣٤، ٤٣٥، ٤٣٦، ٤٣٧، ٤٣٨، ٤٣٩، ٤٤٠، ٤٤١، ٤٤٢، ٤٤٣، ٤٤٤، ٤٤٥، ٤٤٦، ٤٤٧، ٤٤٨، ٤٤٩، ٤٥٠، ٤٥١، ٤٥٢، ٤٥٣، ٤٥٤، ٤٥٥، ٤٥٦، ٤٥٧، ٤٥٨، ٤٥٩، ٤٦٠، ٤٦١، ٤٦٢، ٤٦٣، ٤٦٤، ٤٦٥، ٤٦٦، ٤٦٧، ٤٦٨، ٤٦٩، ٤٧٠، ٤٧١، ٤٧٢، ٤٧٣، ٤٧٤، ٤٧٥، ٤٧٦، ٤٧٧، ٤٧٨، ٤٧٩، ٤٨٠، ٤٨١، ٤٨٢، ٤٨٣، ٤٨٤، ٤٨٥، ٤٨٦، ٤٨٧، ٤٨٨، ٤٨٩، ٤٩٠، ٤٩١، ٤٩٢، ٤٩٣، ٤٩٤، ٤٩٥، ٤٩٦، ٤٩٧، ٤٩٨، ٤٩٩، ٥٠٠، ٥٠١، ٥٠٢، ٥٠٣، ٥٠٤، ٥٠٥، ٥٠٦، ٥٠٧، ٥٠٨، ٥٠٩، ٥١٠، ٥١١، ٥١٢، ٥١٣، ٥١٤، ٥١٥، ٥١٦، ٥١٧، ٥١٨، ٥١٩، ٥٢٠، ٥٢١، ٥٢٢، ٥٢٣، ٥٢٤، ٥٢٥، ٥٢٦، ٥٢٧، ٥٢٨، ٥٢٩، ٥٣٠، ٥٣١، ٥٣٢، ٥٣٣، ٥٣٤، ٥٣٥، ٥٣٦، ٥٣٧، ٥٣٨، ٥٣٩، ٥٤٠، ٥٤١، ٥٤٢، ٥٤٣، ٥٤٤، ٥٤٥، ٥٤٦، ٥٤٧، ٥٤٨، ٥٤٩، ٥٥٠، ٥٥١، ٥٥٢، ٥٥٣، ٥٥٤، ٥٥٥، ٥٥٦، ٥٥٧، ٥٥٨، ٥٥٩، ٥٦٠، ٥٦١، ٥٦٢، ٥٦٣، ٥٦٤، ٥٦٥، ٥٦٦، ٥٦٧، ٥٦٨، ٥٦٩، ٥٧٠، ٥٧١، ٥٧٢، ٥٧٣، ٥٧٤، ٥٧٥، ٥٧٦، ٥٧٧، ٥٧٨، ٥٧٩، ٥٨٠، ٥٨١، ٥٨٢، ٥٨٣، ٥٨٤، ٥٨٥، ٥٨٦، ٥٨٧، ٥٨٨، ٥٨٩، ٥٩٠، ٥٩١، ٥٩٢، ٥٩٣، ٥٩٤، ٥٩٥، ٥٩٦، ٥٩٧، ٥٩٨، ٥٩٩، ٦٠٠، ٦٠١، ٦٠٢، ٦٠٣، ٦٠٤، ٦٠٥، ٦٠٦، ٦٠٧، ٦٠٨، ٦٠٩، ٦١٠، ٦١١، ٦١٢، ٦١٣، ٦١٤، ٦١٥، ٦١٦، ٦١٧، ٦١٨، ٦١٩، ٦٢٠، ٦٢١، ٦٢٢، ٦٢٣، ٦٢٤، ٦٢٥، ٦٢٦، ٦٢٧، ٦٢٨، ٦٢٩، ٦٣٠، ٦٣١، ٦٣٢، ٦٣٣، ٦٣٤، ٦٣٥، ٦٣٦، ٦٣٧، ٦٣٨، ٦٣٩، ٦٤٠، ٦٤١، ٦٤٢، ٦٤٣، ٦٤٤، ٦٤٥، ٦٤٦، ٦٤٧، ٦٤٨، ٦٤٩، ٦٥٠، ٦٥١، ٦٥٢، ٦٥٣، ٦٥٤، ٦٥٥، ٦٥٦، ٦٥٧، ٦٥٨، ٦٥٩، ٦٦٠، ٦٦١، ٦٦٢، ٦٦٣، ٦٦٤، ٦٦٥، ٦٦٦، ٦٦٧، ٦٦٨، ٦٦٩، ٦٧٠، ٦٧١، ٦٧٢، ٦٧٣، ٦٧٤، ٦٧٥، ٦٧٦، ٦٧٧، ٦٧٨، ٦٧٩، ٦٨٠، ٦٨١، ٦٨٢، ٦٨٣، ٦٨٤، ٦٨٥، ٦٨٦، ٦٨٧، ٦٨٨، ٦٨٩، ٦٩٠، ٦٩١، ٦٩٢، ٦٩٣، ٦٩٤، ٦٩٥، ٦٩٦، ٦٩٧، ٦٩٨، ٦٩٩، ٧٠٠، ٧٠١، ٧٠٢، ٧٠٣، ٧٠٤، ٧٠٥، ٧٠٦، ٧٠٧، ٧٠٨، ٧٠٩، ٧١٠، ٧١١، ٧١٢، ٧١٣، ٧١٤، ٧١٥، ٧١٦، ٧١٧، ٧١٨، ٧١٩، ٧٢٠، ٧٢١، ٧٢٢، ٧٢٣، ٧٢٤، ٧٢٥، ٧٢٦، ٧٢٧، ٧٢٨، ٧٢٩، ٧٣٠، ٧٣١، ٧٣٢، ٧٣٣، ٧٣٤، ٧٣٥، ٧٣٦، ٧٣٧، ٧٣٨، ٧٣٩، ٧٤٠، ٧٤١، ٧٤٢، ٧٤٣، ٧٤٤، ٧٤٥، ٧٤٦، ٧٤٧، ٧٤٨، ٧٤٩، ٧٥٠، ٧٥١، ٧٥٢، ٧٥٣، ٧٥٤، ٧٥٥، ٧٥٦، ٧٥٧، ٧٥٨، ٧٥٩، ٧٦٠، ٧٦١، ٧٦٢، ٧٦٣، ٧٦٤، ٧٦٥، ٧٦٦، ٧٦٧، ٧٦٨، ٧٦٩، ٧٧٠، ٧٧١، ٧٧٢، ٧٧٣، ٧٧٤، ٧٧٥، ٧٧٦، ٧٧٧، ٧٧٨، ٧٧٩، ٧٨٠، ٧٨١، ٧٨٢، ٧٨٣، ٧٨٤، ٧٨٥، ٧٨٦، ٧٨٧، ٧٨٨، ٧٨٩، ٧٩٠، ٧٩١، ٧٩٢، ٧٩٣، ٧٩٤، ٧٩٥، ٧٩٦، ٧٩٧، ٧٩٨، ٧٩٩، ٨٠٠، ٨٠١، ٨٠٢، ٨٠٣، ٨٠٤، ٨٠٥، ٨٠٦، ٨٠٧، ٨٠٨، ٨٠٩، ٨١٠، ٨١١، ٨١٢، ٨١٣، ٨١٤، ٨١٥، ٨١٦، ٨١٧، ٨١٨، ٨١٩، ٨٢٠، ٨٢١، ٨٢٢، ٨٢٣، ٨٢٤، ٨٢٥، ٨٢٦، ٨٢٧، ٨٢٨، ٨٢٩، ٨٣٠، ٨٣١، ٨٣٢، ٨٣٣، ٨٣٤، ٨٣٥، ٨٣٦، ٨٣٧، ٨٣٨، ٨٣٩، ٨٤٠، ٨٤١، ٨٤٢، ٨٤٣، ٨٤٤، ٨٤٥، ٨٤٦، ٨٤٧، ٨٤٨، ٨٤٩، ٨٥٠، ٨٥١، ٨٥٢، ٨٥٣، ٨٥٤، ٨٥٥، ٨٥٦، ٨٥٧، ٨٥٨، ٨٥٩، ٨٦٠، ٨٦١، ٨٦٢، ٨٦٣، ٨٦٤، ٨٦٥، ٨٦٦، ٨٦٧، ٨٦٨، ٨٦٩، ٨٧٠، ٨٧١، ٨٧٢، ٨٧٣، ٨٧٤، ٨٧٥، ٨٧٦، ٨٧٧، ٨٧٨، ٨٧٩، ٨٨٠، ٨٨١، ٨٨٢، ٨٨٣، ٨٨٤، ٨٨٥، ٨٨٦، ٨٨٧، ٨٨٨، ٨٨٩، ٨٩٠، ٨٩١، ٨٩٢، ٨٩٣، ٨٩٤، ٨٩٥، ٨٩٦، ٨٩٧، ٨٩٨، ٨٩٩، ٩٠٠، ٩٠١، ٩٠٢، ٩٠٣، ٩٠٤، ٩٠٥، ٩٠٦، ٩٠٧، ٩٠٨، ٩٠٩، ٩١٠، ٩١١، ٩١٢، ٩١٣، ٩١٤، ٩١٥، ٩١٦، ٩١٧، ٩١٨، ٩١٩، ٩٢٠، ٩٢١، ٩٢٢، ٩٢٣، ٩٢٤، ٩٢٥، ٩٢٦، ٩٢٧، ٩٢٨، ٩٢٩، ٩٣٠، ٩٣١، ٩٣٢، ٩٣٣، ٩٣٤، ٩٣٥، ٩٣٦، ٩٣٧، ٩٣٨، ٩٣٩، ٩٤٠، ٩٤١، ٩٤٢، ٩٤٣، ٩٤٤، ٩٤٥، ٩٤٦، ٩٤٧، ٩٤٨، ٩٤٩، ٩٥٠، ٩٥١، ٩٥٢، ٩٥٣، ٩٥٤، ٩٥٥، ٩٥٦، ٩٥٧، ٩٥٨، ٩٥٩، ٩٦٠، ٩٦١، ٩٦٢، ٩٦٣، ٩٦٤، ٩٦٥، ٩٦٦، ٩٦٧، ٩٦٨، ٩٦٩، ٩٧٠، ٩٧١، ٩٧٢، ٩٧٣، ٩٧٤، ٩٧٥، ٩٧٦، ٩٧٧، ٩٧٨، ٩٧٩، ٩٨٠، ٩٨١، ٩٨٢، ٩٨٣، ٩٨٤، ٩٨٥، ٩٨٦، ٩٨٧، ٩٨٨، ٩٨٩، ٩٩٠، ٩٩١، ٩٩٢، ٩٩٣، ٩٩٤، ٩٩٥، ٩٩٦، ٩٩٧، ٩٩٨، ٩٩٩، ١٠٠٠، ١٠٠١، ١٠٠٢، ١٠٠٣، ١٠٠٤، ١٠٠٥، ١٠٠٦، ١٠٠٧، ١٠٠٨، ١٠٠٩، ١٠١٠، ١٠١١، ١٠١٢، ١٠١٣، ١٠١٤، ١٠١٥، ١٠١٦، ١٠١٧، ١٠١٨، ١٠١٩، ١٠٢٠، ١٠٢١، ١٠٢٢، ١٠٢٣، ١٠٢٤، ١٠٢٥، ١٠٢٦، ١٠٢٧، ١٠٢٨، ١٠٢٩، ١٠٣٠، ١٠٣١، ١٠٣٢، ١٠٣٣، ١٠٣٤، ١٠٣٥، ١٠٣٦، ١٠٣٧، ١٠٣٨، ١٠٣٩، ١٠٤٠، ١٠٤١، ١٠٤٢، ١٠٤٣، ١٠٤٤، ١٠٤٥، ١٠٤٦، ١٠٤٧، ١٠٤٨، ١٠٤٩، ١٠٥٠، ١٠٥١، ١٠٥٢، ١٠٥٣، ١٠٥٤، ١٠٥٥، ١٠٥٦، ١٠٥٧، ١٠٥٨، ١٠٥٩، ١٠٦٠، ١٠٦١، ١٠٦٢، ١٠٦٣، ١٠٦٤، ١٠٦٥، ١٠٦٦، ١٠٦٧، ١٠٦٨، ١٠٦٩، ١٠٧٠، ١٠٧١، ١٠٧٢، ١٠٧٣، ١٠٧٤، ١٠٧٥، ١٠٧٦، ١٠٧٧، ١٠٧٨، ١٠٧٩، ١٠٨٠، ١٠٨١، ١٠٨٢، ١٠٨٣، ١٠٨٤، ١٠٨٥، ١٠٨٦، ١٠٨٧، ١٠٨٨، ١٠٨٩، ١٠٩٠، ١٠٩١، ١٠٩٢، ١٠٩٣، ١٠٩٤، ١٠٩٥، ١٠٩٦، ١٠٩٧، ١٠٩٨، ١٠٩٩، ١١٠٠، ١١٠١، ١١٠٢، ١١٠٣، ١١٠٤، ١١٠٥، ١١٠٦، ١١٠٧، ١١٠٨، ١١٠٩، ١١١٠، ١١١١، ١١١٢، ١١١٣، ١١١٤، ١١١٥، ١١١٦، ١١١٧، ١١١٨، ١١١٩، ١١٢٠، ١١٢١، ١١٢٢، ١١٢٣، ١١٢٤، ١١٢٥، ١١٢٦، ١١٢٧، ١١٢٨، ١١٢٩، ١١٣٠، ١١٣١، ١١٣٢، ١١٣٣، ١١٣٤، ١١٣٥، ١١٣٦، ١١٣٧، ١١٣٨، ١١٣٩، ١١٤٠، ١١٤١، ١١٤٢، ١١٤٣، ١١٤٤، ١١٤٥، ١١٤٦، ١١٤٧، ١١٤٨، ١١٤٩، ١١٥٠، ١١٥١، ١١٥٢، ١١٥٣، ١١٥٤، ١١٥٥، ١١٥٦، ١١٥٧، ١١٥٨، ١١٥٩، ١١٦٠، ١١٦١، ١١٦٢، ١١٦٣، ١١٦٤، ١١٦٥، ١١٦٦، ١١٦٧، ١١٦٨، ١١٦٩، ١١٧٠، ١١٧١، ١١٧٢، ١١٧٣، ١١٧٤، ١١٧٥، ١١٧٦، ١١٧٧، ١١٧٨، ١١٧٩، ١١٨٠، ١١٨١، ١١٨٢، ١١٨٣، ١١٨٤، ١١٨٥، ١١٨٦، ١١٨٧، ١١٨٨، ١١٨٩، ١١٩٠، ١١٩١، ١١٩٢، ١١٩٣، ١١٩٤، ١١٩٥، ١١٩٦، ١١٩٧، ١١٩٨، ١١٩٩، ١٢٠٠، ١٢٠١، ١٢٠٢، ١٢٠٣، ١٢٠٤، ١٢٠٥، ١٢٠٦، ١٢٠٧، ١٢٠٨، ١٢٠٩، ١٢١٠، ١٢١١، ١٢١٢، ١٢١٣، ١٢١٤، ١٢١٥، ١٢١٦، ١٢١٧، ١٢١٨، ١٢١٩، ١٢٢٠، ١٢٢١، ١٢٢٢، ١٢٢٣، ١٢٢٤، ١٢٢٥، ١٢٢٦، ١٢٢٧، ١٢٢٨، ١٢٢٩، ١٢٣٠، ١٢٣١، ١٢٣٢، ١٢٣٣، ١٢٣٤، ١٢٣٥، ١٢٣٦، ١٢٣٧، ١٢٣٨، ١٢٣٩، ١٢٤٠، ١٢٤١، ١٢٤٢، ١٢٤٣، ١٢٤٤، ١٢٤٥، ١٢٤٦، ١٢٤٧، ١٢٤٨، ١٢٤٩، ١٢٥٠، ١٢٥١، ١٢٥٢، ١٢٥٣، ١٢٥٤، ١٢٥٥، ١٢٥٦، ١٢٥٧، ١٢٥٨، ١٢٥٩، ١٢٦٠، ١٢٦١، ١٢٦٢، ١٢٦٣، ١٢٦٤، ١٢٦٥، ١٢٦٦، ١٢٦٧، ١٢٦٨، ١٢٦٩، ١٢٧٠، ١٢٧١، ١٢٧٢، ١٢٧٣، ١٢٧٤، ١٢٧٥، ١٢٧٦، ١٢٧٧، ١٢٧٨، ١٢٧٩، ١٢٨٠، ١٢٨١، ١٢٨٢، ١٢٨٣، ١٢٨٤، ١٢٨٥، ١٢٨٦، ١٢٨٧، ١٢٨٨، ١٢٨٩، ١٢٩٠، ١٢٩١، ١٢٩٢، ١٢٩٣، ١٢٩٤، ١٢٩٥، ١٢٩٦، ١٢٩٧، ١٢٩٨، ١٢٩٩، ١٣٠٠، ١٣٠١، ١٣٠٢، ١٣٠٣، ١٣٠٤، ١٣٠٥، ١٣٠٦، ١٣٠٧، ١٣٠٨، ١٣٠٩، ١٣١٠، ١٣١١، ١٣١٢، ١٣١٣، ١٣١٤، ١٣١٥، ١٣١٦، ١٣١٧، ١٣١٨، ١٣١٩، ١٣٢٠، ١٣٢١، ١٣٢٢، ١٣٢٣، ١٣٢٤، ١٣٢٥، ١٣٢٦، ١٣٢٧، ١٣٢٨، ١٣٢٩، ١٣٣٠، ١٣٣١، ١٣٣٢، ١٣٣٣، ١٣٣٤، ١٣٣٥، ١٣٣٦، ١٣٣٧، ١٣٣٨، ١٣٣٩، ١٣٤٠، ١٣٤١، ١٣٤٢، ١٣٤٣، ١٣٤٤، ١٣٤٥، ١٣٤٦، ١٣٤٧، ١٣٤٨، ١٣٤٩، ١٣٥٠، ١٣٥١، ١٣٥٢، ١٣٥٣، ١٣٥٤، ١٣٥٥، ١٣٥٦، ١٣٥٧، ١٣٥٨، ١٣٥٩، ١٣٦٠، ١٣٦١، ١٣٦٢، ١٣٦٣، ١٣٦٤، ١٣٦٥، ١٣٦٦، ١٣٦٧، ١٣٦٨، ١٣٦٩، ١٣٧٠، ١٣٧١، ١٣٧٢، ١٣٧٣، ١٣٧٤، ١٣٧٥، ١٣٧٦، ١٣٧٧، ١٣٧٨، ١٣٧٩، ١٣٨٠، ١٣٨١، ١٣٨٢، ١٣٨٣، ١٣٨٤، ١٣٨٥، ١٣٨٦، ١٣٨٧، ١٣٨٨، ١٣٨٩، ١٣٩٠، ١٣٩١، ١٣٩٢، ١٣٩٣، ١٣٩٤، ١٣٩٥، ١٣٩٦، ١٣٩٧، ١٣٩٨، ١٣٩٩، ١٤٠٠، ١٤٠١، ١٤٠٢، ١٤٠٣، ١٤٠٤، ١٤٠٥، ١٤٠٦، ١٤٠٧، ١٤٠٨، ١٤٠٩، ١٤١٠، ١٤١١، ١٤١٢، ١٤١٣، ١٤١٤، ١٤١٥، ١٤١٦، ١٤١٧، ١٤١٨، ١٤١٩، ١٤٢٠، ١٤٢١، ١٤٢٢، ١٤٢٣، ١٤٢٤، ١٤٢٥، ١٤٢٦، ١٤٢٧، ١٤٢٨، ١٤٢٩، ١٤٣٠، ١٤٣١، ١٤٣٢، ١٤٣٣، ١٤٣٤، ١٤٣٥، ١٤٣٦، ١٤٣٧، ١٤٣٨، ١٤٣٩، ١٤٤٠، ١٤٤١، ١٤٤٢، ١٤٤٣، ١٤٤٤، ١٤٤٥، ١٤٤٦، ١٤٤٧، ١٤٤٨، ١٤٤٩، ١٤٥٠، ١٤٥١، ١٤٥٢، ١٤٥٣، ١٤٥٤، ١٤٥٥، ١٤٥٦، ١٤٥٧، ١٤٥٨، ١٤٥٩، ١٤٦٠، ١٤٦١، ١٤٦٢، ١٤٦٣، ١٤٦٤، ١٤٦٥، ١٤٦٦، ١٤٦٧، ١٤٦٨، ١٤٦٩، ١٤٧٠، ١٤٧١، ١٤٧٢، ١٤٧٣، ١٤٧٤، ١٤٧٥، ١٤٧٦، ١٤٧٧، ١٤٧٨، ١٤٧٩، ١٤٨٠، ١٤٨١، ١٤٨٢، ١٤٨٣، ١٤٨٤، ١٤٨٥، ١٤٨٦، ١٤٨٧، ١٤٨٨، ١٤٨٩، ١٤٩٠، ١٤٩١، ١٤٩٢، ١٤٩٣، ١٤٩٤، ١٤٩٥، ١٤٩٦، ١٤٩٧، ١٤٩٨، ١٤٩٩، ١٥٠٠، ١٥٠١، ١٥٠٢، ١٥٠٣، ١٥٠٤، ١٥٠٥، ١٥٠٦، ١٥٠٧، ١٥٠٨، ١٥٠٩، ١٥١٠، ١٥١١، ١٥١٢، ١٥١٣، ١٥١٤، ١٥١٥، ١٥١٦، ١٥١٧، ١٥١٨، ١٥١٩، ١٥٢٠، ١٥٢١، ١٥٢٢، ١٥٢٣، ١٥٢٤، ١٥٢٥، ١٥٢٦، ١٥٢٧، ١٥٢٨، ١٥٢٩، ١٥٣٠، ١٥٣١، ١٥٣٢، ١٥٣٣، ١٥٣٤، ١٥٣٥، ١٥٣٦، ١٥٣٧، ١٥٣٨، ١٥٣٩، ١٥٤٠، ١٥٤١، ١٥٤٢، ١٥٤٣، ١٥٤٤، ١٥٤٥، ١٥٤٦، ١٥٤٧، ١٥٤٨، ١٥٤٩، ١٥٥٠، ١٥٥١

وإنطلاقاً مما وضعته المادة ٩٥ تجارة بحرية بشكل صريح والتي ذكرناها سابقاً فمالك السفينة يسأل مدنياً عن افعال الربان والبحارة وأي شخص في خدمة السفينة انطلاقاً من تبعيتهم له في كل ما يتعلق باستثمار السفينة بحسب ما أعدت له، فإذا ثبت خطأهم بمعرض تأديتهم لوظائفهم أو بسببها - كعدم تغليف البضاعة، وحمايتها من الشمس والامطار وحسن رصها في العنابر وتهويتها، اعتبر مسؤولاً عن اعمالهم على أساس خضوعهم لرقابته وتوجيهه الفعليين، أما إذا كان خطأهم ملاحياً أي فنياً وهو ما يشمل قيادة السفينة وتسييرها من النواحي الفنية، فلا يعد مسؤولاً ولا يعتبر الربان والملاحين في مثل هذه الحالة تابعين لمالك السفينة لاستقلال الربان في إدارة السفينة وقيادتها فنياً (١) وهو ما نصت عليه المادة ٢١٣/١ تجارة بحرية .

كما تنطلق مسؤولية مالك السفينة في مثل هذه الحالات من مسؤولية الموكل عن تصرفات وكيله ومن ثم كان مالك السفينة مسؤولاً عن العقود التي يبرمها الربان مع الغير باعتباره وكيلاً عاماً عن المالك في إدارة وقيادة السفينة، وهي مسؤولية خاضعة للقواعد العامة في علاقة الموكل بالوكيل (م ٨٥٩ مدني اردني) .

وتثور مسؤولية المالك عن اعمال تابعيه اذا كان خطأهم العقدي أو التقصيري قد نجم أثناء تأديتهم لعملهم أو بسببه كمسؤولية المالك عن خطأ الربان بعدم تقديم المساعدة للسفينة المصدومة من سفينته ومسؤوليته كذلك عن جرائم التهريب التي يرتكبها الربان أثناء قيامه بواجبه أو بسببه (٢)، وتتقرر مسؤولية المالك حتى ولو لم يكن حراً في اختيار تابعيه بشرط أن يتهيأ لصاحب السفينة أو المجهز سلطة فعلية في رقابة وتوجيه المتبوع، ويكون المالك مضطراً لاختيار التابع في حالة دخول السفينة أحد الموانئ وقيام المرشد بعملية ادخالها دون اختيار من المجهز أو المالك، وقد قضت محكمة النقض المصرية في هذا الشأن (٣) بتبعية المرشد للمجهز أثناء قيامه بعملية ارشاد السفينة وممارسة مالك السفينة سلطة الرقابة والتوجيه على المرشد بواسطة الربان ويكون المرشد منسلخاً عن الجهة التي يتبعها عادة أثناء فترة الارشاد ويكون

(١) انظر : جاك الحكيم، ص ٧٤ .

(٢) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ١١٣ .

(٣) انظر : طعن رقم ٣٠٦ سنة ٢٨ ق جلسة ٢٨/١٠/٦٣، س ١٤، ص ٩٧٤ .

في هذه الفترة تابعاً للسفينة ومن ثم يسأل المجهز عن خطئه مسؤولية المتبوع عن تابعه .

وتقضي القواعد العامة بحق المتبوع بالرجوع على تابعه لاقتضاء ما دفعه المتبوع تعويضاً عن الأضرار التي سببها التابع للغير أثناء تأديته واجبه في خدمة المتبوع (م ٢٨٨/٢ مدني اردني) .

١٣٣ - مسؤولية المالك في حال تأجير السفينة للغير :

يتضح من قراءة المادة ٩٥ تجارة بحرية أنها جاءت عامة مرسلة فلم تميز بين مالك السفينة المجهز أو المستأجر المجهز، ومن ثم وجب تحديد الجهة التي تتحمل المسؤولية عن اعمال وأفعال الربان والملاحين وغيرهم ممن يقومون على خدمة السفينة .

ويستفاد من عموم نص المادة ٩٥ أن المالك يكون مسؤولاً في الحالتين، أي سواء أكان هو المجهز أو في حالة تأجيرها للغير كي يقوم بتجهيزها والتعاقد مع الربان البحارة حيث أنه يظهر أمام الغير على أنه مستثمر السفينة الوارد اسمه في سجل السفن وان التأجير يتم على مسؤولية المالك ومن ثم يكون للغير في اغلب الاحيان امتياز على السفينة، وهذا الرأي هو ما يتفق عليه اغلب الفقه والقضاء (١) ومع ذلك يشترط أن يكون الغير حسن النية لا يعلم بتأجير السفينة أو لم يكن في مقدره أن يعلم بذلك (٢) .

هذا وللمالك أن يعود على المستأجر بقيمة ما دفعه للغير من تعويض، وغالباً ما تعالج نصوص المشاركات مثل هذه الحالة وغيرها بالتفصيل ذلك أن مشارطات ايجار السفن توضع في نماذج بشكل دقيق على أيدي خبراء في قانون التجارة البحرية مما لا يسمح بترك ثغرات تثير المنازعات بين ملاك السفن ومستأجريها (٣) .

(١) انظر : يعقوب صرخوه، ص ١٨٥ .

(٢) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ١١٤ .

(٣) من نماذج مشارطات السفن : مشارطة New York Produce Exchange ومشارطة Bal-timore ومشارطة Gencon ولكل نوع من هذه المشاركات مجالها الخاص في التطبيق العملي.

المطلب الثاني

تحديد مسؤولية مالك السفينة

١٣٤ = سبق أن ذكرنا أن مالك السفينة أو تجهزها مسؤول عن الاخطاء الشخصية التي تقع منه اثناء الرحلة البحرية كما أنه مسؤول عن افعال الربان والبحارة مسؤولية المتبوع عن تابعه وانه كذلك مسؤول عن تصرفات الربان العقدية باعتباره موكلا وهذه المسؤولية التي تلقى على كاهل مالك السفينة هي مسؤولية شخصية (١) الأمر الذي يتطلب أن تكون جميع امواله ضامنه لمسؤوليته الشخصية تطبيقاً للقواعد العامة الواردة في المادة ٣٦٥ مدني (.... أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه ...) وعلى ذلك تكون مسؤولية مالك السفينة عن ديونه الناجمة عن استغلال السفينة غير محدده بحسب الأصل (٢) .

ولكن المشرع خرج على مقتضى هذه القواعد العامة فأعطى مالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته الناجمة عن الاستثمار البحري وفق أحكام وقواعد خاصة وذلك بسبب أن استغلال السفينة في الاستثمار البحري هو استغلال محفوف بمخاطر البحر وأهواله مما يعرض الأموال المستثمرة في الاستغلال البحري للهلاك وعدم قدرة مالك السفينة على الوفاء بالتعويضات المستحقة عليه، نظراً لضخامة هذه التعويضات مما يعرض مالك السفينة للدمار الاقتصادي وإعلان افلاسه بما يترتب على ذلك من انعكاسات سلبية على الاستثمار في قطاع التجارة البحرية .

وللإعتبارات السابقة اخذت مختلف التشريعات البحرية بمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة كما اجتمعت إرادة المجتمع البحري الدولي على وضع اتفاقية بقصد تحديد مسؤولية مالك السفينة في بروكسل بتاريخ ٢٥/٨/١٩٢٤ التي استبدلت باتفاقية بروكسل بتاريخ ١٠/١٠/١٩٥٧ والتي حلت محلها ايضاً اتفاقية لندن بتاريخ ١٩/١١/١٩٧٦، وقد كانت الأردن من الدول الموقعة عليها وقد دخلت حيز التنفيذ عام ١٩٨٦ بانضمام اثني عشرة دولة اليها (م ١٧ من الاتفاقية) والتي يطلق عليها : اتفاقية حول تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لسنة ١٩٧٦ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

(١) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ١٨٥ .

(٢) انظر مسؤولية مالك السفينة بالنظام اللاتيني والجرماني والانجلو سكسوني، كمال حمدي، ص

١٣٤ - موقف التشريعات البحرية من مبدأ تحديد المسؤولية :

يمكن تصنيف التشريعات البحرية السابقة على الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة عن المطالبات البحرية لسنة ١٩٢٤ الى فئتين :

الفئة الأولى : وتأخذ بنظام التحديد العيني للمسؤولية، وهو ما يعني ان مسؤولية مالك السفينة تتحدد بالسفينة ذاتها وأجرتها دون أمواله الاخرى .

ويمثل هذه الفئة النظامان الألماني والفرنسي .

فالألماني ويشاطره في هذه النظرة القوانين الاسكندنافية، يعتبر السفينة ثروة بحرية تتعلق بها حقوق الدائنين البحريين دون ثروته البرية، وعليه فلهم حق التنفيذ على السفينة وأجرتها دون أمواله الأخرى، أي أنه يعتبر السفينة وأجرتها وتفرعاتها ضمانات عينية للدائنين عن الديون البحرية، وهو وضع يستفيد منه أصحاب السفن الصغيرة الذين يحددون مسؤوليتهم بالقيمة الفعلية للسفينة سواء أكانت قائمة عند استحقاق الديون أو هالكة، إلا أنه يضر بأصحاب السفن الحديثة والكبيرة ومن ثم يفضلون تحديد مسؤوليتهم بمبلغ مقطوع من المال يتناسب مع محمول السفينة إضافة الى أن مثل هذا النظام يضر بمصلحة الدائنين الذين يجهلون القيمة الفعلية للسفينة^(١) .

أما في النظام الفرنسي فإن المالك يسأل أصلاً عن ديونه البحرية مسؤولية شخصية ومطلقة وعن أعمال الربان والتزاماته، في جميع أمواله (٢) وقد كان له قبل صدور القانون رقم ٥ لسنة ١٩٦٧ أن يحدد مسؤوليته بالتخلي عن السفينة وأجرتها للدائنين، أي أن حق الدائنين محصور بالسفينة وأجرتها لا أكثر ولا أقل (٣) كي تباع في المزاد العلني وتعطى لهم ديونهم من قيمتها (٤) وهذا النظام الفرنسي يقترب من النظام الألماني من حيث ارتباط حقوق الدائنين بالثروة البحرية فقط في هذا النظام الأخير بمعنى أن مسؤولية مالك السفينة ليست شخصية بل عينية تقع على ذمته البحرية

(١) انظر : جاك الحكيم، ص ٨٧ .

(٢) انظر : محمود الشرقاوي، ص ١٩٠ .

(٣) انظر : انطاكي وسباعي، ص ١٧٩ .

(٤) انظر : جاك الحكيم، ص ٨٩ .

المنفصلة في حقوقها والتزاماتها بحيث تنحصر حقوق الدائنين بالسفينة وأجرتها فقط (١) أما النظام الفرنسي فقد كان يعطي قبل صدور قانون رقم ٥ لسنة ١٩٦٧ الدائنين حق الضمان على جميع أموال مالك السفينة، إلا أنه بعد عام ١٩٦٧ أجاز له تحديد مسؤوليته بترك السفينة وأجرتها للدائنين أي أن ضمان ديونهم أصبح مرتبطاً بقيمة السفينة وأجرتها وهو ما يعتبر ضماناً عينياً يقع على السفينة وأجرتها .

الفئة الثانية وتأخذ بنظام التحديد الجزافي للمسئولية ويمثلها النظام الإنجلوسكسوني ومؤداه أن يكون مالك السفينة مسئولاً مسئولية شخصية في جميع أهواله عن التزامات الربان والتابعين البحريين وتضمن جميع أمواله هذه المسئولية، فلا تحديد للمسئولية بحسب الأصل، ولكن رغبة المشرع في تخفيف مسئولية مالك السفينة عن التعويضات الناشئة عن الخسارة أو الإصابات في البحر جعله يفرض تحديدات على المبلغ الذي يمكن إستراذه في بعض الدعاوى ضد مالك السفينة وهذه التحديدات قد جاءت في المواد من ٥٠٢ إلى ٥٠٩ من قانون التجارة البحرية الإنجليزى لسنة ١٨٩٤ كما جرى تعديلها لاحقاً في قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٥٨ حيث يتم تحديد مسئولية مالك السفينة بمبلغ جزافي عن كل طن من حمولة السفينة بما لا يزيد عن ٣١٠٠ فرنك ذهب (٧٣, ٤٤ جنيه أسترالياً) عن الأضرار الجسدية وبما لا يزيد عن ١٠٠٠ فرنك ذهب (٢٣, ٦٩ جنيه أسترالياً) عن كل طن من حمولة السفينة عن الأضرار المادية وقد تعدلت هذه الأرقام في إتفاقية لندن عام ١٩٧٦ علماً بأن مالك السفينة لا يستطيع تحديد مسئوليته عن خطئه الفعلي أو علمه Actual Fault or Privity (٢) .

ولإختلاف هذه النظم في نظراتها لتحديد مسئولية مالك السفينة ورغبة في تفادي تنازع القوانين المحلية بين الدول في هذا الشأن إتجهت الإرادة الدولية لوضع إتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ لتوحيد إمكان تحديد مسئولية مالك السفينة في هذا الشأن ومن ثم فإننا سنتطرق بهذا الصدد إلى موقف المشرع الأردني من هذه النظم ثم إلى إتفاقية لندن التي حلت محل إتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ لنرى فارق الأحكام بينهما علماً

(١) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ١١٦ .

(٢) انظر : Edward Stevens : op. cit., P. 17 - 18 .

بأن المشرع الأردني مثله كمثّل غيره من التشريعات العربية التي وضعت في مرحلة متأخرة (١)، قد أخذ بأحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٧ القائمة على التحديد الجزائي لمسئولية مالك السفينة مع إعطاء الخيار للمالك بين أن يختار دفع قيمة السفينة وأجرة النقل أو بين دفع مبلغ جزائي ليبراً من المسئولية .

١٣٦ - موقف المشرع الأردني من تحديد مسئولية مالك السفينة :

تنص المادة ١١٧/أ/ تجارة بحرية على حصر مسئولية مالك السفينة بقدر قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها كما تنص المادة (٩٩) تجارة بحرية على حق المالك بتحديد مسئوليته بمبالغ نقدية عن كل طن من حمولة السفينة تبعاً لما أخذت به إتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ ومن ثم فإن تطبيق أحكام هذه المادة يتطلب بيان الأشخاص الذين يحق لهم تحديد المسئولية ثم حدود هذه المسئولية ومحلها .

١٣٧ - من الذي يستفيد من تحديد المسئولية :

يستفيد من تحديد المسئولية مالك السفينة بالدرجة الأولى إلا إذا كان الدين ناشئاً عن خطئه الشخصي، ويستطيع تحديد مسئوليته سواء نشأت هذه المسئولية بسبب إمتلاك السفينة أو حيازتها أو إشرافه عليها بشرط عدم خطئه الشخصي أو خطأ الأشخاص الذين يسأل مباشرة عن تصرفاتهم ومن ثم تستثنى من حالات تحديد المسئولية إذا كان الإلتزام ناشئاً عن خطأ شخصي أو غش صادر عنه أو عن نائبه^(٢) أي يجب أن يكون مالك السفينة حسن النية، أو الإلتزامات الناشئة عن المساعدة والإنقاذ والمساهمة في الخسائر المشتركة وحقوق البحارة والربان وكل تابع للمالك موجود على ظهرها (م ٨٦ تجارة بحرية) كما يستفيد من تحديد المسئولية مستأجر السفينة ومجهزها ومدير إدارتها والربان والبحارة وغيرهم من مستخدمي المالك أو المستأجر أو المدير بشرطين :

(١) انظر : قانون التجارة البحرية الكويتي في المواد ٩٠ - ٩٧، القانون البحري العماني في المواد ٧٩ - ٨٩، القانون البحري البحريني المواد ٦٨، ٧٥ .
(٢) انظر : كمال حمدي، ص ١٧ .

الأول : أن تكون مبالغ تحديد المسؤولية المستحقة على الأشخاص المذكورين سابقاً متعلقة بأعمال يقومون بها في خدمة السفينة وبنفس النسبة المطبقة على مالك السفينة .

الثاني : يجب ألا يتجاوز المبلغ الإجمالي لمسؤولية المالك والأشخاص الآخرين الحدود القصوى عن الأضرار المادية والجسدية الناجمة عن حادث واحد مما هو منصوص عليه في المادة ٩٩ تجارة بحرية .

وقد حرص المشرع على مصلحة الربان والبحارة فأجاز لهم تحديد المسؤولية حتى لو ثبت خطأهم الشخصي اللهم إلا إذا كان الربان أو أحد البحارة في الوقت نفسه مالكاً أو شريكاً أو مستأجراً أو مديراً للسفينة، فتحديد المسؤولية هنا ينسحب على أخطائه كربان أو بحار (م ١٠٧/ب، ج تجارة بحرية) .

المبحث الثالث

حدود مسؤولية مالك السفينة

١٣٨ - تحديد مسؤولية مالك السفينة هو خيار للمالك عليه أن يتمسك به إذا أراد تحاشي المسؤولية المطلقة عن التزامات الربان والتابعين البحريين، والتمسك بتحديد المسؤولية يجب أن يكون صريحاً ولا يشترط فيه شكلاً معيناً للتعبير عنه، كما لا يشترط القانونية ميعاداً معيناً للتمسك به ومن ثم فيجوز طلب تحديد المسؤولية في أي مرحلة كانت عليها الدعوى^(١) .

١٣٩ - الديون التي يشملها تحديد المسؤولية :

تجيز المادة ٩٦ تجارة بحرية لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بمبلغ معين حددته المادة (٩٩) تجارة بحرية وذلك فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن أحد الأسباب التالية :

(١) انظر : كمال حمدي، ص ١٨ .

١ - وفاة أو إصابة أي شخص يوجد على ظهر السفينة بقصد نقله وكذلك ضياع أو تلف أي مال أو حق على ظهر السفينة .

٢ - وفاة أو إصابة أي شخص آخر، على البر أو في البحر، وضياع أو تلف أي مال أو حق آخر إذا كان الضرر ناشئاً عن فعل أو خطأ أي شخص يكون المالك مسئولاً عنه سواء وجد هذا الشخص على ظهر السفينة أو لم يوجد .

وفي هذه الحالة الأخيرة يجب أن يكون الفعل أو الخطأ متعلقاً بالملاحة أو بإدارة السفينة أو بشحن البضائع أو نقلها أو تفريغها أو بصعود المسافرين أو نقلهم أو نزولهم .

٣ - كل التزام يفرضه القانون ويكون متعلقاً برفع الحطام أو تعويم أو دفع أو تحطيم سفينة غارقة أو جانحة أو مهجورة وكل التزام ناشئ عن أضرار تسببها السفينة لمنشآت الموانئ والأحواض وطرق الملاحة .

٤ - لمالك السفينة الحق بتحديد مسئوليته عن الإلتزامات السابقة سواء نشأت مسئوليته بصفته مالكاً أو حائزاً للسفينة أو مشرفاً عليها، بشرط ألا يتم إثبات خطأ المالك أو خطأ الأشخاص الذين يسأل مباشرة عن تصرفاتهم .

٥ - وحدة الحادثة التي نجمت عنها الديون المراد تحديد المسئولية عنها، إذ لا يكفي التمسك بتحديد المسئولية في مواجهة الدائنين توافر شروط تحديد المسئولية المذكورة سابقاً بل لابد من توافر شرط وحدة الحادثة التي نشأت عنها الديون التي يجوز للمالك تحديد مسئوليته عنها وهو ما أشارت إليه المادة ٩٨ تجارة بحرية «يطبق مبدأ تحديد المسئولية المنصوص عليها في المادة ٩٩ على جميع الديون الناشئة عن الأضرار الجسدية والأضرار المادية الناتجة عن حادث واحد معين، دون إعتبار لأي دين ناجم عن أي حادث معين آخر»

ويفسر ذلك بأن السفينة إذا كانت طرفاً في حادثين بحريين مستقلين عن بعضهما، فيكون لكل منهما مجموعة من الدائنين لا تتعلق حقوقها بالمؤونه المخصصة للمجموعة الثانية من الدائنين وهو ما أشارت إليه الفقرة أ من المادة ٩٨، بمعنى أن الأضرار البدنية والأضرار المادية الناشئة عن حادث واحد تؤلف وحدة مستقلة تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون التي قد

تنشأ عن حادث آخر، ومن ثم إذا تعددت الحوادث خلال رحلة بحرية واحدة فعلى مالك السفينة أن يدفع مبلغ التحديد عن كل حادث على حده بغض النظر عن مصير السفينة (١) وهذه القاعدة مأخوذة عن إتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ (م ١/٢ من الإتفاقية) والتي تخالف ما كان عليه العمل في التشريعين الفرنسي والمصري (قديم) ذلك أن المسؤولية فيها لا تتحدد عن كل حادث بل عن كل رحلة فالسفينة تعتبر ضماناً لجميع الدائنين عن حوادث متعددة ناجمة عن رحلة واحدة (٢).

فإذا كان مجموع الديون الناشئة عن حادث واحد تزيد عن حدود المسؤولية الواردة في المادة ٩٩ تجارة بحرية فإنه يجوز إعتبار المجموع الكلي لهذه الحدود مؤونه موحدة لتلك الحدود (م ٩٨/ب تجارة بحرية) فلو كان مجموع الديون هو مليون دينار أردنى ومبلغ حدود المسؤولية هو ربع مليون دينار، فإن المؤونه المخصصة لحدود المسؤولية هي ربع مليون دينار (٣).

وبعد تكوين المؤونه لا يصرف منها إلا للديون التي يمكن تحديد المسؤولية عنها (م ٩٨/ج تجارة بحرية) وتنحصر مطالب الدائنين بنصيب كل منهم من هذه المؤونه ولا يجوز أن تمتد مطالبهم إلى أموال المالك الأخرى (م ٩٨/ج تجارة بحرية).

وهذا التعداد الوارد في المادة السابقة (م ٩٦ تجارة بحرية) يشمل بصفة عامة التعويضات المستحقة للركاب والشاحنين والغير، بسبب أخطاء الربان والبحاره أو المرشد أو أي شخص يكون المالك مسئولاً عنه، يستوي في ذلك الأضرار الجسدية والأضرار المادية الناتجة عن حادث واحد، دون إعتبار لأي دين ناجم عن أي حادث معين آخر (م ٩٨/أ تجارة بحرية).

ويلاحظ أن الأحكام السابقة قد أخذها المشرع الأردنى من قواعد إتفاقية بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية أصحاب السفن لسنة ١٩٥٧ (م ١ من الإتفاقية) كما أنها التزامات واردة على سبيل الحصر، مما يعني أن المالك يكون مسئولاً مسؤولية مطلقة في غير هذه الحالات، على أن تمسك الناقل بتحديد مسئوليته لا يعني الإقرار بها إذ

(١) انظر : يعقوب صرخوه، ص ١٩٦ .

(٢) علي جمال الدين، ط ٧٠، ص ٢٨٣ .

(٣) راجع : صلاح الدين الناهي، ص ١٧٠ .

يظل له حق دفع هذه المسؤولية إذا كانت لديه أسباب تبرر هذا الدفع (م ٩٧/٢ تجارة بحرية) .

المطلب الأول

الديون التي لا يشملها تحديد المسؤولية

١٣٦ = تنص الفقرة الثالثة من المادة ٩٦ تجارة بحرية بأن المالك لا يمكنه التمسك بتحديد مسؤوليته بل تبقى مسؤوليته مطلقة في الحالات التالية :

١ - الإلتزامات المترتبة على مالك السفينة بسبب خطأ شخصي منه، إذ أنه في مثل هذه الحالة لا يكون محلاً للرعاية والتقدير .

٢ - الإلتزامات الناشئة عن المساعدة والإنقاذ والمساهمة في الخسائر البحرية المشتركة ذلك أن هذه الإلتزامات تمثل حصة في مشاركة يجب أن تظل كاملة .

٣ - حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود على متنها أو يتعلق عمله بخدمتها، وكذلك حقوق ورثتهم .

ويبرر ذلك بأن هذه الحقوق تنشأ عن جهود يجب أن تعوض كاملة^(١) .

ويلاحظ أن الدائن الذي يريد أن يتخلص من تحديد مسؤولية المالك، عليه أن يثبت أن حقه ناجم عن خطأ شخصي من مالك السفينة (م ٩٧/١ تجارة بحرية) أو أن دينه ناجم عن خطأ الأشخاص الذين يسأل المالك مباشرة عن تصرفاتهم (كالربان والبحارة) على أنه إذا كان ربان السفينة مالكاً أو شريكاً في ملكيتها، فله أن يتمسك بتحديد مسؤوليته عن الأخطاء الملاحية وأخطاء مستخدمي السفينة^(٢) .

وقد أضافت الفقرة الرابعة من المادة ٩٦ تجارة بحرية (المأخوذة عن الفقرة الخامسة من المادة الأولى من إتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧) بأنه إذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين ناجم عن ضرر إصابه من أحد الدائنين، فلا يسري تحديد المسؤولية إلا بالنسبة للمبلغ الباقي بعد إجراء المقاصة بين دين كل منهما على الآخر ويخضع الرصيد لأحكام قانون التجارة البحرية .

(١) انظر : يعقوب صرخوه، ص ١٩٢ .

(٢) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ١٢٠ .

مبلغ التحديد

١٤٠ = سار المشرع الأردني على نهج إتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ فيما يتعلق بتحديد المبلغ الذي يلتزم بدفعه مالك السفينة على أساس حمولة السفينة الطنية وعليه فإن المادة ٩٩ تجارة بحرية جاءت على غرار المادة الثالثة من إتفاقية بروكسل .

فقد بينت الحدود القصوى للمبالغ التي يمكن بها للمالك أن يحدد مسؤوليته وذلك على النحو التالي .

١ - إذا ترتب على الحادث أضرار مادية فقط، تتحدد مسؤولية مالك السفينة بمبلغ إجمالي مقداره أربعة وعشرون ديناراً أردنياً أو ما يعادل ألف فرنك عن كل طن من حمولة السفينة، وعلى أساس قيمة الفرنك الواحد تعادل ٦٥ ملليغراماً من الذهب عيار ٩٠٠ ÷ ١٠٠٠ (١)

٢ - إذا نجم عن الحادث أضرار جسدية فقط، فتتحدد مسؤولية مالك السفينة عن كل طن من حمولة السفينة بمبلغ إجمالي مقداره أربعة وسبعون ديناراً أردنياً أو ما يعادل ثلاثة آلاف ومائة فرنك .

٣ - أما إذا اجتمعت الأضرار المادية والجسدية عن حادث واحد، فتتحدد مسؤولية مالك السفينة عن كل طن من حمولة السفينة بمبلغ إجمالي قدره أربعة وسبعون ديناراً أردنياً أو ما يعادل ثلاثة آلاف ومائة فرنك، ويخصص من هذا المبلغ للتعويض عن الأضرار الجسدية مبلغ مقداره خمسون ديناراً أردنياً أو ما يعادل ألفين ومائة فرنك عن كل طن من حمولة السفينة، ويخصص للتعويض عن الأضرار المادية مبلغ ومقداره أربعة وعشرون ديناراً أردنياً أو ما يعادل ألف فرنك عن كل طن من حمولة السفينة إلا أنه إذا كان القسم الأول المخصص لتعويض الأضرار الجسدية بالكامل غير كاف أكمل من رصيد القسم الثاني فيدفع من المبالغ المخصصة لسداد الديون الناجمة عن الأضرار المادية .

ويتم توزيع المبالغ المخصصة للدائنين حسب المقادير الثابتة في مطالباتهم (م ١٠٠)

(١) ويقصد بالفرنك الفرنك البوانكارية من سنة ١٩٢٨ الذي يعادل ٦٥ ملليغراماً من الذهب عيار ٩٠٠/١٠٠٠ .

تجارة بحرية) وإذا حدث أن قام مالك السفينة بالوفاء بأحد الديون الواردة في المادة ٩٦ تجارة بحرية والمتعلقة بوفاة أو إصابة أحد الأشخاص الذين يسأل عنهم مالك السفينة سواء على البر أو على ظهر السفينة أو الديون المتعلقة بضياح أو تلف الأموال المنقولة أو الحقوق الناشئة عن رفع الحطام أو التعويض أو الأضرار التي تلحقها السفينة بالمنشآت البحرية الأخرى جاز للمالك في مثل هذه الحالة أن يحل محل الدائن الأصلي الذي إستوفي دينه من المالك بمقدار هذا الدين بشرط أن يكون لهذا الدائن حق في الدين الذي إقتضاه من المالك (م ١٠١ تجارة بحرية) وقد إحتاط المشرع لحفظ حقوق مالك السفينة الذي قد يتعرض في وقت لاحق لدفع أحد الديون الواردة في المادة ٩٦ تجارة بحرية، إذ أجاز للمحكمة أو لأي سلطة مختصة في البلد الذي تكونت فيه المؤونه أن تخصص مبلغاً كافياً بشكل مؤقت كي يستطيع مالك السفينة مستقبلاً استعمال حقه على المؤونه بالشروط الواردة في المادة ١٠١ المشار إليها سابقاً .

المطلب الثالث

حساب حمولة السفينة من أجل تحديد مسؤولية المالك

١ = ١ - في سبيل تحديد مسؤولية مالك السفينة أعتبر المشرع الحد الأدنى لحمولة السفينة هو ثلاثمائة طن ولو كانت حمولتها تقل عن ذلك (م ١٠٣ تجارة بحرية) ذلك أن السفن الصغيرة قد يقع فيها أضرار كبيرة لا تتناسب مع التعويضات المسنحة بالنسبة لحمولها من الأطنان مما يسبب ضرراً للدائنين .

٢ - أما بالنسبة للسفن البخارية وللسفن الأخرى التي تبحر آلياً، تحسب حمولة السفينة من أجل تحديد مسؤولية المالك على أساس حمولتها الصافية مضافاً إليها الحجم الذي سبق خصمه من الحمولة الصافية (م ١٠٤ تجارة بحرية) .

٣ - وبالنسبة للسفن الأخرى التي لا تسير بقوتها الذاتية كالسفن الشراعية تحدد المسؤولية على أساس الحمولة الصافية (م ١٠٤/٢ تجارة بحرية) .

هذا وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الأردني قد أجاز للمالك السفينة تحديد مسؤوليته تحديداً عينياً وتحديداً جزافياً إذ أجازت الفقرة - أ - من المادة ١٠٧ تجارة بحرية للمالك أن يحدد مسؤوليته بقدر قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها، ومن ثم فإنه إما أن

يترك السفينة للدائنين كي تباع في المزاد العلني ويقسم ثمنها عليهم طبقاً للأصول القانونية أو أن يقوم بدفع مبلغ معين عن كل طن من حمولة السفينة على النحو الذي عالجته المادة ٩٩ تجارة بحرية، وهو يلجأ للتحديد النقدي إذا كانت قيمة السفينة مرتفعة .

المطلب الرابع

الكفالة المالية التي يقدمها مالك السفينة لرفع الحجز عن السفينة

١٤٢ = في جميع الحالات التي يسمح فيها لمالك السفينة بتحديد مسؤوليته طبقاً لأحكام قانون التجارة البحرية ويحجز فيها على السفينة أو أي سفينة أو أموال تخص المالك ضماناً لسداد الديون الناشئة عن الأضرار المذكورة في الفقرة (ب) من المادة ٩٩ تجارة بحرية والتي تتعلق بالأضرار الجسدية فقط الناجمة عن حادث بسبب السفينة .

يجوز للمحكمة أن تأمر برفع الحجز عن السفينة أو الأموال الأخرى بناء على طلب مالك السفينة شريطة أن يقدم مالك السفينة كفالة أو أي ضمان آخر بمبلغ يعادل كامل حدود مسؤوليته ويضعها تحت تصرف طالب الحجز (م ١٠٦ تجارة بحرية أولاً).

وإذا ثار خلاف حول قيمة الكفالة كانت المحكمة المختصة بنظره هي محكمة البداية كمحكمة أمور مستعجلة، وتصدر قرارها بتحديد مبلغ الكفالة كي يمكن للمالك أن يحدد مسؤوليته على أساسه، كما يجوز للمالك في أي وقت أن يوقف ملاحقة الدائنين إذا قام بأيداع المبلغ الذي يتسع له مدى مسؤوليته، وهذا المبلغ يحدد بسعر الصرف يوم الدفع، ويخصص هذا المبلغ للوفاء بديون الدائنين الذين يسري عليهم تحديد المسؤولية، ويتم توزيع هذا المبلغ على الدائنين وفقاً للقانون (م ١٠٥ تجارة بحرية) .

والأصل في توزيع هذا المبلغ أن يتم بين الدائنين حسب المقادير الثابتة في طلباتهم (م ١٠٠ تجارة بحرية) وتقدم الكفالة أو أي ضمان آخر يقدمه مالك السفينة إلى :

١ - الميناء الذي وقع فيه الحادث المنشئ للدين .

٢ - أول ميناء ترسو فيه السفينة بعد الحادث، إذا لم يكن الحادث قد وقع في أحد الموانئ .

٣ - ميناء التفريغ أو النزول إذا كان الدين خاصاً بأضرار جسدية أو أضرار بالبضائع وللمحكمة أو أي سلطة مختصة بعد ذلك أن تأمر برفع الحجز عن السفينة أو الإفراج عن الكفالة أو الضمان الآخر إذا توافرت الشروط التي ذكرنا سابقاً والواردة في المادة (١٠٦ أولاً) (م ١٠٦ ثانياً) .

وإذا نقصت الكفالة المالية أو أي ضمان سبق تقديمه عن كامل حدود مسؤولية المالك تقدم كفالة مالية أو ضمان آخر لتغطية الفرق وفق الشروط السابقة الواردة في الفقرتين (أولاً وثانياً من المادة ١٠٦ تجارة بحرية)، وهو ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة ١٠٦ تجارة بحرية إذا قدم المالك كفالة مالية أو ضماناً آخر يساوي الحد الأقصى للمسئولية المقررة في قانون التجارة البحرية أمكن إستعمال هذه الكفالة أو الضمان الآخر لسداد جميع الديون التي نشأت عن نفس الحادث والتي يستطيع المالك تحديد مسؤوليته عنها (م ١٠٦ فقرة رابعاً) .

١٤٣ - موقف المشرع الدولي في إتفاقية لندن لسنة ١٩٧٦ من تحديد مسؤولية مالك السفينة :

تعتبر اتفاقية لندن لسنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد مسؤولية أصحاب السفن عن المطالبات التي تنشأ بسبب نشاط السفينة أحدث إتفاقية دولية في هذا الشأن بعد إتفاقيتين بروكسل لعامي ١٩٢٤، ١٩٥٧ وقد تبنى المشرع الأردني أحكام إتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ بشأن تحديد مسؤولية مالك السفينة، وسنشير في هذه العجالة إلى أهم الأحكام التي جاءت بها إتفاقية لندن لبيان أوجه الشبه والاختلاف بينها وبين الأحكام التي أخذ بها التشريع الأردني .

١ - الأشخاص المخولون تحديد المسؤولية : وهم صاحب السفينة والمنقذون Salvors والأشخاص الذين يسأل عن أخطائهم صاحب السفينة أو المنقذ وكذا المؤمنون على المسؤولية الناجمة عن المطالبات وتشمل مسؤولية المالك المسؤولية الناجمة عن الدعاوى التي ترفع على السفينة ذاتها .

ومن ثم نلاحظ أن هذه الإتفاقية الدولية قد سميت بإسم إتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية Convention On Limitation Of Liability For Maritime Claims .

٢ - زيادة الحدود القصوى لتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية .

حيث أوردت المادة السادسة من الإتفاقية المبالغ المستحقة بالنسبة للمطالبات المتعلقة بفقدان الحياة أو بالضرر الجسدي متخذة الوحدة الحسابية Unit of Account أساساً للتعويض، فمثلاً تحدد مسؤولية السفينة التي لا يزيد حمولها عن ٥٠٠ طن بمبلغ ٣٣٣,٠٠٠ وحدة حسابية عن السفينة كلها فإذا كانت حمولة السفينة تزيد على ٥٠٠ طن، جرى حساب مبلغ التعويض على أساس الطن وعلى أساس حمولة السفينة، فالسفينة التي حمولتها من ٥٠١ - ٣٠٠٠ طن، تحدد المسؤولية عن المطالبات الواردة عليها بمقدار ٥٠٠ وحدة حسابية لكل طن من الحمولة التي تقع بين ٥٠١ طناً و ٣٠٠٠ طناً، وتستمر الإتفاقية في تحديد المبالغ المطلوبة للمطالبات المقدمة على السفن حتى تصل إلى تحديد التعويض عن كل طن من حمولة السفينة يزيد عن ٧٠,٠٠٠ طن بمقدار ١٦٧ وحدة حسابية .

أما بالنسبة للمطالبات عن الأضرار المادية فتدفع السفن التي لا تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن ١٦٧,٠٠٠ وحدة حسابية عن السفينة كلها، وتدفع السفن من محمول ٥٠١ إلى ٣٠,٠٠٠ طن ١٦٧ وحدة حسابية عن كل طن يزيد على ٥٠١ وتستمر إلى أن تزيد حمولة السفينة عن ٧٠,٠٠٠ طن وعندها تدفع عن كل طن زيادة مقدار ٨٣ وحدة حسابية .

٣ - أضافت إلى المطالبات الخاضعة لتحديد المسؤولية، التأخير في تنفيذ نقل البضائع والأشخاص .

٤ - إضافت الديون الناشئة عن القضاء على خطورة البضائع المحمولة على السفينة إلى الديون الناشئة عن تعويم وإنتشال السفن Rendering Harmless of the cargo of the ship^(١) .

٥ - أضافت إلى الحالات المستثناة من تحديد المسؤولية، المطالبات الناجمة عن الأضرار الناشئة عن التلوث بسبب الزيت Civil Liability for Oil Pollution Damage

(١) انظر نص المادة الثانية من الإتفاقية الذي حدد المطالبات الخاضعة لتحديد المسؤولية .

حسب المعنى الوارد في الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية الناشئة عن التلوث النفطي لسنة ١٩٦٩ كما استثنت من تحديد المسؤولية المطالبات التي تخضع لإتفاقية دولية أو قانون وطني يحكم أو يمنع تحديد المسؤولية عن الأضرار الذرية Nuclear Damage وكذا مسؤولية صاحب السفينة الذرية، إذ لا يجوز له أن يحدد مسؤوليته عما تحدثه من أضرار للغير (م ٣ من الإتفاقية) .

٦ - هجرت إتفاقية لندن نظام التخلي عن السفينة وأجرتها ومن ثم فلا مجال للقول بإعطاء صاحب السفينة الخياريين تحديد المسؤولية العينية المتمثل بترك السفينة وإجرتها للدائنين أو التحديد الجزافي لمقدار التعويض المستحق للدائنين، فأخذت بالتحديد النقدي بما يتناسب وحمولة السفينة دون التحديد العيني .

وعموماً فقد جاءت إتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ بمبادئ وأحكام مستمدة من النظام الإنجلوسكسوني الذي يبتعد إلى حد ما عما أخذت به إتفاقيتي بروكسل لعامي ٢٤ ، ٥٧ وإتفاقية لندن تعبر عن حاجة المجتمع البحري المتطور وتعالج المشاكل البحرية المتعلقة بتحديد المسؤولية على ضوء الوقائع والممارسات العملية، وقد تبنتها بعض القوانين البحرية العربية الحديثة^(١) .

(١) مثل قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ في المواد من ٨١ إلى ٩١ .

الفصل الثاني ربان السفينة Master of the vessel

١٤٤ - تمهيد :

يعد الربان العمود الفقري في إدارة السفينة وقيادتها لما له من صلاحيات ملاحية وتجارية ويقوم بها نيابة عن صاحب السفينة وعن السلطات العامة .
وقد إعتنى المشرع البحري بالربان فخصص له المواد من ١١٤ إلى ١٣٠ من قانون التجارة البحرية وعلى ذلك فإننا سنقوم بدراسة الأحكام المتعلقة بالربان من حيث :
أولاً : تعيينه وعزله .
ثانياً : واجبات الربان .
ثالثاً : مسؤوليات الربان والآثار المترتبة على أخلاله بواجباته .

المبحث الأول تعيين الربان وعزله المطلب الأول

تعيين الربان Appointment of the Master

- يتولى تجهز السفينة بنفسه تعيين الربان بإعتباره أحد أفراد طاقم السفينة بل هو رئيس هذا الطاقم يتولى قيادة السفينة وإدارتها وتنظيم شؤونها بما يحقق الهدف المقصود من نشاطها، وتعيين الربان من جانب المجهز يتطلب وجود شروط معينة في الربان كشهادة ربان Master's Certificate وخبرة في قيادة أنواع السفن المماثلة لسفينة المجهز وعلى دراية بإستعمال الوسائل المساعدة في الملاحة، وقد أشارت إلى حق المجهزة في تعيين الربان المادة (١٠٨) تجارة بحرية سواء أكان المجهز مالكاً للسفينة أو مستأجراً لها، وتعيين الربان لا يقتصر على السفينة الكبيرة بل والصغيرة

(١) وتجدر الإشارة الى عدم وجود نظام في الأردن يحدد مؤهلات الربانة ولكن العمل يجري على الاعتراف بشهادة الربانة الصادرة عن المعاهد البحرية المعترف بها دولياً سواء أكانت عربية أم أجنبية .

كذلك^(١) سمي الربان بسيد السفينة لأنها وما عليها تخضع لإدارته خضوعاً مطلقاً He is the person in absolute charge of the vessel ويطلق عليه خطأ إسم كابتن السفينة لأن هذا الإسم هو رتبة بحرية Naval Rank (١) وينظم علاقته مع المجهز عقد الإستخدام البحري Contract of Marine Employment ولا يجوز للسفينة الإبحار بدون ربان مؤهل وضباط وبحارة مؤهلين إلا إستثناءً، فقانون التجارة البحرية الإنجليزي لعام ١٨٩٤ يسمح للسفينة بالإبحار إذا كان أحد ضباطها لا يحمل شهادة لمدة لا تزيد على ٢٨ يوماً فإذا لم يمثل المجهز للشروط الواجبة في تأمين الطاقم MANNING THE VESSEL تعرض لغرامة تصل إلى مئة جنيه (٢) وقد حكم القضاء الإنجليزي (٣) بعدم خطأ المجهز الذي عين أحد البحارة المتمرسين ضابطاً ثانياً في السفينة بالرغم من عدم وجود شهادة لديه وذلك للضرورة التي حتمت ذلك .

وطالما أن الربان يرتبط بعقد خدمة Contract of Service مع صاحب السفينة فهو خاضع للقواعد العامة في القانون مع بعض الإلتزامات الناجمة عن علاقة الثقة بين الأطراف لأن الربان يحتل بطريقة ما مركز الثقة Trust فهو وكيل المالك وعليه، فواجب الربان إيصال جميع المسائل الهامة لصاحب السفينة عن طريق تقارير دورية يقدمها له مع التزماته بالبقاء على ظهر السفينة التي لا يغادرها إلا لظروف خاصة ويكون آخر من يغادرها عند الغرق .

المطلب الثاني

عزل الربان Dismissal of the Master

١٤٦ - أعطت المادة (١٠٨) تجارة بحرية المجهز حق عزل الربان، كما أعطت المادة (١٦٧) تجارة بحرية المجهز الحق في عزل الربان في أي وقت يشاء بشرط أن يعرض عليه إذا كان عزله بدون سبب مشروع (٤) ومن ثم فإن حق المجهز في عزل الربان هو من النظام العام الذي لا يجوز الإتفاق على مخالفته (٥) .

(١) انظر : Alan E. Branch. P. 38.

(٢) انظر : Chorley & Giles : op. cit., p. 66.

(٣) انظر القضية : The Empire Jamaica, Koninklijke Rotterdamsche Lloyd V. Western S. S. : (1956) 3 All. E. R. 144.

(٤) وهذا النص يشبه ما جاء بالمادة ٩٢ تجارة بحرية مصري جديد .

(٥) انظر : يعقوب صرخوه، ص ١٩٩، محمود سمير الشرقاوي، ص ٢٤٤ .

وتكمن الحكمة من إعطاء المجهز حق عزل الربان في أي وقت يشاء في أن الربان يتمتع سلطات وإختصاصات واسعة ويباشر عمله بعيداً عن رقابة المجهز وتترتب على تصرفاته أعمال خطره، فإذا فقد المجهز ثقته فيه كان له عزله (١) وخوفاً من إستعمال المجهز الحق بعزل الربان إستعمالاً تعسفياً، وأوجب المشرع على المجهز تعويض الربان عما لحقه من ضرر جراء هذا العزل التعسفي، وهذا التعويض يتناسب مع الضرر وللقضاء إنقاص مقدار التعويض إذا كان الضرر يسيراً أو الغاؤه إذا كان المتضرر قد إشتراك بفعله في إحداث الضرر أو زاد فيه (م ٢٦٤ مدني) .

ويشترط في تقرير التعويض للربان أن يثبت وقوع خطأ من المجهز أو تعسف في عزله كما عليه أن يثبت أن ضرراً لحقه جراء هذا الضرر التعسفي مثله في ذلك مثل الوكيل الذي يستحق تعويضاً من الموكل إذا عزله الموكل تعسفاً أو في وقت غير مناسب (م ٨٦٤ مدني) والتعويض المقرر قانوناً للربان جراء عزله تعسفاً من المجهز يتفق وقواعد العدالة التي تحمي الطرف الضعيف من تعسف الطرف القوي (٢) وقد عاجلت المادة ٢٥ من قانون العمل الأردني رقم ٨ لسنة ١٩٩٦ الفصل التعسفي والإجراءات التي تتخذ في مثل هذه الحالة (٣) .

أما إذا كان الربان المعزول أحد أصحاب السفينة فله أن يطلب خروجه من الشركة التي تمتلك السفينة ويطلب حصته فيها، ويكون تقدير قيمة حصته عن طريق خبراء فنيين يتم تعيينهم باتفاق الشركاء أو عن طريق القضاء، وحق الربان في الخروج من الشركة يجب أن يمارسه خلال ثلاثين يوماً من تاريخ إخطار شركائه له بالعزل، فإذا إستعمل حقه في الميعاد القانوني المذكور سابقاً، كان على شركائه في ملكية السفينة أن يدفعوا له مقدار حصته خلال ثلاثين يوماً تبدأ من الكشف الفني الذي حدد فيه

(١) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ١٢٠ .

(٢) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ٢٤٥ .

(٣) تنص المادة ٢٥ من قانون العمل الأردني أنه إذا تبين للمحكمة المختصة في دعوى أقامها العامل خلال ستين يوماً من تاريخ فصله، ان الفصل كان تعسفياً ومخالفاً لأحكام هذا القانون، جاز لها إصدار أمر إلى صاحب العمل بإعادة العامل [وهو وضع لا يتفق مع طبيعة العمل البحري] إلى عمله الأصلي أو يدفع تعويض له بالإضافة إلى بدل الإشعار واستحقاقاته الأخرى على ألا يقل مقدار التعويض عن أجور ثلاثة أشهر ولا يزيد على ستة أشهر ويحتسب التعويض على أساس آخر أجر تقاضاه العامل .

حصته (م ١٠٩ تجارة بحرية) ويبرر إعطاء الربان مثل هذا الحق، إن إشراكه في ملكية السفينة قد يكون على أساس أن يتولي قيادتها - فكأن هناك شرطاً ضمناً بالفسخ في حالة عدم تحقيق هذا الأمر^(١).

علماً بأن الربان لا يجوز له فسخ عقد العمل بينه وبين المجهز بإرادته أثناء السفر (م ١٦٧ تجارة بحرية).

ويلاحظ مما سبق أن المشرع لم يتطرق إلى إعطاء أشعار للربان بالعزل ومن ثم فإننا نرى أن مثل هذا الحق يحدده العقد المبرم بين الربان والمجهز فإن خلا العقد من ذلك فإن الربان له الحق في الحصول على أشعار بالعزل وفقاً لما تنص عليه المادة ٢٣ من قانون العمل الأردني إذا كان العقد غير محدد المدة، فإذا إرتكب الربان عملاً مخالفاً للسلوك الواجب في إدارة السفينة على هديه، أمكن الإستغناء عنه بدون إشعار^(٢).

(١) انظر: انطاكي وسباعي، ص ١٥١ .

(٢) انظر : Chorley & Giles : op. cit., p. 70 .

المبحث الثاني

واجبات الربان ومسئوليته

Duties and Responsibilities of the Master

١٤٧ - إن واجبات ومسئوليات الربان متعددة ومختلفة، فهو ممثل صاحب السفينة ويتحمل المسؤولية الكاملة عن سلامة ملاحه السفينة وعن التحميل الجيد والرص وتفريغ الحمولة. كما أنه يعمل كمحام وطبيب وقاضي شرعي ودافن أموات فهو يتمتع بسلطات حجز أفراد الطاقم والركاب إذا شكلا مصدر إزعاج أثناء الرحلة، وفي الحالات التي يكون فيها شخص خطراً على أفراد السفينة الآخرين، فإن للربان أن يضع مثل هذا الشخص رهن الاعتقال، وله أن يطلب مساعدة من هم على ظهر السفينة في حالة نشوب تمرد على ظهرها .

وقد كان الربان فيما مضى يبرم العقود التجارية للسفينة في الموانئ الأجنبية إلا أن تطور الاتصالات حديثاً مكنت المجهز من الإشراف عن قرب على السفينة وعلى عملها التجاري، بحيث يمكن القول أن مسئوليات الربان في هذا المجال قد تقلصت^(١) ومن ذلك يتضح أن الربان يقوم بعمل ممثل للسلطة العامة لبعد السفينة عن متناول يد الدولة كما يقوم بعمل ممثل عن المجهز في رعاية مصالحه المتعلقة بالسفينة وبالأمور التجارية إضافة إلى واجبه الأساسي بإدارة السفينة من النواحي الفنية والملاحية.

وباستقراء النصوص القانونية التي خصصها المشرع للربان نجد أن له صلاحيات عامة وصلاحيات خاصة .

المطلب الأول

الصلاحيات العامة للربان

١٤٨ - السفينة تعتبر جزءاً عائماً من إقليم الدولة وتحمل عليها، على أن يعد هذا الجزء عن الإشراف والرقابة المباشرة من الدولة، جعل المشرع يمنح الربان صلاحيات واسعة تتناول سلطته على جميع الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة، كما تشمل إدارة دقة السفينة والعمل على سلامتها وسلامة حمولتها، ولذلك توجب المادة (١٣٤)

(١) انظر : Alan Branch. P. 38.

تجارة بحرية على البحارة الرضوخ لأوامر رؤسائهم فيما يختص بخدمة السفينة كما توجب المادة (٢٣٣) تجارة بحرية على كل راكب وهو على ظهر السفينة أن يتقيد بالنظام الذي يسنه الربان وأن يراعي الأوامر، والتعليمات التي توضع لحفظ الأمن والنظام على السفينة .

وبناء على ذلك وبالرغم من خلو قانون التجارة البحرية من نص على مثل هذه الأمور بشكل صريح، إلا أن السلطات العامة الممنوحة للربان كرئيس للسفينة تعطيه حق التأديب في المخالفات التي تحدث على ظهر السفينة والتحقيق فيما يجري على ظهرها (١) كما تعطيه حق توثيق حالات الولادة والوفاة والقيام بتسجيل هذه الحوادث في سجل السفينة (دفتر اليومية) (م ١١٨/٣ تجارة بحرية) بل قد يقوم الربان أحياناً بإجراء مراسيم الزواج وهو ما يمكن أن يوصف بوجود إفتراض قانوني للقيام بهذا العمل (٢) وعند وصوله ميناء الوصول أو دخوله إلى الميناء بشكل مؤقت، يمكنه أن يحصل خلال أربع وعشرين ساعة على مصادقة سلطات الميناء على ما جاء في دفتر اليومية فإذا حدث ذلك في الخارج وجب الحصول على مصادقة القنصل الأردني إذا وجد وإلا من السلطات البحرية ذات الصلاحية (م ١٢٦ تجارة بحرية) .

ويعتبر الربان من مساعدي المدعي العام في إجراء وظائف الضابطة العدلية (م ١/٩ من قانون أصول المحاكمات الجزائية) وهو بهذا الوصف يقوم بإستقصاء الجرائم والقبض على مرتكبيها والتحقيق معهم ثم تسليمهم مع محاضر التحقيق للمدعي العام في ميناء العقبة أو للسلطة البحرية المختصة في ميناء الوصول .

وبالرغم من قيامه بهذه الأعمال التي تعتبر من أعمال السلطة العامة فلا يعتبر الربان موظفاً عمومياً وإنما يبقى تابعاً للمجهز يخضع للرابطة العقدية المبرمة بينه وبين المجهز وما السلطات التي منحها المشرع له إلا لتعذر إخضاع السفينة وهي في عرض البحر لرقابة شخص آخر غيره (٣) .

(١) وتضع الدول عادة قوانين مكملة لقانون التجارة البحرية مثل قانون الجواز البحري وقانون مؤهلات الربابنة وقانون بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن ومن ذلك قانون رقم ٥٧ لسنة ٧٤ الخاص بالأمن والنظام والتأديب في السفن الصادر في ليبيا وكذا قانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الصادر في الكويت .

(٢) انظر : Edward Stevens : op. cit., P. 70

(٣) انظر : علي جمال الدين عوض، ط ١٩٨٧، ص ٦٨ .

المطلب الثاني

الصلاحيات القانونية للربان

١٤٩ - يمارس الربان بوصفه تابعاً للمجهز وبوصفه رئيس طاقم السفينة وظيفتين احدها فنية وأخرى تجارية كإبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة وحسن إستقلالها.

الفرع الأول

الوظيفة الفنية للربان

١٥٠ - ويقصد بها الوظيفة التي تتعلق بقيادة السفينة وإدارتها والإشراف على الرحلة البحرية حسب الحدود المقرر لها إذ يجب أن يكون ملماً بشكل كامل بالأمور الملاحية بما فيها إستعمال الوسائل الملاحية الحديثة المساعدة مثل بوصلة الجيرو Gyro Compass والرادار وباحت الإتيجاه Direction Finder وجهاز الصدى الصوتي Echo Sounding Device وجهاز تثبيت الوضع Position Fixing Device (١) وغير ذلك من أمور فنية لازمة لحسن إدارة السفينة والتي يستقل فيها ولا يسمح للمجهز بالتدخل فيها بل ويرفض كل أمر من المجهز مخالف للأصول الفنية ويبطل شرط المجهز الذي يقيد به الربان في أداء وظيفته الفنية التي يجب أن يمارسها بكفاءة وحسب الأصول الفنية المتبعة في إدارة السفينة (٢).

وقد تجنب المشرع الخوض في المسائل الفنية التي يجب أن يقوم بها الربان، ومع ذلك فقد حرص على بيان أهم الواجبات التي تضمن سلامة الرحلة، ويمكن بيان هذه الواجبات على النحو التالي :

١ - إدارة السفينة من النواحي الفنية والتجارية (م ١١٤ تجارة بحرية) مراعيّاً في ذلك أحكام الإتفاقيات الدولية والعرف البحري والأحكام المعمول بها في ميناء الدولة التي توجد بها السفينة .

٢ - يخضع سفينته قبل السفر للمعاينة لبيان مدى صلاحيتها للرحلة البحرية (م ١١٦ تجارة بحرية) ويحصل لك على شهادة صلاحية للسفينة، ويتأكد من كفاية المؤن واللوازم خلال الرحلة .

(١) انظر : Alan Branch. P. 39.

(٢) علي جمال الدين عوض، ط ١٩٧٠، ص ١٩٠ .

٣ - تأمين الطاقم البحري للسفينة بالتعاقد مع البحارة و ابرام العقود الضرورية للرحلة البحرية، ولا يقوم بهذه الأعمال إذا وجد المجهز أو ممثله إلا بموافقة أي منهما (م ١١٧ تجارة بحرية) .

٤ - على الربان، فيما عدا ربابنة سفن النزهة، أن يتخذ دفترًا لليومية رقم صفحاته ويوقعها مدير ميناء العقبة تسجل فيه كافة الحوادث الطارئة أثناء الرحلة البحرية والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة البحرية والملاحظات اليومية المتعلقة بحالة الحو والبحر كما يسجل في الدفتر الإيرادات والمصروفات وتسجيل المخالفات التي يرتكبها البحارة والمسافرون والعقوبات التأديبية التي أوقعها عليهم وكذا تسجيل حالات الولادة والوفيات التي قد تحدث على السفينة (م ١١٨ / ١ تجارة بحرية) .

وفي السفن ذات المحركات على الربان أن يمسك أيضاً ما يسمى بدفتر يوميهِ للالات يذكر فيه كمية المحروقات التي أخذها عند بدء السفر وإستهلاك السفينة اليومي وكل ما يختص بسير الآلات وخدمتها (م ١١٨ / ٢ تجارة بحرية) وقد جاء هذا النص تلافياً لإستعمال البحارة غير المسئول لوقود السفينة لحاجاتهم الخاصة للطبخ والتدفئة .

٥ - على الربان أن يحمل معه أوراق السفينة التي تثبت جنسيتها أي شهادة تسجيل السفينة ودفتر البحارة ووثائق الشحن وسند إيجار السفينة إذا كانت مستأجرة وقائمة بالحمولة (المائتفيسست) والوصلات التي تثبت معاينة السفينة ووصلات الدفع وسند ملكية السفينة (م ١١٩ تجارة بحرية) .

٦ - واجب الربان ممارسة القيادة بنفسه وأن يكون على ظهرها عند دخولها إلى الموانئ أو إلى المراسي أو عند دخولها الأنهار وكذا عند خروجها منها، وعليه ألا يغادر السفينة أثناء السفر لأي سبب أو خطر إلا بموافقة ضباطها، وفي هذه الحالة يلتزم بإنقاذ الأموال وأوراق السفينة وأثمان البضائع إن أمكن ذلك (م ١٢٠ تجارة بحرية) إلا أن التطورات الحديثة في عالم الاتصالات أوجبت على الربان أن يتصل بأصحاب السفينة وبأصحاب البضائع لاستشارتهم أو إعلامهم

بالإجراءات التي يتخذها في حالات الضرورة التي توجب التضحية للحفاظ على سلامة السفينة وأرواح الأشخاص الموجودين على ظهرها، اللهم إلا إذا كانت هناك حاجة طارئة وتعذر معها الإتصال بأصحاب السفينة وبأصحاب البضائع فإنه يتخذ قراره بعد مشاورة ضباط السفينة^(١).

٧ - على الربان عند وصول الميناء المقصود أو لدى دخوله أحد الموانئ مؤقتاً أن يحصل على مصادقة سلطات الميناء على دفتر اليومية وخلال أربع وعشرين ساعة من الوصول على الأكثر، فإن كانت السفينة في الخارج فيحصل على مصادقة القنصل الأردني إذا وجد، وإلا فمن السلطات البحرية المختصة (م ١٢٦ تجارة بحرية) لضمان أن الربان لم يدخل أي بيانات أو تعديلات على الدفتر، كي يكون صورة صادقة عن مجريات الرحلة البحرية .

٨ - أما إذا وقعت حوادث طارئة إستثنائية خاصة بالسفينة والبحارة والمسافرين فيجب على الربان أن يقدم لسلطات ميناء العتبة أو للقنصل الأردني في الخارج إذا كانت السفينة قد وصلت إلى أحد الموانئ الأجنبية التي يوجد بها قنصل أردني، فإذا لم يوجد قنصل أردني فـللسلطات البحرية المختصة، تقريراً مفصلاً يبين فيه زمن إقلاع السفينة ومكان الإقلاع والطريق الذي سارت به السفينة والحوادث التي سببت أذى للبحارة والسفينة وجميع ظروف السفر التي يجب بيانها، فإذا كانت الحادثة هي غرق السفينة وجب المصادقة على التقرير من البحارة الناجين (م ١٢٧ تجارة بحرية) .

٩ - يتم تدقيق التقرير البحري المقدم للسلطات المختصة أما بمبادرة من السلطة التي قدم لها التقرير وأما بناء على طلب الربان نفسه أو أي شخص آخر له مصلحة في ذلك، ويتم التحقيق أمام محكمة البداية إذا تم هذا التحقيق في الأردن، أما إذا تم في الخارج فأمام القنصل الأردني إذا وجد فإن لم يوجد فأمام السلطة القضائية المختصة حيث يتم سماع أقوال البحارة والركاب وتقبل السلطة المختصة أي

(١) انظر تفصيل ذلك في : Alan Abraham Mocatta and Michael Mustils and Stewart Boyd = Scrutton on Charter parties and Bills of Lading - 18th ed. Sweet and Maxwell London, 1974 - PP. 254 - 255.

إثبات آخر التقرير الذي لا يدقق لا يصلح كوسيلة دفاع عن الربان ولا يصلح أيضاً وسيلة إثبات أمام القضاء (م ١٢٨ تجارة بحرية) .

ويكون التقرير بعد تدقيقه حجة بما جاء فيه حتى يثبت العكس (١) وهذه الحجية تتطلب توافر جميع الشروط القانونية التي ذكرت سابقاً إذ يجب أن يقدم الربان التقرير خلال أربع وعشرين ساعة من الوصول وأن يقدمه للسلطة المختصة وأن يتم تحقيقه من السلطة المختصة وأن يكون التقرير متماسكاً لا تناقض فيه (٢) وللتقرير نتائج هامة إذ يعتبر حجة على الربان بإعتباره إقراراً منه، ويمكن للمؤمن على السفينة الإستناد إليه في دفعه ضد مطالبة أصحاب السفينة كما يمكن لأصحاب السفينة المصدومة، إذا كان الحادث تصادمًا بين سفينتين، الإستناد إليه في إدعائهم، كما يمكن لأصحاب السفينة الإستناد إليه ضد المؤمن، وكذا في علاقة المؤجر بالمستأجر وإمكان إعفاء السفينة من المسؤولية عما لحق بالبضاعة من تلف وفي تحديد صفة الخسارات وإدراجها ضمن الخسارات البحرية المشتركة (٣) .

وفي الأحوال التي يتوجب فيها على الربان تقديم تقرير عن الحوادث البحرية التي وقعت خلال الرحلة البحرية، لا يجوز له أن يفتح عنابر السفينة أو يفرغ حمولتها إلا بعد أن قدم التقرير البحري اللهم إلا إذا إستدعت الضرورة تسليم البضاعة قبل تقديم التقرير (م ١٢٩ تجارة بحرية) .

١٠ - على الربان عند الوصول ودخوله الميناء أن يستعين بمُرشد ملاحى Pilot إذا كان الإرشاد إجبارياً أو إذا كان يجهل خفايا الطريق التي تدخله إلى الميناء، ومع ذلك فالربان يظل صاحب السلطة على السفينة والمسؤول عنها مسئولية كاملة (م ١٣٠ تجارة) وقد قضت محكمة النقض المصرية بتبعية المرشد للمجهز أثناء قيامه بعملية الإرشاد، ذلك إن ممارسة المجهز للرقابة على المرشد تتم من خلال ربانه وأن يكون المرشد أثناء الإرشاد منسلخاً عن الجهة التي يتبعها وعليه فلا

(١) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ١٤٤ .

(٢) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ١٩٤ .

(٣) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ١٩٥ .

تكون مسئولة عن أعماله، وإنما يتحمل المسؤولية المرشد والربان وبالتالي أصحاب السفينة باعتبارهم متبوعين يسألون عن أفعال تابعيهم^(١).

الفرع الثاني

الوظيفة التجارية للربان

١٥١ - كان للربان في الماضي سلطات أوسع مما هي عليه في هذه الأيام، حيث كان يتمتع بصلاحيات شاملة فكانت السفينة عندما تترك ميناء التحميل، لا يسمح بها أصحابها حتى تعود ثانية لعدم وجود وسائل اتصال كما الحال الآن، وبالتالي كان الربان يعهد إليه بتشغيل السفينة وإدارتها ومن ثم كانت صلاحياته واسعة وشاملة، ولكن إختراع وسائل الاتصالات الحديثة مكن أصحاب السفينة إخبار الربان بما يجب عمله وإلى أين يذهب، فهم يوفرّون عملاً للسفينة تنتقل إليه من ميناء إلى آخر، وعليه فقد أخذوا الجزء الأكبر من العمل التجاري الذي كان يقوم به الربان، ومن ثم فقد أعفي من كثير من المسؤوليات التي كان يضطلع بها في الماضي، فإذا صادفته متاعب فإنه يتصل بأصحاب السفينة ويخبرهم بذلك وينتظر تعليماتهم^(٢).

وفي تلك الأيام الماضية كان للربان سلطة إصدار سندات قرض على جسم السفينة Bottomry Bonds وسندات قرض على شحنة السفينة Responsoria Bonds عندما يجد أن أجرة السفينة التي حصل عليها وغيرها من النقود الموجودة في السفينة لا تكفي للنفقات التي تتكبدها السفينة، وعندها يلجأ إلى إصدار سندات قرض على جسم السفينة حيث يرهنها مقابل قرض فإذا كانت السفينة لا تكفي للوفاء بالقرض لجأ إلى رهن حمولة السفينة كذلك، إلا أن تطور وسائل الاتصالات حالياً مكن الربان من الاتصال بأصحاب السفينة خلال دقائق ومن ثم يمكن تحويل الأموال التي يريدها من بلد إلى آخر، وعليه فإن الحاجة إلى مثل هذه السندات قد تضاءلت إن لم تكن قد إنتهت^(٣) ومن ذلك يتضح أن دور الربان هو القيام بالمهام الفنية اللازمة لملاحة السفينة وإدارتها وتجهيزها بما يلزم من مؤن ومعدات عا حساب صاحب

(١) انظر طعن رقم ٣٠٦ سنة ٢٨ ق جلسة ٢٤/١٠/٦٣، س ١٤، ص ٩٧٤.

(٢) انظر : Edward Stevens : op. cit., P. 70

(٣) انظر : Stevens. op. cit., P. 71

السفينة، وبناء على ذلك فهو الذي يشكل بحارة السفينة ويبرم العقود الضرورية ويتخذ التدابير النافعة لأجل الرحلة البحرية، ولا يقوم بهذه الأعمال إلا بموافقة المجهز إن كان موجوداً أو بواسطة ممثله في محل إجراء هذه التصرفات (م ١١٧ تجرة بحرية) فإذا لم يكن المجهز أو ممثله موجوداً كانت تصرفات الربان ملزمة للمجهز طالما كانت في سبيل تجهيز الرحلة البحرية وسلامتها، كما إن تصرفات الربان هذه تلزم مستأجر السفينة ما لم يكن هناك تعليمات صريحة على خلاف ذلك (١) فإذا خالف الربان ذلك أو أن تصرفاته لم تكن ضرورية لتجهيز السفينة وضمن سلامتها رجع صاحب السفينة عليه بما دفع للغير (٢) كما أن الربان يلتزم بإستلام البضائع وتسليمها وتثبيت إستلامه لها بوثيقة الشحن أو بأي وثيقة أخرى (م ١١٥ تجارة بحرية) .

وقد عالج المشرع الأردني فيما جاءت به المادة (١٢٣) تجارة بحرية حالة الضرورة القصوى التي لا يجد فيها الربان أموالاً لإصلاح السفينة وتجهيزها لإكمال رحلتها، إذ يسمح له في هذه الحالة بالإقتراض بضمان جسم السفينة وأجرتها فإن لم يكف هذا القرض، إقترض بضمان الحمولة كذلك بشرط الحصول على موافقة رئيس محكمة البداية في الأردن، وفي الخارج يعطي هذه الموافقة القنصل الأردني إن وجد وإلا بموافقة قاضي المحل الذي توجد به السفينة .

فإذا تعذر عليه الإقتراض بضمان جسم السفينة والحمولة، كان له أن يبيع من البضائع بقدر المبلغ المطلوب بعد حصوله على الموافقات السابقة، وقد طبقت محكمة التمييز الأردنية ذلك في أحد أحكامها (٣) إذ قالت بأن قانون التجارة البحرية أعطى الربان صلاحية بيع جزء من البضاعة المشحونة عند الضرورة بعد أخذ الإذن من رئيس محكمة البداية الذي لا يخضع لأي طعن ذلك أن الربان يعمل على حماية مصالح أصحاب البضائع بسبب حيازته لها، فواجبه الأساسي هو نقل البضائع بسلام ولكنه في الظروف الإستثنائية يكون واجبه التعامل مع البضاعة بشكل

(١) انظر : Scratton on Charter parties and Bills of Lading, op. cit., P. 252

(٢) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ١٤٥ .

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ١٧٠ / ٩٠ مجلة النقابة لعام ٩١، ص ١٥٠٩ .

مختلف، ومن ثم إذا كان تصرفه ضرورياً ولا إمكانية للإتصال بأصحاب البضاعة، فإن هذا التصرف ملزم لأصحاب البضائع كما في حالة إتفاقيات الخسارات المشتركة أو بيع البضاعة أو إقتراض نقود بضمان البضاعة أو المسافنة Transhipment لنقل البضائع لسفينة أخرى أو رميها أو التأخير في تسليمها أو الإنحراف في سير السفينة ذلك لأن الربان هو الوكيل المعين Appointed Agent للسفينة وفي حالات الضرورة فهو الوكيل غير المختار Involuntary لأصحاب البضائع، وأساس صلاحيته هو إحتمال منفعة أصحاب البضائع مباشرة أو غير مباشرة وعليه فيمكن له أن يبيع جزءاً من البضاعة لسلامة الباقي، لكنه لا يستطيع بيع كل البضاعة ما لم يتعذر نقلها أبعد من ذلك مع إمكانية تحقيق الربح^(١).

فإذا بيعت البضائع لمنفعة الرحلة البحرية، فعلى مجهز السفينة أو الربان الذي يمثله أن يحاسب أصحاب البضائع المباعة حسب السعر الجاري أو السعر المقدر لبضائع من النوع نفسه في مكان التسليم وفي وقت وصول السفينة (م ١٢٣/٣ تجارة بحرية) وقد أعطيت هذه الديون إمتيازاً على السفينة وأجرتها وتفرعاتها وهذا الإمتياز يأتى في المرتبة الخامسة من الإمتيازات التي عدتها المادة (٥٠) من قانون التجارة البحرية .

على أن أصحاب البضائع أو الشاحنين لهم أن يعارضوا رهن بضائعهم أو بيعها وهو إعتراض مقبول بشرط أن يطلبوا تفرغها وأن يدفعوا أجرتها كاملة (م ١٢٣/٤ تجارة بحرية) وإذا كان الربان بحسب الأصل، يتمتع بصلاحيات واسعة في إدارة السفينة فنياً وتجارياً، إلا أن هذه الصلاحية قد تم تقييدها في حالة بيع السفينة، إذ لا يجوز للربان بيعها بدون تفويض خاص من صاحبها، فإن خالف ذلك كان البيع باطلاً، اللهم إلا إذا ثبت أن السفينة غير صالحة للملاحة بموجب أصول ملاحية، فنية معينة وفي هذه الحالة يتم بيع السفينة بالمزاد العلني إذا لم يكن لدى الربان تعليمات خاصة من صاحب السفينة في هذا الشأن (م ١٢٤ تجارة بحرية) .

١٥٢ - يتضح مما سبق أن الأحكام والقواعد القانونية التي تحكم تصرفات الربان

(١) انظر : Scrutton on Charter parties and Bills of Lading, op. cit., P. 253

وسلطاته وصلاحياته هي أحكام قديمة كانت تناسب الزمن الذي ينقطع الإتصال بين صاحب السفينة وربانها بمجرد إبحارها من ميناء التحميل، أما وإننا أمام ثورة في عالم الإتصالات، فإن الربان وصاحب السفينة يكون كل منهما على إتصال بالآخر في كل صغيرة وكبيرة تهم السفينة أو حمولتها، بحيث يستطيع الربان أن يبلغ صاحب السفينة بكل تفاصيل الرحلة البحرية والمصاعب التي تواجهها وحالة الحمولة ساعة بساعة ويضاف إلى كل ذلك أن ضخامة السفن وسرعتها الحالية فرضت وجود ممثلين ووكلاء للسفينة في جميع موانئ العالم بحيث أصبحت الأمور التجارية بين هؤلاء الممثلين أو الوكلاء فهم الذين يستلمون الحمولة من أصحابها ويسلمونها للسفينة كما يستلمونها من السفينة ويسلمونها لأصحابها في ميناء الوصول وحتى إصدار سند الشحن يقوم الوكيل بتوقيعه نيابة عن ربان السفينة الذي يراقب وضع الحمولة في العنابر ورصها فيها أو على السطح وفق الأصول الفنية اللازمة لسلامتها.

أما موضوع إصلاح السفينة وتدبر حاجاتها، فهو أمر عفا عليه الزمن، أذ أن سهولة الإتصالات مع أصحاب السفينة يضمن وجود المال اللازم في أي وقت وفي أي مكان توضع فيه السفينة، إذ يكفي أن يعلم نادي الحماية والتعويض (١) الذي تتبعه السفينة حتى يبادر بالإتصال بوكالاته في مكان وجود السفينة كي يقدموا لها المعونة اللازمة، ومن ثم فلا مجال للقول بإمكانية بيع البضاعة أو رهنها أو الإقتراض بضمان السفينة وأجرتها، فكل ذلك أصبح تاريخاً لا مجال لتطبيقه في عالم اليوم .

المطلب الثالث

مسئولية الربان

١٥٣ - يعتبر الربان سيد السفينة في أعالي البحار، ومن ثم فهو يتمتع بصلاحيات واسعة لإدارة السفينة وإيصالها مع حمولتها ومسافريها إلى بر الأمان .

وعلى ذلك فهو يتحمل مسئولية إتخاذ القرارات في مواجهة مالك السفينة وأصحاب البضائع .

(١) نوادي الحماية والتعويض Protection & Indemnity clubs P & I هي تجمعات أصحاب السفن للتأمين عليها تأميناً تعاونياً، وقد انتشرت هذه النوادي في عالم اليوم بحيث من النادر أن نجد سفينة لا تتبع لنادٍ معين .

فهو كوكيل لصاحب السفينة، عليه إتخاذ كل ما هو ضروري لتنفيذ عقد النقل وإتخاذ كل ما من شأنه الحفاظ على البضائع التي عهد بها إليه كتهويتها أو تبريدها أو تزح الماء إذا دخل عنابر الحمولة، فعليه تقع مسئولية الأضرار التي تعيب البضاعة سواء وقع هذا الضرر بخطئه أو بغشه أثناء قيامه بواجبه (م ١١٤ تجارة بحرية)، مثل الإنحراف عن الطريق بشكل غير مبرر، والتأخير في إيصال البضاعة بدون سبب معقول أو عدم إتخاذ الإحتياطات اللازمة لسلامة البضاعة وغير ذلك من التصرفات الخاطئة، ومع أن هذه المسئولية عن أخطاء الربان هي مسئولية شخصية إلا أن صاحب السفينة هو الذي يتحملها^(١).

ويعتبر الربان مسئولاً عما ينجم من أضرار للغير ممن له مصلحة في السفينة أو في الحمولة إذا نجم الضرر عن عدم قيادة السفينة بنفسه أو عن تركه السفينة دون موافقة ضباطها أو إذا نجم الضرر عن عدم مسكه أوراق السفينة أو لم ينظم دفتر اليومية حسب الأصول المتبعة، ولا تنتفي هذه المسئولية عن الربان إلا في حالة القوة القاهرة وعليه إثبات قيام هذه الحالة (م ١٢١ تجارة بحرية).

١٥٤ - الشحن على السطح : Shipping on Deck :

كما يعتبر الربان مسئولاً عن شحن بعض الحمولة على سطح السفينة إلا إذا حصل على موافقة الشاحن أو كانت العادات البحرية تجيز ذلك (م ١/١٢٢ تجارة بحرية) وعملية الشحن على السطح تدخل في وظيفة الربان التجارية والفنية لما تتطلبه من الحفاظ على سلامة السفينة وسلامة البضاعة على حد سواء^(٢).

ذلك أن عملية شحن ورس البضائع على السطح هي إستثناء من الأصل الذي يوجب شحن البضاعة في عنابر السفينة^(٣) ذلك أن الرص على السطح يعرض البضاعة لخطر تبللها بالماء كما يعرضها للسقوط في البحر عند هبوب العواصف، إضافة إلى ما

(١) انظر : Scrutton : op. cit., P. 267

(٢) انظر : عبد القادر العطير، الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، ص ٢٤١ .

(٣) وهو ما قرره المواد ١٢٢ بحري اردني، ١١٩ بحري لبناني، ٤٤ بحري مصري، ١١٩ بحري سوري، ١٢٣ بحري ليبي، م ٢/١١١ بحري كويتي .

يشكله الرص على السطح من خطر الإخلال بتوازن السفينة وإعاقة مناورتها للأمواج العاتية^(١).

وإلى جانب ذلك فإن رص البضاعة على السطح يسهل على الربان القاءها في البحر عند الضرورة ومن ثم فلا تدخل في الخسارة البحرية المشتركة وبالتالي تضيع على أصحابها بدون تعويض^(٢).

ويوافق الشاحنون على رص البضاعة على السطح عادة للحصول على تخفيض في إجراء النقل ولأن بعض الحمولات الثقيلة غير منتظمة الشكل لا يناسبها إلا السطح مكاناً لشحنها في السفينة كما يوافق أصحاب السفينة على ذلك طمعاً في إستغلال سطح السفينة والحصول على أجرة مرتفعة كما لو كان الرص أسفل السطح وعلى ذلك أعتبر الرص على السطح في غياب إتفاق الشاحن والمجهز إخلالاً بعقد النقل، فإذا أصيبت بضاعة السطح بأضرار فالناقل ملزم يجبر الضرر ولا يجوز له تحديد مسؤوليته عما لحق البضاعة من ضرر في مثل هذه الحالة لأن عدم الإتفاق مع الشاحن يجعل العقد منعدماً ومن ثم يلتزم بالتعويض^(٣) في حالة القوة القاهرة^(٤) لأن مخالفة الناقل للإلتزام بعدم الرص على السطح هو الذي هيأ للقوة القاهرة أن تحدث أثرها^(٥).

وقد أعتبر المشرع الأردني إذ الشحن في كل مكان مسقوف على السطح كغرفة البحارة أو ما يماثلها إذا كان معداً أو صالحاً لإستيعاب البضاعة، هو شحن على السطح، وإستثنى من هذا الحظر النقل البحري الساحلي (م ١٢١/٢ تجارة بحرية) وتجدر الملاحظة أن المشرع الأردني لم يتطلب أن يكون إتفاق الشاحن والناقل على شحن البضاعة على السطح مكتوباً في سند الشحن، على نحو ما فعلت التشريعات البحرية العربية في هذا الشأن، كالتشريع السوري (م ١١٩) والتشريع البحري اللبناني (م ١١٩) والتشريع البحري الليبي (م ١٢٣)، ومن ثم فإننا نرى أن مثل هذا

(١) انظر : مصطفى الجمال، ص ٢١٧ .

(٢) علي جمال الدين عوض، ط ١٩٧٠، ص ٦٦٩ .

(٣) انظر : Chorley & Giles : op. cit., p. 159

(٤) انظر : د. احمد عشوش، القانون البحري الليبي، الجزء الثاني، ١٩٩٧، ص ٦١ .

(٥) انظر : مصطفى الجمال، ص ٢١٧ .

الإتفاق يمكن إثباته بكافة الوسائل ومن بينها الكتابة .

وهناك حالة يتحمل فيها الربان مسئولية خاصة في مواجهة المجهز وهي الحالة التي يتفق فيها المجهز والربان على أن يكون الربان شريكاً في ناتج الرحلة، إذ ليس له في هذه الحالة أن يقوم بأي عمل تجارب لحسابه الخاص إلا إذا إتفق مع المجهز على ذلك - فإذا خالف هذا الإتفاق يحرم من حصته في الربح المشترك ويلزم بالتعويض إذا كان له مقتضى (م ١٢٥ تجارة بحرية)، ويفهم من نص المادة ١٢٥ تجارة بحرية أن الحظر على الربان بمنع المتاجرة يقتصر على شحن البضاعة التي تخصه على ظهر السفينة التي يرئسها، ذلك أن مخالفة الربان بشحن بضائع على ظهر سفينته دون إتفاق مع المجهز يعرضه للحرمان من حصته في الربح المشترك ويلتزم بالتعويض إذا دعت الحاجة، والقول بتطبيق هذه العقوبة عليه إذا شحن بضائع خاصة به على سفينة أخرى لا يستقيم وهذا المفهوم الذي يتضمن حرمانه من الربح المشترك ذلك أن الربح في الحالة الثانية يكون خالصاً للربان دون إشترك المجهز فيه وعليه فإننا لسنا مع الرأي الذي يقول بمنع الربان من المتاجرة إطلاقاً (١) ومن جهة أخرى فليس للربان أن يشحن بضائع على السفينة التي يرئسها بدون إذن من المجهز فإن فعل، كان عليه أن يدفع أقصى أجرة إشتطت في مكان التحميل وتاريخه مع التعويض إن كان لذلك مقتضى (م ١/١٣٥ تجارة بحرية) .

تلك هي مسئولية الربان المدنية الناجمة عن نشاط السفينة التجارية، إلا أن الربان قد يتعرض لمسئولية جزائية ناجمة عن إساءة إستعمال سلطته في توقيع العقوبات على البحارة أو على المسافرين أو في حالة إهمال العناية بأحد البحارة في حالة المرض أو تركه السفينة في غير أحوال الضرورة القصوى، ذلك أنه يلتزم بتسجيل هذه الوقائع في دفتر اليومية الذي عليه أن يقدمه خلال أربع وعشرين ساعة من وصوله إلى سلطة الميناء حيث تقوم هذه السلطة بتصديق ما جاء به فإذا وقع هذا العمل بالخارج تم عرضه على القنصل الأردني إن وجد وإلا فيعرض على السلطات البحرية المختصة في البلد الأجنبي (م ١٢٦ تجارة بحرية) .

(١) انظر : انطاكي اسباعي، ص ١٦٧ .

كما يلتزم بتقديم تقرير بحري عن الحوادث الإستثنائية التي طرأت خلال الرحلة يوضح فيه ظروف الحادث وخط سير الرحلة ويتم تدقيق هذا التقرير بناء على طلب الربان أو أي صاحب مصلحة، ويتم التحقيق قضائياً في الحوادث المسجلة في الدفتر أمام محكمة البداية وفي الخارج أمام القنصل الأردني، إذا وجد، وإلا فأمam السلطات القضائية في البلد الأجنبي وتؤخذ شهادة الركاب والبحارة وأي إثبات آخر لتدعيم ما جاء في هذا التقرير أو نفيه (م ١٢٨ تجارة بحرية) .

ويخضع الربان المخالف للعقوبات المنصوص عليها في قانون العقوبات إذا كانت الدعوى المقامه ضده هي دعوى جزائية كما يتعرض للمساءلة أمام المحاكم المدنية لمطالبته بالتعويض عما سبب للغير من أضرار .

وقد عرض أمام القضاء الإنجليزي أن ربان السفينة وضباطها قد أساءوا معاملة أحد البحارة المريض ظناً منهم أنه متهرب من واجباته مما أدى إلى وفاته فقضي بإدانتهم بجرم القتل غير المقصود Manslaughter^(١) .

كما يذكر أيضاً عن إساءة إستعمال سلطة الربان التي منحها القانون له لضمان سلامة السفينة وما عليها من حمولات وأشخاص، في حادثة تتلخص في أن أحد المسافرين إشتكي على أحد مضيفي السفينة للربان بأنه إعتدى على إبنته، فقام الربان بحبسه، وبعد التحقيق تبين أن إعتقال المضيف قد وقع دون تحقيق وثبوت إدانة المضيف وإنما تم إرضاء للمسافر ومن ثم كسب المضيف القضية وحصل على تعويضات من الربان بسبب سجنه (٢) . فالتحقيق وإثباته في دفتر السفينة The Log يجب أن يسبق توقيع العقوبة .

(١) انظر القضية الإنجليزية : R. V. Leggel (1983) 8. C. & p. 191

(٢) انظر القضية الانجليزية : Hook V. Cunard S. S. Company (1953) I All - E. R. 1021

الفصل الثالث

تنظيم العمل البحري

١٥٥ - مقدمة :

ذكرنا فيما سبق أن الشخص الوحيد المسئول عن السفينة هو الربان، والرحلة البحرية لاتزال مخاطرة تتعرض للعديد من الأخطار والمصاعب، وحتى يمكن إكمال الرحلة بسلام يجب تطبيق الحقوق والواجبات والقيود على جميع الذين يشتركون في هذه المخاطرة، وهذه الظروف الخاصة قد أوجبت إصدار تشريع في معظم بلاد العالم لتنفيذ وحماية البحارة في عقد إستخدامهم .

ويقتضي منا الكلام في تنظيم العمل البحري أن نتكلم في :
أولاً : الأحكام العامة والخاصة بالبحارة .
ثانياً : عقد العمل البحري .

المبحث الأول

البحارة

Seamen - Mariners

١٥٦ - الملاح أو البحار :

تعرفه المادة (١٣١) تجارة بحرية بأنه «كل شخص إستخدم على متن سفينة للقيام برحلة بحرية» .

والمرشح الأردني لم يعرف الربان بل إكتفى بالقول بأن كل ربان أو رئيس يكلف بإدارة سفينته أو غيرها من المراكب مسئول عن الأضرار اللاحقة بالغير بسبب الخداع والخطأ أثناء قيامه بوظيفته (م ١١٤ تجارة بحرية) وهو نص مأخوذ عن المادة ٣٥ من قانون التجارة البحرية العثماني .

إلا أن بعض القوانين تعرف البحار بأنه يشمل كل شخص عدا الربان والمرشد

والمتدربين المسجلين، يتم إستخدامه أو الإرتباط معه بأي صفة على ظهر أي سفينة^(١) ومن ثم يدخل ضمن البحارة ضباط السفينة في هذا المفهوم الأخير للبحارة .

أما بعض القوانين البحرية العربية فتعرفه البحار بأنه كل شخص يرتبط بعقد عمل على السفينة، ويعتبر الربان فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز من البحارة^(٢) ويستفاد من عموم النص الوارد في المادة (١١٤) تجارة بحرية أردني^(٣) أن الربان وضباط السفينة وجميع العاملين عليها مندرجون تحت إسم بحار بالرغم من أن رجال طاقم السفينة يصنفون إلى فئات مختلفة من حيث المؤهلات ومن حيث المهام المركولة لهم، فهناك المسؤولون عن المحركات والتغذية والسطح والراديو وكل فئة مكونة من مسئول يتبع مجموعة من البحارة يختلف عددهم بحسب الحاجة^(٤) .

وعادة تحدد الدول الشروط التي يجب أن تتوافر في البحار من حيث السن والجنسية والكفاءة المهنية وكذا الحال بالنسبة إلى ضباط السفينة والمهندسين البحريين وبالطبع الربان ويتم التعاقد معهم بطرق مختلفة إما عرضاً لرحلة معينة وإما بعقد مع شركة معينة أو مع إتحاد ملاحي، وعادة يكون موظفي الدرجات العليا Senior Officers مرتبطين بعقود عمل مع الشركة وإما الموظفون من المستوى المتوسط فيكونون معينين لفترة تجربة على أمل حصولهم على الخبرة في المجال البحري^(٥) .

وعدد البحارة اللازمين لكل سفينة يحدد عادة بأنظمة وقرارات في كل دولة بحرية بحسب حمولة السفينة مع ملاحظة أن عدد البحارة في السفن قد قل في العصر الحديث نظراً لضخامة حجم السفن وإدخال المكننة المؤتممة فيها Automated Me- chanism بحيث أصبح أصحاب السفينة يستفيدون من مبدأ إقتصاديات الحجم -

(١) انظر المادة ٧٤٢ من قانون التجارة البحرية البريطاني لسنة ١٨٩٤ .

(٢) انظر المادة ١١٢ بحري كويتي والمادة ٩٣ بحري بحريني، المادة ١٦٣ بحري إماراتي .

(٣) انظر ما يماثلها في المواد ١٣٣ بحري ليبي، ١٢٨ بحري سوري، ١٢٨ بحري لبناني .

(٤) انظر تفاصيل أوفى حول عدد البحارة في كل قسم واسمائهم في :

Patric M. Alderton : Sea Transport - Thomas Reed Publications Ltd. London and Sunderland, 1973 p. 57.

(٥) انظر : Patrick Alderton : op. cot., p. 60 .

Economies of scale إذ يكفي أن نعلم أن عدد البحارة كان في بريطانيا ٢٤٥,٠٠٠ بحاراً عام ١٩٢٠ نزل هذا العدد إلى ٩٨٠٠٠ عام ١٩٧١ .

وبالنسبة للحمولات الطنية كان عدد البحارة لكل ألف طن من الحمولة ٨,٦٨ رجلاً عام ١٩٥٥ فنزل الرقم إلى ٤,٥٧ رجلاً لكل ألف طن عام ١٩٦٩^(١) .

ونحن في هذا المقام نتمني على مشرعنا الوطن أن يصدر تشريعاً بشأن الربابنة والبحارة من حيث المؤهلات والشهادات المعترف بها واللازمة في هذا المجال وعدد البحارة والضباط والمهندسين لمختلف السفن على إختلاف حمولاتها كما فعلت بعض الدول في هذا الشأن^(٢) .

(١) انظر : op. cit., p. 57 Patrick Alderton

(٢) وضعت اتفاقية دولية في جنيف سنة ١٩٣٦ خاصة بمؤهلات ربابنة السفن التجارية وضباطها ومهندسيها انضمت اليها مصر سنة ٣٦ وضمنت احكامها بقانون سنة ١٩٤١ حل محله قانون آخر سنة ١٩٦١ حدد أيضاً عدد الضباط والمهندسين على السفن التجارية تلاه القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ بشأن المؤهلات واعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن، وكذا فعل المرسوم بقانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٠ بالكويت .

المبحث الثاني

عقد العمل البحري

Maritime Contract of Empliment

١٥٨ - مقدمة :

العمل في البحر معرض لحوادث وأخطار غير عادية وعلى ذلك حرصت معظم الدول على تأمين سلامة البحارة وحفظ حقوقهم من خلال الإشراف على عقود إستخدامهم ففي بريطانيا يتم إبرام العقد بين البحار والمجهز بوجود ممثل عن مجلس التجارة Board of trade (١) وكذا الحال في الولايات المتحدة بوجود مفوض ملاحي Shippin Commissioner (٢) وقد صدر قانون خاص بالعمل البحري الفردي في مصر ١٩٥٩ وقد الغي ضمناً بما جاء من تنظيم العقد العمل البحري في المواد من ١١٣ إلى ١٣٦ من قانون التجارة البحرية الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (٣) وفي الأردن تراقب السلطة المكلفة بنظام الملاحة قبل سفر السفينة قيود دفتر البحارة كي تتحقق من أن البحارة النازلين في السفينة يرتبطون بعقود تتلى عليهم الشروط العقدية ويستنطق المتعاقدون للتأكد من معرفتهم مضمونه وقبولهم به - ويذكر ذلك على هامش دفتر البحارة (م ١٣٢ بحرية تجارية) .

١٥٧ - تعريف عقد العمل البحري وتنظيمه تشريعياً :

هو عقد يلتزم بمقتضاه شخص بأن يعمل على ظهر السفينة مقابل أجر يتعهد المجهز بدفعه، ويخضع هذا الشخص لإشراف ربان السفينة وفقاً للعقد المبرم معه، والربان كما ذكرنا سابقاً يعتبر بحاراً بحكم عقد العمل البحري الذي يربطه بالمجهز ومن ثم يخضع عقده مع المجهز لأحكام عقد العمل البحري بشكل عام .

وعادة ما يحدد عقد العمل البحري الصفة التي يقوم على أساسها البحار بالعمل

(١) انظر : Chorley & Giles : op. cit., p. 73

(٢) انظر : Frank L. Maraist : Admiraty in a Nutshell - West Publication Co., Minnesota, 1983. P. 106.

(٣) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ٢٧٠ .

على ظهر السفينة ويلزمه بالقيام بالعمل في وقت ومكان معين وملازمة السفينة وإطاعة الربان حتى إنتهاء الرحلة البحرية .

ويعتد بصفة البحار في العقد المبرم مع المجهز بمكان القيام بالعمل المطلوب برمته وهو ظهر السفينة، فالبحار هو الذي يقوم بعمل متصل على السفينة بشكل دائم، ومن ثم فإن هذه الصفة تنطبق على العاملين على السفينة في التموين Catering والطبيب والممرضة العاملين على ظهر السفينة، ذلك أن العبرة في مكان العمل وليس بطبيعته في إضفاء صفة البحار على الشخص الذي يعمل على ظهر السفينة (١) وذلك إستناداً على جاءت به المادة (١٣١) تجارة بحرية بأن الملاح هو كل شخص إستخدم على متن سفينة للقيام برحلة بحرية .

ومن ثم يتضح أن عمال المجهز الذين لا يعملون على السفينة بل في الميناء أو في البر أو في الماء ولكنهم لا يتصلون بالسفينة كمكان لعملهم لا يعتبرون بحارة ويسري عليهم عقد العمل البري حسب القواع العامة ويطلق عليهم في الولايات المتحدة Long Shore men بالرغم من أن أعمالهم قد تتعلق بالسفينة من حيث بنائها إصلاحها أو خدمتها أو تحميلها أو تفريغها أو نقل البضائع من السفينة إذا كانت بعيدة عن الميناء إلى الأرصفة وبالعكس .

ويسمون أيضاً بالعمال البحريين Maritime Workers وقد إعتنى المشرع الأمريكي بهم، إذ بعد صراع طويل أصدر الكونجرس الأمريكي قانوناً لحمايتهم بإسم قانون تعويض العمال البحريين وعمال الموانئ لسنة ١٩٢٧ Lorg Shoremen's and Harbor Worker's Compensation Act, 1927 وأخذت المحاكم في توسيع نطاقه لتسجيل جميع الحالات التي يثور الجدل حولها فيما يتعلق بتطبيق أحكام القانون عليها وخاصة الحوادث التي تقع في المياه الملاحية (٢) .

(١) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ٢٧١، مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ١٥٢، علي جمال الدين، ط ١٩٧٠، ص ١٧٥، علي البارودي، ط ١٩٨٨، ص ١٤٥ .

(٢) انظر حكم المحكمة العليا الامريكية في قضية :

Calbeek V. Travelers Insurance Co. 370 U. S. 114, 82 S. Ct. 1196, 8 L. Ed. 2d 368 (1962).

وقد تم تعديله عام ١٩٧٢ ليوفق بين المصالح المتعارضة، مصلحة صاحب السفينة أو المجهز ومصلحة العامل البحري .

١٥٩ - تنظيم عقد العمل البحري تشريعياً :

عالج المشرع الأردني عند العمل البحري في المواد من ١٣١ إلى ١٦٥ من قانون التجارة البحرية ولكنه لم يشر إلى علاقته بقانون العمل ومع ذلك فإن عقد العمل البحري يوضع عادة بشكل مفصل لواجبات وحقوق البحار والتزامات المجهز. فإذا ثار خلاف حول مسألة ما ولم يكن في العقد ما يمكن اللجوء إليه، طبقت القواعد العامة المتعلقة بهذه المسألة .

١٦٠ - تقسيم :

وتقسم الدراسة في عقد العمل البحري على النحو التالي

١ - تكوين العقد وإثباته

٢ - آثاره

٣ - إنقضاؤه

المطلب الأول

تكوين عقد العمل البحري وإثباته

١٦١ - يعتبر عقد العمل البحري من العقود الرضائية، يعقد بمجرد تلافي الإيجاب والقبول من طرفيه، العامل والمجهز أو من يمثله كالربان الذي يعتبر وكيلاً للمجهز فلا يشترط إفراغه بشكل معين وإن كانت كتابته تسهل إثباته، ويستفاد ذلك من الفقرة الثانية من المادة ١٣٢ تجارة بحرية التي تفيد بأنه إذا لم يدون عقد الإستخدام في دفتر البحارة فيمكن إثباته بجميع الطرق .

وعقد العمل البحري هو عقد كسائر العقود من حيث ضرورة توافر الأركان

اللازمة لقيام أي عقد وهي الرضاء والمحل والسبب كما يجب توافر الأهلية أو أن يكون مأذوناً من وصيه أو وليه .

وقد تضمن قانون التجارة البحرية مجموعة من الشروط الواجب توافرها في البحار لضمان تحمل مشاق البحر وتشغيل نسبة معينة من الأردنيين كبحارة .

١ - **فمن حيث السن :** لا يجوز للمجهز ولا للربان أن يستخدموا نوئين (بحارة) لم يبلغوا سن الرشد القانوني إلا إذا حصلوا على رضاء والديهم أو وصيهم (م ١٣٧ تجارة بحرية) ومع أن المشرع البحري لم يحدد السن الذي لا يجوز فيه إستخدام العامل في البحر كبحار إلا أن بعض القوانين (١) قد حددت سنأ أدنى لمن يمكن إستخدامه بحاراً، فالقانون البحري السوري منع إستخدام البحار، إذا نقص عمره عن أربعة عشر عاماً منعاً مطلقاً وكذا فعل اللبناني حين حدد السن الذي يجب فيه عدم إستخدام البحار بخمس عشرة سنة أما الليبي فقد أخذ بما أخذ به القانون السوري .

ومن ثم فإننا نرى تطبيق الأحكام الواردة في قانون العمل الجديد لسنة ١٩٩٦ إذ تنص المادة (٧٣) منه على منع إستخدام الأحداث دون سن السادسة عشرة، وفيما بين هذه السن وسن الرشد القانوني (ثمانى عشرة سنة) على صاحب العمل أن يطلب من الحدث أو من وليه تقديم صورة مصدقة عن شهادة الميلاد وشهادة لياقة صحية وموافقة ولي الأمر الخطية على العمل مع صاحب العمل وتحفظ كلها في ملف خاص (م ٧٦ من قانون العمل) (٢) والجزاء على مخالفة هذه الأحكام هو معاقبة صاحب العمل بغرامة لا تقل عن مائة دينار ولا تزيد على خمسمائة دينار وتضاعف العقوبة عند التكرار ولا يجوز تخفيض العقوبة عن حدها الأدنى للأسباب التقديرية المخففة (م ٧٧ من قانون العمل) .

(١) انظر نص المادة ١٣٤ في كل من القانونين السوري واللبناني والمادة ١٤٠ من البحري الليبي .
(٢) وتجدر الإشارة في هذا المقام إلى أن الأردن انضمت الى الاتفاقية الدولية بشأن الحد الأدنى للإستخدام لعام ٧٣ والتي بدأ نفاذها عام ١٩٧٦ وذلك بموجب الإرادة الملكية بالموافقة على قرار مجلس الوزراء رقم ٦٥٣ بتاريخ ١٧/٦/٩٧ والتي تتضمن الاتفاق على الحد الأدنى للاستخدام في المجالات المختلفة من بينها الإتفاق على الحد الأدنى لسن الاستخدام في العمل البحري لعام ١٩٢٠ ومراجعتها عام ٣٦، والتي لا تجيز ان يكون سن استخدام البحار أقل من خمسة عشر عاماً .

وهذه النصوص تهدف إلى حماية البحار الصغير صحياً ومعنوياً من مشقة مخاطر العمل البحري كما تهدف كذلك ضمان وسلامة الرحلة البحرية بأن يكون البحارة ذوي كفاءة خاصة للقيام بالواجبات الموثطة بهم .

٢ - وبالنسبة للمقدرة الجسدية والسلامة الصحية، فلا يجوز إستخدام البحار إلا بعد أن تثبت لياقته الصحية عن طريق فحص طبي يقوم به طبيب تزكية دائرة ميناء العقبة، فإستخدام بحارة مرضى بأمراض سارية ممنوع ولا مفعول له، ويسجل إتمام معاملة العمل الطبي في دفتر البحارة مع الإجازة الطبية التي تسمح له بالنزول إلى السفينة، فإذا تمت مخالفة هذا الشرط يغرم صاحب السفينة أو المجهز غرامة تتراوح ما بين ثلاثة وعشرة دنانير تضاعف عند التكرار (م ١٤٧ تجارة بحرية) .

ومن ثم يبطل عقد الإستخدام البحري إذا تمت مخالفة هذا الحكم بنص القانون الذي يمنع إبرام عقد إستخدام ملاح مصاب بأحد الأمراض السارية، وهذا المنع يسري سواء أكان الملاح قد حصل على إجازة طبية أو لم يحصل طالما كان بطلان العقد مرتبطاً بوجود المرض الفعلي بغض النظر عن حصوله على إجازة طبية .

٣ - ومن حيث الجنسية الأردنية : أوجبت المادة (١٣٦) تجارة بحرية على مجهز السفينة أن لا يستخدم إلا ملاحين أردنيين للملاحة والصيد في المياه الإقليمية الأردنية إذا أمكن .

أما فيما يتعلق بالعمال الفنيين، فلمجهز السفينة أن يستخدم في حالة الضرورة ربابنه أو ضباطاً أو عمالاً ميكانيكين أجانب يثبتون حصولهم على إجازات أو شهادات تعادل على الأقل الإجازات والشهادات التي تطلبها السلطات الأردنية المختصة من الربابنة أو الضباط أو العمال الميكانيكين الأردنيين .

ويلاحظ مما سبق أن المشرع الأردني قد ميز بين الملاحة الساحلية والملاحة في أعالي البحار، إذ أوجب أن يكون طاقم السفينة في الملاحة الساحلية وملاحة الصيد من البحارة الأردنيين، وهو وضع طبيعي للتقليل من البطالة في العمالة الأردنية وتشغيل

البحارة الأردنيين لإكتساب الخبرات الملاحية التي تؤهلهم للإلتحاق في السفن في رحلاتها الدولية بين الموانئ الأردنية والأجنبية .

أما بالنسبة للملاحة في أعالي البحار فإشترط استخدام خمس الطاقم من الجنسية الأردنية ولكنه إستدراك لمواجهة حالة نقص العمالة الأردنية في هذا المجال، فأجاز تجاوز هذه النسبة أن تعذر الحصول على بحارة أردنيين .

كما حصر استخدام العمال الفنيين في العمالة الأردنية وإستثنى حالة الضرورة في الحالة التي يتعذر فيها الحصول على عمال فنيين أردنيين من ربانة وضباط ومهندسين وعمال ميكانيك، فأجاز للمجهز استخدام هؤلاء العمال الفنيين من الأجانب بشرط معادلة شهاداتهم مع الشهادات الأردنية في مجال العمل المطلوب .

١٦٢ - طرفا عقد الإستخدام البحري :

يبرم عقد العمل أو الإستخدام البحري بين كل من المجهز والبحار وقد ينوب عن المجهز في إبرام عقد العمل البحري الربان كمثل قانوني عنه (صدر المادة ١٣٢ تجارة بحرية) إذا لم يكن المجهز موجوداً، فإن كان موجوداً فيجب على الربان أن يأخذ موافقة المجهز على إبرام عقد الإستخدام البحري مع البحار (م ١١٧ تجارة بحرية) .

١٦٣ - إثبات عقد الإستخدام البحري :

أ - يميز المشرع في هذا الصدد بين عقود العمل البحري على السفن الصغيرة وعقود العمل البحري على السفن الكبيرة، فإذا كان محمول السفينة خمسة أطنان فأقل، تم إبرام عقد العمل البحري كتابة أو شفاهة دون إجراء شكلي ويثبت بكافة الوسائل وتطبق عليه القواعد العامة وقانون العمل .

ب - أما إذا تعدى محمول السفينة خمسة أطنان فتوجب المادة ١٣٢/١ تجارة بحرية كتابة بنود وشروط العقد في دفتر البحارة ويعبر الملاح عن موافقته بتوقيعه على الدفتر أو ببصمة أصبعه .

ومن ذلك يتضح أن الكتابة في عقد العمل البحري هي للإثبات لا للإنعقاد^(١) ويقصد بها حماية مصلحة البحار إذ أن تسجيل شروط العقد في دفتر البحارة يتم تحت إشراف السلطة المختصة في الميناء والتي تراقب نزول البحارة للسفينة وتتأكد من تسجيل عقد كل منهم في دفتر البحارة وأنهم إطلعوا على شروطه التي تتلى عليهم ويتم إستنتاج طرفي العقد للتأكد من معرفتهما بمضمونه وقبولهما له وتذكر هذه الإجراءات في دفتر البحارة (م ١٣٢/٢ تجارة بحرية) .

فإذا لم يدون عقد العمل البحري في دفتر البحارة، أمكن إثباته بكافة الطرق .

ونعتقد أن هذا الحكم ينطبق على البحارة في مواجهة المجهز، إذ أن مجهز السفينة هو تاجر دائماً وعليه يمكن للبحار أن يطبق قواعد القانون التجاري عليه ومنها حرية الإثبات في المواد التجارية أما العقد بالنسبة للبحار فهو مدني لأنه لا يضارب على جهود أحد ولا يتوسط في تبادل أي شيء فهو يحصل على رزقه من مساعيه البدنية وعليه كان العقد بالنسبة إليه مدنياً ومن ثم يمتنع على المجهز أن يثبت العقد في مواجهة البحار إذا زادت قيمته عن عشرة دنانير أو كانت القيمة غير محدودة إلا كتابة وذلك إنطلاقاً من الصفة التجارية لعقد العمل البحري الواردة في المادة السابعة فقرة (٢) من قانون التجارة البرية، فهو عقد تجاري مختلط، تجاري من جانب المجهز ومدني من جانب البحار .

١٦٤ - محتويات عقد الإستخدام :

إعتنى المشرع بتنظيم عقد الإستخدام حرصاً منه على مصالح الملاح المادية والجسدية والمعنوية فأشترطت المادة ١٣٣ تجارة بحرية أن يذكر في عقد الإستخدام^(٢) :

(١) تجدر الإشارة الى أن المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية العثماني تعتبر الأصل للنص القانوني الوارد في المادة ١٣٢ بحري اردني حيث تفيد الأولى بأن شروط استخدام الریان والضباط وجميع الملاحين يصادق عليها وتثبت بدفتر الملاحين أو بالشرطيات المحرره بين الطرفين، وانما إذا كانت المقاولات غير خطيه ولم يذكر شيء مما يتعلق بها في دفتر الملاحين أصلاً فنجري حينئذ تطبيق الحركة وفقاً للأصول والقواعد المعمول بها في المحل الذي أخذ منه الملاحون للخدمة ... ومن ثم يتبين وضوح النص أكثر منه في النصوص المأخوذة عنه .

(٢) ويمثل نص المادة ١٣٣ بحري اردني ما جاء بالقانون البحري السوري (م ١٣٠) وبالقانون البحري الليبي (م ١٣٥) والبحري اللبناني (م ١٣٠) .

- ١ - كونه معقوداً لمدة محددة أو لسفرة كاملة .
 - ٢ - خدمة الملاح أو وظيفته .
 - ٣ - التاريخ الذي يجب أن تبتدىء فيه الخدمة أو الوظيفة .
 - ٤ - طريقة إيفاء الأجر المتفق عليه بين المتعاقدين .
 - ٥ - مبلغ الأجرة الثابتة أو أساس تحديد الأرباح .
 - ٦ - تاريخ إنشاء العقد ومكانه .
 - ٧ - لا يعتبر العقد صحيحاً إلا إذا كان الملاح طليقاً من أي إستخدام آخر .
- والغرض مما جاء بالفقرة الأخيرة هو ضمان ألا يتعاقد الملاح مع مجهز سفينة إذا كان متعاقداً أو لم ينته عقده مع سفينة أخرى، ويمكن معرفة ذلك من دفتر عمل يعطي للملاح تسجل فيه عقود إستخدامه^(١) .

المطلب الثاني

آثار عقد الإستخدام البحري

١٦٢ - يرتب عند الإستخدام آثاراً على الملاح وأخرى على المجهز نتكلم فيها تباعاً على النحو التالي :

١٦٣ - أولاً : التزامات الملاح أو البحار :

يرتب عقد الإستخدام البحري التزامات على البحار أولها أداء العمل الذي تم التعاقد عليه وثانيها الإلتزام بطاعة الأوامر وحسن السلوك وثالثهما : عدم شحن أي بضاعة لصالحه الخاص .

١٦٤ - ١ - التزام البحار بأداء العمل الموكل إليه :

يلتزم البحار بالقيام بالعمل المتفق عليه في عقد العمل وذلك تحت إشراف ورقابة

(١) انظر : انطاكي وسباعي، ص ١٩٩ .

الربان، إذ يجب على البحار النزول في السفينة عند أول طلب من الربان (م ١٣٤ تجارة بحرية)، ويؤدي البحار عمله تأدية الرجل المعتاد وإذا كان الأصل أن البحار يقوم بالعمل المتفق عليه إلا أنه قد يكلف من الربان في القيام بعمل آخر عند الضرورة التي تتطلبها سلامة السفينة أو الحمولة والأشخاص الموجودين على ظهرها (م ١٣٤ تجارة بحرية)، ومع أن المشرع الأردني لم ينص على الأجرة التي تجب للبحار في حالات العمل ساعات إضافية في قانون التجارة البحرية. إلا أن ذلك قد ينص عليه عقد الإستخدام البحري، فإذا لم ينص على ذلك طبقت أحكام أجور الساعات الإضافية الواردة في قانون العمل (م ٥٩ من قانون العمل) مع ملاحظة أن العمل الإضافي في قانون العمل يكون إما إلزامياً وإما إختيارياً وفق الحالات التي عدها القانون للعمل الإضافي الإلزامي (م ٥٧ من قانون العمل)، أما العمل البحري فإن تحديد ساعات العمل الإضافية وقبول البحار بها يكون إلزامياً، ذلك أن مصلحة السفينة في الرحلة البحرية تتطلب في أغلب الحالات ذلك لمواجهة الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفينة .

على أنه يلاحظ أن المشرع كذلك لم يحدد ساعات العمل البحري كما فعل بالنسبة للعمل البري (م ٥٦ من قانون العمل) ولعل مرد ذلك إلى طبيعة العمل البحري التي تتطلب اليقظة وأداء العمل بدقة على مدار الساعة ومن ثم فإن عدد ساعات العمل المعتادة قد تتجاوز مدة الثماني ساعات المقررة في العمل البري، وقد وضعت إتفاقية دولية في جنيف عام ١٩٣٦ عدلت فيما بعد بإتفاقية جنيف عام ١٩٤٩، حداً لعدد ساعات عمل البحار الأسبوعي بما لا يزيد عن ست وخمسين ساعة (١) وبالطبع فإن البحار يتقاضى أجراً إضافياً عن كل ساعة عمل تزيد على هذا الحد وفق أجور الساعات الإضافية المقررة في قانون العمل إلا إذا نص العقد على أجر أعلى من ذلك .

١٦٥ - ٢ - التزام البحار بطاعة رؤسائه :

يلتزم البحار بالرضوخ لأوامر رؤسائه فيما يختص بخدمة السفينة وفي حالة الضرورة يلزم بالعمل على إنقاذ السفينة والحمولة (م ١٣٤ تجارة بحرية) .

(١) انظر : انطاكي اسباعي، ص ١٩٦ .

قطاع رؤسائه ليس أمراً إئتافياً أو عرفياً وإنما هو التزام قانوني تحتمه طبيعة العمل البحري والمخاطر التي تحيط به .

وإستطراداً للإلتزام البحار بطاعة رؤسائه التي تبدأ بخضوعه لأوامر الربان بالنزول إلى السفينة، فإن البحار يلتزم بالبقاء على ظهر السفينة لخدمتها وللتصرف وفق تعليمات الربان ولا يجوز له النزول إلا بتصريح من الربان، وقد عالجت المادة ٧٩ من قانون التجارة البحرية العثماني حالة البحار الذي ينزل عن ظهر السفينة بإذن من الربان ويشترك في منازعة ينتج عنها جرح أو مرض له حيث تتم معالجته على حساب السفينة مع حقها بالرجوع عليه فيما دفعت، أما إذا نزل بدون أمر من الربان فإن مصاريف العلاج عن جرح أو مرض وقع عليه تكون على حسابه الخاص .

وطاعة الربان والرؤساء ليست واجبه على البحارة فقط بل وعلى المسافرين كذلك نظراً لما تتطلبه سلامة الرحلة البحرية من ضرورة التقيد بتعليمات الربان وضباط السفينة لضمان عدم الإخلال بنظام السفينة وحسن سيرها، وفي هذا المعني جاء نص المادة ٢٣٣ تجارة بحرية «يتحتم على الراكب وهو على ظهر السفينة أن يتقيد بالنظام الذي يسنه الربان وأن يراعي أوامر السفينة» .

وإذا خالف البحار تعليمات الربان كغيابه بدون إذن عن السفينة أو تأخره عن الإلتحاق بعمله عليها أو لم يكمل عمله أو أساء التصرف مع أحد زملائه أو أحد الأشخاص على ظهر السفينة أو أحدث شغباً، كان للربان أن يفرض عليه غرامة نقدية لا تتجاوز أجرة عشرة أيام في المخالفة الواحدة على ألا تزيد مجموع الغرامات عن ثلث الأجرة خلال الرحلة الواحدة، ويلزم القانون الربان بشروط معينة قبل فرض الغرامة كالإستماع للبحار والشهود وتحرير ذلك في محضر وأن يكون فرض الغرامة بعد الحادث بإثنى عشر ساعة وخلال أسبوع على الأكثر وتدون الغرامة في سجل خاص يوقع عليه البحارة والشهود، مع حق البحار بالإعتراض على هذا الحكم أمام المحكمة خلال شهر إذا كان ميناء الوصول أردنياً وخلال ستة أشهر إذا كان ميناء الوصول أجنبياً وتخصص حصيلة الغرامات لصالح البحارة وليس للربان أو المجهز (م ١٣٤ بفقراتها أ، ب، ج) .

١٦٦ - ٣ - عدم شحن بضاعة لحسابه الخاص :

قد يقع الربان والبحارة تحت إغراءات الربح الناشئ عن فرق سعر البضائع بين الموانئ المختلفة فيعمدون إلى شرائها من ميناء معين لبيعها لحسابهم في ميناء آخر أملاً بالحصول على فائدة مادية لهم، ومن ثم جاءت المادة ١٣٥ تجارة بحرية تحظر على الربان والملاح أن يشحنا أية بضاعة لحسابهما الخاص إلا بإذن من المجهز، وذلك لأن تعاقدتهما مع المجهز يتطلب تكريس كل وقتهما لخدمة السفينة، فإذا سمح لهما بالتجارة كان في ذلك إخلال بشروط عقد العمل المبرم معهما، كما أن في ذلك خطراً على سلامة السفينة لأن من يعمل بالتجارة في مثل هذه الحالة ينصرف عن القيام بعمله مما يؤدي إلى عواقب وخيمة على السفينة وحمولتها .

وقد فرض القانون جزاء على مخالفة هذا الحظر يتمثل بدفع المخالف أجرة عن بضاعته بما يعادل أعلى أجرة أشتربت في مكان التحميل وتاريخه إضافة إلى التعويضات التي قد تترتب عليه .

كما أعطي الربان الحق في إلقاء البضاعة المشحونة خلصة في البحر سواء كا شحنها يهدد سلامة السفينة أو يعرضها لدفع غرامات أو مصاريف إضافية (م ١٣٥/٢ تجارة بحرية) .

وقد كانت المادة ٦٦ من قانون التجارة العثماني تجيز ضبط المشحونات لصالح أصحاب السفينة أو مستأجريها ما لم يوجد إتفاق على عكس ذلك مع صاحب السفينة أو المستأجر .

ويلاحظ أن الحل الذي جازت به المادة ١٣٥ تجارة بحرية هو أفضل مما كان عليه الحال في ظل قانون التجارة البحرية العثماني، ذلك أن الإكتفاء بفرض أعلى أجرة على البضاعة يحفظ للبحار حقوقه في بضاعته ويعود بالنفع من جهة أخرى على المجهز .

١٦٧ - ثانياً : التزامات المجهز :

يلتزم المجهز كطرف ثان في عقد الإستخدام البحري بالتزامات عقدية وأخرى قانونية ومن هذه الإلتزامات .

١٦٨ - ١ - الإلتزام القانوني بإستخدام ملاحين أردنيين في الملاحة والصيد في المياه الإقليمية الأردنية، وفي الأسفار البعيدة يجب أن يستخدم المجهز بحارة أردنيين لغاية خمس عدد البحارة إذا أمكن ذلك (م ١٣٦ تجارة بحرية) .

وفي حالة الربابنة أو ضباط السفينة أو عمالها الميكانيكيين على المجهز أو يستخدم هؤلاء من الأردنيين إلا إذا دعت الضرورة فيستخدم أجانب للقيام بهذه الأعمال الفنية بشرط توافر مؤهلات فيهم تعادل المؤهلات المطلوبة من السلطات الأردنية (م ١٣٦/٣ تجارة بحرية) وقد سبق أن شرحنا هذا الإلتزام فيما تقدم^(١) .

١٦٩ - ٢ - التزام المجهز بدفع أجرة البحار :

يلتزم المجهز بدفع الأجرة المتفق عليها في العقد للبحار والتي قد تكون شهرية أو للسفره ولم يحدد المشرع الأردني حداً أدنى لأموال البحارة، على أن ذلك لا يمنع من تطبيق الحد الأدنى للأجور الواردة في المادة ٥٢ من قانون العمل طبقاً لما تحدده اللجنة المكونة بقرار من مجلس الوزراء والتي تشكل من عدد متساوي من ممثليين عن وزارة العمل وعن العمال وعن أصحاب العمل التي تحدد الحد الأدنى للأجور بالنقد الأردني بصفة عامة أو بالنسبة لمنطقة معينة أو مهنة معينة وللجنة إعادة النظر بهذا الحد. كلما تطلبت تكاليف المعيشة ذلك ومن ثم نلاحظ أن النص يتسع لتحديد الحد الأردني لأجور البحارة على أساس ممارستهم لعملهم في منطقة معينة وهي ظهر السفينة ولممارسة مهنة معينة هي خدمة السفينة في عرض البحر .

وإذا كان الأصل أن يكون أجر البحار مقررأ على أساس شهري أو على أساس الرحلة أو حتى باليوم، فإنه يجوز أن يقرر كله أو بعضه بنسبة حصته من أجرة السفينة أو من الربح الحاصل من عمل السفينة، وفي مثل هذه الحالة تحدد المصاريف والنفقات التي يراد خصمها من الربح الكلي الإجمالي للحصول على الربح الصافي، من أجل تحديد أجرة البحار ويدخل في الربح الإجمالي التعويضات التي تدفع للسفينة بسبب فسخ الرحلة أو إختصارها أو تمديدتها أو بسبب هلاك الربح أو أجرة السفينة.

(١) راجع بند رقم ١٥٨ سابقاً .

ويستثنى من ذلك التعويضات المستحقة للسفينة من التأمين إلا إذا ساهم الملاح بدفع أقساط التأمين منذ بدء الرحلة، كما لا تدخل الإعانات الحكومية التي تدفع للسفينة في عداد الأجور التي يكون فيها للبحار حصة، إلا إذا تم الإتفاق على غير ذلك (م ١٣٨ تجارة بحرية بفقراتها الأولى والثانية والثالثة) .

وتجدر الإشارة في هذا الشأن أن أجرة البحار المقررة بأي شكل من الأشكال لا تحول دون حق في نصيبه من مكافأة إنقاذ السفن الأخرى التي توزع على المجهز والربان والملاحين بالنسب التي يتم الإتفاق عليها، فإن تعذر ذلك حددت هذه النسب المحكمة (م ٢٥٣ تجارة بحرية) كما تحدد مكافأة الإنقاذ عند تعذر الإتفاق بين الأطراف المتنازعة وتتبع المحكمة في تقرير المكافأة الأصول الواردة في المادة ٢٥٥ تجارة بحرية .

١٧٠ - ولما كانت الرحلة البحرية تتعرض أحياناً لظروف تؤخر قيامها أو تلغيه نهائياً فقد قدر المشرع البحري أثر ذلك كله على التزام المجهز بأداء أجرة البحار.

أ - في حالة إطالة الرحلة أو تقصيرها :

إذا كانت أجرة البحارة مشاهرة، فإنهم يقبضون أجورهم بنسبة مدة خدمتهم الفعلية إذا حدث تمديد للرحلة أو تقصير لها (م ١٣٩ تجارة بحرية) .

أما إذا كانت أجورهم مرتبطة بالرحلة، فلا يتم تنزيل أي جزء من الأجرة المستحقة لهم عند إختصار الرحلة قصداً مهما كان سبب هذا الإختصار أما في حالة تمديد الرحلة من قبل المجهز والربان أو تأجيلها فتزداد أجور البحارة بنسبة مدة التمديد أو التأجيل (م ١٤٠ تجارة بحرية) إلا أن هذا الحكم لا ينطبق على الربان فلا يستفيد منه إذا كان تأخر الرحلة أو تمديد لها أو إختصارها كان سبب حطئة الخاص (م ١٦٨ تجارة بحرية) .

ب - حالة حدوث قوة القاهرة وأثرها على أجور البحارة :

١ - فإن كان أجر البحارة معيناً على أساس حصة من الربح دون أجرة السفينة فلا

يحق لهم أي تعويض من جراء تأجيل أو تمديد أو إختصار الرحلة إذا حدث ذلك بفضل قوة قاهرة أما إذا كان سبب التأجيل والتمديد للرحلة البحرية هو فعل شخص ثالث أو فعل الشاحنين فيرتب للملاحين حصة من التعويضات التي يحكم بإعطائها للسفينة، وإذا كان السبب هو فعل المجهز أو الربان وكان قد لحق بالملاحين ضرر فلهم علاوة على حصتهم في الربح الحاصل، تعويض يحدد حسب الأحوال (م ١٤١ تجارة بحرية) ^(١) .

٢ - إذا تعذر السفر بفعل قوة قاهرة وكانت أجرة البحارة حصة من أجرة السفينة أو الربح فلا يستحقون أي تعويض أما إن كانوا مستخدمين مشاهرة أو بالسفره فتدفع لهم أجرة عن الأيام التي قضوها في خدمة السفينة (١٦٣ تجارة بحرية) .

٣ - إذا تعذر إتمام السفر بعد القيام به بسبب قوة قاهرة، فالملاحون المستخدمون مشاهرة أو بالسفره تدفع أجورهم حتى يوم انقطاع عملهم، أما من يكون أجره محدداً على أساس حصة من أجرة السفينة أو من الربح، فتعطى لهم حصة من أجرة السفينة أو ربحها عن المسافة التي قطعتها في هذه الحالة وإذا ضببت السفينة أو صودرت أو ارتطمت فكسرت وأصبحت غير صالحة للملاحة أو غرقت مع حمولتها فللمحكمة أن تلغي أجور البحارة أو تنقصها إذا ثبت أن خسارة السفينة نجمت عن خطأ البحارة أو إهمالهم أو أنهم لم يبذلوا كل جهدهم في إنقاذ السفينة أو الركاب أو البضائع أو التقاط حطامها (م ١٦٤ تجارة بحرية)، وتضيف المادة ٧٣ من قانون التجارة العثماني الى ذلك بأنه إذا كان قد تم تسليفهم على حساب أجرتهم فلا يجبرون على إرجاع مقدار هذه السلف .

ومن استعراض هذه الأحكام يلاحظ أنها مستمدة في معظمها من قانون التجارة البحرية العثماني الذي أخذ بدوره عن القانون البحري الفرنسي لسنة ١٨٠٨، أما وأننا أمام تطور هائل في صناعة النقل البحر فأن هذه الأحكام تغدو متخلفة عن معالجة وقائع العصر الحديث إذ من النادر أن نجد اليوم بحارة وربابة يتقاضون أجورهم على أساس حصة من أجرة السفينة أو حصة من أرباحها، فالسائد اليوم هو تحديد

(١) ويعتبر نص هذه المادة صياغة جديدة للمادة ٧٢ من قانون التجارة البحرية العثماني .

أجر البحارة على أساس شهري أو يومي حسب الحاجة وحسب الكفاءة وحتى مدة الرحلات أصبحت محددة بموجب جداول توضع سنوياً في المكاتب الإدارية للسفن .

١٧١ - حماية أجور البحار :

حرص المشرع على مصلحة البحار بإعتباره طرفاً ضعيفاً فقرّر جملة من الأحكام التي تضمن المحافظة على أجر البحار منها :

أ - إمتياز أجرة البحار على السفينة :

فقد قرر المشرع في المادة ٥٠ فقرة (ب) امتيازاً للديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة في المرتبة الثانية بين الامتيازات الواردة على السفينة، وهي امتيازات تقع على السفينة وعلى مجموع أجور السفينة الواجبة الأداء من كل الأسفار الجارية أثناء عقد الاستخدام نفسه كما يقع امتياز أجر البحار على تفرعات السفينة (م ٥٦ تجارة بحرية)، وتعتبر الديون الناجمة عن عقد الإستخدام دائماً كأنها ديون السفرة الأخيرة التي تكون لها الأولوية على ديون السفرات الأخرى ولو كانت تتعلق بسفرة سابقة (م ٥١ تجارة بحرية) .

يضاف الى ذلك أن مجهز السفينة لا يحق له أن يحدد مسؤوليته فيما يتعلق بالتزاماته الناشئة عن عقد الاستخدام البحري (م ٩٦/ثالثاً/جـ من قانون التجارة البحرية) .

ب - الحجز على أجر البحار :

تقضي المادة ١٤٦ تجارة بحرية على أن «أجر الملاحين وارباحهم لا تقبل الحجز ولا يمكن التنازل عنها إلا للأسباب التالية ولغاية الربع :

١ - بسبب دين للدولة .

٢ - بسبب ديون ناشئة عن تقديم الغذاء أو الكساء أو الملابس .

٣ - بسبب ديون لمجهز السفينة من جراء دفع غير مستوجب يحصل لدى تسديد أجرة سابقة أو من جراء سلفة أو دفعة غير مستوجبتين أو عطل أو ضرر .

٤ - بسبب دين مستوجب (مستحق) تنفيذاً لحكم قطعي .

وبمقارنة هذا النص مع نص المادة ٤٧ من قانون العمل نجد أن قانون العمل البري لا يجيز حسم أي مبلغ من أجر العامل إلا في حالات معينة (١)، بينما يجوز الحجز على أجر البحار في حالات معينة أيضاً ولكن في حدود ربع الأجرة .

وقد عدت المادتان (المادة ١٤٦ بحري، ٤٧ عمل) الحالات التي يجوز فيها الحجز على أجر البحار والحالات التي يجوز فيها حسم مبالغ من أجر العامل م ٤٧ عمل على سبيل الحصور وبنص أمر، فالنصان يجيزان استرداد ما قدمه صاحب العمل للعامل واسترداد المبالغ التي تدفع للعامل زيادة عن استحقاقه وكل دين يستوفى تنفيذاً لحكم قضائي .

مما يعني أن الديون الأخرى على العامل تخضع المطالبة بها لما تخضع له الديون العادية ولا يجوز المطالبة بها عن طريق اقتطاع جزء من أجر البحار أو العامل إلا بحكم قضائي ووفق الحدود المرسومة في القانون، وعلى ذلك فالديون التي يتحملها العامل البري بسبب الكساء والمأكل والمسكن وحتى نفقة الزوجة والأولاد لا يمكن الحصول عليها بطلب اقتطاع جزء من أجر العامل اللهم إلا إذا صدر بها حكم قطعي . وما ذلك إلا ضماناً وحماية لأجر العامل الذي يعيش هو وأسرته منه، فالمرشع اعطى العامل حماية مزدوجة، إذ حمى البحار من دائني المجهز فأعطاه امتيازاً لاقتضاء

(١) تنص المادة ٤٧ من قانون العمل رقم ٨ لسنة ١٩٩٦ على أنه : لا يجوز حسم أي مبلغ من أجر العامل الا في الحالات التالية :

أ - استرداد ما قدم صاحب العمل من سلف للعامل بحيث لا يزيد كل قسط يتم استرداده من السلفة على ١٠٪ من الأجر .

ب - استرداد أي مبلغ دفع للعامل زيادة على استحقاقه حرر اشتراكات الضمان الإجتماعي واقساطه المستحقة على العامل والحسميات الواجب إجراؤها بموجب القوانين الاخرى .

د - اشتراكات العامل في صندوق الإذخار .

هـ - الحسميات الخاصة بتسهيلات الاسكان التي يقدمها صاحب العمل وغير ذلك من مزايا أو خدمات حسب المعدلات أو النسب المثوية المتفق عليها بين الطرفين .

و - كل دين يتعرض لحكم قضائي .

ز - المبالغ التي تفرض على العامل بسبب مخالفته لأحكام النظام الداخلي للمؤسسة أو لعقد العمل أو مقابل ما اتلفه من المواد أو الأدوات بسبب إهماله أو أخطائه، وذلك وفق الأحكام الخاصة المنصوص عليها في هذا القانون .

أجره بالأولوية على غيره من الدائنين بل وجعل دين الأجرة من رحلات سابقة وكأنه عن آخر رحلة كما قرر عدم جواز الحجز على أجره إلا في حدود وشروط معينة، كما حمى العامل البري كذلك بأن منح أجره امتيازاً من الدرجة الأولى يتقدم به على سائر دائني صاحب العمل (م ٥١/أ من قانون العمل) .

ج - قواعد دفع الأجره :

يلتزم المجهز بدفع الأجرة المتفق عليها مع البحار في عقد الإستخدام البحري الذي يسجل في دفتر البحارة بإشراف السلطة المكلفة بنظام الملاحة وتوجب المادة ١٣٣ تجارة بحرية أن يذكر في عقد الاستخدام مبلغ الأجره الثابتة أو أساس تحديد الأرباح كما يلزم بيان طريقة إيفاء الأجرة المتفق عليها بين المتعاقدين، فإذا لم يسجل عقد الاستخدام في دفتر البحارة أمكن إثباته بجميع الطرق (م ١٣٢/٢ تجارة بحرية) وعلى ذلك فإن طريقة الوفاء بالأجر تكون إتفاقية ما بين المتعاقدين، المجهز/الربان والبحار، فإذا اراد البحار سلفة وجب تدوينها في دفتر البحارة إذا اخذها قبل السفر، أما إذا اخذها أثناء السفر فتسجل في دفتر يومية السفينة، وعلى الملاح أن يوقع على تسجيل السلفة أو أن يبصم بأصبعه، والسلفة التي لا تتبع فيها هذه الإجراءات لا يعتد بها، ولا يجوز أن يزيد مجموع السلفيات عن خمس الأجرة المستحقة عند طلب التسليف (م ١٤٣/١ تجارة بحرية) .

ومن ذلك يتضح أن اعطاء السلفة هو أمر جوازي للمجهز فله اعطاؤها وله رفضها ويجوز أن يفوض الملاح زوجه وأولاده وأصوله دون غيرهم بقبض السلفات التي يوافق عليها صاحب السفينة (م ١٤٤ تجارة بحرية)، ويقصد بها إعالة أهله فلا تعاد إلى مجهز السفينة أياً كانت الظروف حتى ولو وجد اتفاق على عكس ذلك (م ١٤٨ - العجز) أما السلفات غير المفوض بها والدفعات التي تقدم للبحار على الحساب وعلاوات الاستخدام فلا تعاد للمجهز إلا إذا فسخ عقد الاستخدام من جانب البحار وهذه الاعادة لا تمنع من توقيع العقوبات التأديبية والتعويض عن العطل والضرر (م ١٤٨ تجارة بحرية) .

د - حسم النزاع حول الأجر :

تقضي المادة ١٤٢ تجارة بحرية على أن ما يثار من منازعات حول دفع الأجرة، وكذا كل نزاع يقع بين الملاحين والمجهز والربان يجب أن يرفع للسلطة البحرية المكلفة بنظام الملاحة في ميناء العقبة، وهي حالياً مؤسسة الموانئ في محاولة لتسوية هذا النزاع، فإذا تعذر عليها تسوية النزاع فإنها تنظم محضراً تدون فيه المنازعات التي أثارها المتعاقدان والمبالغ المدفوعة ويحول هذا المحضر بناء على طلب مؤسسة الموانئ لقاضي صلح العقبة، ولا تقبل أية دعوى أمام القضاء ما لم تتم معاملة التسوية هذه .

وقد طبقت المحاكم الأردنية هذا النص في بعض أحكامها (١) حيث أضافت بأنه إذا عجزت مؤسسة الموانئ عن حل النزاع تصبح المحاكم الأردنية مختصة بنظر النزاع وإن القانون الأردني هو الواجب التطبيق من حيث قواعد الاختصاص وإجراءات التقاضي، كما قررت اختصاص محكمة صلح العقبة بالنظر في الخلاف بين ربان السفينة أو مجهزها وبين الملاحين دون اعتداد بالشرط الوارد في عقد الملاحين الذي يعطي الاختصاص لمحاكم هولندا (٢) .

وفي مناسبة أخرى قررت بعض أحكام التمييز الأردنية (٣) بأن الشركة مالكة السفينة غير مسؤولة عن أجور الربان والطاقم إذا كانت السفينة مؤجرة وورد في عقد إيجارها على أن يكون الربان والطاقم مستخدمين للمستأجر في جميع المقاصد مهما كانت ولو كان تعيينهم من جانب الشركة مالكة السفينة وكذلك إذا نص عقد الإيجار على أن المستأجرين مسؤولون عن التزاماتهم تجاه أفراد الطاقم وخاصة إذا ثبت أن عقد العمل البحري قد أبرم بين أفراد الطاقم والمستأجرين .

١٧٢ - التزام المجهز في حماية صحة الملاح أو البحار :

بادئ ذي بدء يلتزم المجهز بآلا يسمح للبحار بالصعود على ظهر السفينة إلا بعد فحص طبي لضمان خلوه من الأمراض السارية وإثبات ذلك في دفتر البحارة، فإذا

(١) انظر : حكم التمييز الأردني، تمييز حقوق رقم ٨٤/٤٠١ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٤، ص ١٨٠٠ .

(٢) انظر : حكم التمييز الأردني، تمييز حقوق رقم ٩٣/١٢٤٠ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٥، ص ٦٩٣ .

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٤/٦٨٠ مجلة النقابة لعام ٨٥، ص ٨٦٥ .

أخل المجهز بذلك تعرض لعقوبة الغرامة من ثلاثة إلى عشرة دنانير تضاعف عند التكرار (م ١٤٧ تجارة بحرية) .

وتفرض طبيعة العمل البحري الذي يؤدي غالباً على ظهر السفينة في عرض البحر أن يتولى مجهز السفينة علاج البحار والعناية بصحته وهو التزام قائم على فكرة مخاطر المهنة التي توجب مسؤولية رب العمل عن ضرر العامل دون اعتبار لشرط الخطأ (١) غير أن هذه العناية تختلف باختلاف أسباب المرض أو الجرح الذي يقع على الملاح .

أ - فإذا جرح الملاح وهو في خدمة السفينة فعلاجه على حساب السفينة وهذا حال من يمرض بعد مغادرة السفينة ميناء العقبة (م ١/١٤٨ تجارة بحرية) .

ب - أما إذا كان سبب المرض أو الجرح الذي أصيب به الملاح هو العصيان والتمرد على أوامر الربان أو الخطأ غير المبرر أو بسبب شرب الكحول والسكر أو إذا كان سبب المرض وراثي كالجنون وداء النقطة (الصرع) أو مرض سببه الزهري، فإن على مجهز السفينة أن يسلف البحار نفقات العلاج على أن يحسمها من حساب الملاح الجريح أو المريض (م ٢/١٤٨ تجارة بحرية) .

ويلاحظ مما سبق أن علاج البحار واجب على المجهز أثناء السفر للضرورة العملية والمادية إذ يتعذر علاجه عند غير طبيب السفينة وحتى لو أصيب بجرح ناجم عن خطأ يسير مغتفر (٢) أما إذا كان الجرح أو المرض ناجماً عن سكر شديد أو خطأ جسيم أو عصيان فعلاجه واجب مع خصم نفقات العلاج من حسابه وهو حل منطقي وعادل، ويفترض القضاء الفرنسي أن إصابة البحار أو مرضه يكون بحسب الأصل بسبب خدمة السفينة وعلى مجهزها إثبات العكس (٣) .

ج - وحتى لا يظل التزام المجهز بعلاج البحار مدة طويلة لا يبرأ فيها من جرحه أو مرضه اعفاه المشرع من دفع نفقات العلاج إذا ثبت عدم قابلية المرض أو الجرح للشفاء .

(١) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ١٦٢ .

(٢) انظر : علي البارودي، ط ٨٨، ص ١٥٧ .

(٣) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٢٣١ .

د - وإضافة الى نفقات العلاج التي يتحملها مجهزة السفينة فإن الملاح إذا مرض أو جرح بسبب السفينة يحق له أجرته ما دام على متنها، فإن استدعت ظروفه الصحية النزول الى اليابسة كان له مبلغ من النقود يعادل أجره لمدة أربعة أشهر على الأقل فإذا تم انزاله في بلد أجنبي، أودع مبلغ يعادل أجره أربعة أشهر لدى القنصل الاردني أو من يمثله في ذلك البلد (م ١٥٠ تجاري اردني) .

هـ - ولما كان الحق بالأجر هو حق شخصي فهو ينقضي بوفاة البحار أو شفاؤه أو ثبوت أن المرض غير قابل للشفاء (م ١٥١ تجارة بحرية) .

و - وفي مقابل ذلك إذا كان الجرح أو المرض ناتجاً عن تمرد أو سكر شديد أو وراثة أو الإصابة بالزهري، فللملاح الحق في المعالجة والغذاء ما دام على متن السفينة ولا حق له بالأجرة أثناء مرضه أو بالعتاء (م ١٥٢ تجارة بحرية) .

وبمقارنة هذا النص مع نص المادة ١٤٨ تجارة بحرية نجد أن البحار له حق بالمعالجة في الحالات المذكورة سابقاً وإن كان للمجهز أن يحسم نفقات العلاج من حساب البحار لدى المجهز .

ز - نفقات الوفاة : إذا توفي البحار جراء مرض أو جرح وهو في خدمة السفينة تكون نفقات دفنه على حساب السفينة أيا كانت الحالة (م ١٥٢ تجارة بحرية) .

أما إذا نجم عن المرض أو الجرح الذي يصيب الملاح أثناء خدمته على السفينة عجزاً كلياً أو جزئياً جرى تطبيق أحكام قانون العمل فيما يتعلق بذلك^(١) .

١٧٣ - التزام المجهز بإيواء وتغذية البحاره :

يلتزم المجهز كذلك بإيجاد أماكن مناسبة لإيواء البحارة تتوافر فيها الشروط الصحية والمعاشية التي تخفف عنهم مشاق العمل البحري وهو أمر بديهي، إلا أن

(١) راجع جدول رقم (٢) الملحق بقانون العمل حيث يوضح الجدول الإصابات المهنية وتقدير نسب العجز الذي ينشأ عنها، وراجع كذلك المواد (٢٩، ٣٠، ٣١، ٣٢ من قانون الضمان الإجتماعي رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٨) التي تتكلم عن أجر العامل المصاب وتقدير العجز الكلي والعجز الجزئي والتعويض عن العجز الجزئي .

المهم فيه هو مدى توافر الشروط الصحية في غرف البحارة، وهو التزام قائم منذ قيام النقل البحري ولا يحتاج عادة الى نص عليه .

أما الغذاء فلم ينص المشرع عليه صراحة إلا أننا يمكن أن نجد سنداً للالتزام المجهز به بما ورد في نص المادة ١٥٢ تجارة بحرية التي تعطي الملاح الحق في العلاج والغذاء ما دام على ظهر السفينة، كما تقرّر المادة ١٥٥ تجارة بحرية للبحار الحق بالرد الى الوطن ويشمل هذا الحق المسكن والغذاء فضلاً عن النقل .

وهو أمر تفرضه طبيعة العمل البحري لأن الأكل غير متوفر إلا في السفينة أثناء الرحلة البحرية، وقد قررت بعض التشريعات البحرية العربية الحديثة (١) حق البحار بالغذاء والايواء في السفينة دون مقابل، بل وفرضت على مجهز السفينة إذا خالف ذلك عقوبة الحبس الذي لا يجاوز شهراً وبغرامة لا تزيد على الف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين .

١٧٤ - التزام المجهز برد البحار الى الوطن :

قد يحدث أن ينتهي عقد الاستخدام البحري في الخارج دون أن يكون للبحار علاقة في هذا الإنهاء كما لو بيعت السفينة في بلد أجنبي أو عزل من الخدمة بدون مبرر قانوني ففي مثل هذه الحالات يلتزم المجهز برد البحار إلى الوطن عند نزوله الى اليابسة إنطلاقاً من اعتبارات انسانية، إذ أن البحار في بلاد الغربة قد لا يكون قادراً على تحمل نفقات الرجوع الى بلده مما يعرضه للضياع، إضافة إلى أن البلد قد تكون بحاجة اليه زمن الحرب لتجنيد في السفن الحربية (٢) .

ويلتزم المجهز برد الملاح الى وطنه عند نزوله الى اليابسة التزاماً قانونياً على نحو ما نصت عليه المادة ١٥٥ تجارة بحرية، لأي سبب باستثناء حالات هي :

(١) انظر المادة ١٢٨ بحري كويتي، أما المواد ١٤٦ بحري عماني، ١٨٦ بحري اماراتي، ١٠٤ بحري بحريني، فقد جاءت كلها بالزام المجهز بغذاء وايواء البحار، وتركت كيفية تطبيق ذلك تفصيلاً لقرارات تصدر بهذا الشأن .

(٢) انظر : الياس حداد، ص ٤٣٥ .

- ١ - نزوله الى اليابسة بسبب مشروع بناء على أمر السلطة الأجنبية كالتحقيق معه في جريمة أو إلقاء القبض عليه .
 - ٢ - أو كان نزوله بسبب مرض أو جرح لا يمتان بصلة الى خدمة السفينة ولا يوجد لهما دواء على ظهر السفينة .
 - ٣ - إذا تم فسخ عقد الاستخدام بالتراضي فيكون واجب الرد الى الوطن على الجهة المتفق عليها في عقد الاستخدام .
- هذا، ويكون الالتزام بالرد في حالة البحار الاردني الى ميناء العقبة، أما البحار الأجنبي فيعاد الى الميناء الذي تم استخدامه فيه، إلا إذا ورد شرط في عقد الاستخدام يلزم المجهز برده الى ميناء العقبة .
- ويشمل الرد الى الوطن نفقات مسكنه وغذائه فضلاً عن نقله .

فإذا اخل المجهز بهذا الالتزام في ديار الغربية ولم يستطع البحار العودة الى وطنه قامت الدولة عن طريق قنصلها في الخارج بترحيله ثم تعود بما دفعت على المجهز على أساس اثرائه بلا سبب لأن الدولة تدفع هذه النفقات لحساب المجهز فلها أن ترجع عليه بما انفقت بدعوى شخصيه لاسترداد ما عاد عليه من فائدة جراء ذلك^(١) .

المطلب الثالث

انقضاء عقد الاستخدام البحري

١٧٥ - ينقضي عقد الاستخدام البحري للأسباب العامة لإنقضاء العقد كما قد ينقضي بأسباب خاصة به .

١٧٦ - انقضاء عقد الاستخدام البحري :

عددت المادة ١٥٦ تجارة بحرية الحالات التي ينقضي فيها عقد الاستخدام وهي :

١ - انقضاء المدة المحددة له إذا كان عقداً محدد المدة وفي مثل هذه الحالة إذا انتهت

(١) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٢٣٢ .

مدة العقد أثناء السفر ولم يكن في العقد شرط على تمديده يستمر تنفيذ العقد على السفينة التجارية أو سفينة الصيد حتى وصولها الى ميناء العقبة (م ١٥٧ تجارة بحرية) .

٢ - في حالة التعاقد على أساس السفرة، ينتهي العقد بإتمام السفرة أو بفسخها اختيارياً أي إذا الغيت الرحلة قبل بدء السفر أو بعده لسبب اجنبي لا يد للمجهز فيه .

أما إذا كان سبب الالغاء يعود للمجهز، فإن العقد ينتهي مع حق البحار المطالبة بالتعويض عما لحق به من ضرر^(١) .

٣ - وفاة الملاح : وهو وضع طبيعى لإنتهاء العقد ب وفاة الملاح لأن العقد قائم على الاعتبار الشخصي فينتهي بانتهاء هذا الاعتبار وفقاً للقواعد العامة .

وقد عالج المشرع الأجرة التي يستحقها الورثة، فإذا كانت أجرته شهرية، التزم المجهز بدفع أجرته الى آخر الشهر إذا حدثت الوفاة اثناء مدة العقد (م ١٥٨/أ تجارة بحرية) فإن كان الملاح مستخدماً بالرحلة على أساس الذهاب وحده وكانت الأجره أما مبلغاً مقطوعاً وأما حصة من الربح أو من أجرة السفينة، وتوفي البحار بعد بدء السفر، استحق ورثته كامل الأجرة أو كامل حصته من أجرة السفينة أو الربح .

أما إن كان مستخدماً على أساس الرحلة ذهاباً وإياباً فيستحق كامل أجرته أو حصته عن الذهاب ونصف الأجرة أو الحصة إذا توفي اثناء رحلة الأياب (م ١٥٨/ب تجارة بحرية) .

وفي الحالة التي يتوفى فيها البحار استشهاده لدفاعه عن السفينة، يستحق ورثته مكافأة تعادل أجرة ثلاثة شهور، فضلاً عن التعويضات والمكافآت التي يقررها

(١) انظر : محمود سمير الشرقاوي، ص ١٩٤، وتعطي المادة ٦٧ من قانون التجارة العثمانى البحارة في مثل هذه الحالة معاش شهر إذا كان الأجر مشاهرة وربح الأجر، إذا كان على أساس الرحلة مع احتساب الأيام التي عملوا فيها لتهيئة السفينة للسفر، ونحن نرى أن في هذا الإتجاه ما ييسر سرعة حصول البحارة على حقوقهم لأن تقدير التعويض قد يتطلب زمناً لا يتسع العمل البحري لإنتظاره .

قانون التجارة البحرية وقوانين العمل الاخرى «مثل قانون العمل (م ٩٠ منه) وقانون الضمان الإجتماعي (م ٥٣ منه)». [م ١٥٨/ ج- تجارة بحرية] .

٤ - فسخ العقد بحكم قضائي : وهو وضع تحتمه القواعد العامة، وهناك حالات مختلفة لفسخ عقد الاستخدام، إذ قد يتفق الطرفان على ذلك في العقد بعد اعدار أحدهما الآخر أو بدون اعدار، وإذا كان العقد غير محدد المدة جاز لأي من طرفيه فسخ العقد وللمتضرر من هذا الفسخ الحق في المطالبة بالتعويض فإن كان طالب الفسخ هو البحار، وكان طلبه بدون سبب مشروع، فلمجهز السفينة الحق بمطالبته بالتعويض (م ١٦١ تجارة بحرية) أما الربان فليس له حق فسخ العقد أو إبطاله بإرادته أثناء السفر مهما كانت مدة عقده وذلك حرصاً من المشرع على مصلحة الارسالية البحرية وعلى ملاحه السفينة، إلا أن للمجهز عزله في أي وقت يشاء بشرط تعويضه عن هذا العزل إذا كان تعسفياً بدون سبب مشروع (م ١٦٧ تجارة بحرية). أما إن كان فسخ عقد الاستخدام قد جاء بسبب أن مستأجر السفينة قد فسخ عقد إيجارها، فإن البحار يشترك في التعويض الذي يحكم به للسفينة من المستأجر إذا كان أجره محدداً على أساس حصة من أجرة السفينة (م ١٦٢ تجارة بحرية) .

وإذا فسخ عقد الاستخدام بفعل قوة القاهرة طرأت بعد الشروع بالسفر حالت دون مواصلة الرحلة، فيتم دفع أجور البحارة المعينة مشاهرة أو بالرحلة حتى يوم إنقطاع عملهم، أما إن كان الملاحون مستخدمين بحصة من أجرة السفينة أو من الربح فيستحقون الحصة المحددة في العقد من الربح أو من أجرة السفينة الناتجة عن القيام بجزء من الرحلة (م ١٦٤ تجارة بحرية) .

وفي حالة غرق السفينة أو مصادرتها أو أعلنت عدم صلاحيتها للملاحة، فللمحكمة أن تلغي أجر البحارة أو تنقصها إذا ثبت أن هلاك السفينة كان بسبب خطئهم أو إهمالهم أو أنهم لم يبذلوا الجهد الكافي لإنقاذها أو إنقاذ الركاب أو البضائع أو لالتقاط حطامها (م ١٦٤/ ٢ تجارة بحرية) .

وقد حرص المشرع على مصلحة البحار حتى مع وجود القوة القاهرة، ذلك أنه إذا

قررت السلطات الادارية أو القضائية التعويض عن الضرر الواقع، فالملاح يشترك في هذا التعويض إذا لم ينل أجرته كاملة التي كان له الحق فيها عن مدة السفر المقررة (م ١٦٥ تجارة بحرية) .

٥ - طرد الملاح من الخدمة : قد تطرأ ظروف تؤدي الى طرد الملاح من على ظهر السفينة وهنا قد يكون الطرد المبرر خطيراً أو الطرد بدون مبرر فإن كان الطرد لمبرر خطير من قبل المجهز أو الربان لذنوب خطير، فالملاح لا يستحق أي تعويض، وفي مثل هذه الحالة لا يجوز للربان إنزال البحار الى اليابسة إذا كان خارج ميناء العقبة إلا بإذن من القنصل الاردني إذا وجد، وإلا فيأذن من سلطات الميناء البحرية، وعلى أي حال، فإن على المجهز أو الربان في هكذا حالة، أن يدون تقريراً بقرار الطرد يوضح فيه أسباب قرار الطرد وتاريخه في دفتر البحار، فإن لم يفعل ذلك اعتبر الطرد غير مشروع (م ١٥٩ تجارة بحرية)، أما إن كان الطرد بدون مبرر، فللبحار الحق بالتعويض، ويحدد هذا التعويض على أساس نوع الخدمة التي كان يؤديها البحار ومدة عقده ومدى الضرر الحاصل، ويراعى في ذلك أحكام قانون العمل الاردني (١٦٠ تجارة بحرية) وبالرجوع إلى أحكام قانون العمل الاردني نجد المادة ٢٥ منه تجيز للعامل أن يحصل على حكم بإعادته للعمل أو أن يحصل على تعويض لا يقل مقداره عن أجور ثلاثة أشهر ولا يزيد على ستة أشهر ويحسب التعويض على أساس آخر أجر تقاضاه العامل.

١٧٧ - تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الاستخدام البحري :

يسقط بحكم مرور الزمن حق كل دعوى تختص بعقد الاستخدام بعد انقضاء سنة من نهاية العقد (م ١٦٩ تجارة بحرية) ويلاحظ أن مدة مرور الزمن لا تسمع بعدها دعوى المطالبة بأي حق يرتبه عقد العمل البري بما في ذلك أجور ساعات العمل الإضافية هي سنتان من تاريخ نشوء سبب المطالبة بتلك الحقوق والأجور (م ١٣٨ من قانون العمل)، ولعل المشرع قصر مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري رغبة منه في سرعة تصفية المراكز القانونية الناتجة عنه لما يتسم به العمل البحري من سرعة وطبيعة خاصة .

الفصل الرابع

العقود المسانده Ancillary Contracts

١٧٨ - تحتاج السفينة في نشاطها البحري إلى خدمات أخرى غير الخدمات التي يقدمها البحارة ذلك أن السفينة في دخولها وخروجها من الموانئ أو في سيرها في القنوات المائية وبعض الخلجان تحتاج الى ارشاد كي تتجنب العوائق البحرية كما تتجنب المياه الضحلة التي لا تناسب غاطسها كما أنها قد تحتاج الى قطر بحري كي تتمكن من الوقوف بجانب الرصيف المخصص لها وتعجزها المناورة لذلك ومن ثم يقوم بهذه المهمة قوارب القطر، إضافة الى أنها قد تتعطل عن العمل في عرض البحر فتتولى إحدى السفن الاخرى قطرها الى اقرب ميناء .

وإذا كان لنا أن نسمي مساعدة الارشاد في القطر مساعدات بحرية للسفينة فإن هناك مساعدات برية لا بد منها لخدمة الاغراض الاستثمارية للسفينة مثل تنظيم حمولة السفينة عند التحميل وبعد التفريغ وضمان الحصول عليها أو توزيعها على المرسل لهم، إضافة الى عمليات التحميل والتفريغ والقيام بها على حسب الأصول حفاظاً على البضائع المشحونة وضماناً لسرعة دوران السفينة وإلى جانب هؤلاء يعمل السمسار البحري على التوسط ما بين السفينة والآخرين في كل ما تحتاجه السفينة .

وعلى ذلك فإننا نبدأ الكلام عن عمليتي الارشاد والقطر .

المبحث الأول

ارشاد السفن وقطرها

Pilotage and Towage

المطلب الأول

الإرشاد البحري للسفن

١٧٩ - معنى الارشاد البحري :

يقصد بالارشاد البحري توجيه السفينة من حدود المياه الإقليمية الاردنية الى مكان رسوها او تراكبها أو تلبيصها على الرصيف أو اخراجها من الميناء (م ٢ من نظام رقم ٥٠ لسنة ٨٤) بشأن بدل خدمات مؤسسة الموانئ وهو ما يعني استعانة الربان بمرشد عند دخوله الميناء أو خروجه منه لأن الربان قد لا يكون على علم بطبيعة الملاحة في مدخل الميناء ومن ثم يستعين بشخص له خبرة ملاحية في مسائل وممرات الميناء وأمكنة وجود عوائق ملاحية يستطيع تجاوزها لضمان سلامة السفينة، ومثل هذا الشخص يسمى المرشصد Pilot وهو ملاح على درجة كبيرة من الخبرة، يقوم بمساعدة الربان في الملاحة في منطقة الميناء تعينه سلطات الميناء للقيام بهذا الواجب، ويبقى الربان مسؤولاً عن إدارة السفينة حتى أثناء قيادة المرشد للسفينة (١) إذ أن المرشد لا يخلف الربان في قيادة السفينة بل يعمل مستشاراً له (٢).

١٨٠ - المزايا التي يحققها نظام ارشاد السفن :

يحقق نظام الارشاد البحري تفادي احتمال تعطيل الملاحة داخل الميناء الذي قد ينجم عن اصطدام إحدى السفن بعائق بحري بسبب جهل الربان بمكان هذا العائق ولذلك لا تترك الدول موضوع الاستعانة بمرشد الى مجرد تقدير الربان يضاف الى

(١) انظر : مختار السويقي - مصطلحات النقل البحري والتجارة الخارجية، القاهرة ١٩٨٢، ص ١١٣.

(٢) انظر : Chorley & Giles : op. cit. p. 236

ذلك ما يوفره نظام الارشاد من ايراد لمؤسسة الموانئ جراء الرسوم التي تفرض على ارشاد السفن، وعلى هذا الأساس وضع نظام رقم ٤٤ لسنة ٥٩ الخاص بمبدأ الارشاد في ميناء العقبة سنداً على المادة ٦ من قانون ميناء العقبة رقم ١٨ لسنة ١٩٥٩، وعدل هذا النظام بالنظام رقم ٧٨ لسنة ١٩٧٥ .

١٨١ - والارشاد يكون اجبارياً في اغلب الحالات نظراً للمزايا التي ذكرناها سابقاً ويتم بواسطة اشخاص مجازين للقيام بهذا العمل تابعين لمؤسسة الموانئ مقابل الرسوم التي تفرضها المؤسسة لقاء هذه الخدمة، ومن ثم فلا يجوز لأي سفينة دخول الميناء إلا بواسطة مرشد (م) من نظام بدل الارشاد رقم ٤٤ لسنة ٥٩) أما السفن المغادرة للميناء فلا ينطبق عليها هذا الالتزام إلا إذا كانت راسية على أحد أرصفة البناء أو طلب قبطانها الارشاد وقد نصت على إجبارية الارشاد كثير من التشريعات البحرية العربية (١) بما فيها التشريع الاردني بموجب نظام بدل الارشاد رقم ٤٤ لسنة ١٩٥٩ الصادر بموجب المادة السادسة من قانون ميناء العقبة رقم ١٨ لسنة ١٩٥٩ والتعديلات التي طرأت عليه (٢) .

ويلاحظ أن المشرع قد فرض رسوم الارشاد على السفن من حمولة ٢٥٠ طناً الى ٥٠٠ طن بمقدار ٥ دنانير في عام ١٩٥٩ وتترج الرسوم مع زيادة الحمولة الصافية للسفينة لتصل الى ٢٢ ديناراً سنة ٥٩ على السفينة من حمولة صافية أكثر من ستة آلاف طن، وقد جرى تعديل هذه الرسوم في الأنظمة اللاحقة بما يتناسب وتطور الأسعار .

١٨٢ - السفن المعفاة من الارشاد :

اعفى المشرع في النظام رقم ٤٤ لسنة ١٩٥٩ الخاص ببديل ارشاد السفن، بعض السفن من بدل الارشاد وهي السفن الحربية والسفن من حمولة صافية أقل من ٢٥٠

(١) انظر المادة ٢٨٢ بحري مصري جديد المادة ٢١٨ بحري كويتي، المادة ٣٠٣ بحري اماراتي، المادة ١٨٧ بحري بحريني، المادة ٢٨٢ بحري عُمانى .

(٢) طرأ تعديل على رسوم الارشاد في النظام رقم ٧٨/٧٥ المعدل لنظام بدل الارشاد على السفن الذي اعفى قوارب ويخوت النزهة والتي لا تقوم بأي عمل تجاري ونقل حمولتها الصافية عن ٥٠ طناً من الارشاد الإلزامي .

طناً كما أعفى فيما بعد قوارب ويخوت النزهة التي لا تقوم بعمل تجاري وتقل حمولتها الصافية عن خمسين طناً من الارشاد الالزامي ما لم يطلب قبطانها ذلك (م ٤ من النظام رقم ٧٨ لسنة ١٩٧٥ المعدل لنظام بدل الارشاد على السفن) .

على أنه يلاحظ أن اعفاء السفن البحرية من حمولة أقل من ٢٥٠ طناً هو اعفاء من بدل الارشاد بمعنى أنها إذا استعانت بمرشد فلا تدفع شيئاً كبذل ارشاد، وهو ما يفهم من نص المادة التاسعة من النظام رقم ٤٤ لسنة ١٩٥٩، وإن كنا نعتقد أن القصد من الاعفاء ينصرف الى عدم الزام هذه السفن بالارشاد على نحو ما جاءت به المادة الرابعة من النظام رقم ٧٨ لسنة ١٩٧٥ التي اعفت قوارب ويخوت النزهة من الارشاد الالزامي إلا إذا طلب القبطان ذلك، كما أن النص لم يتطرق الى اعفاء السفن الحكومية التي لا تقوم بأعمال تجارية .

وعلى ذلك يتضح أن الارشاد الزامي لجميع السفن اردنية كانت أم أجنبية باستثناء السفن التي ورد النص على استثنائها مع ملاحظة ان السفن المستثناة من الارشاد لا يدخل فيها سفن الصيد إذا كانت حمولتها تزيد على ٢٥٠ طناً ونعتقد أن سفن الصيد كان يجب أن تستثنى بالنص خاصة وانها تستعمل الميناء يومياً قربانها يكون على دراية تامة بالطرق البحرية والعوائق وطبيعة المياه مما لا حاجة له بالمرشد كي يقوم بهذه المهام .

وعلى المرشد أن يقدم خدماته للسفينة التي تطلبه أولاً وليس للربان أن يطلب مرشداً بعينه غير أن على المرشد أن يقدم خدماته أولاً للسفينة التي تكون في خطر ولو لم يطلب اليه ذلك ^(١) .

١٨٣ - المسؤوليات المترتبة على الارشاد :

تقضي المادة العاشرة من النظام رقم ٤٤ لسنة ١٩٥٩ الخاصة ببذل الارشاد على السفن ألا تكون إدارة ميناء العقبة مسؤولة بأي حال من الأحوال عن أي عطل أو ضرر يلحق بالسفينة أو بالفريق الثالث نتيجة لعملية الارشاد، ويلزم النص إدارة

(١) انظر : علي يونس، الأصول في القانون البحري، بند ٣٧٦، انظر كذلك المادة ٣٠٥ بحري اماراتي

ميناء العقبة بإصدار تعليمات في هذا الشأن تبلغ لقباطنة السفن أو المسؤولين عنها، مع مراعاة ما هو معمول به في الموانئ المماثلة .

وقد عبرت عن هذه المسؤولية محكمة النقض المصرية في أحد أحكامها (١) بتقرير تبعية المرشد للمجهز أثناء قيامه بعملية ارشاد السفينة، وتكون ممارسة المجهز لسلطة الرقابة والتوجيه عليه بواسطة ربانه الذي يبقى القائد الفعلي للسفينة فالمرشد ينسلخ عن الجهة التي يتبعها أصلاً أثناء مباشرته لنشاطه على ظهر السفينة ومن ثم لا تسأل هذه الجهة عن الاخطاء التي تقع منه في تلك الفترة، ومسؤولية المرشد والربان عن الأضرار الناجمة عن خطئهما للغير يتحملها المجهز بناء على مسؤولية المتبوع عن عمل التابع وله حق ملاحقتهما عما دفع تعويضاً للغير إذا كان خطؤهما جسيماً، مع ملاحظة عدم جدوى ذلك لعدم إمكانهما التعويض وهذه المسؤولية تقررها كثير من التشريعات البحرية العربية (٢) سواء كان الارشاد اجبارياً أو اختيارياً

المطلب الثاني

القطر Towage

١٨٤ - تعريف القطر :

هو أن تقوم سفينة صغيرة وقوية بمساعدة السفن المتوسطة أو الكبيرة الحجم في الدخول الى الميناء أو الخروج منه أو عند انتقال هذه السفن من رصيف الى آخر داخل الميناء لأن دخول هذه السفن الى الموانئ بقوتها الدافعة يسبب اضراراً للأحواض والارصفة والسفن الصغيرة وتسمى السفينة التي تقطر الاخرى بالقاطرة Tugboat والمسحوبة تسمى بالمقطورة Tow، وقد تتم عملية القطر في عرض البحر من قبل سفينة اخرى إذا تعطلت القوة الدافعة في السفينة المقطوره وفي مثل هذه الحالة تكون العلاقة بين القاطرة والمقطورة علاقة مساعدة بحرية وانقاذ ويكون العقد المبرم بينهما عقد انقاذ وليس عقد قطر (٣) .

(١) انظر الطعن رقم ٣٠٦ سنة ٢٨ ق جلسة ٢٤/١٠/٦٣، س ١٤، ص ٩٧٤ .

(٢) انظر نص المادة ٢٢٠ بحري كويتي، المادة ٣٠٧ بحري اماراتي المادة ٢٨٧ بحري مصري جديد

(٣) انظر : Chorley & Giles : op. cit. p. 240

والقطر هو عقد لا يحتاج إلى كتابة، وفي غياب وجود نصوص عقدية يلتزم صاحب القاطرة بأن يقدم سفينة صالحة للملاحة البحرية Seaworthy Vessel مع طاقم كاف وكفاء لتنفيذ العقد بسلام، وتلاحظ المحاكم عدم وجود القوة التفاوضية في العقد Bargaining power ومن ثم تبطل الشروط التي يضعها أصحاب السفينة القاطرة على أصحاب السفينة المقطورة^(١).

وتجدر الإشارة إلى أن القطر في الموانئ قد يتخذ شكلاً آخر إذ أن هناك عائمات بحرية Barges لا يوجد بها قوة دافعة ولكنها قادرة على حمل أحمال مختلفة من البضائع، فيقوم صاحب هذه العائمة أو العائمات باستئجار قارب قطر Tug Boat مزود بقوة دافعة كبيرة لسحب العائمة أو دفعها إلى مكان الوصول مقابل أجر يتفق عليه بين صاحب العائمة وصاحب القاطرة^(٢).

ولم يعالج المشرع الأردني القطر إلا في مادة واحدة (٢٣٥ تجارة بحرية) التي أوضحت مسؤولية كل من ربان السفينة القاطرة وربان السفينة المقطورة.

١٨٥ - المسؤوليات الناجمة عن عقد القطر :

يلتزم صاحب القاطرة كما اسلفنا بتجهيز قاربه أو سفينته للقيام بالمهمة الموكولة لها بقطر السفينة المقطورة فإذا عجز عن القيام بواجبه فلا يستحق أجراً على ذلك كما أنه إذا سبب ضرراً للسفينة المقطورة التزم بالتعويض^(٣).

وفي توزيع المسؤوليات بين ربان السفينة القاطرة وربان السفينة المقطورة، تنضي المادة ٢٣٥ تجارة بحرية، بأن ربان السفينة المقطورة إذا كانت تتصرف بوسائلها الدافعة تكون مسؤولة في مواجهة أي شخص ثالث جراء خطأ ربان السفينة القاطرة،

(١) انظر : Frank Maraist - op. cit., P. 117 - 118 والقضايا الأمريكية التي أشار إليها في هذا الشأن.

(٢) انظر : Loc. cit. وانظر ما يخالف ذلك ويفيد أن مثل هذه العملية عملية نقل - علي يونس، أصول القانون البحري، بند رقم ٣٩٠، والواقع أن صاحب قارب القطر إذا كان يمتلك المقطورة Barge وتعاقد على نقل بضائع شخص آخر فالعقد هو عقد نقل إذا استأجر صاحب قارب القطر المقطورة من شخص آخر لاستعمالها في النقل كان العقد هو عقد مشاركة Charter.

(٣) انظر : Chorley & Giles : op. cit. p. 240

ما لم يثبت ربان السفينة المقطورة The Tow أن السفينة القاطرة The Tug لم تكن تحت إدارته، وبالمثل إذا كانت المقطورة بقيادة المرشد، فإن على السفينة القاطرة أن تمتثل لتعليماته^(١).

ولا مجال للقول بأن السفينة المقطورة تتخلص من المسؤولية في مواجهة الغير المتضرر من السفينة القاطرة بإثبات أن إدارة القاطرة لم تكن تحت سيطرة ربان المقطورة، فإذا كان الأمر كذلك بالنسبة للضرر الذي يصيب الغير من جراء عملية القطر، إلا أن الأضرار التي تلحق بالمقطورة لم يتطرق إليها النص القانوني مما يمكن للسفينة القاطرة أن تشتت استبعاد مسؤوليتها عما يحدث للمقطورة من ضرر .

ومع ذلك فإن المسؤولية قد تقع على عاتق السفينة القاطرة إذا أثبت ربان المقطورة أن ربان القاطرة قد ارتكب خطأ جسيماً سبب ضرراً للغير، وفي مثل هذه الحالة يقوم ربان المقطورة بتعويض الغير والرجوع على ربان القاطرة بعد ذلك إذا ثبت أن الضرر نجم عن خطئه الجسيم .

(١) انظر : Chorley & Giles : op. cit. p. 243

المبحث الثاني

المساعدون البريون للسفينة

١٨٦ - يتطلب النشاط البحري مساعدة بعض الأشخاص المقيمين على البر والذين يعملون لحساب ذوي الشأن كأمين السفينة أو وكيلها الذي يعمل لحساب المجهز وأمين الحمولة الذي يعمل لحساب الشاحن أو المرسل اليه، ومقاول الشحن والتفريغ الذي يعمل لحساب الشاحن أو المجهز والسمسار الذي يوفق بين ذوي الشأن في الارسالية البحرية، وتتحدد التزامات كل منهم ومسؤولياته تبعاً للرابطة التي تربطه بالمجهز أو الشاحن أو المرسل اليه .

والمرشح الاردني لم يعالج أوضاع أي منهم بإستثناء بعض الاشارات الى وكيل السفينة، أما خدمات التفريغ والتحميل والتجريم والعتالة وأية خدمات أخرى تقدم للسفينة فقد عالجتها أنظمة صادرة عن مؤسسة الموانئ وهي بصدد تحديد رسوم هذه الخدمات (١) وعلى ذلك فإننا سنقتصر الكلام في هذا المقام على الوكيل البحري لما يحتله من أهمية في النشاط التجاري البحري، أما أعمال التحميل والتفريغ فتقوم بها مؤسسة الموانئ بموجب الأنظمة التي تصدرها في هذا الشأن بناء على المادة ١٥ من قانون مؤسسة الموانئ رقم ٨٥/٣٦ وأعمالاً للمادة الرابعة من قانون المؤسسة رقم ٢٨ لسنة ١٩٧٨ .

المطلب الأول

وكيل السفينة (أمين السفينة) Ship Agent

١٨٧ - دعت الضرورات العملية الى تعيين المجهز وكيلاً عنه في مختلف الموانئ العالمية كي يقوم بالأعمال التي يقوم بها المجهز في خدمة اتلسفينة .

والمرشح الاردني لم يتطرق لتعريف وكيل السفينة أو طبيعته بل قامت محكمة التمييز الاردنية في أكثر من حكم ببيان مهام الوكيل البحري ومسؤولياته، فقد بينت

(١) مثل نظام رقم ٧٣/٤١ بشأن بدل خدمات التفريغ والتحميل والتجريم والعتالة ونظام رقم ٧٦/١٥ بشأن بدل خدمات التفريغ والتحميل وأنظمة بدل خدمات ميناء العقبة ارقام ٧٦/٤٩، ٨٢/٤١، ٨٤/٥٠، ٨٧/٢٠ .

في أحد أحكامها المبكرة (١) بأن الوكيل البحري لا يسأل عن تنفيذ عقد النقل وإنما يتوجب عليه تلقي البضاعة من الربان في ميناء التفريغ بعد انتهاء الرحلة البحرية، ومن ثم تسليمها للمرسل اليه، فإذا أصاب البضاعة ضرر أثناء وجودها في عهده، كان مسؤولاً مسؤولية تقصيره، وتتحول الوكالة الى وكالة بالعمولة عندما يوقع الوكيل بإسمه الخاص أو تحت عنوان تجاري لحساب من وكله مقابل عموله، وفي مثل هذه الحالة يكون مسؤولاً في مواجهة الأشخاص الذين تعاقد معهم ولا يحق لهم مقاضاة الموكل. فإذا عمل بإسم موكله كانت الوكالة وكالة تجارية عادية، تتصرف آثارها للموكل وعلى ذلك فالوكيل البحري إذ يقوم بأعمال الوكالة بإسم الناقل البحري فإنه يكون وكيلاً تجارياً عادياً وليس وكيلاً بالعمولة وتتصرف آثار عقد النقل للموكل فلا يجوز مقاضاة الوكيل وتبقى التزاماته في حدود صفته كأمين للسفينة في مواجهة الغير عما يقوم به .

وقد تواترت أحكام محكمة التمييز في هذا الخصوص، إذ قررت في أحد أحكامها (٢) أن الوكيل البحري يسأل عما حصل للبضاعة أثناء وجودها في عهده مسؤولية تقصيرية أي أثناء تلقيه البضاعة من السفينة بعد التفريغ والوزن، أما ما يقع قبل ذلك أو بعده أو أثناء الرحلة البحرية فلا يسأل عنها .

ومن ثم فإن الوكيل البحري لا يسأل إلا عن الاخطاء التي تصدر منه أو من موظفيه أو الأشخاص العاملين لديه، فتأخير تسليم البضاعة لأصحابها الناجم عن وجودها في مستودعات الميناء دون امكانية نسبة خطأ للوكيل أو موظفيه لا يستوجب مسؤوليته (٣) .

وقد افترضت محكمة التمييز في أحد أحكامها (٤) مسؤولية الوكيل البحري في مواجهة المرسل اليه إذا عجز عن إثبات أن نقص البضاعة قد نتج أثناء الرحلة البحرية ولكن مسؤولية الوكيل تبقى في حدود المسؤولية الواردة في المادة ٢١٨/ب تجارة

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٧٤/١٦٧ مجلة النقابة لسنة ١٩٧٥ ص ١٢٥ .

(٢) انظر تمييز حقوق رقم ٧٩/٣٦٣ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٠ ص ٥٤٨ .

(٣) انظر حكم التمييز الاردنية، تمييز حقوق رقم ٧٩/٤٢٩ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٠، ص ٩٤٢ .

(٤) انظر حكم التمييز الاردنية، تمييز حقوق رقم ٨٣/١٣٨ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٣، ص ٩٥٨ .

بحرية معدلة بالقانون رقم ١٩٧٨/٤ التي تخضع الوكيل للمسؤولية عن الاخطاء التي ارتكبها موظفوه والاشخاص العاملون لديه .

وقد أوضحت محكمة التمييز في أحد أحكامها مهام الوكيل البحري بشكل مفصل فهو يتولى عمليات التفريغ والتخزين في المستودعات وتوزيعها بين المستودعات^(١)، وعليه يقع عبء توجيه عمليات التفريغ والتخزين وتكون مسؤوليته تقصيرية عما يحدث للبضائع أثناء وجودها في عهده منذ استلامها من الربان، ومن ثم فإن حصل التخزين في غير المكان المعين في سند الشحن فالمسؤولية تقع عليه ما لم يثبت قيام السبب الأجنبي أو خطأ الغير^(٢) .

وقد سارت أحكام التمييز اللاحقة في هذا المسار إذ أوضحت الهيئة العامة في محكمة التمييز^(٣) أن مهمة الوكيل البحري بصفته أميناً للسفينة تبدأ بعد انتهاء الرحلة البحرية وتنحصر في تلقي البضاعة في ميناء التفريغ وتسليمها للمرسل اليه ومهمته مستقلة عن مهمة الناقل البحري، والتزاماته ليست ناشئة عن عقد النقل البحري بل أن القانون هو مصدرها وعلى ذلك فلا تطبق عليها مواعيد التقادم الواردة في المواد ٢١٩ - ٢٢١ تجارة بحرية وانما يطبق عليها تقادم دعوى الضمان عن الفعل الضار بموجب المادة ٢٧٢ مدنى ومدتها ثلاث سنوات من علم المضرور بالضرر وبالمسؤولية عنه .

وقد أضاف المشرع الأردنى مهمة جديدة للوكيل البحري وهي تلقيه تحفظات خطية من المرسل اليه عند استلام البضاعة كما أن المشرع أجاز تبليغ الدعاوى على الناقل الى وكيل السفينة في المملكة الأردنية الهاشمية دون أن يعنى ذلك مسؤولية الوكيل التي لا تنثور إلا إذا نجمت عن خطئه أو خطأ تابعيه^(٤) .

ومن ثم فإن قرارات محكمة التمييز أوضحت طبيعة الوكيل البحري كوكيل تجاري

(١) انظر تمييز حقوق رقم ٨٦/٣٤٢ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٨، ص ٢٠٤٦ .

(٢) انظر تمييز حقوق رقم ٨٥/٦٦٦ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٧، ص ٢٠٦٢ .

(٣) انظر تمييز حقوق رقم ٨٩/١١٢ هيئة عامة مجلة النقابة لسنة ١٩٩٠، ص ٧٣٥، وكذا تمييز

حقوق رقم ٩٣/٢٢ هيئة عامة مجلة النقابة، لسنة ١٩٩٤، ص ٢٠٨٠ .

(٤) انظر نص المادة ٢١٨ تجارة بحرية معدلة بالقانون المؤقت رقم ٤ لسنة ١٩٧٨ .

قد يتحول إلى وكيل بالعمولة إذا وقع المعاملات المتعلقة بالارسالية البحرية بإسمه، ومن ثم تحكمه قواعد الوكالة التجارية الواردة في القانون التجاري في المواد من (٨٠) إلى (٩٨) والقواعد الواردة في قانون الوكلاء والوسطاء التجاريين رقم ٤٤ لسنة ١٩٨٥ (١). كما حددت المادة ٢١٨/ب تجارة بحرية مسؤولية الوكيل إذ اعتبر مسؤولاً عما ينتج من ضرر ناجم عن خطئه أو خطأ موظفيه من ثم تنحصر مسؤوليته بالأضرار الناشئة عن خطئه وتابعيه أثناء وجود البضاعة في عهده وهذه المسؤولية هي مسؤولية تقصيرية ذلك أن الوكيل البحري ليس طرفاً في عقد النقل البحري وإنما ينظم علاقته مع المجهز عقد الوكالة المبرم بينهما، وباعتباره وكيلاً تجارياً فإنه يستحق أجراً على وكالته إلا إذا وجد نص مخالف (م ١/٨١ من قانون التجارة) وإذا لم يحدد الأجر في الاتفاق فيحدد بحسب تعريفه المهنة أو بحسب العرف أو الظرف (م ٢/٨١ تجارة)، وجرت العادة على أن يحدد أجر الوكيل بنسبة مئوية من مجمل مصروفات الرحلة البحرية (٢ - ٣٪ من مجمل المصاريف) وإذا تكبد الوكيل مصاريف إضافية في أدائه لعمله التزم الموكل بدفعها له، ذلك أن الوكيل البحري يعينه مالك السفينة أو من يقوم باستغلالها لما أعدت من أجله لتمثيله في الميناء مقابل أجر (٢) وعلى ذلك فله امتياز على قيمة البضائع المرسلة إليه أو المخزونة أو المودعة لأجل استيفاء جميع القروض والسلف والمدفوعات التي قام بها سواء قبل تسلمه البضائع أم خلال وجودها في حيازته ويدخل في الامتياز مبلغ الدين الأصلي مع الفوائد والعمولات والنفقات وهذا الامتياز ينشأ بمجرد إرسال البضائع أو خزنها أو إيداعها (م ٩٦ من قانون التجارة).

ومن نافلة القول أنه يحق للموكل عزل الوكيل على أن يكون ذلك في وقت مناسب وبسبب مشروع كما يحق للوكيل الإعتزال عن الوكالة أيضاً، كل ذلك وفقاً للقواعد العامة الواردة في القانون المدني (المواد من ٨٦٢ - ٨٦٧ مدنى).

(١) انظر : د. كمال ناصر برهم، الوكلاء البحريون - وكيل الباخرة ووكيل الشحن، رسالة دكتوراة،

جامعة القاهرة ١٩٨١، ص ٢٥ .

(٢) انظر : كمال ناصر، ص ٢٠ .

المطلب الثاني

علاقة وكيل السفينة بمؤسسة الموانئ

١٨٨ - كما سبق أن ذكرنا، تكون مسؤولية الوكيل البحري عما يصيب البضاعة بعد تسليمها له مسؤولية تقصيرية بسبب خطئه أو إهماله وتابعيه، لكن السؤال الذي يتبادر الى الذهن عن مدى مسؤولية مؤسسة الموانئ عما يصيب البضاعة من تلف ناجم عن نشاطها وعلاقة ذلك بمسؤولية الوكيل .

لقد أوضح القضاء الاردني ممثلاً بمحكمة التمييز في العديد من أحكامه مسؤولية مؤسسة الموانئ عما تقوم به من تفريغ وتحميل للبضاعة من السفن وتخزينها. فهي مسؤولة عن موجودات مستودعاتها من الضياع والسرقة طبقاً لأحكام نظام تفريغ وتخزين واخراج البضائع رقم ٣ لسنة ١٩٥٧ والأنظمة الصادرة استناداً لقانون ميناء العقبة رقم ١٨ لسنة ١٩٥٩ السارية المفعول ومن ثم تعتبر المؤسسة ضامنة لقيمة الطرد الذي يفقد من مستودعاتها عملاً بأحكام المادة ٧٧٧ من المجلة العدلية التي كانت سارية المفعول في الأردن^(١) .

كما تلتزم المؤسسة بإتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على سلامة البضاعة اثناء وجودها في عهدها، فإن أخلت بهذا الإلتزام كانت مسؤولة عما يلحق البضاعة من ضرر (٢) ما لم يكن ذلك ناجماً عن سبب لا يد لها فيه تطبيقاً لحكم المادة ٢١٣ تجارة بحرية (٣) وإذا دفعت شركة التأمين قيمة الأضرار للمؤمن له /صاحب البضاعة، كان لها الرجوع على مؤسسة الموانئ بما دفعت لحلولها محل المؤمن له^(٤) .

فالبضائع التي تسلم لمؤسسة الموانئ تكون أمانة تحت يدها وعليها المحافظة عليها ببذل عناية الرجل المعتاد وتضمن قيمتها إذا فقدت بإهمال أو تقصير^(٥) .

فمؤسسة الموانئ وكيل عن الوكيل البحري الذي يقدم لها البيانات بإعتباره أميناً للسفينة يقع عليه عبء توجيه عمليات التفريغ والتخزين، ومسؤوليتها هي مسؤولية تقصيرية عما يحدث للبضاعة أثناء وجودها في عهدها منذ استلامها من الريان فإن

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٢٣٢/٨٠ مجلة النقابة لسنة ١٩٨١، ص ٣٧٧ .

(٢) انظر : تمييز حقوق ٣٢٥/٨٠ مجلة النقابة لسنة ١٩٨١، ص ٧٥٥ .

(٣) انظر تمييز حقوق رقم ٥٣٦/٨١ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٢، ص ١٢٥٠ .

(٤) انظر تمييز حقوق رقم ٣٨/٨٥ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٥، ص ٧٨٨ .

(٥) انظر تمييز حقوق رقم ٣٧٦/٨٥ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٦، ص ١٢٨٨ .

قامت مؤسسة الموانئ بتخزين البضاعة في غير المكان المذكور في سند الشحن، فإن المسؤولية تقع على عاتق الوكيل البحري باعتباره موكلًا لمؤسسة الموانئ، ما لم يثبت أن التخزين في ذلك المكان قد تم بسبب أجنبي أو خطأ الغير^(١).

ذلك أن المشرع حصر بمؤسسة الموانئ القيام بعمليات تفريغ وتحميل البواخر (الاستفادورية) والتجريم وتحميل الشاحنات وتقديم سائر الخدمات الأخرى المتصلة بالميناء (م ٤ من قانون مؤسسة الموانئ رقم ٣٦ لسنة ١٩٨٥).

وعلى ذلك فإن المؤسسة تقوم بتلك الأعمال نيابة عن الناقل ومن ثم كانت عمليات التفريغ والتحميل وحفظ البضاعة وتسليمها لأصحابها جزءاً من عقد النقل ويترتب عليها الضمان في أدائها لعملها ومن ثم تكون مسؤولة عن سرقة البضاعة التي كانت في عهدها ما لم تثبت أن الضرر ناشئ عن قوة القاهرة^(٢) ذلك أن المؤسسة مسؤولة عن البضاعة مسؤولية تقصيرية^(٣) وهذه المسؤولية مفترضة ما لم تثبت أن الضرر نشأ عن فعل الغير أو عن القوة القاهرة قياساً على حكم المادة ٩٣ تجارة بحرية ومن ثم فالناقل غير مسؤول^(٤) عن التلف الذي يصيب البضاعة أثناء التفريغ من الباخرة، إذ تنتهي مسؤولية الناقل عند بدء عملية التفريغ وتصبح مؤسسة الموانئ مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء التفريغ^(٥) لكننا نخالف محكمة التمييز الموقرة في هذا القرار، ذلك أن مسؤولية الناقل تبقى قائمة حتى تسليم البضاعة للمرسل اليه تسليمًا فعلياً، ومن ثم فإن صاحب البضاعة له الحق بالرجوع على الناقل لمطالبته بالأضرار التي لحقت بالبضاعة وللناقل حق الرجوع على مؤسسة الموانئ إذا ثبت أن الضرر قد نجم عن عملياتها بالتفريغ أو التحميل أو التخزين، إذ لا علاقة بين صاحب البضاعة ومؤسسة الموانئ التي تقوم بعملها بإعتبارها وكيله عن وكيل السفينة أو عن الناقل، ويمكن للمؤسسة التخلص من المسؤولية إذا أثبتت أن الضرر ناجم عن الناقل البري لأنه يعتبر من الغير بالنسبة للمؤسسة^(٦) وفي مثل هذه الحالة أيضاً يتم

(١) انظر تمييز حقوق رقم ٨٥/٦٦٦ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٧، ص ٢٠٦٢.

(٢) انظر تمييز حقوق رقم ٨٧/٦٢ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٨، ص ٢٠٦٨.

(٣) انظر تمييز حقوق رقم ٨٧/١٢٩ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٩، ص ٢٠٦٨.

(٤) انظر تمييز حقوق رقم ٩٠/٦٠٩ مجلة النقابة لسنة ١٩٩١، ص ٨٨٦.

(٥) انظر تمييز حقوق رقم ٨٧/١٠١٧ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٠، ص ٩٨٤.

(٦) انظر تمييز حقوق رقم ٩٠/٦٠٩ هيئة عامة مشار اليه سابقاً.

التحقق من الجهة التي كلفت الناقل البري بنقل البضاعة من الميناء، فإن كانت مؤسسة الموانئ فهي تبقى مسؤولة أمام الوكيل البحري أو الناقل عما لحق البضاعة من تلف ثم تلاحق بدورها الناقل البري بإعتباره مكلفاً بالنقل من طرفها .

ومن ذلك يتضح أن قيام مؤسسة الموانئ بعمليات التفريغ والتحميل والتخزين هو واجب قانوني عليها مستمد مما جاء في المادة الرابعة من قانون المؤسسة، وهي في قيامها بعملها تعتبر وكيلاً عن الوكيل البحري أو الناقل ومن ثم تسأل عما تقوم به وعما يحصل للبضاعة من نقص أو تلف مسؤولية الوكيل في مواجهة الموكل، ذلك أن عقد النقل بالنسبة للناقل البحري لا ينتهي بتسليم البضاعة لمؤسسة الموانئ بل بالتسليم القانوني للمرسل اليه بأن يضع الناقل البضاعة تحت تصرف المرسل اليه أو من ينوب عنه (١) ومن ثم ينتهي عقد النقل البحري عند هذا الحد فإن تضررت البضاعة قبل التسليم فالناقل مسؤول وفقاً لعقد النقل وللقانون البحري (٢) .

(١) انظر تمييز حقوق رقم ٩٢/١١٤٨ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٣، ص ٢٠٧٤ .

(٢) انظر تمييز حقوق رقم ٩٢/١٣١٧ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٣، ص ٢٠٨١ .

القسم الثاني

استغلال السفينة

الرحلة البحرية

The Sea Voyage

١٨٩ - مقدمة :

الرحلة البحرية هي عماد التجارة البحرية وعمودها الفقري على نحو ما ذكرنا سابقاً، ولأهمية الرحلة البحرية التي من أجلها وجدت السفينة فقد خصص لها المشرع المواد من ١٧٠ الى ٢٣٤ من قانون التجارة البحرية وعلى ذلك نقسم البحث في هذا الموضوع إلى :

الباب الأول : في دراسة تأجير السفينة

الباب الثاني : في أحكام عقد النقل البحري

الباب الثالث : العمليات القانونية التي تقع على البضائع المنقولة بحراً، البيوع البحرية

الباب الأول

في صور تأجير السفينة

١٩٠ - مقدمة :

عالج المشرع في قانون التجارة البحرية صور استغلال السفينة في مجال التجارة البحرية، وهذه الصور تتخذ شكل تأجيرها غير مجهزة أو مجهزة بالطاقم والمؤونه وقد يتم استئجارها لمدة محدودة مع تخلي المؤجر عن إدارة السفينة وتعيين الربان للمستأجر أو بدون التخلي عن ذلك حسب خياره طبقاً للمادة ١٧٣ تجارة بحرية وقد يكون الاستئجار لسفرة واحدة ولكامل السفينة أو لجزء منها، ومن ثم فلا مسؤولية على المستأجر إذا لم يكن طرفاً في عقد النقل اللهم إلا إذا كان هو الذي عين الربان طبقاً لأحكام المواد ٩٥، ١١٥، ١٢٢ تجارة بحرية^(١).

وقد يتم استغلال السفينة بصورة عقد لنقل البضائع بموجب سند شحن الى جانب استغلالها في نقل المسافرين .

وعلى ذلك ندرس في هذا الباب صور تأجير السفينة على النحو التالي :

الفصل الأول : الأحكام العامة لتأجير السفينة

الفصل الثاني : تأجير السفينة غير مجهزة

الفصل الثالث : تأجير السفينة مجهزة

أما عقد النقل بسند شحن وعقد نقل المسافرين فسيكونان موضوعي البابين الثاني والثالث من هذه الدراسة .

(١) انظر تمييز حقوق اردنى رقم ٥٤٩/٨٨ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٠، ص ١٧٣١ .

الفصل الأول

الأحكام العامة في تأجير السفينة

١٩١ - تمهيد :

عالج المشرع الأردني البحري القواعد العامة في تأجير السفينة بوجه عام في المواد من ١٧٠ الى ١٧٢، إضافة الى صور تأجير السفينة وقد خلط المشرع بين عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري فأدمج أحكام العقدين في نصوص واحدة على الرغم من اختلاف المحل في كل منهما، فعقد إيجار السفينة محله استخدام السفينة ويكون المؤجر ملزماً ببذل عناية وبأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينته، أما في عقد النقل البحري فيكون محل العقد هو بضائع أو أشخاص يتعهد فيه الناقل بتحقيق نتيجة وهي نقل البضائع أو الاشخاص الى مكان الوصول بسلام فهو عقد يركز على تقديم الخدمة أي النقل لا على السفينة كما الحال في عقود التأجير، وعلى ذلك فقد قضت محكمة التمييز الاردنية في أكثر من موضع بأن عقد ايجار السفينة هو خلاف عقد النقل البحري وان مجرد وجود عقد ايجار للسفينة لا يكفي لإعتبار المستأجر ناقلاً بل لا بد من إثبات أنه طرف في عقد النقل البحري^(١).

واستئجار السفن شائع في التجارة البحرية ويلبي حاجات كثيرة، فقد تلجأ اليه شركات النقل البحري الكبرى عندما تزداد الحمولات عندها بحيث لا يكفي اسطولها من السفن لتلبية الحاجة، كما تلجأ الشركات التجارية لاستئجار السفن بالرحلة أو لمدة زمنية معينة إذا كان لديها حمولات كبيرة كالحبوب والسوائل والمواشي فتعمل على استئجار سفن لنقلها ضمناً لعامل السرعة في النقل وتوفيراً في النفقات، كما تلجأ الدول الى استئجار السفن زمن الحرب لنقل الجنود والمؤن والذخائر .

وعقد ايجار السفن من العقود المهمة في الصناعة البحرية نظراً لأهمية السفينة من جهة وللتعقيدات والتفاصيل المتنوعة والمتعددة فيه، ولذلك تقوم به شركات أو هيئات متخصصة بالنسبة لطرفيه - مالك السفينة ومستأجرها - ويتم استئجار السفينة

(١) انظر تمييز حقوق رقم ٨٨/٥٤٩ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٠، ص ١٧٣١، ورقم ٩١/١٠٥٠ المجلة لسنة ١٩٩٣، ص ٨١٣ .

عادة وفق نماذج مشارطات Charter Parties معروفة دولياً مثل مشارطة البلطيم
N. Y. Pro-Balttime Form Charter Party ومشارطة نيويورك بروديوس اكستينج-
Gencon Form Charter Party وduce Exchange ومشارطة جنكون

ومشارطة السفينة هي أقرب ما تكون لتأجير منقول يخضع أساساً لأحكام
القانون المدني في عقد ايجار الأشياء (١) (المواد ٦٥٨، ٧١٠ مدني)، مع أن هناك رأي
يرى أن تأجير السفينة هو نوع من إجارة العمل سنداً لما جاء في المادة ٦٨ من قانون
التجارة بإعتبار أن جوهر عملية النقل هو تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى
آخر دون نظر الى وسيلة النقل، إلا أن نص المادة السابعة فقرة (ج) يذكر إجارة
السفن كعمل من أعمال التجارة البحرية وكذا المادة ١٧٧ تجارة بحرية التي تذكر أن
كامل السفينة أو بعضها يؤجر بالسفرة أو لعدة سفرات معينة، مما يشير الى اتجاه
المشرع اعتبار تأجير السفن هو تأجير لشيء وليس نوعاً من إجارة العمل .

إلا أن الغالب أن تأجير السفنة هو مزيج من إجارة العمل وإجارة الشيء وذلك تبعاً
لنوع مشارطة الايجار على نحو ما سنتكلم عنه لاحقاً (٢) .

وسنحاول في هذه الدراسة الكلام عن عقد تأجير السفينة وعقد النقل بشكل
مستقل ضمناً لوضوح الرؤيا وعدم الخلط بين العقدين .

١٩٢ - تعريف عقد إيجار السفينة Contract of A Charter Party :

يعرف عقد تأجير السفينة بشكل عام، بأنه عقد يتعهد بموجبه المجهز بوضع
سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر بقصد الاستغلال البحري لمدة محدودة أو
للقيام برحلة أو رحلات معينة، فالمستأجر يستأجر من المؤجر استعمال السفينة
وعادة يشتمل العقد على جميع الأمور الخاصة باستغلال السفينة وبالالتزامات كل من
المؤجر والمستأجر وفق نموذج المشارطة التي يختارها الطرفان لتحكم علاقاتهما، فإذا

(١) انظر : علي البارودي، ص ١٨٨ .

(٢) انظر تفصيل هذا الموضوع : انطاكي سباعي، ص ٢٣٠ - ٢٣١ .

ثار نزاع بين الطرفين طبق القاضي شروط الاتفاق أو النصوص القانونية، فإن تعذر ذلك طبق عادة مكان إبرام العقد أو العادات العامة البحرية المتعلقة في هذا الموضوع (م ١٧٠ تجارة بحرية) .

١٩٣ - الصفة التجارية لعقد تأجير السفينة :

نصت المادة السابعة فقرة (ج) من قانون التجارة على أن إجارة السفن أو التزام النقل عليها تعد أعمالاً تجارية بحرية بطبيعتها ولم يشترط المشرع الأردني أن تمارس هذه العمليات بشكل مشروع، بل أطلق القول في ذلك مما يعني أن تأجير السفن يكون ذا صفة تجارية سواء تم بشكل مشروع أم بشكل فردي .

ومتى تقرر ذلك خضع عقد تأجير السفينة لأحكام وقواعد القانون التجاري بالنسبة لحرية الإثبات في المواد التجارية وللإختصاص القضائي ولجميع الالتزامات التجارية الأخرى كالتضامن بين المدينين وسعر الفائدة وعدم منح مهلة قضائية للمدين إلا في أضيق الحدود وكذا مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الإيجار .

١٩٤ - إثبات عقد تأجير السفينة :

لما كان عقد تأجير السفينة عقداً تجارياً بطبيعته، فإن الأصل أن ينعقد بتراضي الطرفين أي بالتقاء الإيجاب مع القبول دون أي شكل خاص كما أن إثباته يتم بكافة الوسائل .

وقد كان عقد إيجار السفينة فيما مضى عقداً شكلياً يتم على يد الموثق ويختتم لإضفاء الصفة الرسمية عليه ولكنه في هذه الأيام يبرم بكلمة تخرج من الفم It is made by word of mouth مع قصد الطرفين تحويل ذلك إلى كتابة في مرحلة لاحقة وعندما تتم الكتابة لا يجوز أن تكون الاتفاقات السابقة مخالفة للشروط المكتوبة (١) إلا أن المشرع البحري الأردني خرج على هذه القاعدة في مجال حرية الإثبات وأوجب

(١) انظر : Scrutton on Chartaparties & Bills of Lading, op. cit. P. 3

استثناءً إثبات عقد إيجار السفينة بالبينة الخطية، ويسمى هذا المخطوط بسند إيجار السفينة Charter Party^(١).

كما اعفى المتعاقدين من تحرير سند خطي في حالة الملاحة الساحلية (م ١٩٨ تجارة بحرية) مما يعني امكانية اثبات عقود تأجير السفن في الملاحة الساحلية بكافة الوسائل المقررة قانوناً .

ويختلف نوع العقد باختلاف نوع المشاركة بين أن تكون مشاركة بالرحلة أو مشاركة زمنية أو مشاركة عارية .

١٩٥ - تعيين السفينة :

لما كانت السفينة هي محور عقد ايجار السفينة، فإنها يجب أن تعين في العقد وتعين باسمها في عقد الإيجار، ومن ثم فلا يجوز للمؤجر أن يستبدل بها سفينة أخرى إلا إذا هلكت أو أصبحت غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهره طرأت بعد بدء السفر (م ١٧١ تجارة بحرية)^(٢) .

وعلى ذلك فلا يجوز تعيين السفينة بوصفها طالما لم يشير القانون إلى ذلك .

١٩٦ - تأجير السفينة من الباطن Sub - Let :

تقضي القواعد العامة (م ٣ - ٧ مدني) بأنه لا يجوز للمستأجر أن يؤجر المأجور كله أو بعضه من شخص آخر إلا بإذن المؤجر أو إجازته، وهذا الإذن وتلك الإجازة أما أن تكون معاصرة لعقد الإيجار أو لاحقة له، ويجوز أن تكون كتابة أو مشافهة إلا أن إثبات ذلك يكون كتابة على غرار عقد الإيجار، وبعض التشريعات البحرية

(١) ان كلمة مشاركة ايجار السفينة Charter Party مشتقة من الكلمة الإيطالية Carta - Partita التي تعني الوثيقة المعنونة والتي ترجع الى ممارسة قديمة في كتابة شروط العقد من نسختين على قطعة من الجلد ومن ثم قسمتها لتزويد كل طرق بنسخة، وهو ما يشير الى أن المشاركة الصحيحة يجب أن تكون كتابة وهذه النظرة قد لقيت قبولاً من المحاكم حديثاً - Chorley & Gile . si op. cit., P. 110

(٢) انظر : الطعن رقم ٣١٠ سنة ٣٠ ق جلسة ١١/١/٦٦، س ١٧، ص ٧١ .

العربية (١) تشترط أن تكون موافقة المؤجر خطية وبعضها الآخر (٢) أجاز التأجير من الباطن إلا إذا وجد إتفاق على خلاف ذلك وبعضها (٣) منع التأجير من الباطن إلا إذا كان المستأجر مرخصاً له بذلك، وبالطبع يُعطي المستأجر الأول للمستأجر الثاني الحق في الانتفاع بالسفينة كما ونوعاً وبالقدر الذي كان هو نفسه يتمتع بذلك ويحل المستأجر الثاني مكان المستأجر الأول في الحقوق والالتزامات المترتبة على العقد الأول (م ٧٠٤، م ٧٠٥ من القانون المدني) .

١٩٧ - مشاركة تأجير السفينة وشرط التحكيم :

جرت العادة عند تحرير مشاركة ايجار السفن أن يدرج شرط فيها يوضح كيفية حل المنازعات التي تثور عند تنفيذ شروط المشاركة أو تفسير شروطها، وهذه الكيفية قد تكون بالاتفاق على تفسير شروط المشاركة طبقاً للأعراف المتبعة في الميناء الذي تثور المشكلة فيه وقد يتفق الطرفان على إحالة الخلاف الناشئ عن عقد المشاركة الى هيئة تحكيم دولية مثل غرفة التحكيم الملاحي في باريس، فإن حدث ذلك وأثير النزاع أمام المحاكم الأردنية فإنها تعتبر شرط التحكيم باطلاً، إذ أن المادة ٢١٥/ب من قانون التجارة البحرية المعدلة بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٨٣ تنص على إبطال أي شرط ينزع اختصاص المحاكم الأردنية بالنظر في منازعات وثائق الشحن في النقل البحري، إضافة إلى أن القانون واجب التطبيق هو القانون البحري الأردني^(٤) .

(١) انظر المادة ١/١٤٧ بحري كويتي .

(٢) انظر المادة ٢٢١ بحري إماراتي .

(٣) انظر المادة ١١٧ بحري بحريني .

(٤) انظر : حكم التمييز الاردنية في تمييز حقوق رقم ٨٥/٤٩٦ مجلة النقابة ١٩٨٧، ص ١٩١٩ .

الفصل الثاني

تأجير السفينة غير مجهزه

(١) Bare Boat Charter Party Demise Charter Party

١٩٨ - مشاركة السفينة عارية أو غير مجهز تجد سنداً قانونياً لها في قانون التجارة البحرية الأردني فيما جاءت به المادة ١٧٣ منه بإعطاء الحرية للمؤجر أن يؤجر السفينة مع تخليه عن تعيين الربان وعزله للمستأجر كما له أن يختار اعطاء الإدارة الملاحية والتجارية للمستأجر أو أن يحتفظ بهما أو بأحدهما لنفسه .

وعلى ذلك تكون السفينة مؤجرة عارية إذا ترك المؤجر للمستأجر التعاقد مع الربان والبحارة وتوفير الحمولة لها ويلتزم المؤجر فقط بتقديم السفينة للمدة المتفق عليها والتي قد تمتد الى سنوات .

ومن ثم فإن المستأجر يتحمل جميع المسؤوليات الناجمة عن اخطاء البحارة، كما يلتزم بدفع الأجرة المتفق عليها أما تأجير السفينة مجهزة فإن المؤجر هو الذي يقدم السفينة والبحارة وما على المستأجر إلا تقديم الحمولة، وهذا النوع من المشاركة إما أن يكون مشاركة زمنية أو مشاركة بالرحلة حسبما تقتضي المصالح التجارية .

ويمكن تشبيه تأجير السفينة عارية بتأجير شقة فارغة بلا أثاث، وبالعكس تأجيرها مجهزة يشبه تأجير شقة مفروشة .

وإذا كان التزام المؤجر في هذا النوع من المشاركة ينحصر أساساً بتسليم السفينة المتفق عليها للمستأجر صالحة للملاحة، فإذا كان فيها عيب خفي ينطبق عليها أحكام القانون المدني في المواد ٦٨٦ الى ٦٨٩ الخاصة بعيوب المأجور وكذا المواد من ٥١٢ الى ٥٢١ الخاصة بضمان العيوب الخفية في المبيع بالقدر الذي لا يتعارض مع طبيعة عقد الإيجار (م ٦٨٩ مدني)، وعلى ذلك يمكن القول بأن عقد تأجير السفينة عارية هو عقد تأجير منقولات ويحكمه المبادئ العامة في القانون المدني .

ويترتب على طبيعة عقد إيجار السفينة عارية ما يلي :

(١) انظر مزيداً من التفاصيل في : Scrutton : op. cit., PP. 47 - 49

- ١ - تكون السفينة في حيازة المستأجر وليس المؤجر .
- ٢ - ليس للمؤجر أن يحجز على البضاعة مقابل الأجرة بموجب عقد المشاركة .
- ٣ - الربان والبحارة يكونون في خدمة المستأجر وليس المالك ومن ثم فهو يتحمل الالتزامات الناشئة عن اعمالهم .
- ٤ - يكون المستأجر وليس المؤجر مسؤولاً أمام الشاحنين لأن سندات الشحن تصدر بإسم المستأجر حتى لو لم يعرفوا بالمشاركة .
- ٥ - إذا اشتركت السفينة في انقاذ فحصة الانقاذ للمستأجر .
- ٦ - جميع الرسوم المطلوبة والتي تستحق على السفينة أثناء نشاطها في البحار أو في الموانئ يدفعها المستأجر .
- ٧ - كما يسأل المستأجر عن التعويضات المستحقة بسبب الاصطدام الناجم عن الإهمال .

الفصل الثالث

تأجير السفينة مجهزة

Charter Party Not by Demise

١٩٩ - وهذا النوع من المشاركة ينقسم الى نوعين : هما المشاركة الزمنية والمشاركة بالرحلة .

المبحث الأول

مشاركة إيجار السفينة لأجل معين - المشاركة الزمنية

Time - Charter

المطلب الأول

تعريف المشاركة الزمنية Time Charter

٢٠٠ - هو عقد تؤجر بموجبه السفينة لمدة محدوده (م ١/١٧٣ تجارة بحرية) ومعنى ذلك أن يضع المؤجر تحت تصرف المستأجر سفينة مجهزة لمدة معينة مقابل أجره تقدر عادة شهرياً على حمولة السفينة ويحتفظ المؤجر بتشغيل وإدارة السفينة ويعين المستأجر الموانئ التي ستنقل السفينة فيما بينها والحمولة المنقولة (١) ومع ذلك فإن المؤجر له أن يتخلى للمستأجر عن إختيار الربان وعزله أو أن يحتفظ بذلك لنفسه كما له أن يتخلى عن الإدارة النوتية (الملاحية) والتجارية أو عن الإدارة التجارية فقط، طالما أن هذه المشاركة تخول المستأجر إدارة السفينة تجارياً على الأقل فإنها ترد على السفينة بأكملها لا على جزء منها نظراً لتعذر إعطاء هذه السلطة لعدة مستأجرين في وقت واحد كما أن المؤجر في مثل هذه الحالة يقدم للمستأجر إضافة للسفينة خدمات الربان والطاقم ومن هنا قيل بأن العقد في مثل هذه الحالة من طبيعة مركبة إيجار أشياء مع إيجار خدمات (٢) ويترتب على ذلك آثار قانونية تتعلق بمسئولية صاحب السفينة والمستأجر .

(١) انظر : Maraist : op. cit., P. 52

(٢) انظر : عل جمال الدين، ط ٨٧، ص ١٣٩ .

فإن ترك مالك السفينة للمستأجر إدارة السفينة ملاحياً وتجارياً بما في ذلك حق تعيين الربان وعزله وأثبت إجارة السفينة كاملة على هذا الأساس إنتفت مسئوليته عما ينجم من ضرر للغير جراء نشاط السفينة (١) فالمستأجر يكون مسئولاً عن أعمال الربان الذي عينه مسئولية المتبوع عن التابع ومن ثم تحمل المستأجر مسئولية عدم تسليم الربان للبضائع التي إستلمها بموجب وثيقة الشحن (٢) ومن جهة أخرى يبقى المالك مسئولاً عن هلاك أو نقص البضاعة ما لم يثبت أن مستأجر السفينة طرف في عقد النقل أو أن المؤجر قد تخلى للمستأجر عن إدارة السفينة (٣).

المطلب الثاني

إثبات عقد إيجار السفينة وصيغته

٢٠١ - يثبت عقد إيجار السفينة بالبينة الخطية (م ١٩٨ تجارة بحرية) أو ما يقوم مقامها من إقرار ويمين، يؤكد ذلك ما جاء في المادة ١٩٩ تجارة بحرية (٤) من أن سند إيجار السفينة هو الذي يثبت إستئجارها وينظم هذا السند بصيغة سند ذي توقيع خاص، محرر على نسختين أصليتين ويشترط أن يذكر فيه ما يلي (٥) :

- ١ - إسم المتعاقدين أي المؤجر والمستأجر .
- ٢ - إسم السفينة وجنسيته وحمولتها، ما لم يشترط أن السفينة تعين فيما يعد، وعادة ما يرد مثل هذا الشرط الأخير إذا كان لدى صاحب السفينة أكثر من سفينة واحدة يتم تحديدها عند الشحن .
- ٣ - إسم الربان وذلك إذا كان المستأجر له ثقة بربان معين، ولكن العادة أن يقدم صاحب السفينة الربان .

٤ - البضائع المطلوب وسقها (شحنها) محددة بنوعها وكميتها .

٥ - أجرة النقل (بدل السفر) وهي عنصر أساسي في سند إيجار السفينة .

-
- (١) انظر حكم التمييز الاردنية ت. ج رقم ٩٣/٦٦ هيئة عامة مجلة النقابة، ١٩٩٣، ص ١٣٩٩ .
 - (٢) انظر حكم التمييز الاردنية ت - ج رقم ٩١/١٠٥٠ مجلة النقابة، ١٩٩٣، ص ٨١٣ .
 - (٣) انظر حكم التمييز السابق رقم ٩١/١٠٥٠ .
 - (٤) ويمثلها في النص المادة ١٩٦ بحري سوري، والمادة ١٩٦ بحري لبناني والمادة ١٩٩ بحري ليبي .

(٥) سندات إيجار السفن أو المشاركات تتم وفق نماذج معينة خاصة بكل نوع من أنواع الحمولة : فحم، خشب، نفط، بضائع عادية ...

٦ - الوقت والمكان المتفق عليهما للشحن والتفريغ .

ويلاحظ أن المشرع لم يحدد مدة للعقد كما أنه لم يحدد العناصر التي تعين في تحديد السفينة إذا لم يتم الإتفاق على شحنها عند إبرام العقد، رغم أهمية ذلك في تحديد الحقوق والواجبات إذ أن السفينة التي لا ترد لصاحبها بعد إنقضاء مدة عقد الإيجار بزمان معقول يستمر عقد إيجارها وبدفع المستأجر عن المدة الزائدة بالنسبة ذاتها التي عين فيها مقدار الأجر في المشاركة من تاريخ إعادة السفينة مع التزامه بدفع الفرق بين الأجرة المتفق عليها وأجرة السوق فيما إذا إرتفعت أجور السفن بعد إنتهاء مدة العقد^(١) .

المطلب الثالث

آثار عقد المشاركة الزمنية

٢٠٢ - يرتب عقد المشاركة الزمنية التزامات متبادلة بين المؤجر والمستأجر إذ يلتزم المؤجر بتقديم السفينة المؤجرة صالحة للملاحة وتقديم الطاقم البحري أما المستأجر فيلتزم بدفع الأجرة المتفق عليها وإعادة السفينة عند إنقضاء عقد الإيجار على التفصيل التالي .

٢٠٣ - أولاً : إلتزامات المؤجر :

أ - تقديم السفينة :

يلتزم المؤجر بأن يقدم للمستأجر السفينة المتفق عليها في عقد مشاركة الإيجار لأي سفينة هي محل العقد، وهذه السفينة كما ذكرنا تعين بالإسم والجنسية والحمولة وقد يتم تعيينها بعد إبرام العقد وذلك إذا كان لدى شركة الملاحة أكثر من سفينة وفيها سفن متماثلة تصلح لأداء الغرض المطلوب .

ويشترط في السفينة المقدمة للمستأجر أن تكون صالحة للملاحة Seaworthy وهو ما يعني أنها تكون قادرة على مواجهة مصاعب الرحلة البحرية وإنجاز العمل المطلوب منها ذلك أن تعريف صلاحية السفينة للملاحة يتطلب من صاحبها أن يبذل العناية اللازمة Due Diligence بالتأكد من صلاحيتها من حيث الهيكل والمعدات اللازمة لها

(١) انظر : Scrutton on Chartparties & Bills of Lading, op. cit. P. 357

وتتقيد بها بطاقم مؤهل من ربان وبحارة بشكل يتم فيه تحميل البضاعة ونقلها والعناية بها وتفرغها بسلام وحسب الأصول بالنسبة للرحلة المقصودة^(١).

وهذا يعني أن صاحب السفينة يتولى إعداد السفينة للرحلة أو الرحلات خلال مدة عقد المشاركة والقيام بتزويدها بالمعدات اللازمة خلال مدة العقد وإصلاحها إذا لزم الأمر بحيث تبقى صالحة للملاحة خلال فترة العقد .

والواقع أن هذا الإلتزام الذي يقع على المؤجر ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة في القانون المدني فالمادة ٦٧٧/١ مدني تنص على أن «على المؤجر تسليم المأجور وتوابعه في حالة تصلح لإستيفاء المنفعة المقصودة» .

وأضافت المادة ٦٨١/١ مدني على أن المؤجر يلتزم بإصلاح ما يحدث من خلل في المأجور يؤثر في إستيفاء المنفعة المقصودة، فإن لم يفعل جاز للمستأجر فسخ العقد أو الحصول على إذن من المحكمة يخوله الإصلاح والرجوع على المؤجر بما أنفق بالقدر المتعارف عليه .

ب - تأمين السفينة :

على صاحب السفينة أن يؤمن عليها بإعتباره مالكا تقع عليه تبعة هلاكها فإذا احتفظ بالإدارة الملاحية والتجارية أثناء الرحلة فعليه أن يؤمن على الأخطاء التي تقع من الربان والبحارة كذلك أما إذا تخلى عن الإدارة التجارية للمستأجر كان على هذا الأخير أن يؤمن ضد الأضرار التي تقع بأخطاء من الربان والبحارة كما عليه أن يؤمن على بضائعه أيضاً^(٢) وفي مقابل ذلك إذا تخلى المؤجر للمستأجر عن الإدارة الملاحية والتجارية كان المستأجر ملتزماً بالتأمين على السفينة والبضاعة وأخطاء البحارة فهو ملزم قانوناً بهلاك السفينة وبالخسائر البحرية المشتركة مهما كانت خطورتها ولا يبرأ من ذلك إلا بإثبات خطأ المؤجر (١٧٣/٣ تجارة بحرية) .

(١) انظر مزيداً من التفاصيل حول صلاحية السفينة للملاحة في :

William Tetley - Marine Cargo Claims - 2nd ed. Butter Worths - Toronto - 1978. P.

157.

(٢) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٣٠٤ .

ج - تقديم خدمات الربان والبحارة :

تقضي المادة ١٧٣/٢ تجارة بحرية بأن مؤجر السفينة بالخيار أما أن يترك للمستأجر تعيين الربان وعزله ويحتفظ في الوقت نفسه بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة أو أن يتركهما للمستأجر أو أن يترك له الإدارة التجارية فقط .

ومعنى ذلك أن المؤجر أن يحتفظ بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة فهو ملزم بتجهيزها تجهيزاً تكون فيه صالحة للقيام بالرحلات المطلوبة ونقل البضائع المخصصة لها، كما عليه أن يتعاقد مع ربان للسفينة مؤهل لإدارتها ملاحياً وتجارياً وكذا التعاقد مع عدد من البحارة ذوي مؤهلات تمكنهم من القيام بالواجبات المطلوبة منهم طوال مدة المشاركة ويتحمل المؤجر مرتباتهم ونفقاتهم من حيث الإيواء والطعام والعلاج ومكافآت نهاية الخدمة وغير ذلك من أمور فإذا تخلى المؤجر عن الإدارة النوتية (الملاحية) والإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر بما في ذلك حق تعيين الربان وعزله التزم هذا الأخير بتزويد السفينة بالمؤن والوقود وإصلاحات الصيانة وكل النفقات اللازمة لتسهيل ملاحية السفينة، كما يلتزم بالأعمال الناجمة عن الإدارة التجارية كإبرام عقود النقل وإستلام البضائع وتسليمها وتحصيل الأجرة من أصحاب البضائع، وينشأ عن الإدارة الكاملة للسفينة بإعتبارها في حيازته أن يتحمل المستأجر غرامة الخسائر البحرية المشتركة المتعلقة بالسفينة وأجرتها، كما يتحمل هلاك السفينة والخسائر البحرية مهما كانت خطورتها وعن كل ما ينتج من إستغلالها من نتائج (١) إلا إذا أثبت أن هذه الخسائر بسبب خطأ المؤجر (م ١٧٣/٣ تجارة بحرية) لكن الغالب أن يحتفظ صاحب السفينة بالإدارة الملاحية ويترك الإدارة التجارية للمستأجر، وهنا يضع المؤجر السفينة والربان والطاقم في خدمة المستأجر فيكون العقد هو عقد إيجار أشياء وعقد إجارة خدمات في وقت واحد (٢) حيث يلتزم الربان والبحارة بالإمتثال لتعليمات المستأجر فيما عدا ما يتعلق بالوظيفة الفنية للربان في قيادة السفينة (٣) وفي مثل هذه الحالة يسأل المؤجر عن أخطائهم الملاحية إذ

(١) انظر : حكم التمييز الاردنية في تمييز حقوق رقم ٩٣/٦٦ هيئة عامة مجلة النقابة، لسنة ١٩٩٣، ص ١٣٩٩ .

(٢) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ١٩٤ .

(٣) وقد قضت محكمة مجلس اللوردات البريطانية في هذا الشأن بأن امتثال الربان لطلب ممثل المستأجر والإبحار بالسفينة رغم سوء الأحوال الجوية وما نجم عن ذلك من تجنيح Stranded

أن إدارة السفينة تبقى للمؤجر من الناحية الفنية ويظل الطاقم تابعاً له في هذه الإدارة، أما أخطاؤهم التجارية فيتحملها المستأجر (١) ويقع عبء إثبات نوع الخطأ الذي يقع من البحارة والربان على عاتق المستأجر وعبء إثبات عكس ذلك على المؤجر (٢). وفي هذه الحالة التي يكون للمستأجر فيها الإدارة التجارية دون الملاحة، يتحمل المؤجر هلاك السفينة والخسائر الناجمة عن الإصلاح والخسائر المشتركة إلا إذا أثبت أنها ناجمة عن خطأ المستأجر (م ١٧٣ / ٤ تجارة بحرية).

٢٠٤ - ثانياً - التزامات المستأجر في المشاركة الزمنية :

أ - الإلتزام بدفع أجره السفينة عن المدة المتعاقد عليها :

يلتزم مستأجر السفينة بدفع كامل الأجرة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه كما يلتزم بدفع الرسوم والمصارف الناجمة عن نشاط السفينة خلال مدة الإجارة ويدفع كذلك رسوم الموانئ وأثمان الوقود وعادة ما تحدد الإجرة في عقد المشاركة الذي يكون وفق نموذج مطبوع ملائم لنوع المشاركة المتفق عليها فما على الأطراف إلا تعبئة البيانات الفارغة مع الإضافة أو التعديل وقد جرت العادة أن تبرم مشارطات إيجار السفينة بواسطة سماسرة Shipbrokers متخصصين في مجال تأجير السفينة مثل بورصة البلطيق في لندن Baltic Exchange إلا أن الواقع قد يفرز حالات تتعطل فيها السفينة عن العمل Idle Time بدون خطأ من المؤجر كفعل السلطة وأوامرها أو هلاك السفينة وفي مثل هذه الحالة تحسب أجرة السفينة بالنسبة للمدة السابقة عن هذه الحوادث محسوبة من تاريخ تسليم السفينة للمستأجر حتى وقوع هذه الحوادث، علماً بأن الأصل هو لزوم الأجرة على المستأجر من وقت تسلم السفينة صالحة للملاحة حتى إنتهاء مدة المشاركة وإعادة السفينة للمؤجر صالحة للملاحة كذلك، وإذا كانت الأجرة توقف عن المستأجر طيلة مدة تعطل السفينة بسبب أوامر

= للسفينة لم يكن مبرراً لمسؤولية المستأجر لأن الأمر الذي أصدره للربان لم يكن يتعلق بالإدارة التجارية بل بالفنية التي لا يجوز للربان التخلي عنها ومن ثم يتحمل صاحبها الأضرار الناجمة

للسفينة Larisnga Steamship Co. Ltd. V. R. (1945) 1 All E.R. 329

(١) انظر : علي جمال الدين، ط ٨٧، ص ١٤٢ .

(٢) انظر : صلاح الدين الناهي، ص ١٩٩ .

السلطة إلا أنها تبقى سارية المفعول إذا كان سبب تعطيل السفينة الحوادث الملاحية مثل إزدحام الموانئ وهياج البحر وإشتداد العواصف وقد عالجت تلك المسائل المادتان ١٧٤ ، ١٧٦ من قانون التجارة البحرية .

ويرى البعض ^(١) أن الأجرة تبقى سارية المفعول إذا كان تعطل السفينة بسبب أوامر السلطة العامة بفعل تصرف المستأجر كنقله بضائع مهربة أو ممنوعة أما إذا كان التوقيف ناجماً عن فعل المؤجر فلا يستحق أجراً عن المدة التي وقفت فيها السفينة وبالإضافة إلى ذلك يمكن مطالبته ببديل عطل وضرر (م ١٧٦ تجارة بحرية) إما في حالة تقدير الأجرة على أساس مدة معينة من الزمن كالمشاهرة، والمياومة، فتعتبر كل مدة قائمة بذاتها من تاريخ تسلم السفينة إلى تاريخ ردها للمالكها وهو ما جاء بنص المادة ١٧٥ تجارة بحرية .

«إذا قيسست أجرة السفينة بمدد من الزمن - فكل مدة ابتدئ بها تلزم بكاملها» .

ب - الإلتزام برد السفينة عند نهاية مدة المشاركة :

يلتزم المستأجر برد السفينة في نهاية مدة العقد إلى المؤجر بحال تصلح لتلقي البضاعة (صدر المادة ١٧٦ تجارة بحرية) وهو ترديد للقواعد العامة في القانون المدني من أن المستأجر عليه رد المأجور عند إنقضاء مدة الإيجار إلى المؤجر بالحالة التي تسلمه بها (م ١/٧٠٠ مدني) .

وعادة ما تحدث المشاركة في الميناء الذي يجب أن ترد السفينة فيه، ونظراً لتعذر معرفة الميناء الذي تكون فيه السفينة عند إنتهاء مدة العقد، فإن الإتفاق بين المؤجر والمستأجر يتم على أن يخطر المستأجر المؤجر قبل إنتهاء مدة العقد بوقت كافٍ بالميناء الذي سترد فيه السفينة، وإذا إنتهت مدة العقد أثناء الرحلة البحرية فإن العقد يمتد للمدة التي تكفي لإنتهاء الرحلة وتتقرر الأجرة عن الأيام الإضافية بالنسبة للأجرة الأصلية ^(٢) على أن تكون هذه الأيام ضمن ما يسمى بالوقت المعقول Reasonable

(١) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٣٠٧ .

(٢) انظر القضية الانجليزية London and Over seas Freighters Ltd. V. Timber Shipping Co. (1971) Liloyd's Rep. 523

Time ويعتبر المستأجر مَخْلاً بشروط العقد إذا أرسل السفينة في رحلة وهو يعلم إنها ستتأخر عن موعد إنتهاء العقد لمدة غير معقولة أو أن السفينة لا ترد للمؤجر بفعل خطئه وفي مثل هذه الحالات يلتزم المستأجر بالأجور الإضافية إلى جانب التزامه بتعويض الضرر الذي قد يصيب مالك السفينة من جراء الفرق بين أسعار الأجرة العقدية وأسعار السوق (١) وهو ما جاءت به المادة ٧٠٠/٢ مدني من أن المستأجر إذا أبقى المأجور تحت يده دون حق، كان ملزماً بأن يدفع للمؤجر أجر المثل مع ضمان الضرر .

أخيراً إذا أعيدت السفينة للمؤجر قبل إنتهاء ميعاد المشاركة، فلا يجوز تخفيض الأجرة إلا إذا كان هناك إتفاق بين المؤجر والمستأجر على خلاف ذلك (٢) .

ج - التزام المستأجر بتعويض الشاحن في المشاركة الزمنية :

يلتزم المستأجر بتعويض الشاحن / المرسل إليه عما لحق البضاعة من تلف أو هلاك أثناء الرحلة البحرية، إذا كان المستأجر أو الربان الذي يتبعه قد وقع على سند الشحن الذي أعطى للشاحن وهو ما أوجبه المادة ١٨٠ تجارة بحرية بطريق المخالفة إذ أنها توجب على المؤجر المسؤولية الناجمة عن هلاك وتعييب البضاعة طالما كانت في عهده، بمعنى أنها إذا لم تكن في عهده بل في عهدة المستأجر الذي وقع على سند الشحن فلا مسؤولية على المؤجر لأنه ليس طرفاً في عقد النقل بل أن المسؤولية تقع على عاتق المستأجر وهو ما أخذت به محكمة التمييز الأردنية في أحد أحكامها (٣) وأكدت في أحكام أخرى (٤) على أن مالك السفينة إذا لم يكن ناقلاً فلا يضمن لصاحب البضاعة قيمة النقص في البضاعة إذا لم ينتج ذلك عن فعله الشخص كما أعتبرت محكمة التمييز (٥) أن المستأجر لا يعتبر ناقلاً إذا لم يكن طرفاً في عقد النقل فمجرد كونه

(١) انظر : Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading : op. cit. P. 357

(٢) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٣٠٨ .

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٥/٣٢٧ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٥، ص ١٠٠٢ .

(٤) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٥/١٢٨ مجلة النقابة، لسنة ١٩٨٦، ص ١٦٦٩ .

(٥) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٨/٥٤٩ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٠، ص ١٧٣١ وتمييز حقوق رقم

٩١/١٠٥٠ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٣، ص ٨١٣ .

مستأجراً أو مجرد وجود عقد إيجار للسفينة لا يكفي لإعتبار المستأجر ناقلاً بل لابد من إثبات أنه طرف في عقد النقل، إذ الأصل أن المالك هو الناقل ما لم يثبت أنه تولى عن ذلك للغير وتصدر سندات الشحن بإسم هذا الغير^(١).

ومن ذلك يتضح أن المسؤولية تقع على مالك السفينة أو المستأجر إذا كان أيهما طرفاً في عقد النقل فإن لم يكن كذلك فلا مسؤولية عليه إلا إذا ترتبت المسؤولية عن فعله الشخصي .

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٩٣/٦٦ هيئة عامة مجلة النقابة، ١٩٩٣، ص ١٣٩٩ وكذا تمييز حقوق رقم ٩٣/٢٨٩ هيئة عامة مجلة النقابة لسنة ١٩٩٣، ص ٢٤٢٣ .

المبحث الثاني

تأجير السفينة بالسفيرة - مشاركة الإيجار بالرحلة

Voyage - Charter

المطلب الأول

تعريف عقد تأجير السفينة بالرحلة

٢٠٥ - تأجير السفينة بالرحلة هو عقد تكون فيه السفينة كاملة أو جزءاً منها مؤجراً لرحلة أو لعدة رحلات معينة (م ١٧٧ تجارة بحرية) أما في المشاركة الزمنية فتكون السفينة كلها تحت تصرف المستأجر، وإن كان الغالب أن تؤجر السفينة بالرحلة كاملة. وبالطبع تكون السفينة مجهزة بكل ما يلزمها للقيام بالرحلة أو الرحلات البحرية المتفق عليها كما تجهز بالطاقم اللازم لإدارتها صلاحياً وتجارياً .

وتكون السفينة خاضعة لإدارة المؤجر ملاحياً وتجارياً بواسطة الربان الذي يعتبر ممثلاً له، بعكس ما رأيناه في المشاركة الزمنية حيث يعطى المؤجر الخيار بين أن يحتفظ بإدارة السفينة تجارياً وملاحياً أو أن يتخلى عنهما للمستأجر أو يتخلى عن الإدارة التجارية وحدها وذلك حسب الاتفاق المبرم بين الطرفين، بمعنى أن السفينة تبقى في حيازة المؤجر وتحت سيطرته .

وإيجار السفينة بالرحلة يعتبر عقداً مختلطاً فهو عق إيجار أشياء وهي السفينة وعقد إيجار خدمات وذلك فيما يتعلق بخدمات الربان والطاقم التابعين للمؤجر .

وتأجير السفينة بالرحلة شائع في السفن الجواله Tramp Vessels (١) حيث يقوم المستأجر، شركة كان أو فرداً أو مصنعاً أو دولة بالتعاقد مع المؤجر على إستئجار السفينة لمرحلة معينة أو لمدة زمنية لنقل البضائع لحساب المستأجر كالحبوب أو البترول أو المواشي أو خامات الحديد أو الكبريت أو الفوسفات أو البوتاس، نظراً لما يحقق ذلك من فوائد إقتصادية للمستأجر من حيث تخفيض أجرة النقل ومن حيث

(١) السفن الجواله هي السفن التي لا تكون منضمة لأحد المؤتمرات الملاحية ومن ثم فلا تلتزم بخط ملاحى معين بل إنها تجوب البحار والموانئ بحثاً عن الحمولات، بعكس السفن الخطية Liner Vessels التي تنضم لأحد المؤتمرات الملاحية ومن ثم تنقيد بالعمل على خط ملاحى معين

ضمان سرعة وصول البضاعة، حيث تحسب الأجرة على أساس الطن من حمولة السفينة الصافية أو على مبلغ جزافي عن كل رحلة ويجري العمل على أن تتم مشارطات السفن بواسطة ما يسمى ببورصة البلطيق Baltic Exchange في لندن حيث يمكن لأصحاب السفن المستأجرين من تنظيم عملهم وفق شروط يعتمد عليها، بواسطة وكلاء للمستأجر Chartering Agents أو وسطاء لأصحاب السفن Owners Brokers وهؤلاء منتشرون في جميع بلدان العالم وإن كان المركز الرئيسي لهم هو لندن^(١).

المطلب الثاني

إثبات عقد المشاركة بالرحلة

٢٠٦ - سبق أن ذكرنا أن عقود إيجار السفينة هي عقود رضائية تثبت بالبينة الخطية، وقد بين المشرع فيما جاءت به المادة ١٩٨ تجارة بحرية البيانات التي يجب ذكرها في مشاركة الإيجار وهي :

١ - إسم المتعاقدين ٢ - إسم السفينة وجنسيته وحمولتها ما لم يكن قد إشتراط أن السفينة تعين فيما بعد ٣ - إسم الربان ٤ - البضائع المطلوب شحنها محددة بنوعها وكميتها ٥ - أجرة النقل - بدل السفر ٦ - الوقت والمكان المتفق عليهما للشحن والتفريغ .

ويلاحظ مما سبق أن المشرع لم يحدد مدة العقد أو بيان الرحلات المتفق عليها، كما أنه لم يتطرق إلى تعيين السفينة بأوصافها، بل ترك ذلك لتعيين فيما بعد وذلك إذا كان المالك لديه أكثر من سفينة وتحمل كل منها أوصافاً متشابهة ومن ثم فلا يكون لتعيين السفينة بالإسم الأهمية التي يعول عليها المتعاقدان كثيراً .

كما يلاحظ أن المشرع لم يتطرق إلى ذكر جزاء تخلف أحد هذه البيانات بل ترك ذلك لتقدير القاضي الذي يطبق عادة المكان أو العادات البحرية العامة فيما لا اتفاق عليه أو نص في القانون (م ١٧٠ تجارة بحرية)، ومن ثم فإن ذكر هذه البيانات ليس متعلقاً بالنظام العام، فإن سقط تحديد الأجرة من البيانات أو ميعاد الشحن والتفريغ

(١) انظر مزيداً من التفاصيل حول عمل بورصة البلطيق Baltic Exchange في Alan Branch. op. cit. P. 86.

طبق العرف الجاري في الميناء، وطالما كان ذكر هذه البيانات ليس متعلقاً بالنظام العام فلاطراف العقد إضافة بيانات أخرى لعقد المشاركة كأن يضيفوا شرطاً يحدد مبلغ التعويض الذي يجب على المستأجر أن يدفعه للمؤجر عند تأخير الشحن والتفريغ لسبب يعود إلى المستأجر .

وكما سبق أن ذكرنا فإن مشارطات إيجار السفن تتم عن طريق وسطاء خبراء في هذا المجال يقومون بعملهم أما نيابة عن المؤجر أو عن المستأجر أو يقوم بعضهم وكيلاً عن المستأجر وبعضهم وسيطاً عن المؤجر كما الحال في بورصة البلطيق Baltic Exchange وفق نماذج مطبوعة تلائم الغرض المطلوب لبضائع معينة في أنواع معينة من التجارة مثل مشاركة نوبا لتوود Nubaltwood للخشب وسيمينكو Cemenco للإسمنت ومشاركة فيرتيكون Ferticon للأسمدة وذلك لتسهيل عملية التعرف على الشروط المناسبة لنقل مثل هذه البضائع، علماً بأن أطراف العقد غير ملزمين باستعمال مشاركة معينة لتجارة معينة^(١) .

المطلب الثالث

الإلتزامات التي يترتبها عقد المشاركة بالرحلة

٢٠٧ - يرتب العقد التزامات متبادلة على كل من المؤجر والمستأجر منها ما يتعلق بالسفينة ومنها ما يتعلق بالبضاعة وذلك على النحو التالي :

٢٠٨ - أولاً التزامات المؤجر :

١ - الإلتزام بتقديم السفينة

يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة كاملة أو جزءاً منها كعنبر Hatch أو عدة عنابر تحت تصرف المستأجر للرحلة المتفق عليها أو لرحلات متعددة، ومع ذلك فإن إستئجار السفينة كاملة لا يشمل الغرف والأماكن المخصصة للربان والبحارة (م ١/١٧٩ تجارة بحرية) .

(١) انظر Alan Branch : op. cit. P. 177 ويوجد حوالي خمسون نموذج مشاركة تستعمل لمختلف أنواع السلع مثل :

Medcon, Coast con, Baltcon, Polcon, Polcoalvoy, Baltpulp, Grainvoy, Black Sea Wood, Gencon, Baltime Gasvoy, Essovoy, Shell voy

وعلى المؤجر أن يقدم السفينة المعينة بالإسم أو التي تتوافر فيها الصفات المطلوبة ومن درجة تصنيف السفينة المذكورة في العقد (١) وفي مثل هذه الحالة إذا هلكت السفينة المسماه في العقد أثناء الرحلة فلا يبرر ذلك فسخ العقد من جانب المستأجر ما دام المؤجر يستطيع أن يقدم سفينة أخرى من ذات الخصائص في الميعاد المتفق عليه في المشاركة ومن ثم فلا يجوز له أن يقدم سفينة مستأجرة إلا إذا تم التعاقد معه على أساس أنه مالك مستأجر Chartered owner كما لا يجوز له أن يستبدل السفينة سفينة مماثلة أثناء سريان عقد المشاركة بالرحلة إلا إذا إتفق في المشاركة على ذلك (٢) ويشترط في السفينة التي يقدمها المؤجر أن تكون أولاً صالحة للملاحة وتكون كذلك إذا كانت على درجة من الجاهزية التي يحرص على توفيرها كل صاحب سفينة حريص وحضيف عند بدء السفر آخذاً في الاعتبار جميع الظروف المحتملة (٣) وإن يتبقي كذلك طيلة فترة عقد الإيجار، كما يشترط أن يضعها المؤجر تحت تصرف المستأجر في الوقت المعين وفي المكان المتفق عليه للتحميل أو المكان العادي الذي تحمل منه البضاعة عادة ومن ثم يقوم الربان ممثل المؤجر، بإستلام البضاعة من المستأجر من تحت الروافع ويسلمها في الميناء المقصود تحت الروافع كذلك (م ١٧٨ تجارة بحرية) ومعنى ذلك أن يقوم المستأجر بوضع البضاعة على الرصيف بجانب السفينة تحت روافعها ثم يقوم الربان برفعها إلى السفينة بالروافع ويحفظها في العنابر بالطريقة السليمة، وعند الوصول يخرج الربان البضاعة من العنابر بواسطة الروافع وينزلها على الرصيف بجانب السفينة لتكون تحت تصرف المرسل إليه وهو ما يعرف في عالم النقل البحري بمسئولية المؤجر عن البضاعة من الرافعة إلى الرافعة From Tackle to Tackle .

وما دام الأمر كذلك فإن المسئولية الناجمة عن عمليتي الشحن على ظهر السفينة والإنزال من على ظهر السفينة إلى الرصيف تكون على عاتق المؤجر وهو وضع طبيعي

(١) نصنف السفينة عادة وفق معايير تضعها هيئات دولية متخصصة مثل اللويدز والفاريتاس فيقال سفينة من طراز 100A1 أو IA أو IB أو IC .

(٢) انظر : Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading : op. cit. P. 50/51

(٣) انظر : Chorley & Giles : op. cit. p. 119

(٤) انظر : علي جمال الدين، ط ٧٠، ص ٤٥٨ .

لأن المخطئ يتحمل نتيجة خطئه (٤) ولكن معظم الموانئ تتولى عمليات التحميل والتنزيل مباشرة أو بصورة غير مباشرة مما يعنى أن المسؤولية تقع على مثل هذه الجهة التي هي مؤسسة الموانئ في الأردن، إلا أن هذه المسؤولية لا تكون في مواجهة صاحب البضاعة بل في مواجهة صاحب السفينة الذي يلتزم بالعقد بعمليات الشحن والتفريغ ولذا تكون مؤسسة الموانئ مسئولة أمام مستغل السفينة الذي يكون مسئولاً بدوره أمام صاحب البضاعة^(١).

وعادة ما يثور بصدد ميعاد وضع السفينة تحت تصرف المستأجر إتكالات، كما لو أن السفينة وصلت الميناء المتفق عليه ولم تجد رصيفاً فارغاً ترسو عليه، لأن تنظيم الرسو على الأرصفة هو من ترتيب سلطة الميناء التي تحرص على أن يكون رسو السفن بالدور حسب الوصول، فإذا لم يكن في المشاركة ما يواجه هذه الحالة كان يشترط الطرفان على أن يكون التحميل في السفينة بنقل البضائع إليها في عرض البحر بواسطة الصنادل Lighters (٢) فإن مسؤولية التأخير تقع على عاتق المستأجر الذي كان عليه أن يرتب مع سلطات الميناء ميعاد الرسو ويطلب من السفينة أن تأتي في هذه الميعاد حتى تستطيع الرسو على الرصيف المخصص لها .

أما عن إدارة السفينة ملاحياً وتجارياً فتبقى للمؤجر لأن المستأجر في مثل هذه الحالة لا يهمه إلا نقل بضاعته فهو غير معني بإدارة السفينة وتحمل مسئوليتها مما يرتب على ذلك أن المؤجر يبقى مسئولاً عن تصرفات الربان والطاقم والأضرار التي تسببها السفينة للغير .

ويتصل بهذا الموضوع موضوع أيام السقائف (الإنتظار) والتأخير في الميناء

٢٠٩ - أيام الإنتظار Lay Days :

وهي فترة من الوقت توضع السفينة فيها تحت تصرف المستأجر لتحميل بضاعته، فإن تأخر عن ذلك التزم بالدفع مقابل هذا التأخير، وهذه المدة تبدأ منذ وصول السفينة Vessel Arrival إلا أن ذلك لا يعنى مباشرة التحميل عليها، فقد لا يتمكن

(١) انظر تفصيل ذلك في : عبدالقادر العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، ص ٨٩ .

(٢) انظر القضية الإنجليزية : Stag Line V. Board of Trade, (1950) 2k. B. 184 .

المستأجر من التحميل من رصيف معين عند وصول السفينة منطقة الميناء بسبب إزدحام السفن، ولذا فإنه يتحمل مسئولية أيام الإنتظار اللهم إلا إذا إشتراط في عقد المشاركة أن أيام الإنتظار لا تبدأ بوصول السفينة للميناء بل برسو السفينة على أحد أرصفة الميناء .

ويثور السؤال حول عدد أيام السقائف أو الإنتظار، لما في ذلك من أهمية في حسم النزاع بين المؤجر والمستأجر وهذا العدد تحدده عادة مشاركة الإيجار بعشرة أيام مثلاً للتحميل أو تحدد على أساس معدل التحميل مقدراً بالأطنان كل يوم وعلى أساس الأيام العادية المتتالية Running Days أو أيام العمل Working Days أو أيام العمل التي يسمح بها الطقس Weather Working Days فإذا إزدادت مدة التحميل عن المدة المتفق عليها يلتزم المستأجر بدفع ما يسمى بغرامة تأخير عقدية -Contract Demur-rage (١) وكذا الحال عند التفريغ، وفي مقابل ذلك إذا تم تحميل السفينة أو تفريغها بمدة أقل من المدة المتفق عليها، فإن المؤجر يدفع للمستأجر ما يسمى بالعلوة Bonus أو ما يسمى بنقود السرعة Despach Money (٢) وتقدر بمقدار الفائدة التي عادت على المؤجر من تقصير وقت وقوف السفينة .

كما يوقف سريان مهلة الانتظار إذا حالت قوة القاهرة دون القيام بعملية الشحن والتفريغ كسوء الأحوال الجوية أو إضراب العمال (م ٩٣ تجارة بحرية) ويلاحظ أن المشرع الاردني قد خرج على مقتضى القواعد التي ذكرناها سابقاً إذ منح المستأجر مهلة انتظار لاحقة بمقدار المهلة الأولى والتي تبدأ رأساً بعد انقضاء المهلة الأولى للشحن أو التفريغ، وإذا لم يحدد العقد أيام الانتظار فإن مهلة الانتظار اللاحقة لا تسري إلا بعد اربع وعشرين ساعة من اخطار الربان المستأجر أو ممثله بانقضاء المهلة الأولى، وتدخل في المهلة اللاحقة على خلاف مهلة الانتظار الأصلية، أيام العمل وأيام العطل (م ١/١٩٢ تجارة بحرية) كما أن القوة القاهرة لا تقطع المهلة الإضافية (م ٢/١٩٢ تجارة بحرية) وهذه المدة اللاحقة تكون مأجورة .

(١) انظر : P. 58 : op. cit., Maraist

(٢) انظر : P. 173 : op. cit., Alan Braench وانظر كذلك Lloyd's Calender, 1976. p. 102

وبعد ذلك إذا انتهت مدة الإنتظار اللاحقة المذكورة في الإتفاق والتي يحددها عرف المكان جاز للربان أن يطلب تعويضاً عن كل يوم إضافي يساوي قدر المبلغ الذي استوفي عن كل يوم من أيام مهلة الإنتظار اللاحقة وزيادة نصف هذا القدر أي أن المستأجر يلتزم بدفع مثل ونصف المثل عن كل يوم من أيام التأخير من المبلغ المستحق عن كل يوم من أيام المهلة اللاحقة (م ١٩٢/٢ تجارة بحرية) ونصت المادة ٢٩٤ تجارة بحرية على أن يكون تعويض مهلة أيام الانتظار اللاحقة وأيام التأخير التالية لها، أجرة إضافية، وهو ما يعني أن هذا القدر من التعويض يلتحق بالأجرة ويخضع للأحكام الخاصة بها من حيث ضمانات المؤجر لإستيفائها وتدخل كذلك ضمن المبالغ التي تتحدد على أساسها مسؤولية المؤجر^(١).

٢ - التزام المؤجر بإتمام الرحلة لصالح المستأجر :

يلتزم مؤجر السفينة بالرحلة أن يوصل البضاعة محل العقد الى ميناء الوصول دون غيره وعلى السفينة ان تسلك الطريق المعتاد والذي تشير اليه المشارطة وليس للربان ان يغير هذه الطريق حتى لو كان ذلك بسبب اختصاره لزمن الرحلة لأن مثل هذا العمل يسمى انحرافاً Deviation عن الطريق المتفق عليه والمعتاد، فإن انحرف الربان بالسفينة عن هذا الخط أو الطريق التزم بتعويض المستأجر عما لحق بضاعته من أضرار، ومع ذلك فإذا كان الانحراف مبرراً Reasonable Deviation بما يعود بالفائدة على جميع الأطراف كالإنحراف عند لجوء السفينة الى ميناء ما لإصلاحها فلا مسؤولية على السفينة، كما لا مسؤولية على السفينة إذا كان الإنحراف متفقاً عليه في مشارطة ايجار السفينة (٢) كما لو أُلغيت المشارطة على جزء من السفينة فإن من الطبيعي ان للمؤجر أن ينحرف بالسفينة الى أحد الموانئ الأخرى لإكمال حمولة السفينة .

وفي الحالة التي يؤجر فيها المؤجر كامل السفينة للمستأجر، فإن ذلك لا يشمل أماكن ايواء الربان والبحارة ومع ذلك فلا يجوز للربان والبحارة ان يحملوا في

(١) انظر : الياس حداد، ص ٤٧٣ .

(٢) انظر : Edward Stevens : op. cit., P.P. 25, 36

السفينة بضاعة إلا بموافقة المستأجر (م ١٧٩/١ تجارة بحرية) وهو وضع طبيعي إذ أن كامل السفينة محجوزة للمستأجر ويكون قد دفع مقابل هذا الحجز، ويتسحب هذا الحكم على جزء السفينة المؤجر للمستأجر إذا لم تكن السفينة مؤجرة بكاملها له، فإن خالف الربان ذلك وحمل بضاعة على السفينة المؤجرة بكاملها أو حمل البضاعة في الجزء المستأجر من السفينة، فإن أجرة هذه البضاعة المنقولة بدون وجه حق تعود للمستأجر الذي يمكنه أن يطالب ببطل عطل وضرر أيضاً (م ١٧٩/٢ تجارة بحرية) والتزام المؤجر لا ينحصر بإتمام الرحلة على الطريق المتفق عليه أو المعتاد، بل يتعدى ذلك إلى التزامه بالمحافظة على سلامة البضاعة من لحظة دخولها في عهده حتى تسليمها للمرسل اليه، مثل رصها في العنابر بشكل جيد وعدم رصها على السطح إلا بموافقة المستأجر وتهوية البضاعة أو تبريدها حسب الأحوال، وهذه المسؤولية هي مسؤولية قائمة على تحقيق نتيجة وهي سلامة البضاعة الموكولة إليه، ولا يعفى من المسؤولية إلا بإثبات حدوث قوة قاهرة (م ١٨٠ تجارة بحرية) .

ومن الإلتزامات التي تقع على مؤجر السفينة أنه لا يجوز أن يغير السفينة أثناء الرحلة دون مبرر حتى ولو كانت السفينة الثانية مشابهة للأولى وهو ما يعرف بالمسافنه Transshipment لما يترتب على نقل البضاعة من سفينة إلى أخرى من أضرار وتلف، أما إذا طرأ حادث للسفينة وأضطرت للجوء إلى أحد الموانئ لإصلاحها، فإن الأصل أن يلتزم الربان بإحضار سفينة أخرى يكمل بها نقل البضائع للميناء المقصود دون زيادة في الأجرة، فإن تعذر عليه ذلك فلا يستحق أجراً إلا عن جزء الرحلة المقطوع اللهم إلا إذا اتفق على غير ذلك، وفي هذه الحالة الأخيرة أو في الحالة التي يطول فيها لجوء السفينة إلى أحد الموانئ للتصليح أو بسبب حادث بحري قاهر فإن للمستأجر أن يأخذ بضاعته وينقلها بالوسيلة التي يراها مناسبة على أن يدفع أجرتها كاملة (م ١٨٦ تجارة بحرية) كما يلتزم مؤجر السفينة بدفع ثمن البضائع التي يستعملها الربان أو يبيعها أثناء الرحلة البحرية لقضاء حاجات السفينة محسوماً منها أجرة نقل البضاعة التي يدفع المؤجر قيمتها، ويقدر هذا الثمن على أساس ثمنها في ميناء الوصول إذا وصلت السفينة سالمة وإلا فباعتبار ثمن بيعها الفعلي (م ١٨١/١ تجارة بحرية) وهذا الحكم هو من بقايا عهد السفن الشراعية، إذ أن الربان في عصرنا

الحاضر يمكنه الحصول على الأموال اللازمة لحاجات السفينة من نوادي الحماية والتعويض التي تغطي السفينة بالتأمين أو من أصحاب السفينة وذلك عن طريق الإتصال المباشر ومن ثم فلا داعي للقول ببيع جزء من البضائع لقضاء حاجات السفينة، وفي مقابل دفع ثمن البضاعة المستعملة لحاجات السفينة من قبل المؤجر، فله أن يحبس أجرة هذه البضائع التي يلتزم بأداء قيمتها فإذا لم يدفع المؤجر لأصحاب البضائع ثمنها بسبب استعمالها لحاجات السفينة، فإن الخسارة الناجمة عن ذلك توزع على جميع البضائع بما فيها البضائع المباعة أو المستهلكة والبضائع المنقذه من الغرق بعد زوال الخطر البحري الذي أوجب البيع أو الرهن (م ١٨١/٢ تجارة بحرية)، وكما ذكرنا سابقاً فإن هذا الحكم هو بحكم عدم نشوء حاجة اليه في الوقت الحاضر .

٢١٠ - ثانياً - إلتزامات المستأجر :

١ - الإلتزام بإحضار البضاعة للشحن واستلامها عند الوصول :

يلتزم المستأجر بإحضار البضاعة الى جانب السفينة Along side the vessel في الموعد المتفق عليه فإذا لم يكن اتفاق على موعد إحضار البضاعة فيصار الى مراعاة المواعيد التي يقضي بها عرف الميناء فإن لم يكن في الميناء عرف في هذا الشأن اتبع العرف البحري العام، وعادة ما ينص في المشاركة على المهلة التي توضع فيها السفينة تحت تصرف المستأجر للتحميل، فإذا تأخرت السفينة في الميناء بسبب عدم إحضار المستأجر بضاعته، فإن غرامة تأخير تفرض عليه عن كل يوم تأخير وهذه الغرامة التأخيرية Demurrage يتفق عليها في عقد المشاركة وتقدر عادة بمبلغ جزافي أو بمبلغ معين عن كل طن من حمولة السفينة فإذا احضرها تحت روافع السفينة تولت السفينة رفع الحمولة الى السطح بروافعها أو بروافع الميناء وهو الأعم الأغلب لأن الموانئ تجهزه هذه الأيام بجميع أنواع الروافع اللازمة لتحميل وتنزيل البضاعة ويطلق عليها عادة بروافع الشاطئ Shore cranes ذلك أن السفن بدون روافع تعطي جدوى اقتصادية أكثر من السفن بروافع لما تحتله هذه الروافع من حيز في السفينة يمكن استغلاله تجارياً وعلى ذلك فإن ما نصت عليه المادة ١٧٨ تجارة بحرية من التزام

المستأجر بإحضار البضاعة بجانب السفينة وتحت روافعها وقيام الربان بأخذ البضاعة بروافع السفينة على حساب المجهز وانزالها من السفينة وتسليمها للمرسل اليه بجانب السفينة في ميناء الوصول تحت الروافع، كان يمثل ماضياً عندما كانت الموانئ تفتقر لمثل هذه الخدمات .

وتحديد مهلة للمستأجر لإحضار بضاعته عند الشحن أو إستلامها عند التفريغ مع ما يترتب على الإخلال بهذا الإلتزام من آثار توجب الإلتزام بدفع غرامات تأخير وبدل عطل وضرر إذا حصل ذلك، والقصد من ذلك هو عدم تعطيل السفينة بسبب عمليات الشحن والتفريغ وما ينجم عن ذلك من ضرر للمؤجر .

يضاف إلى ذلك أن المستأجر الذي لا يحضر البضاعة المتفق عليها، يلتزم بدفع الأجرة كاملة وما يلحق السفينة من نفقات علي أن تحسب له المصاريف المخصصة للسفينة وثلاثة أرباع أجرة البضائع المشحونة بدلا من بضائعه (م ١٨٣ تجارة بحرية) .

أما في حالة التفريغ فإن المستأجر يعطى مدة معينة لإكماله، فإذا تخلف عن ذلك سرت عليه الغرامات التأخيرية، لكنه إذا تأخر عن استلام بضاعته بعد المهلة المعطاة له أو رفض إستلامها مما يؤخر إبحار السفينة وما ينجم عن ذلك من أضرار للمؤجر، فإن للربان في مثل هذه الحالة، أن يطلب من السلطة القضائية بيع كامل البضاعة أو بعضها لغايات استيفاء الأجرة إذا لم تكن الأجرة مدفوعة سلفاً، كما يطلب ايداع ما تبقى منها في المستودعات على حساب المستأجر، فإذا لم يكن ثمن البضاعة كافياً للأجرة، كان للربان أو المؤجر حق الإدعاء على المستأجر بالفرق (م ١٨٢ تجارة بحرية) علماً بأنه لا يجوز للمستأجر أن يبرأ من أجرة السفينة بتخليه عن البضائع بالرغم من انها تكون قد فقدت شيئاً من قيمتها بسبب السفر أو أصابها التلف (م ١٩٠ تجارة بحرية) ذلك أن التزام الناقل يكون عادة بتحقيق نتيجة وهي ايصال البضائع الى المرسل اليه كاملة العدد وسليمة، فإذا هلك هلاكاً كلياً أو جزئياً أو تلفت. فإن على المستأجر أن يتسلم الكمية التي وصلت مهما كانت حالتها، ثم يحرر محضر استلام بحضور الناقل ومندوب التأمين وممثل الميناء أو الجمارك ويثبت في هذا

المحضر الأضرار التي لحقت بالبضاعة ويوقع على هذا المحضر جميع الحاضرين، ومن ثم يطالب الناقل بقيمة هذه الأضرار رضاءً أو قضاءً، انما لا يجوز للمرسل اليه رفض استلام البضاعة لما في ذلك من إخلال بانتظام الدورة التجارية، ذلك أن الناقل لا يستطيع أن يأخذ كل بضاعة تالفة رفض المرسل اليه استلامها، لأنه بذلك يتحول الى تاجر يبحث عن مشترين لهذه البضاعة التالفة في كل ميناء تزوره السفينة .

٢ - الإلتزام بدفع الأجرة :

يلتزم المستأجر بدفع الأجرة للمؤجر حسب الإتفاق المبرم فيما بينهما وذلك متى نفذ المؤجر التزامه على الوجه الأكمل بوضع سفينة صالحة للملاحة في ميناء التحميل تحت تصرف المستأجر، وعندها يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة للمؤجر إما في ميناء التحميل أو في ميناء التفريغ حسب الإتفاق الذي يحدد أيضاً الجهة التي تدفع رسوم الارشاد ورسوم الميناء والنفقات الأخرى، فإذا لم يوجد اتفاق ثم الرجوع لعرف الميناء أو عرف التجارة الخاصة بالشحنة^(١) وقد يتفق المتعاقدان على تقديم جزء من الأجرة في ميناء المغادرة والباقي في ميناء الوصول فإذا هلكت البضاعة في الطريق بقوة القاهرة التزم الربان برد ما استلف الى المستأجر (م ١٨٥ تجارة بحرية) إلا إذا اشترط الطرفان دفع الأجرة أياً كانت الحوادث .

وعادة تقدر الأجرة حسب وزن البضاعة أو حجمها باختلاف نوعها وحسب الرحلة أو الرحلات المتعاقد عليها ويطلق عليها في حالة استئجار السفينة لمدة زمنية محددة بنقود الاستئجار Hire Money Freight^(٢) كما تحدد الأجرة في ناقلات النفط بالرجوع الى معايير منشورة لأجور نمطية Published Scales of Standard Rates كما تجدر الإشارة الى أن وزن البضاعة أو حجمها إذا نقصا أو زادا أثناء الرحلة، فإن الأجرة تقدر في حالة عدم وجود نص أو عرف بذلك، على أساس الكمية المشحونة وليس الكمية التي تم تسليمها^(٣) .

(١) انظر Scrutton on Charter parties and Bills of Lading, op. cit., P. 346

(٢) انظر Alan Branch, P. 170

(٣) انظر Scrutton : op. cit., P. 347

٢١١ - حالات استحقاق وعدم استحقاق الأجره^(١) :

- ١ - تستحق الأجرة إذا قام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر، وقام هذا الأخير بتحميلها بالبضاعة المتفق عليها ثم تسليمها الى المستأجر أو ممثله في ميناء الوصول وفق الأصول المتبعه دون أية مشاكل .
- ٢ - تستحق الأجرة كاملة إذا فشل المستأجر بإحضار البضاعة تحت روافع السفينة في ميناء التحميل (م ١٨٣ تجارة بحرية) .
- ٣ - تستحق الأجرة ويبقى المستأجر ملتزماً بها إذا كان عدم تسليم البضاعة راجعاً لإهمال أو خطأ من المستأجرين أو من خلفائهم ممن لهم حق استلامها (م ١٨٤/أ تجارة بحرية) .
- ٤ - إذا اضطر الربان لبيع البضاعة بسبب تلفها أيا كان سبب هذا التلف (م ١٨٤/ب تجارة بحرية) وكذا إذا اضطر الربان لاتلافها بسبب خطورتها أو ضررها على الارسالية الب ر على السفينة أو بسبب حظر نقلها بشرط ألا يكون المؤجر وقت الشحن عالماً بحقيقتها، فإن كان عالماً بحقيقتها فلا يستحق أجرة، إذ كان عليه رفض تسليمها وشحنها على السفينة .
- ٥ - إذا اعتبر هلاك البضائع من قبيل الخسارة البحرية المشتركة (م ١٨٤/ج تجارة بحرية) ذلك أن المستأجر يعوض عن بضاعته في مثل هذه الحالة وفقاً للأصول المتبعة في تسوية الخسارات البحرية المشتركة .
- ٦ - إذا هلكت البضاعة بسبب عيب خفي فيها (م ١٨٤/د تجارة بحرية) أو بسبب طبيعتها الخاصة، كما لو كانت جلوداً خاماً ولم تتم معالجتها بشكل سليم لمقاومة العفن أو كانت حبوباً واستنبتت أثناء الرحلة بفعل رطوبة هواء البحر .
- ٧ - إذا كانت الحمولة حيوانات وماتت في الطريق لأي سبب كان ما عدا خطأ الناقل (م ١٨٤ الفقرة الأخيرة)، وقد ورد في النص «الواسق» وهو ما لا يستقيم مع

(١) انظر مزيداً من التفاصيل عن النولون وأجرة الشحن Freight في :

Carver's Carriage of Goods by Sea - Edited by : Raul Colinvaux, Vol. 2. 12th ed. London, 1971 - PP. 946 - 1017.

معنى النص ولا مع المادة ١٨١ تجارة بحرية سوري التي أخذ عنها نص المادة ١٨٤، إذ جاءت المادة ١٨١ سوري «ما عدا خطأ الناقل» .

والواقع أن موت الحيوانات في الطريق هو من قبيل العيب الذاتي في البضاعة لأنها إما أن تكون مريضة أصلاً فلم تتحمل مشاق الرحلة البحرية أو أنها مرضت في الطريق بسبب دوار البحر أو وباء (١) ومن ثم فإن الناقل لا يسأل عنها في مثل هذه الحالات، إنما يفقد الأجرة ويسأل عنها إذا ماتت الحيوانات بخطئه أو إهماله كما لو أهمل تهويتها أو إطعامها وسقايتها إذا كان ذلك مطلوباً منه بموجب عقد المشاركة .

٨ - تبقى الإتفاقية المعقودة بين المؤجر والمستأجر نافذة وتبقى الأجرة المتفق عليها واجبة الأداء من المستأجر دون زيادة أو تعويض، إذا توقفت السفينة في الطريق بأمر إحدى الدول أو بحادث لا يعزى للربان ولمؤجر السفينة وفي مثل هذه الحالة يجوز للشاحن أن يطلب تفريغ بضاعته على نفقته ثم إعادة شحنها أو الامتناع عن ذلك شرط أن يعرض الربان (م ١٨٧ تجارة بحرية) .

٩ - يلتزم المستأجر بدفع أجرة الذهاب فقط إذا كانت السفينة مستأجرة للذهاب والاياب، في حالة ما إذا طرأت قوة القاهرة بعد سفر السفينة حالت دون توجهها الى الميناء المقصود (م ١٨٨ تجارة بحرية) .

١٠ - أما إذا تعذر على السفينة دخول الميناء المقصود بسبب الحصار أو أي قوة القاهرة فإن للربان أن يتصرف بحسب ما يرى في ذلك مصلحة أصحاب البضاعة إذا لم يكن مزوداً بتعليمات من أصحاب البضائع أو اتصل بهم ولم يزوده بها خلال مدة معقولة، ويلتزم أصحاب البضاعة بكل المصاريف الناجمة عن تصرف الربان وكذا التعويض عما لحق السفينة من تأخير ويطلق على ذلك اسم : النولون المتأخر - Back Freight (٢) وقد جاء نص المادة ١٨٩ تجارة بحرية في هذا المعنى.

١١ - كما أن المستأجر لا يبرأ من دفع أجرة السفينة إذا تخلى عن البضائع حتى لو

Carver : op. cit. P. 951 (١)

Scrutton : op. cit., P. 336 : انظر (٢)

فقدت هذه البضاعة من قيمتها اثناء السفر أو لحق بها تلف (م ١٩٠ تجارة بحرية) ويلحق بهذه الحالة مصادرة الجهات الرسمية للبضاعة قبل تسلمها للمرسل اليه، وليس للمستأجر أو الشاحن أن يخصم أجرة النقل مقابل خسارة البضاعة بل عليه دفع الأجرة كاملة ثم المطالبة بالتعويض عن نقص أو تلف البضاعة^(١).

١٢ - يلتزم المستأجر بدفع كامل الأجرة إذا رغب بتسليم بضاعته قبل وصولها الى ميناء الوصول المتوجهة اليه حتى لو كانت السفينة قد توقفت لاصلاحها أثناء السفر بسبب حادثة بحرية قاهرة (م ١٨٦ تجارة بحرية) وفي هذه الحالة يلتزم بتقديم كفالة مالية يمكن إستعمالها مستقبلاً لتسديد كافة المبالغ التي تقع على البضاعة كالغرامات أو الخسائر البحرية المشتركة مما قد يتطلب إضافتها الى الأجرة (م ١٨٦/٢ تجارة بحرية).

ويلحق البعض (٢) على هذا الحكم بأنه يجاني العدالة ومنطق الأشياء، إذ ماذا سيحصل لبضاعة المستأجر إذا اضطرت السفينة للإصلاح واستغرق ذلك زمناً طويلاً أو حتى أصبحت غير صالحة للملاحة، إلا أننا نقول في هذا المقام بأن كل مشاركة إيجار وكل سند شحن يحتوي من بين شروطه على شرط المسافنه Transhipment وهو حق المؤجر أو المستأجر بنقل البضاعة الى سفينة أخرى عند الحاجة، ومن ثم فلا مجال لتطبيق القاعدة القانونية الواردة في المادة ١٨٦ تجارة بحرية على ما فيها من إرهاب وعنت لأصحاب البضائع، وقد أخذت بعض الأحكام القضائية الإنجليزية (٣) بهذا الرأي إذ حرمت المؤجر من استحقاق الأجرة النسبية في حالة تأخيره في إصلاح السفينة لمدة غير معقولة.

أما حالات عدم استحقاق الأجرة فتتمثل في :

١ - عدم تسليم البضاعة للمرسل اليه أو عدم وضعها تحت تصرفه في ميناء الوصول (م ١٨٤ تجارة بحرية).

(١) انظر : Scrutton : op. cit., P. 339

(٢) انظر : انطاكي واسباعي، ص ٢٧١ .

(٣) انظر القضية الانجليزية التي نظرها مجلس اللوردات Bradley V. Newsom : House of Lords (1919) A. C. 16 وكذا قضية Court Line V. R (1945) 78 L.L.R. 390

٢ - إذا قام المؤجر بنقل جزء من الحمولة أو سلم جزءاً منها في ميناء الوصول فإنه يتقاضى أجراً يتناسب ومقدار الحمولة المنقولة Freight Pro rata for Shrt De-livery وكذا الحال في حالة ما إذا تم النقل الى ميناء غير الميناء المقصود، فإن الأجر المستحق متناسب ومقدار المسافة المقطوعة Freight Prorata^(١) .

٣ - إذا قامت قوة القاهرة كحالة حرب حالت دون السفينة وإبحارها من ميناء المغادرة لمدة غير محدودة فإن المستأجر لا يلتزم بدفع الأجرة المتفق عليها^(٢) .

٤ - وعادة ما يرد في مشارطات الايجار وسندات الشحن أن الأجرة تدفع سواء فقدت السفينة أو لم تفقد Whether the ship is lost or not وفي مثل هذه الحالة إذا كان جزء من الأجرة قد دفع سلفاً In Advance أو دفعت سلفة للربان Advance Payment ثم حال دون إكمال الرحلة حادث بحري، فإن صاحب السفينة له أن يحتفظ بالسلفة كما له أن يطالب بباقي الأجرة المتفق عليها^(٣) إلا أن المشرع الاردنى أوجب على الربان ان يعيد هذه السلفة المأخوذه على حساب الأجرة إذا طرأ سبب من أسباب عدم استحقاق الأجرة وله ان يحتفظ بها بأكملها إذا دفع عن الأجرة تأميناً لصالح مستأجر السفينة، إذ أن العقد في مثل هذه الحالة مركب من عمليتين قانونيتين هما النقل والتأمين على الأجرة، فصاحب السفينة يؤمن على الأجرة لدى المستأجر مقابل تخفيض قيمتها^(٤) .

٢١٢ - القوة القاهرة وأثرها في أجرة السفينة وعقد الايجار :

لا يستحق المؤجر أجراً إذا طرأت قبل البدء بتنفيذ عقد الايجار قوة القاهرة جعلت هذا التنفيذ مستحيلاً استحالة مطلقة وفي مثل هذه الحالة يفسخ عقد إيجار السفينة تلقائياً وليس للمؤجر المطالبة بتعويض .

(١) راجع التفاصيل في : Carver : op. cit. P. 963

(٢) انظر القضية الانجليزية : Admiral shipping Co. Ltd. V. Weinder, Hopkins & Co. (1917) 115 L.t. 812

وفيها حكم بأن سفينة مستأجرة لم يسمح لها بمغادرة ميناء روسي لنشوب حرب بين روسيا والمانيا - فحكمت محكمة الاستئناف بأن التأخير كان لمدة غير محددة مما يعني تعذر القيام بالارسالية البحرية ومن ثم فالمستأجر لا يكون ملتزماً بدفع الأجرة .

(٣) انظر : Scrutton : op. cit.. P. 335

(٤) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ٢٣٠ .

وإذا طرأت القوة القاهرة بعد البدء بالتنفيذ ولكن قبل البدء بالسفر فيفسخ العقد مع التعويض أن كان له مقتضى .

أما إذا حالت القوة القاهرة دون سفر السفينة مؤقتاً، استمر العقد سارياً دون زيادة في الأجر أو تعويض، ومع ذلك يفسخ عقد إيجار السفينة حكماً إذا كان من شأن تأخير السفر فسخ الصفقة التجارية التي من أجلها انشأ الفريقان عقد الإيجار (م ١٩٥ تجارة بحرية) .

٢١٣ - ضمانات الوفاء بالأجرة :

يقرر قانون التجارة البحرية للمؤجر حق امتياز وحق حبس على البضائع المنقولة ضماناً لاستيفاء أجرة السفينة :

١ - امتياز مؤجر السفينة :

تعطي المادة ١٩٦ تجارة بحرية لمؤجر السفينة حق امتياز على البضائع المشحونة تضمن له استيفاء أجرة السفينة ولواحقها، ويعتبر من ملحقات الأجرة التعويض المستحق للمؤجر عن التأخير في عملية الشحن وعملية التفريغ ذلك أن تعويض المهلة اللاحقة على مدة الانتظار والتعويض عن الايام الإضافية يعتبران من ملحقات الأجرة أي أجوراً إضافية (م ١٩٤ تجارة بحرية) وكذا حصة البضائع من الخسارة البحرية المشتركة (م ٢٨١ تجارة بحرية) .

ولا ينقضي امتياز الناقل بتسليم البضاعة بل يستمر لمدة خمسة عشر يوماً بعد التسليم إلا إذا انتقلت البضاعة ليد شخص ثالث .

٢ - حق المؤجر في حبس البضاعة :

تعطي المادة ١٩٧ تجارة بحرية لمؤجر السفينة حق حبس البضاعة بسبب عدم دفع أجرتها وهو تطبيق للقواعد العامة الواردة في القانون المدني (م ٣٨٧) [لكل من التزم بأداء شيء أن يمتنع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يوف بالتزام في دمه نشأ بسبب التزام المدين وكان مرتبطاً به]، ومع ذلك يجوز عدم حبس البضاعة إذا قدمت للمؤجر

كفالة يستطيع ان يقتضي منها أجرة السفينة، وبالرغم من عدم تحديد نوع الكفالة فإن الكفالة المالية أو المصرفية هي المنتشرة في هذا المجال وان كان ذلك لا يمنع من أن تكون كفالة شخصية وذلك لعموم النص على الكفالة بدون تحديد نوعها. وللمؤجر كذلك أن يطلب ايداع البضاعة لدى شخص ثالث وهذا الطلب يقدم للمحكمة المختصة، حتى دفع الأجرة، فإن كانت قابلة للتلف فله أن يطلب بيعها ويقتضي أجرة السفينة من ثمنها والباقي يودع خزانة المحكمة لصالح صاحب البضاعة فإن لم يكف ثمن البضاعة أجرة للسفينة، كان للمؤجر أن يطالب المستأجر بالفرق .

المطلب الرابع

تقادم الدعاوى المترتبة على عقد ايجار السفينة

٢١٤ - تنص المادة ٢٢٠ تجارة بحرية على سقوط حق إقامة أي دعوى تنفرع عن عقد ايجار السفينة بمرور سنة من نهاية السفره، بمعنى أن هذا التعميم يشمل دعاوى المؤجر ضد المستأجر ودعاوى المستأجر ضد المؤجر^(١) .

وتقتضي المادة ٢٢١/١ تجارة بحرية سقوط حق إقامة كل دعوى مالية تتعلق بأجرة السفينة بعد سنة من نهاية السفره .

وهذا السقوط لا يقوم على قرينة الوفاء بل على الرغبة في تصفية المسائل المتعلقة بالرحلة البحرية بسرعة (٢) تتناسب وعمليات النقل المتتابة .

(١) انظر : حكم التمييز الاردنية في تمييز حقوق رقم ٨٤/٦٠١ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٥، ص ١١٧٨ .

(٢) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ٢٣٣ .

الباب الثاني

أحكام عقد النقل البحري

The Rules of Contract of Carriage by Sea

٢١٥ - مقدمة :

يعتبر عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بإعتبارها أداة الملاحة البحرية، ومن ثم فهو يقوم بوظيفة اقتصادية على جانب كبير من الأهمية في المجالات الداخلية والخارجية على حد سواء نظراً لما يترتب عليه من نقل السلع وتبادلها بين مختلف الجهات المعنية، إذ يعمل على تحريك السلع وتوزيعها من مناطق انتاجها الى مناطق استهلاكها .

وعقد النقل لا ينحصر بنقل السلع بل يتعدى ذلك إلى الخدمات كنقل الاشخاص من مكان الى آخر، وهو ما يطلق عليه بنقل المسافرين بحراً، وهو وان كان أقل انتشاراً من نقل السلع والبضائع، إلا أنه لا يزال يلعب دوراً واضحاً في نقل الأشخاص الى جانب نقلهم جواً وبراً بوسائل النقل الجوية والبرية، ويتضح أهمية عقد نقل الاشخاص في حالة الانشطة السياحية .

وقد عالج المشرع الاردني عقد النقل البحري مع عقد ايجار السفينة ومزج بين الأحكام المتعلقة بهما في المواد من ١٧٧ الى ٢١٠ من قانون التجارة البحرية، ثم خصص الجزء السابع من الفصل الثالث في المواد من ٢١١ الى ٢٢١ الى مسؤولية الناقل وشروط ابرائه من المسؤولية كما خصص الجزء التاسع في المواد من ٢٢٢ الى ٢٣٤ لنقل الركاب بحراً .

وقد نقل المشرع الاردني أحكامه عن القانون السوري المأخوذ بدوره عن قانون التجارة اللبناني لسنة ١٩٤٧ الذي تبني أحكام معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد

بعض قواعد سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ والتي يطلق عليها قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤، دون ان ينضم اليها ذلك أن المملكة الأردنية انضمت الى معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن عام ١٩٣١ تبعاً لإنضمام بريطانيا الى هذه المعاهدة، إلا أن الأردن الغى هذه الاتفاقية ضمن مجموعة اتفاقيات عامة متعددة الأطراف كانت الاردن قد انضمت اليها تبعاً لارتباط الحكومة البريطانية بها، وذلك بقرار مجلس الوزراء رقم ٥٦٣ بتاريخ ٢٤/١١/١٩٤٨ .

ومن ثم فإن قانون التجارة البحري الأردني قد تبني احكام المعاهدة في هذا الشأن دون انضمام اليها، علماً بأنه قد تم تعديل احكام المعاهدة عام ١٩٦٨ بما يسمى بقواعد لاهاي فيزبي Hague - Visby Rules والتي دخلت حيز التنفيذ في ٢٣/٦/١٩٧٧ وانضمت اليها كل من سوريا ولبنان ومصر وعمان .

غير أن التطورات في عالم النقل البحري أوجبت تحديث القواعد المتعلقة بسند الشحن في النقل البحري فوضعت لذلك اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ والتي أصبحت سارية المفعول في ١/١١/١٩٩٢ بعد مرور سنة من انضمام عشرين دولة لها كان من بينها مصر ولبنان وتونس والمغرب من البلدان العربية .

وهي اتفاقية روعي فيها جانب الدول الشاحنه أي الدول النامية ولذا كان على هذه الدول المسارعة للإنضمام اليها، ولا يسعنا في هذا المقام إلا أن نتمنى على مشرعنا الاردني أن يصدر قانوناً جديداً للنقل البحري يواكب التطورات الحديثة في هذا المجال. وعلى ذلك فإننا سنخصص الفصل الأول لدراسة عقد نقل البضائع والفصل الثاني لدراسة عقد نقل الركاب بحراً مع مقارنة ذلك بما هو متبع في المعاهدات الدولية المتعلقة بالنقل البحري .

الفصل الأول

عقد نقل البضائع بحراً

Contract of Carriage of Goods by Sea

٢١٦ - تعريف وتقسيم :

عقد النقل البحري للبضائع هو عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل الى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو بعضها (م ١٧٧/٢ تجارة بحرية) وعليه فإننا سندرس عقد النقل البحري على النحو التالي :

المبحث الأول : تكوين عقد النقل البحري وخصائصه

المبحث الثاني : اثبات عقد النقل البحري

المبحث الثالث : آثار عقد النقل البحري

المطلب الأول : التزامات وحقوق الشاحن

المطلب الثاني : التزامات وحقوق الناقل

المطلب الثالث : مسؤولية الناقل البحري

المبحث الأول

تكوين عقد النقل وخصائصه

Formation of Contract of Carriage by Sea

٢١٧ - يتميز عقد النقل البحري بمجموعة من الخصائص، فهو عقد رضائي ومن العقود الملزمة للجانبين، وهو عقد تجاري ومن عقود الإذعان على التفصيل التالي :

المطلب الأول

عقد النقل عقد رضائي

Consensual Contract

٢١٨ - يستفاد من تعريف عقد النقل البحري بأنه عقد رضائي يتم شفوياً بين أطرافه فهو ينعقد قبل إصدار سند الشحن خاصة في الحالات التي يتم فيها النقل على سفن خطية تسير وفق جداول زمنية موضوعة مسبقاً^(١) ومن ثم فهو عقد غير شكلي لا تلزمه الرسمية كما أنه ليس عينياً فلا يشترط لتمامه تسليم الشيء المراد نقله^(٢).

وقد عبرت محكمة النقض المصرية^(٣) عن ذلك صراحة بأن قررت أن عقد النقل البحري من العقود الرضائية، الكتابة فيه شرط لإثباته لا لصحته أو انعقاده، واستخلاص المحكمة قيام العلاقة العقدية بشأن نقل البضائع موضوع النزاع يؤدي الى تطبيق قانون التجارة البحري رغم عدم تقديم سند شحن .

كما أضافت في حكم آخر لها^(٤) بأنه لا يلزم لإنعقاد العقد إثبات الإيجاب والقبول

(١) انظر : C.J.S. Hill An Introduction to the Law of Carriage of Goods by Sea. Stanford : Maritime Limited - London, 1974, P. 10.

(٢) انظر : علي جمال الدين، ط ٨٧، ص ٢١٧ .

(٣) انظر : طعن رقم ٧٣٩ سنة ٣٩ ق جلسة ٢٨/١١/٨٣ منشور في :

د. احمد حسني، ملحق قضاء النقض البحري من ١٩٨٢ - ١٩٨٦، منشأة المعارف بالاسكندرية ١٩٨٦، ص ٣٩، وكذا طعن رقم ١٧٧ سنة ٥٢ ق جلسة ٢٦/٦/٧٨ س ٢٩، ص ١٥٥٨ .

(٤) انظر : طعن رقم ٣١٠ سنة ٣٠ ق جلسة ١١/١/١٩٦٦ س ١٧، ص ٧١ .

في محرر واحد بل يمكن إستخلاص ذلك من تسلسل البرقيات والمكاتبات المتبادلة بين الطرفين. ومن ثم يتضح أن عقد النقل البحري ينقذ بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول إلا أن الكتابة هي شرط إثبات (م ١٩٨ تجارة بحرية) استثناءً من الأصل في إثبات العقود التجارية بكافة الوسائل .

والواقع العملي يشير الى أن عقد النقل البحري يبرم بين الطرفين قبل صدور سند الشحن الذي يوقعه عادة الربان أو وكيل السفينة دون الشاحن، ومن ثم يكون سند الشحن دليلاً كتابياً على إبرام عقد النقل إلا أنه ليس الوسيلة الوحيدة لإثباته ومن ثم يجوز للشاحن إثبات شروط العقد الشفوي بكافة الوسائل فسند الشحن ليس هو عقد النقل بل هو إثبات له ^(١) .

وقد أوضح الفقه الانجليزي ذلك (٢) بأن سند الشحن ليس هو عقد النقل لأنه يبرم قبل إبرام سند الشحن وتسليمه للشاحن ولكنه إثبات ممتاز لشروط العقد وهو بيد المظهر اليه يعتبر الإثبات الوحيد، لكن للشاحن أن يثبت شفاهة شروط العقد الحقيقية غير تلك الشروط الواردة في سند الشحن والتي يمكن جمعها من ايصال ضابط السفينة Mate's Receipt، بطاقات الشحن Shipping Cards والاعلانات الملصقة placards والاعلانات الموزعة باليد Hand bills واعلانات اقلع السفينة وإشعارات الاخبار Advice Notes وإشعارات الأجرة Freight Notes أو التعهدات والضمانات المقدمة من الوسيط أو من أي وكيل للناقل .

وقد أخذت بهذا الإتجاه المحاكم الكويتية (٣) إذ قضت بأن عقد النقل البحري يجوز إثباته بجميع الطرق مما مفاده انه ليس من العقود الشكلية فلا يبطل إذا لم يحرر بالكتابة بل هو من العقود الرضائية التي تنقذ صحيحة وترتب آثارها القانونية بغير الكتابة ويجوز إثباته بكافة الطرق باعتباره عملاً تجارياً متعلقاً بالملاحة البحرية .

(١) انظر القضية الانجليزية (1951) I. Ardenines (owners) V. The Ardennes (owner of cargo) K. B. 55, (1950) 2 All. E.R. 517.

(٢) انظر : Scrutton - op. cit; P. 53

(٣) انظر : حكم محكمة الاستئناف العليا في الكويت (دائرة التمييز) في حكمها رقم ١٩٨٢/١٢٥ صادر في ٩/٣/١٩٨٣، غير منشور .

فإذا عدنا الى الوضع القائم في ظل قانون التجارة البحرية الأردني لوجدنا ان المشرع قد اشترط في المادة ١٩٨ تجارة بحرية إثبات عقد النقل البحري بالبينة الخطية ويسمى هذا المخطوط وثيقة الشحن (سند الشحن) ومن ثم كان سند الشحن هو إثبات لعقد النقل البحري بما يحتويه من شروط. وهو الذي يحدد أطراف العقد وعليه فلسنا مع قرار محكمة التمييز الاردنية بأن عقد النقل هو وثيقة الشحن (١) بالرغم من أن المشرع الاردني على خلاف التشريعات البحرية الأخرى (٢) اشترط في المادة ٢٠٠ تجارة بحرية أن يوقع سند الشحن مالك السفينة أو الربان وكيله والواسق (الشاحن) (٣) وذلك للتأكيد على أن البيانات الواردة في سند الشحن متفق عليها بين الطرفين الناقل والواسق .

وعلى ذلك اعتبرت محكمة التمييز في أحد أحكامها (٤) بأن سند الشحن هو دليل لإثبات عقد النقل واثبات عملية الشحن بين اطرافه وهو حجة على الغير بما فيه من بيانات، ومع ذلك فللغير أن يقيم الدليل على ما يخالف السند بجميع طرق الإثبات لأنه ليس طرفاً فيه تطبيقاً للقواعد العامة .

وهو ما يفهم منه ان اثبات عقد النقل البحري بين أطرافه لا يجوز إلا بالبينة الخطية التي تتمثل بوثيقة الشحن أو بما يقوم مقام البينة الخطية كالاقرار أو اليمين أما بالنسبة للغير الذي لم يكن طرفاً في عقد النقل البحري فيجوز له اثبات ما يخالف سند الشحن بكافة الوسائل بإعتبار أن عقد النقل البحري من الأعمال التجارية (م ٧/جـ من قانون التجارة) .

ويتجلى عنصر الرضائية في عقد النقل البحري بإعطاء الربان صلاحية انزال البضاعة التي تشحن بغير علمه أو أن يفرض عليها أجوراً مضاعفة مع احتفاظه بما

(١) انظر تمييز حقوق رقم ٩٣/١٣٩٠ هيئة خماسية، مجلة النقابة لسنة ١٩٩٥، ص ١٥١٣ .

(٢) انظر : المادة ٣/١٧٦ بحري كويتي، المادة ١٥٥ بحري بحريني، المادة ٢٣٧ بحري عماني، م ٢٠٠ بحري مصري .

(٣) يشارك التشريع الاردني في هذا النص المادة ١٩٧ بحري سوري، المادة ٢٠٠ بحري ليبي، المادة ١٩٧ بحري لبناني، المادة ٢٥٧ بحري اماراتي .

(٤) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٧/٣٦٩ هيئة عامة، مجلة النقابة، لسنة ١٩٨٧، ص ١٦١٥ .

قد يلحق به من ضرر أكبر، وإذا اكتشفها أثناء السفر فله القاؤها بالبحر إذا كان في وجودها خطر على السفينة وسائر الحمولة (م ١٧٢ تجارة بحرية) .

ويقوم القاضي بتفسير إرادة الأطراف المتعاقدة عند غموضها ويكملها بالنصوص المفسره إذا سكتوا عن الافصاح عن ارادتهم، وفي هذا الشأن يطبق القاضي عادة المكان أو العادات العامة في كل ما لا ينص عليه الاتفاق أو القانون (م ١٧٠ تجارة بحرية) .

المطلب الثاني

عقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين

Contract of Recirpal Obligations

٢١٩ - عقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين أي أنه عقد تبادلي يلتزم فيه الناقل بنقل البضاعة بحراً وفي مقابل ذلك يلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها، فهذان الالتزامان متقابلان في العقد ومترابطان فيما بينهما (م ٢٠٣ مدنى) فإن تخلف الشاحن عن دفع الأجرة لا يكون العقد عقداً للنقل البحري ولا تسري عليه أحكامه .

المطلب الثالث

عقد النقل البحري من عقود الإذعان

Contract of Adhesion

٢٢٠ - الأصل أن عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم بتلاقي الإيجاب والقبول، ومن ثم يفترض أنها محل للمناقشة والجدال فيما بين أطرافها، وهذا يحدث عندما يتساوى الطرفان في القوة الاقتصادية، إلا أن الواقع العملي يُفرز عقوداً تتلاشى فيه إرادة أحد الطرفين أمام قوة الطرف الآخر، الذي يقبل شروط الطرف الأقوى إذعاناً وخضوعاً بأن يرفض التسليم بشروط عقد وضعه الطرف القوي مسبقاً ولا يقبل مناقشة في شروطه، وهو ما يسمى بعقد الإذعان. وامثلته في الحياة العملية كثيرة كعقد توريد خدمات الهاتف والكهرباء والماء وكذا عقد التأمين

وعقد النقل البحري والبري والجوي، ذلك أن عمليات النقل البحري يحتكرها شركات ملاحية كبيرة تضع في سندات الشحن شروطاً مطبوعة لا تقبل مناقشتها مع الشاحن الذي عليه إما أن يقبلها أو يرفضها، ولما كان بحاجة لخدمات النقل فإنه يقبلها دون نقاش وهو ما يعبر عنه بعقد الإذعان .

وصفة الإذعان قد تقع على الناقل إذا كان الشاحن في مركز اقتصادي قوي كما لو كان الشاحن جهة حكومية تمتلك حجم عمل كبير لا يجد الناقل من سبيل أمامه إلا القبول بالشروط التي يضعها الشاحن حتى يستفيد من عطاء الشاحن الذي يضمن للناقل استمرارية العمل .

وعقد الإذعان يجد سنده في المادة ١٠٤ مددنى التي تنص على أن القبول في عقود الإذعان يقتصر على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها .

وهكذا فإذا تضمن عقد النقل البحري بإعتباره من عقود الإذعان، شروطاً تعسفيه كان للمحكمة بناء على طلب الطرف المذعن، أن تعدل من هذه الشروط أو تعفي الطرف المذعن منها وفقاً لما تقضي به العدالة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك (م ٢٠٤ مدنى) كما يترتب على اعتبار عقد النقل البحري من عقود الإذعان ان الشك يفسر دائماً لمصلحة الطرف المذعن (م ٢/٢٤٠ مدنى) .

المطلب الرابع

عقد النقل البحري من العقود التجارية

Commercial Contraet

٢٢١ - نصت المادة السابعة فقرة «ج» من قانون التجارة على أن إجارة السفن أو التزام النقل عليها تعد اعمالاً تجارية بحرية، ومعنى ذلك أن عقد النقل البحري يعتبر عقداً تجارياً يخضع لأحكام القانون التجاري من جانب الناقل سواء تم عقد النقل بشكل فردي أو بشكل مشروع، أما بالنسبة للطرف الآخر فيختلف تكييف العقد بحسب صفته، فإن كان تاجراً وقام بالعمل لحاجات تجارته كان العقد تجارياً

بالنسبة له، وعلى ذلك فإن عقد النقل البحري يمكن إثباته في مواجهة التاجر بكافة الوسائل بحسب الأصل، إلا أن المشرع البحري استثنى عقد النقل البحري من مبدأ حرية الإثبات في العقود التجارية ونص على أن يثبت عقد النقل البحري بالبينة الخطية (م ١٩٨ تجارة بحرية) .

ويتبع ذلك أن عقد النقل يثبت كتابة في مواجهة الناقل وفي مواجهة الغير سواء أكان هذا الغير تاجراً أو غير تاجر .

كما يترتب على الصفة التجارية لعقد النقل البحري أنه لو قام صاحب سفينة نزهة بنقل أمتعة أو بضائع لشخص ما مقابل أجر، فإن مثل هذا العقد يعتبر عقد نقل بحري ويخضع لأحكام القانون التجاري^(١) .

المطلب الخامس

طبيعة عقد النقل البحري

The Legal Nature of the Contract

٢٢٢ - عقد النقل البحري لا يعتبر من قبيل إجارة الأشخاص، لعدم وجود رابطة تبعية بين الناقل والمرسل، فالناقل مستقل في أداء عمله بواسطة السفينة التي تخضع لإرادته وسيطرته، كما أنه لا يعد من قبيل إجارة الأشياء كتأجير السفينة عارية في المشاركة الزمنية أو المشاركة بالرحلة، فالمشاركة الزمنية لسفينة مجهزه ووضعها تحت تصرف المستأجر هي إجارة أشياء وإجارة أشخاص في الوقت نفسه (٢) أما عقد النقل البحري بسند شحن فإن جوهره هو تغيير المكان، مكان الشيء أو الشخص إلى مكان آخر. مما يعطي الناقل الحرية في اختيار السفينة المناسبة للنقل (٣) وعلى ذلك فتعيين السفينة في النقل البحري بسند شحن لا يعتبر مسألة هامة بنظر الطرفين إذ يحتفظ الناقل في سند الشحن بحق تغيير السفينة اثناء الطريق أو يشترط شحن

(١) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٣١٦ .

(٢) انظر : د. علي يونس، العقود البحرية، دار الفكر، القاهرة ١٩٧٨، ص ١٥ .

(٣) انظر : عبد القادر العطير، الوسيط في شرح القانون التجاري، ص ٣٦٠ .

البضائع على أول سفينة قادمة أو يترك تعيين السفينة فيما بعد على أي سفينة أخرى (١) وهو ما عبر عنه المشرع الاردني في قانون التجارة بالتزام المشاريع أو عقد المقاوله حيث يلتزم الناقل بعمل معين هو النقل أي تغيير المكان بأدوات خاصة به أو خاضعة لسيطرته وأشرافه، فهو يمارس عمله بحرية تامة ووفق ما جاء بعقد النقل نفسه فقد جاء بالمادة ٦٩ تجاري على أن النقل ما هو إلا نوع من إجارة العمل أو من التزام المشاريع وله بحكم الضرورة صفة العقود بعوض .

وقد عبرت محكمة الاستئناف العليا في الكويت عن ذلك صراحة إذ قررت في أحد أحكامها (٢) بأن عقد النقل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل بحراً بضائع لشخص آخر لقاء أجر معلوم، كما الحال في النقل بمشارطة ايجار أو النقل بسند الشحن، فمشارطة الايجار لرحلة واحدة هي إحدى صور عقد النقل. لأن محل المشارطة ليس الانتفاع بالسفينة بل القيام بنقل البضاعة وما السفينة إلا أداة لتنفيذ هذه العقد، ولهذا إنعقد الإجماع اليوم على أن عقد النقل البحري ليس من قبيل إجارة الأشياء وإنما هو ضرب من عقد المقاوله الذي يتعهد فيه أحد العاقلين بأن يؤدي عملاً لقاء أجر يتعهد به المتعاقد الآخر .

المطلب السادس

أطراف عقد النقل البحري :

٢٢٣ - عقد النقل البحري له طرفان اساسيان هما الناقل والشاحن والناقل قد يكون مالكا للسفينة وهذا هو الأصل وقد يكون مستأجراً لها مجهزه أو غير مجهزة ويصدر سندات شحن للشاحنين الذين ينقلون بضائعهم على السفينة .

والشاحن (Shipper) أو المرسل (Consignor) هو الذي يقدم البضاعة للناقل كي ينقلها من مكان الى آخر، وقد يرسلها الى نفسه فيكون مرسلأ ومرسلأ اليه في نفس الوقت أو قد يرسلها الى شخص آخر يسمى المرسل اليه Consignes الذي تحكم

(١) انظر : علي يونس، نفس الموضع من المرجع السابق .

(٢) انظر : حكمها بجلسة ١٩٨٣/١/١١ قضية رقم ٩٩٩/١٩٨٢ تجاري، غير منشور .

علاقته بعقد النقل المادة ٧٣ من قانون التجارة والتي تنص على أن «للمرسل اليه حق إقامة الدعوى مباشرة على الناقل من أجل العقد الذي عقده الناقل مع المرسل، وبهذه الدعوى يتسنى له ان يطالبه بالتسليم أو بأداء بدل التعويض عند الاقتضاء لعدم اتمام العمل كله أو بعضه» أي أن المرسل اليه يستمد حقه في مساءلة الناقل من القانون مباشرة، وعلى ذلك فقد كفانا المشرع مؤونة الجدل الذي ثار في بعض البلدان حول مركز المرسل اليه من عقد النقل نظراً لعدم ورود نص صريح على هذه العلاقة في تشريعات تلك البلدان^(١).

(١) كما الحال في التشريع البحري المصري القديم، إذا اضطرت محكمة النقض المصرية الى استنتاج موقف المرسل اليه من سند الشحن من المعنى المستفاد من أكثر من مادة من مواد القانون البحري لتقرر أن المرسل اليه طرف ذو شأن في سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن يتكافأ مركزه فيما يطالب بتنفيذ عقد النقل، ومركز الشاحن وانه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به .

المبحث الثاني

إثبات عقد النقل البحري بسند الشحن

٢٢٤ - الكتابة شرط إثبات لا شرط انعقاد :

سبق أن ذكرنا أن عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم صحيحة بتلاقي الإيجاب بالقبول، ومع أن عقد النقل البحري من العقود التجارية، بإعتبار أن التزام النقل على السفن من الأعمال التجارية البحرية بطبيعتها (م ٧/ج من قانون التجارة) فكان الأصل أن يثبت بكافة الوسائل، إلا أن المشرع البحري أوجب إثباته كتابة. وهو ما قرره المادة ١٩٨ تجارة بحرية التي نصت على أن «يثبت عقد إيجار السفينة والنقل البحري بالبينة الخطية، ويطلق على هذا المخطوط أسم سند إيجار السفينة أو اسم وثيقة الشحن تبعاً لنوع النقل البحري ...» بمعنى أن عقد النقل البحري يثبت كتابة بسند الشحن أو وثيقة الشحن. وعلى ذلك فالكتابة شرط إثبات لعقد النقل البحري لا شرط انعقاد أو صحة، مما يترتب على ذلك أنه لا يجوز إثبات عقد النقل البحري إلا كتابة أو ما يقوم مقام الكتابة كالإقرار أو اليمين، ومن ثم فلا يجوز إثباته بالبينة الشخصية أو بالقرائن .

وقد طبقت محكمة التمييز الاردنية ذلك في أحد أحكامها (١) إذ قررت بأن سند الشحن هو دليل لإثبات عقد النقل وإثبات عملية الشحن بين أطرافه، وهو حجة على الغير بما فيه من بيانات، ومع ذلك فللغير أن يقيم الدليل على ما يخالف السند بجميع طرق الإثبات لأنه ليس طرفاً فيه تطبيقاً للقواعد العامة .

فوثيقة الشحن ليست هي عقد النقل، لأن العقد عادة يبرم قبل إصدار الوثيقة، ومن ثم فإننا لا نتفق مع حكم محكمة التمييز الاردنية الذي جاء فيه (٢) بأن وثيقة الشحن هي عقد النقل الذي يحدد الأطراف المتعاقده، فالواقع أن سند الشحن لا يقتصر دوره على إثبات عقد النقل البحري بل أنه يقوم مقام ايصال استلام البضاعة من الناقل كما انه يمثل سند ملكية البضاعة .

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٧/٣٦٩ هيئة عامة، مجلة النقابة لسنة ١٩٨٧، ص ١٦١٥ .

(٢) انظر : تمييز حقوق رقم ٩٣/١٣٩٠ قرار هيئة خماسية، مجلة النقابة لسنة ١٩٩٥، ص ١٥١٣ .

ونظراً لأهميته في مجال التجارة البحرية، فإننا سنتناوله بشيء من التفصيل على النحو التالي :

المطلب الأول

تعريف سند الشحن ووظائفه

Definition of the Bill of Lading and Its Functions

٢٢٥ - اختلفت التشريعات الوطنية والدولية بشأن النص على تعريف وثيقة الشحن، ومن ثم فإننا نجد تشريعات وطنية لم تعرف هذه الوثيقة واكتفت بتعريف عقد النقل وبالنص على أن وثيقة الشحن هي إثبات لعقد النقل البحري وليست العقد نفسه (١) وفي مقابل ذلك نجد تشريعات وطنية أوردت تعريفاً لوثيقة الشحن (سند الشحن) كقانون التجارة البحرية الاردنى رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ في المادة ٢٠٠ منه حيث نصت على أن «وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة (المشحونة) يعطيه الربان» وشارك التشريع الاردنى في هذا الاتجاه تشريعات عربية اخرى (٢) يضاف الى ذلك أن بعض التشريعات العربية قد نصت على تعريف شامل لوثيقة النقل يتضمن الوظائف التقليدية التي تقوم بها هذه الوثيقة (٣) .

وكما هو الحال على صعيد التشريعات الوطنية، فقد اختلفت التشريعات الدولية كذلك في هذا الشأن حيث خلت اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات

(١) انظر على سبيل المثال (م ١٤٤، م ١٤٥ من القانون البحري البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢، وم ٢٣٧ وم ٢٣٨ من القانون البحري العماني رقم ٨١/٣٥، م ٢٥٦، م ٢٥٧ من قانون التجارة البحرية رقم ٨١/٢٦ في دولة الامارات العربية المتحدة، وم ١٧٥، م ١٧٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨/١٩٨٠ .

(٢) انظر م ١٩٧ بحري سوري، م ١٩٧ بحري لبناني وم ٢٠٠ بحري ليبي، فقد جاء نص كل منها مطابقاً لنص المادة ٢٠٠ بحري اردنى .

(٣) وذلك كنص المادة ٧٢ من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ والتي تنص على أن «وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل وقرينة على تسلم الناقل للشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه، ويعطي حامله المخول قانوناً الحق بتسليم الشيء» .

الشحن لسنة ١٩٢٤ التي تسمى اختصاراً قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ Hague Rules^(١) من تعريف وثيقة الشحن أو سند الشحن بينما أوردت اتفاقية هامبورج لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ والتي تسمى باتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة ١٩٧٨ (قواعد هامبورج) Hamburg Rules والتي دخلت حيز التنفيذ في الفاتح من تشرين الثاني - نوفمبر ١٩٩٢ تعريفاً لوثيقة الشحن (سند الشحن) فيما جاءت به المادة ٧/١ منها التي نصت على أن : سند الشحن هو وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام أو شحن البضائع بواسطة الناقل ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل تقديم هذه الوثيقة، ويدخل في هذا التعهد شرط تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو لأمر أو للحامل .

وأياً كانت التعريفات التي قيلت بشأن وثيقة الشحن، فإن وثيقة الشحن هي الوثيقة التي تصدر عن الناقل البحري أو من ينوب عنه الى الشخص الذي تعاقد معه الناقل لنقل البضائع وتسليمها في المكان المتفق عليه أما الى شخص مسمى وهو الأكثر شيوعاً أو لأمر مثل هذا الشخص أو للمُحال له أو فقط لأمر (وفي مثل هذه الحالة، فإن الشاحن هو الذي يحق له إصدار الأمر) أو الى الحامل (٢) ومثل هذا التعريف يوضح الوظائف الأساسية لسند الشحن في أنه يمكن صاحب البضاعة من التصرف بها حتى لو كانت في يد الناقل كما يوضح حقوق والتزامات الناقلين والشاحنين ويشكل أساساً للإلتزام المالي (٣) بين بائعين ومشتريين من بلاد مختلفة لبضائع تنقل عبر البحار وعلى هذا يعتبر سند الشحن وثيقة من وثائق الإعتماد المستندي^(٤) .

(١) انضمت امارة شرق الاردن الى اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٢٤ عام ١٩٣١ تبعاً لإنضمام الحكومة البريطانية لها إلا أنها اعتبرت ملغاة بموجب قرار مجلس الوزراء رقم ٥٦٣ بتاريخ ١٩٤٨/١١/٢٥ بعد ان تحولت الامارة الى مملكة .

(٢) انظر في هذا المعنى المادة ٢٠٤ تجارة بحرية اردني وقرار محكمة التمييز الاردنية في : تمييز حقوق ٨٤/٧١٢ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٥، ص ١٤٨٨ وكذا :

Benjamin's Sale of Goods - General Editor : A.G.Guest 11th ed. London, 1974 - P. 690.

(٣) انظر تقرير مجموعة الاوكتاد (UNCTAD)

United Nations Conference on Trade and Development لتعديل قواعد لاهاي لعام ١٩٢٤، المنشور في مجلة :

Fairplay International Shipping Weekly Magazine, April 15 - 1977 - P. 34.

(٤) انظر : انطاكي وسباعي، ص ٢٤٤ .

وسند الشحن كما نعرفه حالياً حديث الأصل نسبياً، فقد كان تاجر العصور الوسطى يصاحب بضاعته ويختار المشتري رأساً، ومن ثم فلم تكن هناك حاجة الى وثائق تنقل البضاعة على أساسها والتي تسمح بنقل ملكية البضاعة الى شخص آخر، بل كانت بيانات البضاعة تدخل في دفتر أو سجل يشكل جزءاً من أوراق السفينة، وعندما توقف التاجر عن مصاحبة بضاعته دعت الضرورة الى وجود وثيقة منفصلة تقوم مقام إيصال استلام البضاعة من الناقل يعترف فيها الناقل بحيازة البضاعة ليسلمها الى وكيل الشاحن المعين في هذه الوثيقة^(١).

وهكذا ولد السلف البدائي Primitive Precursor لسند الشحن في القرن الثاني عشر، فالدفتر أفسح المجال للسند في القرن الرابع عشر عندما سلمت مقتطفات منه للشاحن (٢) الذي استلمه بشكل قريب من سند الشحن الحديث.

وقد كان أول مثال تشريعي ينظم العلاقات الناشئة عن سند الشحن هو التقنين البحري الفرنسي الصادر زمن الملك لويس الرابع عشر عام ١٦٨١ ميلادي (٣) وإن كانت هناك صور أخرى ظهرت قبل ذلك في بداية القرن السادس عشر^(٤).

ثم تلا هذا المفهوم لسند الشحن ظهور عقد النقل، فعندما يرسل التاجر بضاعته غير مصحوبة بممثل عنه، عليه أن يتفق مع الناقل على الشروط التي يتم نقل بضاعته على أساسها، والتي كانت عرفية في بادئ الأمر ثم اندمجت في القانون العام الانجليزي والقوانين التجارية لدول القارة الأوروبية.

وإذا كان سند الشحن قد ظهر أولاً بشكل غير قابل للتداول، إلا أن الحاجات التجارية أوجبت تداوله لنقل ملكية البضاعة التي يمثلها وقد ترسخت هذه الممارسة خلال القرن الثامن عشر.

(١) انظر : تقرير مجموعة عمل الاونكتاد حول سند الشحن النموذجي :

The UNCTAD Working Group Report on the Standard Bill of Lading - Published in a Series in : Fairplay International Shipping Weekly Magazine, 18th Nov. 1976. p. 57

(٢) انظر تقرير مجموعة الاونكتاد المشار اليه سابقاً .

(٣) Lane C. Kindal - The Business of Shipping, Maryland - U.S.A, 1973. p. 115

(٤) انظر : Scrutton - op. cit; P. 2. Ftn. No. 1

وعلى ذلك ظهر سند الشحن الحديث وليد الحاجات التجارية، فهو مخلوق عرفي وأداة نمطية للتجارة الدولية، وقد أخذت به التشريعات البحرية المختلفة ورتبت عليه آثاراً قانونية أصبحت تدور حولها معظم المنازعات الخاصة بالنقل البحري، فهو سند ملكية البضاعة ويعتبر من يحوز سند الشحن كأنه يحوز البضاعة حيابة حكمية أو رمزية وعلى ذلك تنتقل ملكية البضاعة من شخص الى آخر إذا كان سند الشحن قابلاً للتداول عن طريق التظهير وتعتبر عن ذلك محكمة النقض المصرية (١) بقولها ان سند الشحن وان كان يمثل في الأصل دليل الشاحن أو المرسل اليه في مواجهة الناقل في شحن البضاعة أو حق تسلمها عند الوصول، وهو ما يمثل الطابع الشخصي لوظيفة السند، إلا أنه يعد أيضاً أداة ائتمان فهو يمثل البضاعة المشحونة ذاتها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة. وان كانت هذه الحيازة حيابة حكمية، يتمثل فيها الطابع العيني لوظيفة السند. وعلى ذلك فإن اندماج ملكية البضاعة في سند الشحن يعطي حامله حق التصرف بالبضاعة أثناء عملية النقل البحري كما يعطيه حق مطالبة الربان بتسليمه البضاعة عند الوصول، ومع ذلك فإن حيازة البضاعة حيابة حكمية أو رمزية لا تعطي حامل سند الشحن حق التمسك بقاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز في مواجهة من يحوز البضاعة حيابة فعلية (٢).

وقد أضيفت لسند الشحن وظيفة ائتمانية حيث يستعمل في الحالة التي تشتمل على اعتمادات مستندية لتقديمه للمصرف كدليل على الشحن فيقبله المصرف مع الوثائق الاخرى ومن ثم يدفع مقابل الاعتماد الذي يغطي ثمن البضاعة موضوع سند الشحن (٣).

وقد كان سند الشحن يصدر عن الربان ليثبت فيه أن البضاعة قد تم شحنها على ظهر سفينة، إلا أن هذه الوظيفة ما لبثت أن تطورت حيث أصبح سند الشحن يقوم بوظيفة إثبات عقد النقل ذاته إذا لم تحرر مشاركة إيجار الى جانب قيامه بوظيفة

(١) انظر : طعن رقم ١٤٧ سنة ٤٠ في جلسة ٢٨/٣/١٩٧٧ س ٢٨، ص ٨٠١ .

(٢) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٣٢٠ .

(٣) انظر : د. عبد القادر العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، ص ١٤١ .

ائتمانية تتمثل بتمثيله البضاعة، ومن ثم يمكن إجمال وظائف سند الشحن - Func-tions of the Bill of Lading بما يلي :

أ - سند الشحن هو إيصال باستلام البضاعة يعترف فيه الناقل باستلام البضاعة المسلمة اليه The Bill of Lading As a Receipt فهو إيصال يبين كمية البضاعة المشحونة وحالتها عند الشحن كما يبين علاماتها المميزة ونوعيتها ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضاعة كما استلمها كمية ونوعاً .

ب - سند الشحن إثبات جيد لعقد النقل البحري ولكنه ليس العقد نفسه The Bill of Lading as Evidence of the Contract But is not the Contract it self (١) حيث أنه إما أن يحتوي على الشروط العقدية أو يشير إليها إذا كانت مطبوعة في نموذج منفصل عن السند نفسه .

ج - سند الشحن هو سند ملكية للبضاعة The Bill of Lading as a document of Title .

المطلب الثاني

بيانات سند الشحن

٢٢٦ - أوجب المشرع فيما جاءت به المادة ٢٠٠ تجارة بحرية ان ينظم سند الشحن من ثلاث نسخ نسخة للشاحن وثانية للمرسل اليه وثالثة للربان، ويشترط ان يذكر في سند الشحن البيانات التالية :

الفرع الأول

أسماء الأطراف

٢٢٧ - أوجبت الفقرة (أ) من المادة ٢٠٠ تجارة بحرية أن يذكر في سند الشحن اسم المتعاقدين : مجهز السفينة والمستأجر (الشاحن) كما يذكر اسم المرسل اليه الذي

(١) انظر القضية الانجليزية : "The Ardennes" cited ante

قد يكون الشاحن نفسه او شخصاً آخر يستمد حقه في مسائلة الناقل من القانون (م ٧٣ من قانون التجارة) ويصدر غالباً لأمر المرسل اليه مما يمكن هذا الأخير من التصرف بالبضاعة عائمة عن طريق التظهير الناقل للملكية كما قد يصدر السند اسماً بحيث لا يجوز تظهيره بل نقل الحق الثابت فيه بحوالة الحق المدنية وهي صورة نادرة في العمل التجاري، أما صدور السند لحامله فهو من الحالات النادرة كذلك لما قد يترتب على ذلك من نتائج ضارة بأطراف سند الشحن، إذ يمكن لأي شخص يحوزه بأي شكل من مطالبة الناقل بتسليمه البضاعة .

الفرع الثاني

بيان البضاعة المشحونة

٢٢٨ - توجب الفقرة (٧) من المادة ٢٠٠ تجارة بحرية ذكر تحديد البضائع المشحونة بذكر نوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها وعدد طرودها .

الفرع الثالث

التحفظات الخاصة بالبضاعة Reservations

٢٢٩ - ونظراً للأهمية البالغة التي يلعبها سند الشحن في عالم التجارة الدولية، فإننا سنلقي مزيداً من الضوء على أهم المشكلات التي تقترن باستعمالات وثيقة الشحن والتي تتمثل بالتحفظات وعبارات التجهيل التي ترد على وثيقة الشحن والآثار القانونية التي تترتب على مثل هذه العبارات فيما بين الأطراف المعنية، أي الناقل، الشاحن، المرسل اليه، وكيف يمكن التغلب عملياً على هذه التحفظات لاصدار وثائق شحن نظيفة Clean Bills of Lading تخدم الشاحن في مواجهة المصارف للحصول على ثمن البضاعة كما تخدم المرسل اليه عندما يرغب ببيع البضاعة عائمة Floting Goods أي ازالة العوائق أمام وثيقة الشحن وإكمال دورتها للقيام بوظائفها القانونية والاقتصادية، ذلك أن سند الشحن كإيصال باستلام البضاعة يصدره مالك السفينة

أو من يقوم مقامه يشتمل في فراغه المعروف بالهامش Margin على وصف للبضاعة من حيث العدد والوزن والحجم والكمية والنوعية والحالة وذلك حتى يتسنى نقل ملكية البضاعة وهي عائمة عن طريق تظهير السند تظهيراً ناقلاً للملكية، مما يتطلب أن تكون البيانات مطابقة لأوصاف البضاعة عند تسلمها، كما أن الوظيفة الائتمانية لسند الشحن تتطلب إصداره نظيفاً خالياً من أي تحفظات تعيق ادائه لوظيفته بالوفاء بمتطلبات المصارف التي تشترط ذلك .

ولذلك كان على الشاحن أن يقدم للناقل بيانات دقيقة عن البضاعة لتدرج في سند الشحن، ويسأل في مواجهة الناقل عن اساءة الافادة عن حقيقة تلك البيانات ويلتزم بتعويضه عن كل خسارة أو ضرر ناجم عن عدم الوفاء في بيانات مفردات الحمولة فالناقل غير مسؤول عن كذب الشاحن (١) وهو ما يستفاد مما جاء في المادة ٢٠٣ تجارة بحرية مضيئة الى أنه ليس للناقل أن يتذرع بهذه الافادة المغايرة للحقيقة تجاه أي شخص كان غير الشاحن وقد أخذ بهذا المبدأ كثير من التشريعات الوطنية والدولية (٢) .

إلا أن الواقع ان عملية تعيين البضاعة المشحونة ليست عملية سهلة، إذ ينبغي أن تشحن البضاعة بسرعة تلافياً لبقائها زمناً طويلاً على الرصيف وتعرضها من ثم للسرقة والتلف، ورغبة في سرعة ابحار السفينة كذلك جرى العمل على أن يدون الناقل في سند الشحن ما يقدمه الشاحن من بيانات بخصوص نوع البضاعة ومقدارها دون ان يتحرى صحتها، ولكنه في مقابل ذلك يذكر في سند الشحن عبارات التجهيل مثل : «يقال انها تحوي» Said to contain، أو أن «البضاعة مجهولة الوزن أو مجهولة الكمية أو الأبعاد أو المحتويات أو الحالة أو القيمة» -Weight, Quantity, Measurements, Contents, Condition, Value are Unknown.

وتسمى مثل هذه العبارات التجهيلية بالتحفظات Reservations والتي تهدف ألا

(١) انظر : تمييز حقوق اردني رقم ٨٣/٦١٠ مجلة النقابة لعام ٨٤، ص ٩٩٧ .

(٢) انظر : م ١٧٩/٢ بحري كويتي، م ١٤٨/٢ بحري بحريني، م ٢٠٠ بحري لبناني، م ٢٤١/٢ بحري عماني، م ٣ فقرة (٥) من قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ م ١/١٧ من قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ .

تكون البيانات المتعلقة بالبضاعة الواردة في سند الشحن ذات حجية في الإثبات ومن ثم ترمي الى اعفاء الناقل من المسؤولية عن تلف البضاعة أو هلاكها .

وتلافياً لما تؤدي اليه شروط التجهيل من نتائج ضارة بالشاحن وهو الطرف الضعيف غالباً في العلاقة ما بين الشاحن والناقل أوجبت المادة ٢٠٠ تجارة بحرية مهتدية في ذلك بما جاء في معاهدة بروكسل الدولية لسنة ١٩٢٤ الخاصة بسندات الشحن Brussels Convention 1924 - بأن ينظم سند الشحن متضمناً البيانات الواردة في المادة المذكورة بناء على المعلومات التي يقدمها الشاحن ككتابة للناقل وهو ما يستفاد من نص المادة ٢٠٢ تجارة بحرية التي تفيد بأن ذكر علامات الطرود وعددها وكمية البضائع المشحونة ونوعها وزنتها تصير بناء على البيانات الخطية التي يقدمها الشاحن قبل الشحن .

والأصل أن يقدم الشاحن بيانات دقيقة عن البضاعة لتدرج في وثيقة الشحن ويسأل في مواجهة الناقل عن اساءة الافادة عن حقيقة تلك البيانات ويلتزم بتعويضه عن كل خسارة أو ضرر ناجم عن عدم الدقة في البيانات المقدمة عن مفردات الحمولة وهذا المعنى أكدته المادة ٢٠٣ تجارة بحرية، مضيفة أنه لا يجوز للناقل أن يتذرع بهذه الإفادة المغايرة للحقيقة تجاه أي شخص غير الشاحن وقد اخذت بهذه المبدأ تشريعات كثيرة وطنية ودولية على النحو الذي اشرنا اليه سابقاً .

وإضافة إلى ذلك فإن للربان إذا وجد في السفينة بعد الشحن وقبل السفر بضائع غير مصرح بها، أن يأمر بإنزالها على الارض في محل الشحن أو أن يفرض عنها أجرة مضاعفة مع احتفاظه بما قد يلحق به من ضرر .

أما إذا اكتشفت البضاعة بعد السفر فله رميها بالبحر إذا كانت طبيعتها مما يسبب ضرراً للسفينة وللبضاعة كمواد كيماوية أو مشعة، أو أن نقلها يكبد السفينة غرامات ونفقات تزيد عن قيمتها أو أن تكون بضاعة محظورة بنص القانون. وفي مثل هذه الحالة على الربان ان يسجل كل ذلك في دفتر يومية السفينة (م ١٧٢ تجارة بحرية) .

فإذا كان الأمر كذلك فما هو موقف الناقل من البيانات التي يقدمها الشاحن أو وكيله لتدرج في سند الشحن الذي ينظمه ويوقعه الناقل أو وكيله بناء على هذه المعلومات، ويكون حجة في مواجهة الغير .

تنص المادة ٢٠٢ تجارة بحرية اردنى على أن الناقل أن يرفض تدوين إفادة الشاحن عن البضاعة في سند الشحن إذا كانت لديه اسباب وجيهة للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر له الوسائل العادية لمراقبتها، وفي هذه الحالة عليه أن يذكر الأسباب، وعندئذ يلقي بعبء إثبات النقص على عاتق المرسل أو المستلم .

يستفاد من هذا النص أن الناقل ملزم بتفتيش البضاعة للتحقق من علاماتها ووزنها وكميتها وعددها عند الإستلام أو عند دخولها في عهده، مع ملاحظة عدم وجود نص يشير الى وصف الحالة الظاهرة الحسنة للبضاعة The Apparant Good order and Condition of the Goods على نحو ما فعلت اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ (م ٣/٣ - ج منها) .

غير أن هذا التفتيش المطلوب من الناقل لا يكون تفتيش الخبير في هذا المجال وإنما يكون تفتيشاً عادياً^(١)، ذلك أن الضرورات العملية لا تسمح بالتفتيش المفصل خاصة في عصر النقل بالحاويات لأن معنى ذلك أن نترك البضاعة مطروحة على الرصيف بجانب السفينة فترة طويلة، أو أن تترك حاويات البضائع معطلة خاملة ساكنة Idle لمدة طويلة ريثما يتم فتحها وتفتيش محتوياتها بدقة، وهو أمر يعطل سرعة دوران السفن Turn round ويكبد الناقل مصاريف باهظة كما يعطل حركة تداول السلع ما بين المنتج والمستهلك الأمر الذي يتنافى ومبدأ السرعة الذي يشكل عصب الحياة التجارية، وينعكس ذلك سلباً على نمو التجارة الدولية كما يزيد في النفقات الرأس مالية لأثمان السلع بما يؤثر على اسعارها الاستهلاكية، إضافة الى أن الناقل قد لا يكون لديه الوسائل العادية الكافية للتحقق من صدق إقرارات الشاحن، ولذا أجاز له القانون

(١) انظر القضية الامريكية : Groban et al V. SS. Pequ (1972) A.M.C. p. 460 حيث قررت بأن موظفي الناقل البحري لا يتوقع منهم أن يكونوا خبراء بوصف حالة البضاعة بل يطلب منهم اعطاء وصف عام .

كما حكمت محكمة استئناف بلجيكا Hof Van Beropp to Brussel في ٢٤ حزيران عام ١٩٧١ حكم منشور في مجلة Europenn Transport Law قانون النقل الاوروبي لعام ١٩٧١، بأنه يجب ألا نتوقع من الربان أن يكون خبيراً في معاينة الأخشاب بل يكفي الا يخلط ما بين نوع جيد من الخشب وآخر من نوع عادي، كما حكمت في حكم آخر في ٦٧/١١/٣ بأنه لا يفترض في الربان ان يكون معائناً Surveyor كما لا يفترض فيه مواصلة البحث والتقصي المضنيين .

استثناءً أن يورد بعض التحفظات في سند الشحن شرط أن يكون لها ما يبررها .

وقبل الاستطراد بشرح ما جاء بالمادة ٢٠٢/٣ تجارة بحرية نود الإشارة الى عدم دقة ووضوح العبارات الواردة فيها والتي تثير من المشاكل أكثر مما تحل من مثل عبارة «الاسباب الوجيية» وعبارة «الوسائل العادية» إذ ما المعيار لوجاهة الأسباب التي تعطي الربان حق رفض تدوين البيانات المقدمة اليه عن البضاعة، ثم ما هي الوسائل العادية التي يجب أن تتوافر لديه حتى يقوم بالتحقق من صدق إفادة الشاحن عن البضاعة ومن ثم فإن الشاحن يقع عملاً تحت رحمة الناقل عند إصداره سند الشحن، إذ أنه يلجأ الى التحفظ على البيانات المقدمة اليه من الشاحن متذرعاً بأسباب يدعي وجاهتها أو متذرعاً بعدم وجود الوسائل العادية أو عدم كفايتها للتحقق من صدق إفادة الشاحن، كعدم وجود مستخدمين بشكل يكفي لفحص البضاعة أو متذرعاً بعامل السرعة لتحاشي ارتفاع مصاريف السفينة خاملة في الميناء، ومن ثم يخضع الشاحن للناقل بتحرير خطاب ضمان له عما سيتكبده من خسارة ناجمة عن نقل أو تلف البضاعة عند التسليم مقابل خلو سند الشحن من التحفظات وإصدار سند شحن نظيف للشاحن Clean Bill of Lading نظراً لأهمية مثل هذا السند في الحصول على مبلغ الاعتماد المستندي الذي يكون قد فتحه المستورد للشاحن في أحد المصارف وأهميته كذلك في بيع البضاعة عائمة الى تجار آخرين^(١) .

والآن نأتى الى معالجة التشريعات البحرية لسلوك الناقل في وضع التحفظات على سند الشحن .

حيث يلاحظ إختلاف التشريعات في هذا الشأن، فالمادة ٢٠٢/٢ تجارة بحرية اردنى نصت على أن «يصير ذكر علامات (ماركات) الطرود وعددها، وكمية البضائع ونوعها ووزنها بناء على البيانات الخطية التي يقدمها الشاحن قبل الشحن» .

ثم جاءت الفقرة الثالثة من المادة نفسها للقول بأن «لناقل أن يرفض تدوين افادات الشاحن في وثيقة الشحن إذا كان لديه اسباب مبهمة للشك في صحتها أو إذا

(١) راجع مزيداً من التفاصيل حول هذه النقطة : بحثنا المقدم لنقابة المحامين الاردنيين عام ١٩٩١ بعنوان : التحفظات وخطابات الضمان في ظل وظائف وثيقة الشحن التقليدية في التشريع الاردنى .

لم تتوفر له الوسائل العادية لمراقبتها، وفي هذه الحالة عليه ان يذكر الأسباب وعندئذٍ يلقي عبء اثبات النقص على عاتق المرسل أو المستلم» .

وقد جاء النص في التشريع الاردني متفقاً مع عدد من التشريعات في بلدان متعددة (١) ويستفاد من النص السابق ان الناقل ان يرفض تدوين افادة الشاحن عن البضاعة المراد شحنها في وثيقة الشحن، إذا كان لديه أسباب وجيهة للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل العادية لمراقبتها، وفي مثل هذه الأحوال عليه ان يذكر الأسباب التي حملته على الاشتباه بعدم مطابقتها للشيء المراد شحنه أو أن وسائل التحقق من ذلك غير متوفرة لديه، ويفصل المشرع العراقي هذا الموضوع فيما ورد بالمادة ١٤٥ من قانون النقل لعام ١٩٨٣ الحالات التي يمكن فيها للناقل تدوين التحفظات على سند الشحن، عندما يكون على علم بعدم مطابقة البيانات للشيء الذي تسلمه للشحن أو عندما تتوفر لديه اسباب معقولة تحمله على الاشتباه بعدم المطابقة أو عندما لا تتوفر لديه وسائل التحقق من هذه البيانات .

فإذا توافرت اسباب الشك بصحة البيانات المقدمة من الشاحن أو لم تكن لدى الناقل الوسائل الكافية للتحقق من صحتها، كان له أن يتحفظ على استلام هذه الحمولات بوضع عبارات التجهيل على سند الشحن .

وعند ذلك يقع عبء إثبات صحة هذه البيانات على عاتق الشاحن أو المرسل اليه. وهذا الاتجاه الذي سلكه المشرع الاردني في اعطاء الحرية للناقل في أن لا يدون البيانات التي يقدمها الشاحن والتي يشك في صحتها يتطابق مع الاتجاه الذي أخذت به قواعد لاهاي الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن لعام ١٩٢٤ حيث جاء نص الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من هذه القواعد بنفس معنى الفقرة الثالثة من المادة ٢٠٢ تجارة بحرية اردني بنصها «لا يلزم الناقل بذكر أي بيان يتعلق بالعلامات أو العدد أو الكمية أو الوزن في سندات الشحن إذا كان يشك في صحتها على أسس سليمة أو إذا كان لا يملك الوسائل المعقولة لتدقيقها» .

ومع ذلك فهما يختلفان بالتسبب فالمادة ٢٠٢/٢ بحري اردني تتطلب ان يذكر

(١) انظر : م ٣/٢٠٢ بحري ليبي، م ٣/١٩٩ بحري سوري، م ٣/١٩٩ بحري لبناني، م ١/١٧٩ بحري كويتي، م ٢٤١ بحري عماني، م ١٤٨ بحري بحريني، م ٢٥٩/٢٢١ بحري اماراتي، م ١٥٥ من قانون النقل العراقي، وم ٣٦ من المرسوم رقم ١٠٧٨/٦٦ الصادر في ديسمبر ١٩٦٦ في فرنسا .

الناقل الأسباب التي دعتة الى عدم الأخذ بإفادة الشاحن بينما تركت المادة ٣/٣ من قواعد لاهاي ذلك غفلاً. مما يعني أن التطبيق الحرفي لنص كل منهما يعطي الناقل الحق في رفض افادة الشاحن عن البضاعة دون ان يلتزم بتسبيب هذا الرفض في ظل قواعد لاهاي وضرورة تسببيه في ظل المادة ٣/٢٠٢ بحري اردنى، أي أن الناقل الذي يشك في البيانات المقدمة له، يعطي حق رفض تدوين هذه البيانات ابتداءً، وليس تدوينه مع التحفظ .

إلا أن مثل هذا التطبيق الحرفي للنصوص القانونية لا يحمل أي معنى تجاري، لأن ما يحدث عملاً في عمليات الشحن الدولية أن وثائق الشحن يصاحبها فاتورة الشاحن التي يثبت فيها الشاحن جميع البيانات الخاصة بالشحنة ومن جهة أخرى يعطي الناقل الشاحن وثيقة شحن يثبت فيها استلامه للبضائع المشحونة ومن ثم يكون سند الشحن وسيلة الناقل لاعطاء تفاصيل عن الشحنة بناء على فاتورة الشاحن وبالقدر الذي يكون ضامناً لصحتها^(١) .

وعلى ذلك تكون عبارات التجهيل في وثيقة الشحن والتي غالباً ما تكون بشكل مختصر، تحمل في طياتها تضليلاً للغافل عن مدى الثقة في بيانات وثيقة الشحن، وعليه كان مجرد ذكر هذه البيانات ملزماً للناقل بغض النظر عما يصاحبها من أوصاف تفيد بعدم التحقق من صحة المعلومات التي قدمها الشاحن وذلك بعبارات متعددة مثل :

يقال انها تحوي S.T.C. - Said to Contain تعبئة الشاحن وعده : Shipper's Load and Count - S.L. & C. الوزن والكمية والنوعية، الأبعاد، المحتويات، الحالة، القيمة كلها مجهولة : Weight, Quantity, Quality, Measure, Contents, Condition & Value - Unknown وغير ذلك من عبارات التجهيل .

ويرجع عدم الإعتداد بعبارات التجهيل الواردة في سند الشحن والتي كان على الناقل ألا يدخلها في السند، للأسباب التالية :

١ - أن إصدار وثيقة شحن تشتمل على عبارات مشكوك فيها ووصفها بعد ذلك بعبارات تجهيل، مخالف للمادة ٣/٣ من قواعد لاهاي والمادة ٣/٢٠٢ بحري اردنى .

(١) انظر : مقالنا عن التحفظات وخطاب الضمان المشار اليه سابقاً .

٢ - عبارات التجهيل هي شكل من أشكال عدم المسؤولية وهو أمر مخالف لما جاءت به المادة ١/٢١٥ بحري اردني المعدلة والمادة ١/٧٢ من قانون التجارة الاردني وكذا المادة ٨/٣ من قواعد لاهاي، لما في تطبيق عبارات التجهيل من اعفاء للناقل من المسؤولية المترتبة عليه^(١).

وهذا الاتجاه الذي يميل الى ضرورة حذف أي بيان من سند الشحن غير أكيد حتى يمكن للناقل أن يتجنب المسؤولية المبدئية عن دقة البيانات الخاصة بالحمولة يؤيده بعض الفقه (٢) وكثير من أحكام القضاء (٣) التي لم ترتب أثراً على عبارات التجهيل في ظل قواعد لاهاي .

(١) انظر : William Tetley - op. cit. p. 106

(٢) انظر في الفقه الفرنسي : G. Fraikin and GH. Lafage في Le Transport Sans Connaissance en Droit Français D.I. Connaissance al Heure de Marche Commun (Paris 1960) P. 169. وفي الفقه الكندي William - Tetley : op. cit. P. 105

(٣) وقد عبرت عن هذا الاتجاه محكمة اكس الفرنسية بقولها «انه لا اعتبار لشرط الوزن مجهول الذي وضع في سند الشحن، ذلك أنه كان يجب على الناقل ألا يذكر شيئاً دون ان يتأكد من صحته لأن المرسل اليه كان سيعتمد على ما جاء في السند من معلومات ويصر على استلام البضاعة كما وصفت في السند، والناقل لا يمكن أن يعتمد على اهماله لاعفاء نفسه من التزاماته ومن ثم يكون مسؤولاً عن النقص الذي يظهر في سند الشحن (انظر حكم محكمة اكس الاستئنافية في ١٥/٦/٥٥ في مجلة القانون البحري الفرنسي لسنة ١٩٥٥، ص ٢٢٢) The Court of Appeal of Aix : June 15, 1954 (1955) D.M.F. 222

وقد كررت حكمها في قضايا لاحقة اذ اعتبرت أن عبارة «الوزن مجهولاً» لا تغير من القيمة الثبوتية لوجه سند الشحن عن الحمولة لأن الناقل كان بإمكانه عد الاكياس ومعرفة وزنها عن طريق وزن احدها ومن ثم التأكد من صحة وزن الكمية التي افاد بها الشاحن (حكم بتاريخ ٥/٦/٥٧، مجلة القانون الفرنسي لسنة ١٩٥٨، ص ٢٧٧) .

وقد أخذت محكمة استئناف باريس بنفس الاتجاه إذ اعتبرت أن عبارة «الوزن والنوعية مجهولان» لا أثر لها Court of Appeal of Paris - Nov. 6, 1962 (1964) D.M.F. 16 وقد وجد هذا الاتجاه قبولاً لدى بعض المحاكم الامريكية التي قررت بأن عبارة «يقال انها تحوي» Said to Contain وعبراً تعبئة الشاحن وعده Shipper's Load & Count يلتزم بهما الناقل لأن له الحق في حذف البيانات التي يشك في صحتها بناء على أسباب معقولة أو إذا لم يكن لديه الوسائل الكافية لتدقيقها من حيث العلامات والوزن والعدد، ومن ثم فإن العدد والوزن المذكورين في سند الشحن يعتبران دليل إثبات مبدئي على استلام الناقل لهما رغم عبارات التجهيل السابقة :

ومن ذلك يتضح أن المادة ٣/٣ من قواعد لاهاي وكذا المادة ٣/٢٠٢ تجارة بحرية اردنى تعطى كل منهما الحق للناقل بالامتناع عن تدوين أي بيان في سند الشحن يشك في صحته أو إذا لم يكن لديه الوسائل الكافية لإثبات صحته، مع فارق يتمثل في أن قواعد لاهاي لا تتطلب من الناقل أن يسبب عدم التدوين بينما تتطلب المادة ٣/٢٠٢ تجارة بحرية اردنى مثل هذا التسبب وقد شارك المشرع الاردنى كثير من التشريعات البحرية الاخرى في هذا الشأن والتي اشترنا اليها سابقاً^(١).

إن ذلك الاتجاه السابق مرفوض لأنه عقديم الجدوى ومخالف لروح القانون، فهو عديم الجدوى لأن ممارسة استعمال وثائق الشحن بما تحويه من تحفظات قد أصبحت جزءاً مكماً لعملية النقل بوجه عام كما انه اتجاه مخالف لروح القانون، لأن قواعد لاهاي قد اظهرت بجلاء أن الناقل يعفى حتى من المسؤولية المبدئية عن البيانات غير المثبتة في سند الشحن فهو غير ملزم وفقاً للمادة ٣/٣ منها وللمادة ٤/٢٠٢ تجارة بحرية اردنى بتسليم وثيقة شحن لا تتفق وما جاء في المادة ٣/٣ - فقرة أخيرة من قواعد لاهاي والمادة ٣/٢٠٢ تجارة بحرية اردنى ولم يعترض الشاحن على ذلك، فإن حقوق المظهر اليه في وثيقة الشحن تحكمها الشروط الفعلية الواردة في الوثيقة

Baby Togs Inc. V. SS American Ming (1975) A.M.C. 2012

وفي القضاء الإيطالي حكمت محكمة استئناف جنوا في ١٠ نيسان ١٩٧٠ بأن التحفظات في وثيقة الشحن باطلة في ظل قواعد لاهاي لعام ١٩٢٤ (مجلة قانون النقل الاوروبي لسنة ١٩٧٢ ص ٨٠٣) E.T.L. 803 (1972).

وفي الامارات العربية المتحدة، قضت محكمة النقض بأن شرط التجهيل الذي يوضع في وثيقة الشحن - تعبئة الشاحن وعده يعتبر لاغياً وباطلاً لأنه محاولة من الناقل لإعفاء نفسه من المسؤولية (حكم رقم ٨٨/٥ تاريخ ٨٨/١٠/١٥ «غير منشور» وأكدت هذا الاتجاه في حكم آخر رقم ٨٨/١٠٧ تاريخ ٨٩/٦/٣ [راجع تعليق الدكتور تيسير النابلسي المقدم للندوة البحرية المنعقدة في دبي ما بين ٤ - ١٩٨٩/١١/٥] ..

أما محكمة التمييز الاردنية فقد طبقت حرفياً ما جاء في المادة ٣/٢٠٢ تجارة بحرية واعتبرت ان التحفظ الوارد في سند الشحن للشك في صحة بيانات الشاحن القائم على أسباب وجيهة أو لعدم توفر وسائل التدقيق مع حقه في رفض تدوين بيانات الشاحن في سند الشحن، بأن ذلك يشق عبء إثبات نقص البضاعة من على عاتق الناقل الى عاتق المرسل أو المرسل اليه [تمييز حقوق رقم ٢٤/٦٢٦ لسنة ١٩٨٦، ص ١٦٨٨].

(١) انظر هامش رقم (١) ص (٢٨٨) سابقاً.

نفسها، ومن ثم إذا كانت الوثيقة تحتوي على تحفظات فإنها تعجز عن القيام بوظيفتها كإيصال بإستلام البضائع .

ومن ثم فقد مال الرأي الراجح (١) اعتماداً على الاعمال التحضيرية لاتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ الى أن على الناقل أن يدون في وثيقة الشحن البيان الذي يشك في صحته والذي يعجز عن التحقق من صدقه ثم يضيف اليه التحفظ الذي يراه. بل ذهب بعض الفقه (٢) الى القول، أن من البديهي ان يكون من حق الناقل في حالتي وجود اسباب جدية للشك في صدق البيانات المقدمة من الشاحن أو عدم توفر وسائل كافية للتحقق من صحة هذه البيانات، إدراج البيان مصحوباً بتحفظ بدلاً من الامتناع عن ذكره أصلاً، وفعلاً اخذ هذا الاتجاه بالظهور في بعض التشريعات الدولية والوطنية التي نصت صراحة على إدراج التحفظات في سندات الشحن إذا كان لها مقتضى (٣) . وعلى ذلك فإننا نهيب بمشرعنا الاردني ان يبادر الى تحديث قانون التجارة البحرية ليواكب المستجدات الحديثة في عالم النقل البحري حتى يضع حداً للجدل القائم في مثل هذه المسائل .

وقد جاءت احكام القضاء الاردني (٤) منسجمة مع الاتجاه الحديث في موضوع

- (١) انظر : د. علي جمال الدين : محاضرات في النقل البحري الدولي، الكويت ١٩٧٥، ص ٣٢ .
(٢) انظر : د. محسن شفيق : الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، ص ١٠٠ .
(٣) انظر المادة ١٤٥ نقل عراقي التي أوجبت على الناقل ادراج التحفظات إذا توافرت اسبابها وكذا المادة ٢٥٩ بحري اماراتي التي أجازت للناقل إدراج التحفظات إذا توافرت أسبابها، وكذا المادة ١/١٦ من قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ التي اعطت للناقل الحق في إدراج التحفظ الخاص بالبضاعة إذا كان يعلم بعدم مطابقتها للواقع أو كان لديه اسباب معقولة للشك في صحتها أو لم تتوافر لديه وسائل التحقق من صحة البيانات المقدمة بشرط أن يدرج في الوثيقة الأسباب الموجبة للتحفظ .

وقد فعلت الشيء نفسه اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائل لعام ١٩٨٠

(م ١/٩)، U.N. Multimodal Transport Convention, 1980.

- (٤) انظر حكم التمييز الاردنية في تمييز حقوق رقم ٧٨/٦ تاريخ ٧٨/١/٢١ مجلة النقابة لسنة ٧٨ ص ٥١٣، حيث جاء فيه : إن من المبادئ المقررة ان سند الشحن إذا كان يتضمن شرطاً من الشروط الخاصة بالجهل بالوزن أو العدد أو ما شابه ذلك، فلا يصلح السند عندئذ أساساً لحساب القدر الواجب تسليمه للمرسل اليه، بل يتعين على هذا ان يثبت أن حقيقة المشحون أكثر من الضرر المقدم اليه في ميناء الوصول ومن ذلك يتضح أن المحكمة تعتبر إثبات عبارات =

التحفظات ومع ما اخذت به بعض التشريعات الحديثة حيث الزم الناقل بإثبات جدية أسباب الشك بصدق بيانات الشاحن أو عدم كتابة وسائل التحقق من هذه البيانات .

= التحفظ وسيلة لقلب عبء الإثبات من الناقل الى المرسل أو المرسل اليه وأكدت هذا المعنى فيما جاء بقرارها رقم ٨٥/٦٢٦ - مجلة النقابة لسنة ١٩٨٦، ص ١٦٨٨ بقولها : إن تحفظات سند الشحن تؤدي الى قلب عبء الإثبات فيما يتعلق بمقدار الفرق الى عاتق المرسل او المستلم شرط أن يثبت الناقل ان لديه اسباباً جدية للشك في صحة إفادة الشاحن أو لم تتوافر لديه الوسائل اللازمة للمراقبة وبيان الأسباب في وثيقة الشحن .

ومع ذلك يلاحظ تردد محكمة التمييز باتباعها نهجاً ثابتاً في هذا الشأن إذ قضت في حكمها رقم ٨٥/٥٣٣ - مجلة النقابة لسنة ١٩٨٧، ص ٣ - ٩ : بعدم الاعتراف بالتحفظ الوارد في سند الشحن المغاير لما هو مكتوب فيه، تأسيساً على أن الفريقين (الشاحن والناقل) أراد إثبات البيانات الواردة في وثيقة الشحن، ولو لم يقبل بها الناقل كما كتبها في سند الشحن، وعلى ذلك فهو مسؤول عن تسليم البضاعة بحسب العدد والوزن الميئة بالسند، فإن لم يثبت تسليمها للمرسل اليه التزم بالتعويض عنها عملاً بالمادة ٧٢ من قانون التجارة، لأن إقامة البينة المبرئة من التبعة تطلب من الناقل وليس من المرسل اليه .

إلا أنها عادت تقرر بهيئتها العامة بأنه يجوز للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن تحفظات معللة وعندئذٍ يلقي بعبء إثبات القيمة الحقيقية على عاتق المرسل او المرسل اليه (تمييز حقوق رقم ٨٨/٧٥٥ هيئة عامة - مجلة النقابة لعام ١٩٨٩، ص ١٧٩). وعلى ذلك فإن حكمها بالقرار رقم ٩٥/٢ بتاريخ ١٩٩٥/٥/٦ (حكم غير منشور) الذي اعتبر ان عبارة التجهيل (يقال انها تحوي) هي عبارة عامة لا تؤثر على مسؤولية الناقل دون ان توضح موقفها القانوني من العبارة يعتبر حكماً فيه تجاوز لقرارات المحكمة السابقة في هذا الموضوع وتهرباً من إصدار قرار بشأن مسألة قانونية. وهذا الإتجاه ظهر في قضاء كثير من الدول - فمحكمة النقض الفرنسية ألزمت في حكمها الصادر في ١٩٦٣/١٢/٢ - مجلة القانون البحري الفرنسي لسنة ١٩٦٥، ص ٢٠٦، الناقل بأن يثبت كتابة في وثيقة الشحن الأسباب التي حملته على الشك في صحة البيانات التي قدمها المرسل أو أسباب عدم كفاية الوسائل التي تمكنه من التحقق من صحة تلك البيانات، فإذا ما أثبت الناقل ذلك، اعتبرت هذه التحفظات قرينة في الإثبات لصالحه، إلا أنها قرينة بسيطة يجوز للمرسل/المرسل اليه إثبات عكسها بكافة الوسائل .

وقد أخذت محكمة النقض المصرية بذات النهج (طعن رقم ١٤٥ سنة ٣٨ ق جلسة ٧٣/٥/١٧ سنة ٢٤ جاء فيه بأن التحفظ الذي يدونه الناقل في سند الشحن تدليلاً على جهله بصحة البيانات المدونة فيه لا يعتد به إلا إذا وجدت لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن أو لم تكن لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحتها، أي أن عبء اثبات مبررات التحفظ يقع على الناقل .

كما اعتبرت محكمة النقض السورية تحفظ الناقل على البيانات التي قدمها الشاحن بسبب اضطراب السفينة للإبحار الفوري من قبيل الأسباب التي تجيز للناقل التحفظ قانوناً على تلك البيانات (حكم صادر بتاريخ ٢٩٧/٢٢ منشور في مجلة القانون الصادرة عن وزارة العدل السورية عدد ١٨ لسنة ٣٠ لسنة ١٩٧٩) .

ومن ثم يتضح أن القضاء درج على الاعتراف بشروط التجهيل ضمن قيود قانونية معينة واخضع تلك الشروط لرقابته (١) لأنها لا تعدو أن تكون شروطاً معدلة لقواعد الإثبات ونافلة له، ومن المعلوم أن احكام الإثبات ليست من النظام العام، ولذا يجوز الاتفاق على ما يخالفها (٢).

ويستخلص من كل ما سبق أن التحفظات في وثيقة الشحن إذا توافرت شروط إثباتها، تعتبر وسيلة لقلب عبء الإثبات من الناقل الى الشاحن أو المرسل اليه (٣) وعلى ذلك فهي قاعدة اثبات مبدئية وليست مبدأ مسؤولية (٤).

ومن جهة أخرى رفض القضاء التحفظات المطبوعة على وثيقة الشحن ولم يعتد بها في مواجهة البيانات الكتابية عن الحمولة (٥) كما رفض التحفظات الموضوعة على وثيقة الشحن بموجب كليشه مطبوعة قيل تنظيم الرحلة، لأن ذلك يفيد بأنها غير موضوعة لحالة بضاعة معينة (٦).

كما رفض التحفظات العامة غير المحددة إذ أن التحفظات العامة لا يكون لها أثر على حجية سند الشحن في الإثبات وبناء عليه قضى في فرنسا بأن عبارة «الوزن والصنف غير معروفين» لا تدخل في عداد المسائل التي يجوز فيها ادراج التحفظات

= كما سار على نفس النهج القضاء الكويتي الذي أوجب على الشاحن أن يقدم للناقل قبل النقل إقراراً مكتوباً بالعلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وبعده الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن على حسب الأحوال وذلك لإثباتها في سند الشحن وفرضت على الناقل ضرورة التحقق من هذه البيانات لإقرارها أو التحفظ بخصوصها إذا توافر لديه احد الشرطين المبررين لذلك (حكم الاستئناف العليا - دائرة التمييز، طعن رقم ٧٧/١١ تجاري تاريخ ٧٧/١٢/٢٨ - مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز في الفترة ما بين ٧٢/١١/١ وحتى ٧٩/١٠/١ - ص ٢٦٤).

(١) انظر : تمييز حقوق اردنى رقم ٨٨/٧٥٤ مشار اليه سابقاً وكذا تمييز حقوق اردنى رقم ٨٤/٦٢٦ مشار اليه سابقاً كذلك .

(٢) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ٢٠٦ .

(٣) انظر تمييز حقوق اردنى رقم ٨٥/٦٢٦ مشار اليه سابقاً .

(٤) انظر : بحثنا عن التحفظات وخطابات الضمان، ص ٢٥ مشار اليه سابقاً .

(٥) انظر حكم التمييز الاردنية في تمييز حقوق رقم ٨٤/١٢٥ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٧، ص ٦٠٥ .

(٦) انظر حكم النقض السورية - م ثالثة - ق ١٩٦ تاريخ ٧٩/٢/٢٢ مشار اليه سابقاً .

وفقاً لنصوص القانون^(١) .

فالبيانات التي يقدمها الشاحن يجب أن تكون صادقة وأمانة تمثل واقع الحمولة، فإذا ثبت عكس ذلك كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن كل الأضرار الناتجة عن إفادته، ولا يجوز للناقل أن يتمسك بعدم صحة البيانات الواردة في سند الشحن تجاه أي شخص آخر غير الشاحن (م ٢٠٣ تجارة بحرية) وفي مقابل ذلك إذا قدم الناقل سند شحن للشاحن خالياً من ذكر أحد البيانات الواردة في المادة ٢٠٠ تجارة بحرية فإنه لا يصلح إلا كمبدأ ثبوت بالكتابة يحيز إتمام الإثبات بالشهادة (م ٢٠١ تجارة بحرية) مع ملاحظة أن النص يشير الى خلو نسخة وثيقة الشحن من ذكر البيانات المذكورة في المادة ٢٠٠ تجارة بحرية، لكن الواقع ان خلو الوثيقة من كل البيانات لا يجعل لها صلة بعملية النقل ولكن المعنى الذي يستقيم قانوننا هو خلو السند من أحد البيانات المذكورة، وعندها يعتبر الوثيقة مبدأ ثبوت بالكتابة يمكن إكماله بالبينة الشخصية .

وأخيراً فلا يجوز للناقل ان يدرج تحفظاً بشأن حالة البضاعة وشكلها الظاهر، إذ يستطيع بسهولة التحقق من ذلك^(٢) .

الفرع الرابع

نسخ سند الشحن والتزام بين حملتها

٢٣٠ - اختلفت التشريعات في عدد نسخ سند الشحن فالمادة ١٠٢ من قانون التجارة البحرية العثماني اشترطت تنظيم اربع نسخ على الأقل من بوالص الشحن تعطى احداها للشاحن والثانية للمشحون له وواحدة للربان وأخرى الى صاحب المركب أو الذي جهزه ويوقع عليها الشاحن والربان وهو ما اخذت به المادة ١٠٠ من

(١) انظر : حكم محكمة اكس بروفانس تاريخ ١٢/٩/١٩٥٩ - المجلة البحرية الفرنسية لسنة ١٩٦١، ص ٢١ .

(٢) انظر : د. ثروت عبد الرحيم، شرح القانون البحري السعودي، جامعة الملك سعود، الرياض ١٩٨٥، ص ١٨٣ .

القانون البحري المصري القديم أما القانون البحري المصري الجديد فقد ترك عدد النسخ لاختيار الطرفين الشاحن والناقل (م ٢٠٠/٥) .

وقد الزم المشرع الفرنسي بقانون ١٩٦٦ (م ١/٣٧ منه) الناقل بتسليم نسختين فقط من سند الشحن أحدهما للربان والآخرى للشاحن، وقد أخذت بذلك تشريعات عربية متعددة (١) أما المشرع الاردنى فقد اختار حلاً وسطاً حيث أوجبت المادة ٢٠٠ تنظيم سند الشحن من ثلاث نسخ، نسخة تعطى للشاحن وثانية للمرسل اليه والثالثة للربان، وقد أخذت بذلك تشريعات متعددة (٢)، وتعدد النسخ يدرأ مخاطر ضياع أو فقدان أو تلف سند الشحن إذا كان محرراً من نسخة واحدة كما يفيد اطراف عملية الشحن بالتصرف وفقاً للبيانات الواردة في السند من حيث بيع البضاعة عائمة أو رهنها أو تحرير بيانات الحمولة مسبقاً للتخليص الجمركي عليها فإذا كان سند الشحن لأمر أو لحامله، يجب أن يحتوي على عبارة قابل للتداول أو عبارة غير قابل للتداول وبيان عدد النسخ التي صدرت من سند الشحن مع وضع شرط بإلغاء سائر النسخ في حالة استعمال احداها (م ١/٢٠٥ تجارة بحرية) فيقال مثلاً حرر هذا السند من كذا نسخة والتسليم بموجب أحداها يبطل النسخ الاخرى .

وتعدد نسخ سند الشحن يثير احتمال التعارض بين هذه النسخ ومن ثم إذا وقع اختلاف بين سند شحن عليه توقيع الشاحن وسندات شحن عليها توقيع الربان فتعتمد كل نسخة اصلية تجاه موقعها (م ٢٠٦ تجارة بحرية) .

وإذا وقع تباين بين سند الشحن وسند ايجار السفينة فتفضل شروط سند الايجار في علاقات المؤجر مع المستأجر أما في علاقات المستأجر مع الشاحن فتعتمد وثيقة الشحن وحدها ما لم تنص صراحة على اعتماد سند الايجار (م ٢٠٧ تجارة بحرية) .

(١) انظر المادة ١٧٧ بحري كويتي، المادة ٢٦١ بحري اماراتي، المادة ١٥٦ بحري اماراتي .

(٢) انظر : المادة ١٩٧ بحري سوري، المادة ١٩٧ بحري لبناني، المادة ٢٠٠ بحري ليبي .

الفرع الخامس

شكل سند الشحن

٢٣١ - بينت المادة ٢٠٤ تجارة بحرية الشكل الذي يجب أن يصدر فيه سند الشحن، وكيفية تداوله، ان نصت على أن «تكون وثيقة الشحن اما لشخص معين أو لأمر أو لحاملها، فالوثيقة لشخص معين تكون غير قابلة للتداول وليس للربان ان يسلم البضاعة إلا للشخص المعين فيها، والوثيقة لأمر تكون قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب أن يكون مؤرخاً، وليس للربان ان يسلم البضاعة إلا لحامل وثيقة الشحن المظهره له ولو على بياض .

يتضح من النص القانوني ان سند الشحن يصدر في صور ثلاث : اسمي أو إذني أو لحامله :

أولاً - سند الشحن الإسمي : هو السند الذي يصدر بأسم شخص معين، ويكون عادة عندما يكون الشاحن والمرسل اليه شخصاً واحداً، ويترتب على ذلك ان الحق الثابت في السند لا ينتقل بالتظهير بل بحوالة الحق المدنية ومن ثم يجب إعلان أو قبول الناقل أو الربان للحوالة (م ٩٩٦ مدني) .

ثانياً - سند الشحن الإذني : وهو السند الذي يصدر لأمر الشاحن أو المرسل اليه، وينتقل الحق الثابت فيه عن طريق التظهير، الذي يشترط ان يكون مؤرخاً، مع ملاحظة ان تاريخ تظهير الأوراق التجارية غير منصوص عليه في القانون التجاري (م ١٤٣ تجاري)، وعلى ذلك فقد قررت محكمة التمييز الاردنية^(١) ان تظهر بوليصة الشحن بدون تاريخ للتظهير مخالف للقانون (م ٢٠٤ تجارة بحرية) .

وهذا التظهير يكون تظهيراً تاماً إذا قصد منه نقل ملكية البضاعة المذكورة فيه الى المظهر إليه وقد يكون تظهيراً توكلياً، إذا قصد منه اعطاء الحق لشخص آخر بإستلام البضاعة من الربان وقد يكون تظهيراً تأمينياً إذا قصد منه أن يرهن البضاعة القادمة على السفينة لفترة معينة ريثما يتمكن من تنظيم اموره المالية وفك الرهن .

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٩١/٥٢٣ مجلة النقابة لعام ١٩٩٣، ص ٧٥٤ .

مع ملاحظة ما يترتب على كل نوع من أنواع التظهير من آثار قانونية تتعلق بمدى حق الناقل بالتمسك بالدفع التي كانت له في مواجهة الشاحن أو المرسل اليه (١) إذ لا يجوز للناقل أن يدفع في مواجهة المظهر اليه سند الشحن بالدفع التي كانت له في مواجهة الشاحن/المرسل اليه إلا إذا كان التظهير توكلياً (م ٢٠٥/٢ تجارة بحرية) .

ثالثاً - سند الشحن لحامله : وهو السند الذي يصدر لحامله أي دون ذكر اسم شخص معين، وفي مثل هذه الحالة يندمج الحق في السند نفسه ويصبح من يحوز السند وكأنه يحوز البضاعة حيازة حكمية ويترتب على ذلك أنه يحق لمن يحوز مثل هذا السند مطالبة الناقل بتسليمه البضاعة وهو فرض نادر في الحياة التجارية لأن سرقة السند أو فقدانه يعني اعطاء الحق لمن يحوزه باستلام البضاعة دون أية مسؤولية على الناقل .

ويلاحظ أن المشرع قد ابرز قاعدة هامة في النقل البحري وهي عدم تسليم البضاعة إلا لمن يتقدم بسند الشحن مظهراً حتى ولو على بياض أو حتى ولو كان السند مظهراً لحامله، وهو ما يعني انه لا يجوز للناقل ان يتخلى عن حيازة البضاعة الى أي شخص بدون أن يتسلم منه سند الشحن .

إلا أن الواقع العملي غير ذلك، إذ يجد الناقل نفسه أحياناً مضطراً لتسليم المرسل اليه البضاعة بدون ان يقدم اليه سند الشحن وذلك لأسباب متعددة، مثل ضياع السند أو تلفه أو تأخره في الوصول، فكيف يمكن للناقل ان يتصرف في مثل هذه الحالات حتى يخلي نفسه من المسؤولية في مواجهة من يتقدم اليه بسند الشحن الأصلي ؟

لقد أمكن إيجاد حل يجنب الناقل المسؤولية عما ينجم عن تسليم البضاعة بدون تقديم سند الشحن Delivery of Cargo without production of bills of lading ويتمثل بالحصول من المرسل اليه على خطاب تعهد - Under taking، معتمد من أحد

(١) راجع هذه المسألة مطولاً في : د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة الاردني، الأوراق التجارية، الجزء الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع - عمان ١٩٩٨، ص ١١٩ - ١٧٤ .

المصارف، يتعهد فيه المرسل اليه بتعويض الناقل عن كل ما يلحقه من خسائر ومصاريف وتكاليف وأي أعباء أخرى ناجمة عن تسليم البضاعة بدون تقديم سند الشحن. ولأن الغالب ألا يقبل البنك اعتماد مثل هذا التعهد المفتوح، ينصح أصحاب السفن والناقلين بتقدير قيمة التعهد بما يساوي ١٥٠٪ من قيمة البضاعة سيف^(١).

هذا وقد الزم المشرع في حالتي سند الشحن الاذني وسند الشحن لحامله ذكر احدى العبارتين «قابل للتداول» أو «غير قابل للتداول» وبيان عدد النسخ التي صدرت من سند الشحن مع إضافة شرط بالغاء سائر النسخ إذا استعملت أحداها (م ٢٠٥/١ تجارة بحرية)؛ مع أن الوضع الطبيعي في تداول الأوراق التجارية هو أن تكون الورقة قابلة للتداول عند ذكر اسم المستفيد ولو لم يسبقه كلمة «لأمر» إلا أن المشرع أراد أن يطبق على تداول سند الشحن قواعد تناسب بيئة النقل البحري ولذلك نجد سندات الشحن مطبوعاً على وجهها عبارة «قابل للتداول» Negotiable أو غير قابل للتداول Non-Negotiable وعند تعدد نسخ سند الشحن القابل للتداول، فالمظهر لا يضمن إلا وجود البضاعة المشحونة وصحة عقد النقل، فإذا حصل خلاف بين حملة سند الشحن القابل للتداول قبل تسليم الربان لها، فالأفضلية تعطى لحامل النسخة التي تحمل أقدم تظهير (م ٢٠٥/٣ تجارة بحرية) ومن هنا تظهر فائدة اشتراط المشرع أن يؤرخ التظهير. أما إذا سلمت البضاعة لأحد حاملي نسخ سند الشحن القابل للتداول فلا يفضل عليه أي حامل لنسخة أخرى ولو كانت تحمل تاريخاً سابقاً على النسخة التي تم استلام البضاعة بموجبها (م ٢٠٥/٤ تجارة بحرية).

الفرع السادس

حجية سند الشحن في الإثبات

٢٣٢ - أثارت حجية سند الشحن في الإثبات جدلاً واسعاً في الفقه والقضاء، لما يقوم به سند الشحن من وظائف هامة بالنسبة لأطرافه وللغير، مما كان له أثر على أهمية السند في الإثبات بالنسبة لطرفيه وللمرسل اليه وللمظهر اليه كذلك .

فالأصل عند إصدار سند الشحن أن يلتزم الناقل بتدوين البيانات التي يقدمها

(١) انظر ما جاء حول هذا الموضوع في مجلة : Sea Venture - Vol. 5, Aug. 1979, PP. 8 - 10

الشاحن خطياً في سند الشحن وتثبت إذا استكملت بياناتها، تسلّم الناقل للبضاعة على النحو المذكور في السند، إلا إذا قدم دليل معاكس (م ٢٠٢/٥ تجارة بحرية) وعليه فيعتبر سند الشحن ذا حجية كاملة في الإثبات ما بين الناقل والشاحن بالنسبة لما يحتويه من بيانات، إلا أن هذه الحجية ليست مطلقة بين طرفيه، إذ يجوز لأي منهما أن يثبت عكس ما جاء في سند الشحن وفقاً للقواعد العامة التي تقضي بأنه لا يجوز إثبات عكس الثابت كتابة إلا كتابة أيضاً (م ٢٩/١ بينات) إلا إذا كان الأمر منظوياً على غش فيجوز اثباته بكافة طرق الإثبات^(١).

فإذا سلم سند الشحن للشاحن دون أن يؤشر عليه الناقل بأحدى عبارات التجهيل المعروفة، سمي مثل هذا السند سند شحن نظيف Clean Bill of Lading ويعتبر ذلك دليل اثبات مبدئي لصالح الشاحن وعلى الناقل أن يسلمها سليمة وكاملة العدد على النحو الوارد في سند الشحن، وقد أوضحت المادة ١٨/٢ من قواعد الاعراف والعادات الموحدة الخاصة بالاعتمادات المستندية لسنة ١٩٧٥، بأن سند الشحن يعتبر نظيفاً إذا كان خالياً من أي تحفظ أو إشارة تتعلق بحالة البضاعة المعيبة و/أو تغليفها، وقد طبق القضاء ذلك في بعض أحكامه (٢) كما يُعتبر سند الشحن نظيفاً إذا خلا من أي إشارة الى حالة البضاعة الظاهرة الحسنة وقت الشحن The Apparent Good order and Condition of the Goods^(٣).

ووثيقة الشحن النظيفة تقوم بجميع وظائف سند الشحن الأساسية وتعتبر بياناتها حجة في مواجهة الناقل لا يستطيع الفكاك من مسؤوليتها إلا بإثبات عكس هذه البيانات (م ٢٠٢/٥ تجارة بحرية) أما إذا انتقل سند الشحن للغير حسن النية عن طريق التظهير فتعتبر بيانات سند الشحن قاطعة في مواجهة الناقل وقد عبرت عن

(١) انظر : د. عبد الرحمن سليم، شروط الاعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن الصادرة في بروكسل بتاريخ ٢٥ آب/١٩٢٤، رسالة دكتوراه، الاسكندرية عام ١٩٥٥، ص ٢١٠.

(٢) انظر القضية الانجليزية : British Imex Industries Ltd. V. Midland Bank Ltd. (1958) I. & B. 542.

(٣) انظر القضية الامريكية : M. Paquet. & Co. V. Dart Container Lines Co. (1973) A. M. C. 926.

ذلك المادة ٢٠٥/٢ تجارة بحرية بأنه لا يجوز للناقل أن يقابل حامل نسخة من سند الشحن قابلة للتداول ومظهره اليه، بالدفع التي يمكن الأدلاء بها بوجه الشاحن ما لم يثبت ان حامل السند يتصرف بالوكالة عن الشاحن أي أنه يحوز سند الشحن مظهراً اليه تظهيراً توكلياً، ومعنى ذلك أنه يجوز إثبات عكس بيانات سند الشحن في علاقة الناقل بالشاحن وعدم جواز ذلك في مواجهة غيرهما .

وقد عبرت محكمة التمييز الاردنية عن ذلك في أحد أحكامها (١) بقولها : إن من المبادئ المقررة أن سند الشحن يعتبر دليلاً لإثبات عقد النقل وإثبات عملية الشحن ذاتها فيما بين أطرافه، كما يكون السند المذكور حجة على الغير بالبيانات الواردة فيه، ولكن يكون للغير أن يقيم الدليل على ما يخالف السند بجميع طرق الإثبات، لأنه لم يكن طرفاً في السند وذلك تطبيقاً للقواعد العامة .

أما بالنسبة لحجية سند الشحن بالنسبة للمرسل اليه، فلم يتطرق القانون مباشرة لوضعه كما فعلت بعض التشريعات (٢) التي اعتبرته من الغير ومع ذلك فإننا نستطيع بيان وضع المرسل اليه بالنسبة لحجية سند الشحن في الإثبات مما جاء بالمادة ٧٣ من قانون التجارة، التي تساوي بين مركز المرسل والمرسل اليه في رفع الدعاوى ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن العجز الكلي أو الجزئي، إذ أنها تعطي المرسل اليه حقاً في إقامة الدعوى مباشرة على الناقل من أجل العقد الذي عقده الناقل مع المرسل، وعلى ذلك فالمادة ٢٠٢/٣ تجارة بحرية تلقى عبء إثبات النقص على المرسل أو المرسل اليه إذا كان لتحفظ الناقل في وثيقة الشحن ما يبرره، فمركز المرسل اليه يتكافأ ومركز الشاحن وإذا كان الشاحن يستمد حقه من العقد المبرم مع الناقل فالمرسل اليه يستمد حقه من القانون مباشرة، وتجدر الإشارة الى أنه إذا كانت إفادة الشاحن عن البضاعة مغايرة للواقع، فإن الشاحن يكون مسؤولاً أمام الناقل عما يلحقه من أضرار جراء هذه الإفادة، إلا أنه لا يجوز للناقل أن يتمسك بهذه الإفادة المغايرة للحقيقة تجاه أي شخص كان غير الشاحن (م ٢٠٣ تجارة بحرية) وهو ما يفيد بأن الناقل لا يمكنه أن يتذرع بسوء إفادة الشاحن عن بيانات البضاعة في مواجهة المرسل اليه، إذ اعتبره

(١) انظر تمييز حقوق رقم ٨٧/٣٦٩ هيئة عامة، سبقت الإشارة اليه .

(٢) انظر : المادة ١٨٣/٣ من القانون البحري الكويتي، المادة ٢٦٦/٢ بحري إماراتي .

المشرع هنا من الغير لعموم النص الوارد في المادة ٢٠٣ تجارة بحرية .

وعلى ذلك إذا كان سند الشحن نظيفاً كان على الربان أو الناقل ان يسلم البضاعة كما استلقتها، فهو يضمن هلاك أو تعيب البضاعة إلا إذا اثبت أن هذا الهلاك وهذا التعيب والأضرار الناتجة للبضاعة ناتجاً عن أحد الأسباب الواردة في المادة ٢١٣ تجارة بحرية والتي سنتكلم عنها في موضعها والتي جاءت بمعنى المادة ٧٢ من قانون التجارة وقد عبرت محكمة التمييز الاردنية عن ذلك في أحد أحكامها (١) بأن على الناقل أن يقدم الدليل على تبرئة ذمته من مسؤولية النقص في البضاعة المنقولة حسب أحكام قانون التجارة ويكفيه إثبات أنه قد سلم الصناديق المنقولة كما استلمها لدفع الإدعاء بالنقص الحاصل .

فإذا أصدر الناقل وثيقة شحن نظيفة مع علمه ان البضائع معيبة، فلا يجوز له اثبات ان البضاعة كانت في حالة تالفة وقت التحميل (٢) .

يتضح من ذلك أن الأصل هو إصدار سند شحن نظيف للشاحن، إلا أن الناقل يلجأ للتحفظ على البيانات التي يقدمها الشاحن إذا وجد ما يبرر ذلك قانوناً، وعلى ذلك إذا اثير نزاع بين الشاحن والناقل حول مشروعية التحفظ وتمكن الناقل من إثبات هذه المشروعية أو حصل على موافقة الشاحن على التحفظ وهو ما يتم عملاً بالحصول على توقيعه على سند الشحن، فإن مثل هذه التحفظات تسري في علاقة الشاحن بالناقل، فإن لم يتمكن الناقل من الحصول على موافقة الشاحن يلجأ الى خبراء متخصصين لفحص البضاعة والحصول منهم على شهادة بإثبات حالة البضاعة ومقدارها حتى يكون لهذه التحفظات حجية في مواجهة الشاحن (٣) .

فإذا وجد تلف في البضاعة عند التسليم وطالب المرسل اليه بتعويض عن هذا التلف، فعليه ان يقيم الدليل على أن الوزن أو المقاس أو العدد المبينة في وثيقة الشحن

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٣/٣٥٠ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٣، ص ١٢٧٧.

(١) انظر في القضاء الامريكي U. S. Dist. Ct. - Eastern District of virginia July 20, 1972 - Yer-mex Inter. V. S. S. Tendo (1977) A. M. C. 1806.

(٣) د. محمود سمير الشرقاوي في مقال له بعنوان : خطابات الضمان وفقاً لمعاهدة سندات الشحن، تعليق على حكم النقض المصرية بتاريخ ٢٢/٣/٦٦ قضية رقم ٣١٠/سنة ٣١ق، منشور في مجلة القانون والاقتصاد، يونيو ١٩٦٨ عدد ٢ س ٣٨، ص ٣٧٥ .

قد تسلمه الربان فعلاً وله ان يستعين في ذلك بكافة الوسائل الثبوتية بما في ذلك مستندات مصلحة الجمارك والاعتراف وحلف اليمين^(١) .

الفرع السابع

خطابات الضمان وأثرها على حجبة سند الشحن

Letters of Indemnity

٢٣٣ - يلجأ الناقل عادة الى إدراج عبارات التحفظ أو التجهيل في سند الشحن إذا توافرت اسباب ذلك كأن يشك في صحة اقرارات الشاحن أو أن لا يكون لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحة تلك الإقرارات كما لو كانت السفينة على وشك الإقلاع أو ليس لديه العنصر البشري الكافي للقيام بهذه المهمة، ومن ثم يدرج عبارات تجهيل خاصة بالوزن أو بالعدد أو بالكمية أو بحالة البضاعة في سند الشحن ويسمى مثل هذه السند سند شحن مشروط Claused Bill of Lading مما يقلل من قيمة السند في ادائه لوظائفه كما أن المصارف تتردد كثيراً في قبوله لصرف قيمة الإعتماد المستندي للمصدر إذا كان المطلوب هو سند شحن نظيف إضافة الى أن المستورد لا يستطيع بيع البضاعة عائمة بناء على وصف للبضاعة مشكوك في صحته، وعلى ذلك كان أي عمل يقوم به أطراف وثيقة الشحن من شأنه التقليل من قيمتها يعتبر أمراً خطيراً^(٢) .

ولتفادي ذلك يعمل الشاحن جاهداً على الحصول من الناقل على سند شحن نظيف Clean Bill of Lading على أن يتسلم الشاحن ورقة تسمى خطاب ضمان أو تعويض Letter of Indemnity or Guarantee يتضمن التحفظات الخاصة التي كان على الناقل إدراجها في سند الشحن ولكنه لم يفعل استجابة لطلب الشاحن، ويتعهد فيه الشاحن بتعويض الناقل عن أي مسؤولية يتعرض لها مقابل إصداره وثيقة شحن نظيفة^(٣) وعلى ذلك يتضح أن خطاب الضمان أشبه ما يكون بورقة الضد Counter Letter في التصرفات الصورية، إذ يعتبر أداة إثبات معاكسة لما ورد في سند الشحن من بيانات

(١) انظر : عبد الرحمن سليم، ص ٢١٥ .

(٢) انظر : W. E. Astle - Shipping and the Law Fairplay Publication - London, 1980, P. 50.

(٣) انظر : سميحة القليوبي، ص ٣٤١ .

يركن اليها الناقل في دعاوى المسؤولية التي ترفع عليه من المرسل اليه أو أي حامل شرعي لسند الشحن .

ويترتب على خطاب الضمان أن حامل وثيقة الشحن النظيفة له أن يطالب الناقل بصحة جميع البيانات الواردة في سند الشحن دون ان يحق للناقل الاحتجاج بما جاء في خطاب الضمان، وللحامل إذا وجد عجزاً أو عيباً في البضاعة أن يطالب الناقل بالتعويض وللناقل بدوره ان يرجع على الشاحن لمطالبته بما دفع لحامل الوثيقة من تعويض بموجب خطاب الضمان الذي يعتبر اتفاقاً عقدياً لا قانونياً^(١)، فخطاب الضمان حجة بين طرفيه الناقل والشاحن، وليس للناقل الاحتجاج به على المرسل اليه أو أي حامل ينتقل اليه سند الشحن، فيلتزم الناقل بتسليمه البضاعة على النحو الموصوفة في سند الشحن أو تعويضه عن تلفها^(٢) .

وتجدر الإشارة الى أن قانون التجارة البحرية الاردني مثله في ذلك مثل كثير من التشريعات البحرية العربية^(٣) قد خلا من نص يعالج خطابات الضمان بينما عالجتها بعض القوانين البحرية العربية والأجنبية^(٤) وعلى ذلك فإن السند القانوني لخطابات الضمان يمكن تلمسه فيما جاء بالقانون المدني بشأن ورقة الضد Counter Letter الذي تنص المادة ٣٦٩ منه على أنه «إذا ستر المتعاقدان عقداً حقيقياً بعقد ظاهر، فالعقد النافذ بين المتعاقدين والخلف العام هو العقد الحقيقي» وكذا ما جاءت به المادة ٣/٧ من قانون البينات الاردني بنصها في هذا الشأن «وأما الأوراق السرية التي يراد بها تعديل الاسناد الرسمية أو الاسناد العادية فلا مفعول لها إلا بين موقعيها» .

هذا ومع أن معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ قد خلت من نص يعالج خطابات الضمان إلا أن المشرع الدولي تدارك ذلك فيما جاءت به المادة ١٧/٢ من اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ التي عالجت خطابات الضمان ورتبت عليه سريان أحكامه فيما بين الناقل والشاحن وعدم جواز احتجاج الناقل في مواجهة المرسل اليه وحامل سند الشحن بما ورد في خطاب الضمان .

(١) انظر : مقالنا عن التحفظات وخطابات الضمان، ص ٤١، مشار اليه سابقاً .

(٢) انظر : ثروت عبد الرحيم، ص ١٥٩ .

(٣) مثل البحري السوري واللبناني والليبي والعماني والكويتي والبحريني .

(٤) مثل القانون البحري المصري الجديد (م ٢٥٧)، قانون النقل العراقي (م ١٥٩) البحري

الاماراتي (م ٢٦٠)، وكذا التشريع الفرنسي الصادر في ١٨ يونيو ١٩١٦ .

وعلى ذلك نجد خطابات الضمان واقعاً املتت الضرورات العملية والتجارية ولذا فإن معالجتها تشريعياً على المستويين الوطني والدولي تتسم بالحكمة وبعد النظر حتى لا يترك مثل هذا الموضوع الهام في عالم التجارة البحرية لمختلف أنواع الإجتهدات .

ومع ان القضاء الاردنى لم تتح له فرصة ابداء رأيه بشأن خطابات الضمان قبولاً أو رفضاً، إلا أننا كما ذكرنا، نجد سنداً قانونياً لها فيما جاءت به المادة ٣٦٩ مدنى بشأن أوراق الضد وفيما جاءت به المادة ٣/٧ بينات بشأن الاتفاق السري بين اطراف العقد، وعلى ذلك جاء قضاء محكمة التمييز الاردنية منسجماً مع هذا التوجه (١) إذ أقر الاتفاقات الشفوية السرية المحصورة بالمتعاقدين دون ان يسري حكمها على الغير، كما جاء حكمها (٢) بشأن تطبيق المادة ٣٦٩ مدنى المتعلقة بالدعوى الصورية من أنه اذا ستر المتعاقدان عقداً حقيقياً بعقد ظاهر، فالعقد النافذ فيما بين المتعاقدين والخلف العام هو العقد الحقيقي .

وهو ما يشير الى نفاذ العقد المستتر فيما بين طرفي العقد على ألا تتعدى آثاره غيرهما من الغير، وللغير ان يتمسك بالعقد الظاهري اذا اقتضت مصلحته ذلك .

وقد قضت محكمة التمييز الاردنية بأن مطابقة بيان الحمولة لبيانات الشحن مفترضة، فإن كانا غير ذلك قام الدليل على مسؤولية الناقل الى أن يثبت العكس (٣) .

مع ملاحظة أن خطاب الضمان إذا كان ينطوي على نية الإضرار بالغير - كالمرسل اليه أو المظهر اليه سند الشحن، فإن الناقل لا يستطيع التمسك بالعقد المستتر للرجوع على الشاحن عما تكبده من تعويضات للغير، ذلك ان الغش يفسد كل شيء فلا يمكنه الاستناد الى عقد قائم على الغش لمطالبة الشاحن بما دفع للغير من تعويضات، وانما ينفذ العقد المستتر فيما بين طرفيه اذا حرر بحسن نية وبدافع الضرورات العملية دون أن ينطوي على نية الغش والإضرار بالغير (٤) .

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٠/١٦٥ مجلة النقابة لسنة ١٩٨١، ص ٨٨ .

(٢) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٤/٤٣٤ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٥، ص ٤٦٧ .

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٤/٦٦٦ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٧، ص ٢٠٦٢ .

(٤) انظر : بحثنا بعنوان التحفظات وخطابات الضمان، ص ٤٦، مشار اليه سابقاً وقد عبرت عن ذلك صراحة إحدى محاكم الاستئناف الانجليزية بأن خطاب الضمان إذا كان مشوباً بغش أو تدليس فهو سند غير قانوني لا يستطيع الناقل الإعتماد عليه حتى في مواجهة الشاحن لأن كلاهما كان متواطئاً لإصدار سند شحن نظيف مخالف للحقيقة Boun Jenkinson & Co. Percy V. Dalton (London) Ltd. (1975) 2Q. B. 421 A. C.

وقد عبرت عنه محكمة النقض المصرية بجلاء عن حقيقة الوضع القانوني لخطابات الضمان (١) من أنها هي التي يثبت بها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل ادراجها في سند الشحن ولكنها لم تدرج فيه استجابة لطلب الشاحن الذي يتعهد بموجبها بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم لبيانات سند الشحن إذا ما تعرض الناقل للمطالبة من قبل الغير بالتعويض وذلك مقابل ان يسلمه الناقل سند شحن نظيف مما يسهل على الشاحن التعامل مع البضاعة بسند الشحن والحصول بمقتضاه على الائتمان من البنوك، هذه الخطابات وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة حجة على عاقيدها وحدهما - الشاحن والناقل، لا يجوز الاحتجاج بها على الغير من حاملي سندات الشحن، ولا مخالفة فيها لقواعد سندات الشحن الموقعة في بروكسل عام ١٩٢٤، طالما كان المقصود بها دحض قرينة الإثبات المستمدة من سند الشحن في العلاقة بين الناقل والشاحن ولم تتضمن اعفاء الناقل من المسؤولية ولم تكن مشوبة عند اصدارها بقصد إيهام الغير وادخال الغش عليه عند تداول سند الشحن .

وهذا الإتجاه القضائي نلاحظه في القضاء الفرنسي (٢) والأمريكي (٣) والهولندي (٤) والسوري (٥) كذلك . ومن ثم نجد أن خطابات الضمان كواقع في عالم النقل البحري يضطر اليها الناقل في اغلب الأحيان رضوخاً لمطالب الشاحنين وتحت ضغط المنافسة القوية في عالم النقل البحري، مقيدة بقيود قانونية تحفظ حق الغير الذي يعتمد على

(١) انظر قضاء النقض المصرية في طعن رقم ٣٣٩ سنة ٥٠ ق جلسة ٢٢/٦/٧٥، ص ٢٦، ص ١٢٥٧ وطعن رقم ٣٢٠ سنة ٢١ ق جلسة ٢٢/٣/٦٦، ص ١٧، ص ٦٢٧ .

(٢) انظر حكم محكمة السين التجارية بتاريخ ١٠ مارس ١٩٥٨ منشور في مجلة القانون البحري الفرنسي (١٩٥٨) ص ٤١٤ .

(٣) انظر قضية : Contines, Inc. V. SS. Flying Independent (1952) A. M. C. 1501 وكذا : Dimisy & Assocs. V. SS. Sea Star (1972) AMC. 1448

(٤) انظر : حكم محكمة امستردام بتاريخ ٤ آذار ١٩٧٦ منشور في مجلة قانون النقل الاوروبي لسنة ١٩٧٦، ص ٦٧٥ .

(٥) انظر : القرار الصادر عن الغرفة المدنية الثالثة لدى محكمة النقض السورية رقم ٨١٧ اساس

١٣٧٣ الصادر بتاريخ ٧٨/٥/٢٩ منشور في : محمد الصابوني، القضايا البحرية ١٩٧٩، ص ١١٧، وكذا قرارها رقم ١٠١٦ اساس ١١٥٣ بتاريخ ٧٨/٦/٢٦، نفس المرجع السابق، ص

١١٩ .

سند الشحن الظاهري باعتباره الممثل القانوني للبضاعة، أما في علاقة الناقل بالشاحن فيحكمها العقد المستتر الذي إن كان مشوباً بالغش والتدليس أضراراً بمصالح حملة سند الشحن، فإن القضاء يعاقب الناقل بحرمانه من السند الاتفاقي الذي يستند اليه في رجوعه على الشاحن تطبيقاً للمبدأ القائل «بأن الغش يفسد كل شيء»، ومن ثم نكون أمام حل توفيقى بين مصالح الشحن التي تريد الحصول على سند شحن نظيف ومصالح الناقل الذي يريد الحصول على حمولات لتشغيل سفينته ومصالح الغير التي تبقى محفوظة لا تتأثر بوجود خطاب الضمان فيما بين الناقل والشاحن .

الفرع الثامن

اسم السفينة Name of the Vessel

٢٣٥ - تشترط الفقرة (ج) من المادة (٢٠٠) تجارة بحرية ذكر اسم السفينة وجنسيته وحمولتها، وهو وضع طبيعي إذا صدر سند الشحن بعد الشحن على ظهر السفينة، أما إذا صدر سند الشحن قبل شحن البضاعة على ظهر السفينة فلا محل لذكر اسم السفينة وهو ما يحدث عملاً في كثير من الحالات وذلك حتى يتمكن الشاحن من إرسال سند الشحن للمرسل اليه في وقت مبكر، وهو وإن كان ذا فائدة للشاحن إلا أنه يفيد الناقل ايضاً بتمكيه من شحن البضاعة على أية سفينة اخرى تتجه الى الميناء المقصود، وعلى ذلك فخطوط الملاحة البحرية عادة ما تلتزم بعقد النقل البحري مع الشاحن على شحن البضاعة على أول سفينة تصل من السفن التي تعمل على الخط الملاحي الذي يراد نقل الحمولة عليه .

وبالطبع يتم إخطار المرسل اليه باسم السفينة التي تحمل البضاعة حتى يستعد لاستقبالها وللمطالبة بتسلمها من الربان أو الوكيل الملاحي .

الفرع التاسع

السند برسم الشحن Bill of Lading for Shipment

٢٣٦ - وفي الحالة التي لا تعين السفينة في سند الشحن لسبب أو لآخر، فإن سند

الشحن يسمى عندئذٍ السند برسم الشحن تمييزاً له عن السند الذي تعين فيه السفينة والذي يسمى سند شحن مشحون Shipped Bill of Lading .

ويفيد السند برسم الشحن، الشاحن بإرساله السند للمرسل اليه قبل شحن البضاعة أو بتمكينه من بيع البضاعة دون انتظار تحديد السفينة الناقلة كما يفيد الناقل الذي يمتلك عدداً من السفن تعمل على نفس الخط الملاحي ومن ثم يمكنه ان ينظم شحن البضاعة على أية سفينة دون التقيد بسفينة معينة كما يمكن الناقل من المطالبة بأجور الشحن دون انتظار شحن البضاعة على ظهر السفينة .

ومن جهة أخرى فسند الشحن برسم الشحن لا يمكن الشاحن أو المرسل اليه من تتبع السفينة التي تنقل البضاعة والاستعلام عنها في ميناء الوصول، وإن كان من السهل حالياً معرفة ذلك عن طريق سرعة الاتصالات وتنوعها .

وعلى ذلك نجد معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ (م ١/٣ منها) تقبل السند برسم الشحن ولكنها تعطي الشاحن الحق في أن يطلب من الناقل تسليمه سند شحن مؤشر عليه بكلمة «مشحون» ويحمل اسم السفينة التي تنقل البضاعة مقابل رد السند برسم الشحن للناقل، وقد جاءت المادة ١٥/٢ من اتفاقية هامبورج بنفس المعنى .

وعلى هدي ذلك جاء نص المادة ٢٠٢/٥ تجارة بحرية اردني بأن الوثيقة التي تعطي للشاحن قبل شحن البضاعة يستبدل منها بعد هذا الشحن وبناء على طلبه وثيقة شحن قانونية .

الفرع العاشر

شروط النقل - أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود

٢٣٧ - تنص الفقرة (د) من المادة (٢٠٠) تجارة بحرية على أن يشتمل سند الشحن من بين بياناته على تحديد أجرة السفينة أي أجرة النقل والأسس التي تقوم عليها، فالأجرة تحدد على أساس الطن الوزني إذا كانت الحمولة ذات وزن فإن كانت خفيفة جرى تحديد الأجرة بناء على الحجم كالتر المكعب مثلاً أو الطن الحجمي، وذلك

حسب رغبة الناقل وبناء على اعتبارات فنية تتعلق بكثافة البضاعة، فإن زاد حجم الطن عن اربعين قدماً مكعباً تم احتساب الأجرة على أساس الحجم وليس الوزن^(١) .

كما لابد من تحديد ميناء المغادرة التي تقلع منه السفينة حاملة البضاعة وتحديد ميناء الوصول وذلك لتحديد الأجرة من ناحية ولمعرفة منشأ البضاعة ومكان وصولها من جهة أخرى .

الفرع الحادي عشر

تاريخ سند الشحن

٢٣٨ - توجب الفقرة (هـ) من المادة (٢٠٠) تجارة بحرية ذكر تاريخ تسليم الوثيقة للشاحن، ومثل هذا التاريخ يفيد بتحديد تاريخ انتقال حيازة البضاعة الى الربان ومدى مسؤوليته عن سلامتها، كما أن ذلك يفيد في البيوع البحرية للتحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة للناقل في الميعاد المتفق عليه في عقد البيع .

الفرع الثاني عشر

توقيع الربان أو مالك السفينة أو وكيله والواسق

٢٣٩ - يتولى توقيع سند الشحن عادة ربان السفينة أو وكيل السفينة، ذلك أن الشاحن يمكنه أن يحصل على نسخة من سند الشحن يقوم بتعبئتها بالبيانات الخاصة بالحمولة ومن ثم يقدمها للناقل الذي قد يكون مالك السفينة أو ممثله وهو وكيل السفينة أو الربان، حيث يوقع أي منهم سند الشحن ويعيد نسختين منه للشاحن الذي يحتفظ بنسخة ويرسل الاخرى للمرسل اليه وثالثة تبقى مع الناقل، وقد يتم إصدار سند الشحن من الناقل بناء على معلومات خطية يقدمها الشاحن إليه، ثم يقوم الناقل أو ممثله بتوقيع سند الشحن، وفي جميع الحالات يعتبر التوقيع تعبيراً عن إرادة الناقل واعترافه بمضمون السند وبأن البضاعة المذكورة فيه قد أصبحت في

(١) انظر : عبد القادر العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، ص ٧٨ .

حيازته وتحت مسؤوليته ويلتزم بتسليمها كاملة العدد وبنفس النوعية التي كانت عليها عند استلامها من الشاحن .

ويشترط المشرع فيما جاءت به الفقرة (ز) من المادة (٢٠٠) تجارة بحرية إمضاء الربان أو مالك السفينة أو وكيله والواسق، بمعنى ان سند الشحن يجب أن يوقعه الواسق (الشاحن) كذلك، وتوقيع الشاحن يتفق واعتبار سند الشحن وسيلة لإثبات عملية الشحن وإثبات عقد النقل كذلك (١) كما أن توقيع الشاحن ينهض دليلاً على رضائه بما جاء فيه من بيانات ومن تحفظات للناقل، ومع ذلك فإذا تخلف توقيع الشاحن وثبت علمه بالتحفظات التي أوردتها الناقل، بدليل تقديمه وثيقة الشحن الى المصرف ليقبض قيمة البضاعة فلا مجال للاعتداد بعدم توقيع وثيقة الشحن، بل ان ابراز المرسل اليه وثيقة الشحن واعتمادها كدليل في الدعوى يحول دون تمسكه بعدم توقيعها من الشاحن فضلاً عن ان قبوله بها يفيد موافقته على محتوياتها (٢)، بمعنى انه إذا تخلف توقيع الشاحن فإن للناقل ان يحتج بشروط سند الشحن على الشاحن إذا ثبت من الظروف والملابسات علم الشاحن وقبوله بما ورد في سند الشحن من بيانات .

وتجدر الإشارة الى أن المشرع الاردني قد وضع حلاً لإختلاف وثيقة الشحن الموقعه من الشاحن عن وثيقة الشحن الموقعة من الربان، إذ تعتبر كل نسخة أصلية تجاه موقعها أي تسري في مواجهته جميع البيانات الواردة فيها (م ٢٠٦ تجارة بحرية) .

وقد أشارت اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ (م ١/١٥ - ي منها) الى توقيع الناقل على سند الشحن أو شخص يتصرف بأسمه، دون أن تشترط توقيع الشاحن، ذلك أن الشاحن الذي يتسلم نسخة من سند الشحن لا تلبي حاجته، يستطيع الاعتراض على ذلك مباشرة بكافة الطرق القانونية .

ويلاحظ أن التوقيع قد أخذ يفقد قيمته في ظل التطورات الحديثة في النصوص

(١) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ٢١٢ .

(٢) انظر قرار النقض السورية - الغرفة المدنية الثالثة - رقم ١٠١٦ اساس ١١٥٣ تاريخ ٧٨/٦/٢٦ مشار اليه سابقاً .

القانونية حيث أخذت بالتخفيف التدريجي لمتطلبات التوقيع، فكلمة توقيع استبدلت في النصوص الحديثة بكلمة (يصدر - Issue) أو عبارات بنفس المعنى^(١).

بل إن بعض القوانين الوطنية (٢) والاتفاقيات الدولية الحديثة (٣) الخاصة بالنقل البحري قد نصت على عدة خيارات لتوقيع سند الشحن كخط اليد أو الصورة المطبوعة المطابقة للتوقيع الأصلي Printed in Facsimile أو بالتثقيب Perforation أو الختم Stamp أو بالرموز Symbols أو بأية طريقة آلية أو اليكترونية أخرى Any other mechanical or electronic means وإضافة الى ذلك فإن بعض القوانين الوطنية (٤) واتفاقيات النقل الدولي (٥) قد أجازت استعمال ايصال البيانات الصادر عن الحاسوب Data sheet-print-out كسند شحن يتمتع بوظائف سند الشحن التقليدي Conventional Bill of Lading.

وقد مكنت الوسائل التكنولوجية الحديثة من ابتكار اساليب حديثة اليكترونية للتأكد من صحة بيانات الشحن المسجلة على أشرطة الحاسوب أكثر بكثير من مصداقية التوقيع التقليدي على سند الشحن وذلك باستبدال الوثائق كلية بأساليب مؤتمتة واليكترونية Automated and Electronic Means^(٦).

(١) انظر نص المادة ٣/٣ من قواعد لاهاي لعام ١٩٢٤ والمادة ١/١٤ من قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨.

(٢) مثل القانون البحري العماني (م ٣/٢٣٩).

(٣) انظر في ذلك المادة ٣/١٤ من قواعد هامبورج لعام ٧٨ والمادة ٣/٥ من اتفاقية النقل متعدد الوسائل لعام ١٩٨٠ Mulmodal Transport Convention, 1980 والتي تجيز كل منهما التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالفاكسميلي أو بالتثقيب أو بالخاتم أو بالرموز أو بأية وسيلة آلية أو الكترونية أخرى إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن.

(٤) انظر القانون البحري لجمهورية المانيا الديمقراطية (سابقاً) الصادر في ٧٦/٢/٥ المنشور Lloyd's Maritime Commercial Law Quarterly [L. M. C. L. ملخص عنه في مجلة اللويدز Dr. Dolly Richter & Dr. Ralph Richter, PP. 197 - 201. Q.] في عدد آيار ١٩٧٧ بقلم السيدين :

(٥) انظر المادة ٤/٥ من اتفاقية النقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠.

(٦) انظر مزيداً من التفاصيل حول هذا الموضوع : كتابنا الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، ص ٢١٢ - ٢١٣.

- وقبل ان ننهي الكلام عن سند الشحن لابد لنا من الكلام عن علاقة سند الشحن بسند الإيجار وكذا عن سند الشحن المشترك .

المطلب الثالث

سند الشحن وسند الإيجار

٢٤٠ - يصدر سند الشحن عن الناقل سواء أكان مالكا للسفينة أم مستأجراً لها ويحدد العلاقة فيما بين الناقل والشاحن والمرسل اليه، ومن ثم إذا كانت السفينة مستأجرة فإننا نكون بصدد سند ايجار للسفينة يحدد العلاقة فيما بين مالك السفينة والمستأجر، فسند الشحن يصدر عن الناقل - الذي قد يكون مالكا أو مستأجراً، فإذا وجد تباين بين سند ايجار السفينة وسند الشحن فتفضل شروط سند الايجار في علاقات المؤجر بالمستأجر، أما في علاقات المستأجر بإعتباره ناقلاً، مع الشاحن، فيحكمها سند الشحن وحده مالم ينص سند الشحن على اعتماد سند الايجار (م ٢٠٧ تجارة بحرية) .

وقد عبرت عن ذلك محكمة التمييز الاردنية (١) بقولها «مستأجر السفينة هو الناقل البحري ما دام عقد إيجار السفينة قد نقل للمستأجر حقوق استغلال السفينة من المالك ودليل ذلك اسم المستأجر على بوليصة الشحن، الأمر الذي ينفي عن المالك صفة الناقل ومن ثم فلا يلزم بتعويض الضرر الحاصل للغير .

ومن جهة اخرى فورود نص في عقد الإيجار يفيد مسؤولية المالك عن تلف البضاعة الواردة في سند الشحن يجعل المالك ملزماً في مواجهة المستأجر ولا يرتب حقوقاً لمالك البضاعة في مواجهة مالك السفينة» .

وإذا صدر سند الشحن باسم المالك دون المستأجر انتفت مسؤولية المستأجر لأنه ليس طرفاً في عقد النقل البحري ولم يتم بنقل البضاعة (٢) أما إذا صدر باسم

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٩٤/١٢٠٥ مجلة النقابة لعام ١٩٩٥، ص ٢٠٣١ .

(٢) انظر : تمييز حقوق اردني رقم ٩٤/٩٦٩ مجلة النقابة لعام ١٩٩٥، ص ٢٠١٩ .

المستأجر الناقل، كان المستأجر مسؤولاً عن الهلاك والضرر الذي لحق البضاعة^(١) فوجود مستأجر للسفينة أو عقد إيجار لها لا ينهض دليلاً على اعتبار المستأجر ناقلاً ومن ثم انتفاء مسؤولية المالك بل لابد من إثبات أن المستأجر طرف في عقد النقل حتى تترتب مسؤوليته^(٢).

الشروط الخطية والشروط المطبوعة في كل من سند الشحن وسند إيجار السفينة :

إذا وجدت في سند الشحن أو في سند إيجار السفينة شروط مطبوعة وأخرى خطية، ترجح الشروط الخطية لأن الشروط المطبوعة هي شروط عامة موضوعة مسبقاً لمواجهة الأعم الأغلب من شروط النقل، وشروط تأجير السفن، أما الشروط الخطية فيتفق عليها الطرفان عند إبرام العقد ومن ثم فهي تعبر صراحة عن إرادتهما ومع ذلك إذا نظم سند شحن وسند إيجار ثم وقع نزاع بين شروط خطية وشروط مطبوعة فترجح شروط الوثيقة على شروط سند الإيجار (م ٢١٠ تجارة بحرية).

وقد اتاحت الفرصة لمحكمة التمييز الأردنية لإبداء رأيها في هذا الشأن إذ قررت^(٣) أن البيانات المضافة لسند الشحن تعدل عباراته المطبوعة كنموذج معد سلفاً للأستعمال.

فخاتم الشركة الناقلة هو بيان لاحق ومضاف الى سند الشحن كبيان لهوية الناقل فيكون حجة في بيان اسم الناقل في سند الشحن ولا عبرة لأي بيان آخر من عبارات السند المطبوع أزاء هذا البيان المضاف.

(١) انظر : تمييز حقوق اردني رقم ١٢٤٣/٩١ مجلة النقابة لعام ١٩٩٣، ص ٢٠١٦ .

(٢) انظر : تمييز حقوق اردني رقم ٩١/١٠٥٠ مجلة النقابة لعام ١٩٩٣، ص ٨١٣، وكذا تمييز حقوق اردني رقم ٨٨/٥٤٩ مجلة النقابة لعام ١٩٩٠، ص ١٧٣١ .

(٣) انظر : تمييز حقوق اردني رقم ٨٥/٥٦٠ مجلة النقابة لعام ١٩٨٧، ص ١٨٦٢ .

المطلب الرابع

سند الشحن المباشر/المشترك

Through Bill of Lading, Combined Bill of Lading

٢٤١ - تعريف بسند الشحن المشترك :

هو عبارة تستعمل بشكل عام لتعني وثيقة تحتوي على عقد نقل البضائع من مكان الى آخر في مراحل منفصلة أحدها على الأقل مرحلة نقل بحري تقليدي (١) وتستعمل أحياناً تعبيرات لتدل على ذات المفهوم في بلدان مختلفة (٢) .

ويلاحظ على التعريف السابق أنه افترض وجود مرحلة بحرية Sealeg في الرحلة التي يغطيها سند الشحن المباشر أو المشترك مع أنه قد لا يكون كذلك في الواقع، إذ يصدر سند الشحن ناقل جوي أو ناقل بري ولا يشترط أن يتضمن مرحلة بحرية .

وطالما اننا بصدد دراسة سند الشحن المشترك أو المباشر في مجال النقل البحري فإننا نرى أن سند الشحن المشترك هو الذي يشتمل على مرحلتين أو أكثر من مراحل النقل المختلفة على أن تكون أحدها مرحلة نقل بحرية وعلى أساس عقد نقل واحد يصدره الشخص أو الهيئة التي تنظم هذا النوع من النقل والتي تعتبر مسؤولة عن تنفيذ العقد كاملاً (٣) .

فنقل البضائع بواسطة وسيلتي نقل أو أكثر قد عرف في العمل منذ وقت طويل، وتكون عمليات النقل في مثل هذه الحالة محلاً لعقود نقل مختلفة كل منها مستقل عن

(١) انظر : Clive Schmitthoft - Schmitthoft's Export Trade 6th ed, Stevens & Sons - London, p. 355 - 1980 وانظر كذلك : Scrutten : op. cit., P. 371.

(٢) يطلق على سند الشحن المشترك في الولايات المتحدة Intermodal Transport Document وفي دوائر الأمم المتحدة Multimodal Transport Document وفي غرفة التجارة الدولية وبلدان أخرى Combind Transport Document

(٣) انظر : محاضرة الدكتور مصطفى طه بعنوان : الجوانب القانونية لمشروع اتفاقية النقل المشترك الدولي، القيت في الموسم العلمي للأكاديمية العربية للنقل البحري بالاسكندرية عام ٧٣/٧٢ . وانظر كذلك الدكتور علي البارودي وآخرين في أساليب النقل متعدد الوسائل - القاهرة ١٩٧٨، ص ٨٧ .

الآخر ولذلك فإنها تسمى بالنقل المتتابع الذي هو عقد يشترك في تنفيذه أكثر من ناقل على التعاقب إذ يلتزم الناقل الذي يتعهد بإرسال البضاعة الى مكان الوصول على التتابع بكل الالتزامات الناشئة عن وثيقة الشحن حتى نهاية الرحلة ويضمن اعفاء الناقلين المتعاقبين عملاً بالمادة ٢٠٨ تجارة بحرية، وعليه يكون الناقل الأول ضامناً لأي ضرر سواء نجم أثناء وجود البضاعة في عهده أو في عهدة أحد الناقلين التاليين (١)، ومع ذلك فيعتبر بالنسبة للمرسل أو المرسل اليه عملية واحدة، وهو يبرم بمعرفة الشاحن نفسه أو بواسطة وكيل عادي أو وكيل بالعمولة للنقل، ومثل هذه العقود منتشرة في الوقت الحالي، لأنه يندر أن يتولى الناقل بنفسه نقل بضاعة من منبعها الى مصبها دون أن يستعين بناقلين آخرين. فالتاجر الأردني يشتري بضاعة من امريكا لتصل اليه على أساس سيف عمان، ومن ثم تنقل البضاعة من مخازن المصدر في امريكا الى ميناء امريكي بواسطة ناقل بري امريكي ومن الميناء الامريكي الى ميناء العقبة بواسطة ناقل بحري ومن العقبة الى عمان بواسطة ناقل بري اردني، ويصدر عنها سند شحن واحد يسمى بسند الشحن المباشر أو المشترك .

ومثل هذا النوع من النقل يثير كثيراً من الصعوبات في تحديد الجهة التي تتحمل مسؤولية الضرر اللاحق بالبضاعة ولذلك اختلفت التشريعات في معالجة مثل هذا الوضع فالمادة ٢٠٨ بحري اردني تلزم الناقل الأول الذي يصدر وثيقة شحن مباشرة ويتعهد بموجبها بإرسال البضاعة الى المكان المقصود على دفعات متتابعة، بكل الالتزامات الناجمة عن هذه الوثيقة حتى نهاية الرحلة، وهو ملزم بشكل خاص بأفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة ولا يسأل كل من هؤلاء الناقلين إلا عما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير وقد شارك التشريع الاردني في هذا الإتجاه، تشريعات عربية أخرى (٢) .

وقد عالجت مثل هذا الوضع تشريعات أخرى (٢) بشكل مختلف حيث اعتبرت الناقل

(١) انظر حكم التمييز الاردنية رقم ٨٧/٩٧٣ مجلة النقابة لعام ١٩٩٠، ص ٩٩٧ .

(٢) انظر المادة ٢٠٥ بحري لبناني، المادة ٢٠٥ بحري سوري، المادة ٢٠٨ بحري ليبي، والمادة ٢٠٠

بحري كويتي، المادة ٢٦١ بحري عُمان، المادة ٢٨٦ بحري اماراتي .

(٣) انظر المادتين ٥٦، ٥٧ من قانون النقل العراقي .

الأول مسؤولاً تجاه المرسل، والناقل الأخير مسؤولاً تجاه المرسل اليه وللمرسل والمرسل اليه ان يرجعا ايضاً على الناقل الذي حدث الهلاك أو التلف أو التأخير في مرحلة نقله ويكون هؤلاء الناقلين مسؤولين بالتضامن تجاه المرسل والمرسل اليه .

ولمن دفع التعويض من الناقلين المتعاقبين أو طوّل به رسمياً أن يرجع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحق كل منهم من أجرة النقل وتوزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها .

ويعفى من المسؤولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في المرحلة الخاصة به من النقل .

ولكل ناقل من الناقلين المتعاقبين أن يطلب فحص الشيء أو يثبت حالته عند تسليمه اليه من الناقل الذي سبقه مباشرة، فإذا تسلمه دون تحفظ فيفترض أنه تسلمه بحالة جيدة مطابقة لبيانات وثيقة النقل حتى يقيم الدليل على خلاف ذلك .

وقد واجهت الاتفاقيات الدولية مثل هذا الوضع كذلك إذ أدخلت الى مفهوم النقل المتتابع ما يسمى بالناقل والناقل الفعلي فقد حددت مسؤولية كل منهما المادة العاشرة من اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ كما عالجت حالة النقل المباشر المادة الحادية عشرة من اتفاقية هامبورج التي اشترطت أن ينص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص معين غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد، ومع ذلك فإن الناقل يظل مسؤولاً وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن النقل بكامله ويسأل الناقل بالنسبة للنقل الذي ينفذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه من عمل أو تقصير، كما يسأل الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه، وفي حالة وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلي تكون مسؤوليتهما مشتركة ومتعددة .

ويجوز أن ينص العقد على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يتسبب فيه حادث يقع وقت وجود السلع في عهدة الناقل الفعلي وهذا الشرط لا ينتج أي أثر إذا لم يباشر باتخاذ إجراءات الدعوى القضائية في مواجهة الناقل الفعلي أمام المحكمة المختصة التي تحددها المادة ٢١/١، ٢ من اتفاقية هامبورج ويقع على الناقل عبء اثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد وقع بسبب ذلك الحادث .

وقد طبق هذا المفهوم قانون التجارة البحرية المصري الجديد فيما جاءت به المادة ٢٤٣ منه إذ حملت الناقل المتعاقد مع الشاحن مسؤولية الضرر الذي يصيب البضاعة أو التأخير في وصولها للمرسل اليه ولا يسأل الناقل الفعلي الذي تعاقد مع الناقل الاول إلا عن الضرر الذي يعيب البضاعة أثناء وجودها في عهده ولكنه مسؤول عنه بالتضامن مع الناقل المتعاقد مع الشاحن، ويترتب على ذلك، أن طالب التعويض يستطيع أن يوجه دعواه الى الناقل المتعاقد مع الشاحن أو الناقل الفعلي كل على حده إذ أثبت أن الضرر وقع أثناء وجود البضاعة في حراسة أيهما كما يستطيع ان يوجه دعواه الى الناقل المتعاقد مع الشاحن والناقل الفعلي معاً بوصفهما متضامنين وإذا أقيمت الدعوى على الناقل المتعاقد مع الشاحن وحده جاز له ادخال الناقل الفعلي إذا اثبت ان الضرر وقع أثناء وجود البضاعة في حيازته وإذا دفع الناقل المتعاقد مع الشاحن التعويض جاز له الرجوع على الناقل الفعلي، وعادة ما يصدر الناقل المتعاقد سند شحن يغطي حركة البضاعة من المنبع الى المصب بالاتفاق مع الشاحن الذي يعلم بأن الناقل المتعاقد معه سيعهد بنقل البضاعة إلى أكثر من ناقل حتى تصل المرسل اليه ومن ثم يكون الناقل الأول مسؤولاً عن النقل بأجمعه وتنحصر مسؤولية كل ناقل بمن فيهم الناقل الأخير على الجزء الذي تولى النقل فيه على أن يكون متضامناً مع الناقل الأول في المسؤولية ويمكن للناقل الأول أن ينفي مسؤوليته تجاه الشاحن إذا أثبت ان الضرر وقع أثناء وجود البضاعة في حيازة ناقل آخر (م ٢٤٣/٣ من القانون البحري المصري)^(١).

وعلى أي حال فسند الشحن المشترك أثار كثيراً من الصعوبات القانونية كتعارض سند الشحن المشترك مع نصوص سندات الشحن العادية التي يصدرها الناقلون اللاحقون للناقل الأول. وهنا ترجح سندات الشحن المشترك على غيرها (٢) إذا لم تقلح محاولات التوفيق بينها. كما أن سندات الشحن المشترك تتضمن شرطاً يعفي الناقل الأول من المسؤولية إذ تنص على أن المسافنة Transhipment تقع على عاتق مالك

(١) انظر شرح هذا الموضوع مفصلاً : د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٢، ص ٥٥٢ - ٥٥٧.

(٢) انظر : Scrutton - op. cit; P. 373

البضاعة أو أن مسؤولية الناقل الأول تتوقف عند تسليم البضاعة للناقل التالي (١) يضاف الى ذلك تشابك المسؤوليات بين الشاحن والناقل الأول والناقلين الآخرين ويعتمد حل مثل هذا التشابك على نصوص سند الشحن المباشر وفيما إذا كان الناقل الأول هو الملتزم بالنقل من الباب للباب وإن الناقلين الآخرين مجرد مستخدمين له أو إذا كان الناقل الأول هو مجرد مستخدم للناقل الذي يليه (٢) يضاف إلى ذلك أن سندات الشحن المباشرة كثيراً ما تنص على حق الناقلين المتعديين بأن يكون لهم رهن عام General Lien على جميع البضاعة ضماناً لإستيفاء أجرة النقل والتأمين وغير ذلك من المصاريف التي دفعوها بمناسبة نقل البضاعة (٣) .

هذا التشابك في المسؤوليات بين الشاحن والناقلين وبين الناقلين بعضهم مع بعض وبينهم وبين وكلاء العمولة للنقل أوجب في عصر الحاويات إصدار سند شحن مباشر يغطي حركة البضاعة من منبعها إلى مصبها كما أوجب وجود شخص واحد يسمى أمين النقل المشترك Multimoda' Transport Operator يتحمل المسؤولية عما يلحق البضاعة من ضرر بغض النظر عن عدد الناقلين الذين يتوسطون في الرحلة، فإذا لحق البضاعة ضرر أثناء رحلتها من الباب للباب كان هذا الشخص الذي أصدر سند الشحن المباشر هو المسؤول عن التعويض في مواجهة المرسل اليه دون حاجة لبيان مكان حدوث الضرر والمرحلة التي تم فيها كما الحال في النقل المتتابع، كما يستريح المرسل اليه من عناء الجدل القانوني حول مسؤولية الناقل الأخير وهذا الحل الذي جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠ (المادة الخامسة منها) قد جاء منسجماً وعمليات النقل للحمولات المجمعة في الحاويات (٤) .

(١) انظر : Schmitthoft, op. cit. P. 356

(٢) انظر : Loc; cit.

(٣) انظر : عبد القادر العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، ص ٢٢١ .

(٤) انظر المزيد حول وثيقة النقل المباشر كما جاءت في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائل،

عبد القادر العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، ص ٢٢٥ وما بعدها. وكذا : د.

عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع لعام ١٩٨٠،

بحث منشور في مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثالث، السنة الثامنة ١٩٨٤ .

المبحث الثالث

الفصل الأول عقد النقل البحري

٢٤٢ - مقدمة : يرقى عقد النقل البحري أنشأ قانونية على كل من الشاحن والناقل إضافة الى المسؤولية التي يترتبها عقد النقل البحري على الناقل .

المطلب الأول

التزامات الشاحن وحقوقه

٢٤٣ - يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل كما يلتزم بدفع أجرة النقل .

الفرع الأول

التزام الشاحن بتسليم البضاعة للناقل

٢٤٤ - يلتزم الناقل بتسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه فيما بينهما بعقد النقل البحري .
هذا الشأن وعادة ما تنص في البضاعة للناقل بطرحها الى جانب السفينة Along side the resses (١) تحت روافع السفينة وهو ما يستفاد من المادتين ١٧٨ ، ١٨٣ تجارة بحرية حيث توجب الأولى على الناقل ان ياتخذ البضاعة من تحت روافع السفينة كما ان الثانية تلزم الشاحن بتسليم البضاعة كإمالة إذا لم يأت بكمية البضاعة المتفق عليها الى تحت الروافع .

وعلى ذلك كان التزام الشاحن هو التزام تسليم البضاعة للناقل تحت روافع السفينة تمهيداً لرفعها الى سطحها على ظهر السفينة بروافع السفينة أو بروافع الميناء الشاطئية بحيث يمكن للناقل ان يعمل فيها، ومن ثم نلاحظ أنه يقابل التزام الشاحن بتسليم البضاعة للناقل الذي سنتكلم عنه ضمن التزامات الناقل ويجب

(١) انظر : Serfontain op. cit. p. 155

على الشاحن أن يقدم خطياً علامات الطرود وعددها وكمية البضائع ونوعها وزنتها قبل الشحن الى الناقل لتقيد هذه البيانات في سند الشحن، ويجب أن تكون العلامات كافية لتعريف البضائع وان توضع بطريقة تجعلها دائماً سهلة القراءة حتى نهاية السفرة (م ٢٠٢ تجارة بحرية) .

وللناقل أن يتحقق من صحة هذه البيانات، فإذا لم يجد الوقت الكافي للتحقق من بيانات الشاحن أو كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها كان له أن يرفض تدوين إفادات الشاحن في سند الشحن وفي هذه الحالة عليه ان يذكر أسباب امتناعه ومن ثم يلقي عبء اثبات النقص على عاتق المرسل أو المرسل اليه (م ٢٠٢/٣ تجارة بحرية) .

هذا وقد سبق أن عالجت التحفظات التي يمكن أن يدرجها الشاحن في مثل هذه الحالات في سند الشحن وأثر ذلك في قلب عبء الإثبات من على عاتق الناقل الى عاتق المرسل أو المرسل اليه^(١) .

وعلى ذلك فيفترض في الشاحن أن يكون أميناً وصادقاً في إفادته عن بيانات البضاعة لإن إثارة شك الناقل بصدق إفادته يدفعه الى إدراج عبارات التحفظ عن نوع وعدد ووزن وحالة البضاعة الأمر الذي يؤدي إلى إضعاف القيمة الائتمانية لسند الشحن في المبادلات التجارية وإعاقة حركتها ما بين المصدر والمستورد .

ولذلك أخذ المشرع الأردني بما جاءت به اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ (المادة ٣/٥ منها) من حيث تقرير مسؤولية الشاحن في مواجهة الناقل إذا كانت إفادته عن علامات البضائع أو عددها أو كميتها أو نوعها أو وزنها مخالفة للحقيقة، ومن ثم يلتزم بتعويض الناقل عن كل الأضرار الناتجة عن سوء إفادته، ومع ذلك فلا يجوز للناقل أن يتمسك بهذه الافادة المغايرة للحقيقة في مواجهة أي شخص غير الشاحن (م ٢٠٣ تجارة بحرية) وقد أكدت هذا المبدأ اتفاقية هامبورج لسنة ٧٨ على نحو مماثل (م ١٧ منها) بل أضافت استمرار مسؤولية الشاحن حتى وإن تم تحويل سند الشحن لشخص آخر .

كما فرض عليه المشرع جزاء مستمداً مما جاء بنص المادة 216 تجارة بحرية،

(١) راجع ما سبق بند رقم ٢٢٩ .

والذي اعفى الناقل من المسؤولية عن الخسائر والاضرار اللاحقة بالبضاعة إذا كان الشاحن قد قدم تصريحاً كاذباً عن قيمة البضاعة وهو على بينة من أمره .

وإضافة الى ذلك فإن من الجزاءات التي تقع على الشاحن والتي تتولد عن التزامه بتسليم البضاعة للناقل، ما توجبه المادة ٢١٧ تجارة بحرية والتي أجازت للناقل، إذا شحنت بضائع من الأنواع الملتهبة أو المتفجرة أو الخطرة والتي ما كان الناقل أو وكيله يرضى بنقلها لو علم بها مسبقاً، أن ينظم محضراً معللاً بها في كل وقت وكل مكان يصل الى علمه بوجود هذه البضاعة على ظهر السفينة ومن ثم يقوم بانزالها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها بدون مسؤولية عليه، مع تحميل الشاحن بالمصاريف والاضرار التي قد تنتج عن نقل مثل هذه البضاعة الخطرة .

أما إذا كان تحميلها بعلم الناقل فليس له إتلافها أو انزالها إلا إذا شكلت خطراً على السفينة أو الحمولة، ولا يلزم أي تعويض عنها إلا إذا وقعت خسائر بحرية مشتركة. وهذه المادة جاءت على غرار المادة ٦/٤ من قواعد لاهاي .

وقد رفض القضاء (١) دعوى الناقل ضد الشاحن عن الأضرار التي لحقت بالسفينة من الحمولة لأن الربان كان على علم بطبيعة الحمولة ووافق على نقلها ومن جهة أخرى حكم القضاء (٢) على الشاحن بنسبة ٦٠٪ لخطئه بعدم وضع علامات سليمة على أسطوانات من المواد الكيماوية الخطرة التي وقعت وسببت ضرراً للسفينة ولللبضائع المجاورة وللبحارة وحكمت على مقاول الاستيفادورية بـ ٤٠٪ من الخسارة لإهماله، ذلك أن لنقل البضائع الخطرة طرقاً فنية واتفاقات دولية فيما يتعلق بوضع علامات عليها تدل على نوعها ومدى خطورتها وطرق حفظها .

كما حكم القضاء الأردني (٣) بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي وقع أثناء تنفيذ عقد النقل حتى لو كانت البضاعة خطرة طالما كان يعلم بذلك ورضي بتحميلها ولا يحق للناقل تنزيلها أو إزالة أذاها إلا إذا شكلت خطراً على الباخرة أو الحمولة فإذا أثبت الناقل ذلك فلا مسؤولية عليه عملاً بالمادة ٢١٧ تجارة بحرية .

(١) انظر قضية General V. Consorcio Pesquero Del Peru (1974) A.M.C. 2354

(٢) انظر : The Courd' Appel d'Aix - oct. 30, 1974 (1975) D.M.F. 334

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٩٢/١٣٢١ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٣، ص ٢٠٨٥ .

التزام الشاحن بدفع الأجرة للنقل

٢٤٥ - ١ - تعريف الأجرة Definition of the Freight

تسمى أجرة النقل البحري بالنولون Freight وهي تسحق ترددت كثيراً في قانون التجارة البحرية العثماني وهي المقابل الذي يلزم الشاحن بدفعه للنقل مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضائع المملوكة للشاحن بواسطة سفينة وتسليمها في حالة تجارية Mercantile Condition، فهو المقابل لنقل البضائع من ميناء إلى آخر بموجب عقد النقل وهو قابل للدفع في حالة تسليم البضائع سليمة فإذا فُتت البضاعة في الطريق فلا يدفع شيء عنها كنولون^(١).

وقد عالج المشرع الأردني موضوع أجرة النقل في المواد من ١٨٣ إلى ١٩٠ مبيناً حالات استحقاق الأجرة وحالات عدم استحقاقها على نحو ما جاءت به المواد ١٧٤، ١٧٥، ١٧٦ بخصوص إيجار السفينة، ومن ثم فإننا نتناول الكلام عن أجرة النقل ببيان كيفية تحديدها وحالات استحقاقها وحالات عدم استحقاقها ثم ضمانات الأجرة على نحو ما جاء في المادتين ١٩٦، ١٩٧ تجارة بحرية ثم تقدم دين الأجرة.

٢٤٦ - ٢ - تحديد مقدار أجرة النقل :

الأصل التزام الشاحن بدفع أجرة النقل، إلا أنه قد يتم الاتفاق بين الشاحن والنقل على أن المرسل إليه يقوم بدفع الفولون عند تسليم البضاعة فإذا لم يدفع كان الشاحن ملتزماً بدفع الفولون للنقل باعتباره الطرف الأول في عقد النقل، أي أن لأطراف عقد النقل الحرية المطلقة في تحديد الأجرة واختيار الطريقة التي يتم الوفاء بها، فإذا لم يتم تنظيم الأجرة بالاتفاق وجب الرجوع لعرف ميناء الشحن أو قياساً على أجرة المثل يوم إبرام العقد (٢) مع أنه ينذر أن تثار مشكلة بخصوص أجرة النقل لأن تحديدها

(١) انظر Carver's Carriage of Goods by sea : op. cit., P. 1117 وانظر كذلك : Hill (C.J.S.) op. cit. P. 19.

(٢) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ٢٢٦، علي البارودي، القانون البحري لسنة ١٩٨٨، ص ٢٢٩.

يكون عادة منظماً في لوائح الناقل وشروطه، ويتم تحديد أجرة النقل إما على أساس الرحلة أو على أساس المدة الزمنية إذا كانت السفينة مستأجرة بموجب سند إيجار وقد يكون على أساس حجم البضاعة أو وزنها أو مقدارها عند الشحن كما تحدد بالقطعة في البضائع الثمينة Advalorem وذلك إذا كان النقل بسند الشحن .

ذلك أن السفن الخطية التي تمتلكها شركات وتسير على خطوط منتظمة توضع أجرة النقل فيها حسب قدرة العملاء على الدفع مع مراعاة مبدأ العرض والطلب ومثل هذه الأسعار تسمى أسعار التعريفة Tarift Prices والتي تصدر عن مؤتمرات الخطوط البحرية المنتظمة Liner conferences (١) ولثبات هذه الأسعار فترة زمنية يمكن للتجار معرفتها مسبقاً وعادة ما يتم تحديد الأجرة على أساس الطن الحجمي أو الوزني (٢) وفق اختيار الناقل وحسب طبيعة البضاعة (٣) .

وإذا كانت الأجرة مستحقة الدفع عند التسليم، فإنها تتحدد على أساس الكمية التي تسلم للمرسل اليه في ميناء التفريغ، وفي مثل هذه الحالة لا يدخل في حساب الأجرة ما يعيب البضاعة أثناء الطريق من عجز بسبب طبيعتها لا سيما إذا تم شحن البضاعة دون تغليف وتعرضت للكسر أو التسرب أو التبخر (٤) .

وتجدر الإشارة في هذا المجال إلى أن تحديد أجور النقل في ظل نظام النقل بالحاويات الذي أخذ يسيطر على عالم النقل البحري، يتم على أساس أجرة نقل الحاوية كوحدة سعرية تغطي أجرة النقل من الباب للباب مع تحديد أجرة النقل للحاويات حسب فئاتها أي فئة عشرين قدماً أو أربعين قدماً وكذا حسب وزن

(١) المؤتمرات هي تجمع أصحاب السفن الخطية العاملة في نفس التجارة بناء على اتفاقهم الذي قد يكون رسمياً أو غير رسمي ويغطي أموراً مثل أجور الشحن، عدد مرات الاقلاع في زمن معين وظروف العمل وغير ذلك من الأمور المتصلة بالنقل البحري، وقد تدخلت الحكومات في هذه المؤتمرات بحيث لم يترك لها شيء تتنافس عليه سوى نوعية الخدمة .

(٢) الطن الحجمي يعادل ١,١٣٣ متراً مكعباً والطن الوزني المتري يعادل الف كيلو غرام (٢٢٠٥) رطلاً انجليزيًا والطن الوزني الانجليزي يعادل ٢٢٤٠ رطلاً .

(٣) انظر مزيداً من التفاصيل حول تحديد مقدار الأجرة في : عبد القادر العطير، الحاويات وأثرها : تنفيذ عقد النقل البحري، ص ١٩٢، ١٩٣ .

(٤) انظر : ثروت عبد الرحيم، ص ١٦٨ .

البضاعة في كل منها ونوعها وطول مسافة الرحلة الكلية، وقد أفرزت الممارسة العملية تسعيرة شحن موحدة لجميع أنواع البضائع التي تشحن بالحاويات Freight of all Kinds ويتم بموجبها تقاضي مبلغ ثابت عن كل حاوية دون نظر الى محتوياتها^(١) ومثل هذه التسعيرة ضارة بالدول النامية لأن صادراتها عادة تكون منخفضة القيمة، ومن ثم فإن الواقع يفرض نفسه بحيث تبقى أجور نقل الحاويات خاضعة لعوامل كثيرة كحجم البضاعة ونوعها ووزنها وطول المسافة التي ستقطعها ما بين المصدر والمستورد وكذا نوع السفن التي تنقلها ما بين سفن خطية Liner Vessels وسفن جواله Tramp Vessels^(٢).

٢٤٧ - ٣ - حالات استحقاق أجره النقل :

الأصل أن الشاحن يلتزم بأداة النولون المتفق عليه عند إبرام عقد النقل أو عند تسليم البضاعة سالمة للمرسل اليه، إذ يرتبط حق الناقل بالأجرة بتنفيذ عملية النقل وتسليم البضاعة سليمة، فإذا تخلف الشاحن عن إحضار البضاعة تحت روافع السفينة تمهيداً لتحميلها على ظهر السفينة، فإنه يلتزم بكامل الأجرة بالإضافة الى النفقات والمصاريف التي تلحق السفينة جراء هذا التأخير أو التخلف عن إحضار البضاعة بشرط أن يحسب للشاحن المصاريف المخصصة للسفينة وثلاثة أرباع أجره نقل البضائع التي تشحن بدلاً عن بضائعه (م ١٨٣ تجارة بحرية).

فإذا كان هذا هو الأصل، إلا أن الأجرة تكون لازمة إذا كان عدم تسليم البضاعة للمرسل اليه ناجماً عن خطأ الشاحنين أو خلفائهم في الحق أي من تؤول اليهم سندات الشحن بالتظهير، أو إذا طرأت ضرورة أثناء السفر اضطرت الربان لبيع البضائع بسبب تعييبها أيأ كان سبب هذا التعيب، أو إذا عد هلاك البضائع من الخسائر البحرية المشتركة، وهو ما أكدته المادة ١٨٤ تجارة بحرية (بفقراتها أ، ب، ج)، يضاف الى ذلك أن أجره النقل تلزم الشاحن إذا كانت البضاعة المشحونة هي حيوانات ماتت في

(١) انظر : Alderton : op. cit. P. 87

(٢) انظر مزيداً من التفاصيل حول هذا الموضوع : عبد القادر العطير، الحاويات، ص ١٩٣/١٩٤.

السفينة أثناء نقلها لأي سبب كان ما عدا خطأ الناقل^(١) إذ أنه في مثل هذه الحالة لا يستحق أجراً لأن موت الحيوانات كان بخطيء منه. وتستحق أجرة النقل كاملة إذا نقلت البضاعة لمسافة من الطريق ثم اضطرت الظروف السفينة للتوقف لإصلاح ما أصابها من عطب بسبب قوة قاهرة أو إذا أراد الشاحن استلام بضاعته قبل وصولها الى الميناء المقصود (م ١٨٦/١ تجارة بحرية) .

وفي مثل هذه الحالة الأخيرة لا تسلم البضائع للشاحن إلا بعد تقديم كفالة مالية يمكن إستعمالها في المستقبل لتسديد كافة المبالغ من غرامات أو خسائر بحرية مشتركة وغيرها، قد يستدعي الأمر إضافتها إلى أجرة النقل (م ١٨٦/٢ تجارة بحرية) .

وإزاء هذا الوضع القانوني فإننا لا نرى مجالاً لأعمال الشرط الذي يضعه الناقل عادة في سند الشحن من أن أجرة النقل مستحقة الدفع أيّاً كانت الحوادث باعتبار أن نص المادة ١٨٤ تجارة بحرية الذي يعالج حالة استحقاق الأجرة وحالات عدم استحقاق الأجرة، هو نص أمر «لا تلزم أجرة النقل ... وعلى أن الأجرة تكون لازمة ...» ومن ثم فلا يجوز الاتفاق على ما يخالفها .

٢٤٨ = ٤ - أثر الحوادث البحرية على استحقاق أجرة النقل :

تعتبر التشريعات البحرية الشاحن أو المرسل اليه شريكاً في مخاطر الرحلة، فقد تؤدي الحوادث البحرية الى انقضاء الالتزام بدفع الأجرة أو بقاء الالتزام بدفعها رغم عدم اتمام النقل. فإذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً بحيث لا يمكن تسليمها للمرسل اليه في ميناء الوصول أو لا يمكن وضعها تحت تصرفه في هذا الميناء، بسبب قوة قاهرة كغرق السفينة أو استيلاء العدو عليها أو حريقها، فإن الناقل لا يستحق أي أجر عليها (م ١٨٤ تجارة بحرية) وهو وضع طبيعي لأن الأجرة هي مقابل تحريك البضاعة

(١) يلاحظ أنه جاء في الفقرة الأخيرة من المادة ١٨٣ تجارة بحرية اردني وكذا في الفقرة الأخيرة من المادة ١٨١ بحري لبناني المطابقة لنص المادة ١٨٣ بحري اردني «ما عدا خطأ الواسق» ولكن الصحيح هو «ما عدا خطأ الناقل» لأن ذلك هو ما يستقيم مع المعنى كما أكد ذلك ما جاء في الفقرة الأخيرة من المادة ١٨١ بحري سوري «ما عدا خطأ الناقل» وهو ما جاء أيضاً في المادة 183 بحري ليبي - وهذه المواد المشار اليها كلها متطابقة ومن ثم اقتضى التنويه .

من ميناء المغادرة حتى ميناء الوصول، فإذا لم يقيم الناقل بمثل هذا الالتزام فلا حق له بالأجرة وقد عبرت عن ذلك تفصيلاً المادة ٢٧٣ من نظام المحكمة التجارية في السعودية بقولها «لا يلزم إعطاء نولون أصلاً عن امتعة تضيع أو تتلف بسبب الغرق أو الكسر أو اغتصاب القرصان وضبط الاعداء، بل يجب على الربان رد الدراهم التي يكون قد أخذها معجلاً لأجل نولون تلك البضائع إذا لم يكن هناك مقالة تخالف ذلك» كما أن ذلك تطبيق للقواعد العامة التي تنص على أن انقضاء الالتزام يوجب انقضاء الالتزام المقابل وينفسخ العقد تلقائياً (م ٢٤٧ مدني اردني) .

وهو ما جاءت به المادة ١٨٥ تجارة بحرية أردني التي ألزمت الربان في كل الحالات التي لا تلزم فيها أجرة السفينة أن يعيد السلفات المعجلة له قبل السفر من أصل هذه الأجرة، ولكن له أن يحتفظ بها بتمامها إذا دفع عن البضائع قسط التأمين لصالح مستأجر السفينة أو الشاحن، وإذا كان هلاك البضاعة جزئياً، فإن الأجرة المستحقة تكون بنسبة البضاعة المسلمة للمرسل اليه ومن ثم يلتزم الناقل برد الأجرة غير المستحقة التي يكون قد حصل عليها مسبقاً .

ولكن إذا اضطر الربان الى بيع البضائع للحصول على الأموال اللازمة لمواجهة حاجة ملحة كإصلاح السفينة أو تزويدها بالمؤن، فإن الشاحن يلتزم بدفع أجرة نقل هذه البضائع لأنه يحصل من الناقل على قيمتها (١) بسعرها في ميناء الوصول ووقت وصول السفينة (م ١٢٣ تجارة بحرية) .

وفي مقابل كل ذلك إذا وصلت البضاعة تالفة بسبب عيب خاص فيها أو بسبب قوة قاهرة التزم الشاحن بدفع أجور النقل كاملة لأن الناقل قام بالتزامه بالنقل فيستحق كامل الأجرة وليس للشاحن أن يتخلص من دفع الأجرة مقابل تركه البضاعة للناقل وعلى ذلك تنص المادة ١٩٠ تجارة بحرية «ليس للواسق (الشاحن) أن يتبرأ من أجرة السفينة بتخليه عن البضائع ولو فقدت هذه من قيمتها أثناء السفر أو نال منها التلف» ومع ذلك فإن الشاحن أن يقاضي الناقل لمطالبته بالتعويض عما لحق البضاعة من تلف أو هلاك إذا لم يستطع الناقل أن يبرئ نفسه من المسؤولية وفقاً للقواعد

(١) انظر : ثروت عبد الرحيم، ص ١٤٩ .

القانونية الخاصة بإعفاء الناقل من المسؤولية إذا كانت الأضرار قد نجمت عن قوة قاهرة أو عن عيب في البضاعة أو عن خطأ من المرسل أو المرسل اليه^(١) .

٢٤٩ - ٥ - وقف البضاعة في الطريق وأثره على الأجرة :

قد يحدث الا تهلك البضاعة أو تتلق وأنما تتوقف أثناء الطريق بسبب قوة قاهرة كأن تتعرض السفينة لعطب أو خلل فتضطر الى اللجوء إلى أحد الموانئ لإصلاحها أو قد تجنح بسبب الأحوال الجوية أو قد تتوقف السفينة أثناء السفر بأمر إحدى الدول ويتعذر على الربان إيجاد سفينة بديلة تنقل البضائع الى الميناء المقصود ومن ثم يحق للشاحن أن يطلب تفريغ بضاعته أثناء توقف السفينة، وعلى نفقته بشرط أن يعيد شحنها عند إكتمال اصلاح السفينة أو أن يعوض الربان عما يلحقه من ضرر جراء عدم شحن البضاعة، ففي مثل هذه الحالة تبقى الاتفاقات المعقودة بين الشاحن والناقل نافذة المفعول ولا مجال لتعويض أو زيادة في الأجرة المتفق عليها (م ١٨٧ تجارة بحرية) .

وقد عالجت المادة ١٨٨ تجارة بحرية الحالة التي يتعذر فيها على السفينة التوجه الى الميناء المقصود بسبب قوة قاهرة طرأت بعد سفرها، وفي مثل هذه الحالة لا يلتزم الشاحن إلا بدفع أجرة الذهاب فقط ولو كان الاتفاق معقوداً على دفع أجرة الذهاب والاياب أما إذا اكملت السفينة الرحلة لميناء الوصول لكنها منعت من الدخول اليه بسبب الحصار البحري على هذا الميناء أو لأية قوة قاهرة - فإن للربان مطلق الحرية في التصرف بما يراه نافعاً للشاحنين إلا إذا كان مزوداً بأوامر لمواجهة مثل هذه الحالة - ولا ينتج عن ذلك أي عطل أو ضرر (م ١٨٩ تجارة بحرية) ونحن نرى أن الربان إذا تصرف تصرف الرجل العادي الحريص على مصالح الشاحنين، فإنه لا يلتزم بدفع تعويض عن أي ضرر يلحق الشاحنين جراء التأخير في تسليم البضائع أو تلف بعضها طالما كان مثل هذا التصرف وليد الحاجة الاضطرارية .

٢٥٠ - ٦ - ضمانات الوفاء بأجرة النقل :

لا يحتاج الناقل عادة الى ضمانات لاستيفاء أجرة النقل إذا كانت مستحقة الوفاء في

(١) انظر : C.J. Hill : op. cit. P. 19

ميناء المغادرة لأنه يحصل عليها مقدماً، أما إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول كلياً أو جزئياً. لأن الشاحن والناقل قد يتفقان على دفع قسم من الأجرة مقدماً In Advance، فإذا امتنع المرسل أو المرسل اليه عن الوفاء بالأجرة المستحقة سواء كل الأجرة أو جزء منها، كان للناقل الحق في حبس البضائع التي تحت يده الى أن يتسلم الأجرة كما له امتياز على البضائع التي قام بنقلها .

أ - الحق في حبس البضاعة :

حق الناقل في حبس البضاعة وإن كان مقررأ في القواعد العامة (م ٢٠٣ مدني) إلا أن المشرع في قانون التجارة البحرية (م ١٩٧) اعطى صاحب السفينة حق حبس البضائع بسبب عدم دفع أجرتها ما لم تقدم له كفالة وله أيضاً أن يطلب ايداعها بين يدي شخص ثالث لغاية دفع أجرة السفينة وإن كانت عرضة للتلف فله أن يطلب بيعها .

وطبقاً للقواعد العامة فإن استعمال الناقل لحقه في حبس البضاعة لاستيفاء اجرة النقل المستحقة له يلزمه المحافظة على البضاعة اثناء وجودها في عهده خلال فترة الاحتباس، ويعد مسؤولاً عن هلاكها أو تلفها ما لم يثبت ان ذلك كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، ويظل حق الحبس قائماً حتى يوفي المرسل اليه الأجرة المستحقة^(١) .

ب - حق الامتياز المقرر على البضاعة :

للناقل حق امتياز على البضائع مقرر بنص صريح في المادة ١٩٦ تجارة بحرية والتي تنص على أن «لؤجر السفينة على البضائع التي تؤلف الوسق (الشحن) امتياز يضمن له دفع أجرة سفينته ولو اوحقها لمدة خمسة عشر يوماً بعد تسليم البضائع إذا لم تكن قد انتقلت ليد شخص ثالث» وذلك لأنها إذا انتقلت ليد شخص ثالث كان لهذا الأخير أن يحتج بقاعدة الحيازة في المنقول سند ملكية الحائز. ومن ثم كان من مصلحة الناقل ان يباشر حقه في الامتياز على البضاعة قبل تسليمها للمرسل اليه حتى لا يتعرض لخطر تصرف المرسل اليه بالبضاعة لشخص آخر^(٢) .

(١) انظر حكم النقض المصرية طعن رقم ٢٥٣ سنة ٣٢ ق جلسة ١٥/١٢/١٩٦٦، س ١٧، ص ١٩٢٦ .

(٢) انظر : علي البارودي، ط ٨٨، ص ٢٣٦ .

والامتياز مقرر للناقل لاستيفاء دين الأجرة وملحقاتها، كتعويض التأخير في الشحن أو التفريغ (م ١٩٤ تجارة بحرية) وكذا حصة البضاعة في الخسائر البحرية المشتركة (م ٢٧ تجارة بحرية)، ولا ينقضي امتياز الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه إلا بعد خمسة عشر يوماً من تاريخ تسليمها، اللهم إلا إذا انتقلت البضاعة ليد شخص آخر على نحو ما ذكرنا سابقاً .

٢٥١ - ٧ - تقادم دين أجرة النقل :

وضع المشرع مدة قصيرة لسقوط الدعاوى الناشئة عن عقد النقل وعن عقد إيجار السفينة رغبة منه في تسوية ديون الرحلة البحرية ومن ثم يكون مرور الزمن المسقط في مثل هذه الحالات قائماً على هذا الأساس وليس على أساس قرينة الوفاء (١)، وقد فصل المشرع أحكام مرور الزمن في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري وعن عقد إيجار السفينة وعقود الاستخدام البحري في المواد ٢١٩، ٢٢٠، ٢٢١ من قانون التجارة البحرية فقرر تقادم الدعاوى في مواجهة الناقل وكذلك كل دعوى متفرعة عن عقد النقل البحري وعن عقد إيجار السفينة بمرور سنة طبقاً للمادتين ٢١٩، ٢٢٠ تجارة بحرية (٢) .

كما طبق القضاء ذلك في أحكامه، إذ قررت التمييز الاردنية (٣) تطبيق التقادم الحولي الوارد في المواد ٢١٩، ٢٢١ على الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري وعملية النقل البحري ابتداء من شحن البضاعة على السفينة في ميناء الشحن ثم الرحلة البحرية وحتى وصول السفينة ميناء الوصول والتفريغ كما قرر القضاء (٤) أن مدة مرور الزمن في دعاوى النقل البحري الواردة في المادة ٢٢١ تجارة بحرية هي مدة تقادم لا مدة سقوط وعليه فهذه المدة تخضع للمادة ٤٦٣ مدني وتبدأ مدة السنة من نهاية السفرة في عقد إيجار السفينة عملاً بالمادة ٢٢٠ بحري ومن انتهاء التسليم في

(١) انظر : مصطفى طه، البحري اللبناني، ص ٢٣٣ .

(٢) انظر تمييز حقوق اردني رقم ٨٤/٦٠١ مجلة النقابة لعام ١٩٨٥، ص ١١٧٨ .

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٩/١١٢ هـ. ع مجلة النقابة لسنة ١٩٩٠، ص ٧٣٥ .

(٤) انظر : تمييز حقوق اردني رقم ٨١/١٤٩ مجلة النقابة لسنة ١٩٨١، ص ١٦٠٩ .

عقد النقل البحري أو من اليوم الواجب التسليم فيه عملاً بالمادة ٢١٩ بحري (١)، فإذا عدلت لائحة الدعوى لإدخال الناقل بعد مرور أكثر من سنة على التسليم كان رد الدعوى للتقادم صحيحاً (٢) فإذا أقيمت الدعوى على الناقل قبل مرور سنة على تسليم آخر طرد من البضاعة للمرسل اليه، فإنها تكون مقامة قبل مرور الزمن (٣) فإذا وافق الوكيل البحري على تمديد مدة مطالبة شركة التأمين بقيمة الاضرار بعد انتهاء السنة، ترتب على ذلك سقوط حق الدفع بمرور الزمن (٤) وقد تأكد هذا المبدأ بحكم التمييز الاردنية (٥) الذي قررت فيه ان موافقة الشاحن على تمديد مدة مطالبة الناقل بثلاثة أشهر أخرى على انتهاء السنة يسقط حقه بالدفع بمرور الزمن .

المطلب الثاني

التزامات الناقل

٢٥٢ - يرتب عقد النقل البحري عدة التزامات على الناقل، تتمثل كلها بتنفيذ عقد النقل البحري وهذا يتطلب منه القيام بعدة عمليات أولها تجهيز سفينة صالحة للملاحة، يضعها تحت تصرف الشاحن الذي يلتزم أصلاً بعملية الشحن ثم يبدأ الناقل برص البضاعة وتحزيمها ونقلها ثم تريغها وتسليمها للمرسل اليه، وعلى ذلك فإننا نعالج التزامات الناقل على ضوء تلك العمليات ولكننا نبدأ أولاً بتحديد مجال عقد النقل البحري التي تنحصر فيه التزامات الناقل ومسؤولياته .

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٥/٨٣٥ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٨، ص ٣١٨، وكذا تمييز حقوق ٨٤/٧٢٥ مجلة النقابة لعام ١٩٨٥، ص ٤٣٦ .

(٢) انظر : حكم التمييز الاردنية تمييز حقوق رقم ٩٤/١٣٠٣ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٥، ص ٢٠٢٧ .

(٣) انظر : تمييز حقوق اردني رقم ٩١/٩٢٠ مجلة النقابة لعام ١٩٩٣، ص ٢٠٠٨ .

(٤) انظر : تمييز حقوق اردني رقم ٩٢/٩٨ مجلة النقابة لعام ١٩٩٣، ص ٢٠٢٩ .

(٥) انظر : تمييز حقوق اردني رقم ٩١/٧ مجلة النقابة لعام ١٩٩٢، ص ١٨١١ .

الفرع الأول

مجال عقد النقل البحري

٢٥٣ - إن فائدة تحديد مجال عقد النقل البحري تنعكس على بيان الحقوق والالتزامات التي يربتها القانون لأطراف عقد النقل أو عليهم، وخاصة بالنسبة للناقل لاختلاف المسؤوليات التي يتعرض لها تبعاً لاختلاف المكان الذي يحدث فيه الضرر للبضاعة .

فالأصل أن عقد النقل البحري الذي يتم فيه تسليم وثائق شحن يحكم الفترة التي تنتقضي من حين شحن البضاعة على متن السفينة وحتى تفريغها في المحل المقصود (م ٢١١ تجارة بحرية)، إلا أن الواقع أن عقد النقل البحري لا ينتهي بالتفريغ بل بتسليم البضاعة الى المرسل اليه، إذ بالتسليم ينتهي عقد النقل البحري وليس بالتفريغ، وقد كان هذا النص مثال حيرة بين أحكام المحاكم الأردنية، إذ أخذت بعض أحكامها^(١) بتطبيق النص الحرفي الوارد في المادة ٢١١ تجارة بحرية من أن بدء النقل البحري وانتهائه يكون من وقت شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية ولما كان ذلك عقد النقل هو عقد لتحقيق نتيجة أو غاية (٢) هي تسليم المال للمرسل اليه، فقد اتجه القضاء إلى أن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل اليه، اللهم إلا إذا اندمجت عملية التفريغ بعملية التسليم وتم تسليم المال للمرسل اليه عند التفريغ مباشرة، فالتسليم هو العمل القانوني الذي يتحقق به تنفيذ التزام الناقل البحري (٣) وقد أخذت بعض أحكام القضاء (٤) بإنهاء مسؤولية الناقل عن تلف البضاعة عند بدء عملية التفريغ لتصبح مؤسسة الموانئ مسؤولة عن الأضرار، وفي مثل هذا القول تجاوز على النصوص القانونية التي تلزم الناقل بعملية التفريغ بل والتسليم للمرسل اليه وعندها يمكن القول بانتهاء عقد النقل البحري والتزامات الناقل .

(١) انظر تمييز حقوق اردني رقم ٦١٠/٨٣ مجلة النقابة لعام ١٩٨٤، ص ٩٩٧، وكذا تمييز حقوق رقم ٤٣٣/٨٥ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٧، ص ٩٠٣، تمييز حقوق رقم ١١٢/٨٩ هـ. ع. مجلة النقابة ١٩٩٠، ص ٧٣٥ .

(٢) انظر تمييز حقوق اردني رقم ١٣٢١/٩٢ مجلة النقابة لعام ١٩٩٣، ص ٢٠٨٥ .

(٣) انظر تمييز حقوق اردني رقم ١٣١٧/٩٢ مجلة النقابة لعام ١٩٩٣، ص ٢٠٨١ .

(٤) انظر تمييز حقوق اردني رقم ١٠٤٧/٨٧ مجلة النقابة لعام ١٩٩٠، ص ٩٨٤ .

إلا أن الأحكام القضائية اللاحقة قد عدلت من وجهة النظر القائلة بإنهاء التزامات الناقل بتفريغ البضاعة. إذ قررت بحق (١) انه يستفاد من المعنى القانوني لعقد النقل، أن من أهم التزامات الناقل هو إيصال البضاعة المنقولة وتفريغها في المحل المقصود في ميناء الوصول وتسليمها للمرسل اليه بموجب البوليصة وليس الى مؤسسة الموانئ ومن ثم تبدأ مدة التقادم من تاريخ تسليم البضاعة للمرسل إليه وليس من تاريخ تسليمها لمؤسسة الموانئ، وقد تأكد هذا الإتجاه القضائي بحكم آخر (٢) إذ جاء فيه أن تسليم البضاعة الى السلطات الجمركية أو سلطات الميناء لا يعتبر إبراء لذمة الناقل ولا ينقضي عقد النقل البحري إلا بتسليم البضاعة للمرسل اليه وقد جاءت الأحكام اللاحقة (٣) منسجمة مع الحكم السابق من أن الناقل يسأل عما يصيب البضاعة من ضرر أو هلاك خلال الرحلة البحرية والى حين تسليمها للمرسل اليه في ميناء الوصول عملاً بالمادة ٢١٣ تجارة بحرية ويستمر هذا الضمان بعد الوصول حتى بعد التفريغ وإلى أن تسلم البضاعة للمرسل إليه وقد أوضحت الأحكام اللاحقة (٤) كذلك أن ما يستفاد من المواد ٢١١، ٢١٢، ٢١٦ تجارة بحرية أن مسؤولية الناقل تبدأ من شحن البضاعة على السفينة إلى حين تفريغها وتسليمها للمرسل إليه، فتسليم البضاعة للمرسل إليه هو العمل القانوني الذي يتحقق به تنفيذ التزام الناقل البحري وانقضاء عقد النقل، فإذا تضررت البضاعة قبل التسليم فالناقل مسؤول وفقاً لعقد النقل البحري والقانون البحري .

ومن ثم يتضح أن عقد النقل البحري يبدأ أصلاً من وقت شحن البضاعة على ظهر السفينة وحتى تسليمها للمرسل إليه وليس تفريغها من على ظهر السفينة .

وعلى ذلك فإن الالتزام الأول الذي يقع على الشاحن هو تسليم البضاعة للناقل، إذ أن هذا التسليم هو الذي يفسح المجال لبدء عقد النقل البحري وترتب آثاره وعلى ذلك فإن تفاصيل تسليم الشاحن البضاعة للناقل يحددها عقد النقل وعلى الاخص مكان

(١) انظر تمييز حقوق اردني رقم ٨٩/٨٥٥ مجلة النقابة لعام ١٩٩٠، ص ٢٢٩٠ .

(٢) انظر تمييز حقوق اردني رقم ٩٢/٩٨ مجلة النقابة لعام ١٩٩٣، ص ٢٠٢٩ .

(٣) انظر تمييز حقوق اردني رقم ٩١/١٣٦٩ مجلة النقابة لعام ١٩٩٣، ص ٢٠٢٠ .

(٤) انظر تمييز حقوق اردني رقم ٩٢/١٣١٧ مجلة النقابة لعام ١٩٩٣، ص ٢٠٨١ .

التسليم، فقد يتم الاتفاق على أن تسلم البضاعة في مكان المرسل ومن ثم يقوم بنقلها الى مخازنه ويتولى حراستها ثم يقوم بعد ذلك بنقلها إلى الميناء ورفعها على ظهر السفينة ونقلها (١) فهذه العمليات السابقة على بدء عقد النقل البحري أو اللاحقة عليه والتي يتفق على قيام الناقل بها تكون كلاً لا يتجزأ مع عقد النقل البحري وهو ما يطلق عليه بوحدة عقد النقل البحري (٢) .

وقد سار المشرع الأردني فيما جاءت به المادة ٢١١ تجارة بحرية التي تحدد نطاق عقد النقل البحري على نحو ما أشرنا اليه على غرار ما جاء في المادة الأولى فقرة (هـ) من قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ التي تحصر تطبيق أحكامها على عملية النقل وحدها منذ شحن البضاعة على ظهر السفينة إلى وقت تفريغها من السفينة (٣) وهو ما يعبر عنه بمبدأ من الرافعة الى الرافعة From Tackle to Tackle وهذا يعني أن نطاق تطبيق قواعد لاهاي هو من وقت ان تمسك رافعة السفينة البضاعة أو من وقت اجتياز البضاعة حافة السفينة إذا كانت الرافعة تابعة للرصيف إلى وقت إنزال الحمولة من رافعة السفينة أو رافعة الرصيف وقد أجمع معظم الفقه (٤) على أن قواعد لاهاي تنطبق أثناء التحميل والتفريغ، مما يعني ان الناقل يلتزم بهما أصلاً إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، وقد أخذت أحكام القضاء المصري بذلك (٥) دون غيرها من العمليات السابقة أو اللاحقة عليها، وعلى ذلك تكون تلك العمليات خاضعة لأحكام القانون الوطني، اللهم إلا إذا كانت ملحقة بعقد النقل البحري باتفاق الطرفين ومن ثم يحكمها عقد النقل البحري إنطلاقاً من وحدة عقد النقل البحري .

(١) انظر : حكم النقض المصرية طعن رقم ١٧٧ سنة ٥٢ق تاريخ ٧٨/٦/٢٦ مجموعة النقض س٢٩، ص ١٥٤٨ .

(٢) انظر : مصطفى كمال طه، البحري اللبناني، ص ٢٢٥ .

(٣) انظر : Carver's Carriage of Goods by Sea op. cit. P. 220

(٤) انظر : Carver, P. 220 ، علي يونس، العقود البحرية، ص ٥٩ .

د. ابراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج ٢ سنة ١٩٧٥، ص ١٩٠ .

د. علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، الاسكندرية ١٩٧٧، ص ٤١٤ .

د. علي جمال الدين عوض، القضاء البحري الحديث في مسائل الشحن والتفريغ، مجلة القانون والاقتصاد، القسم الثاني، ٩ - ١٢/١٩٥٥ - ع ٣ ، ٤، س ٢٠، ص ٤٩٤ .

(٥) انظر حكم النقض المصرية طعن رقم ٤٥٢ سنة ٤٢ق تاريخ ٧٧/٦/٢٠، س ٢٨، ص ١٤٥٢ .

الفرع الثاني

التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة A Seaworthy Ship

٢٥٤ - تبدو أهمية التزام الناقل بتقديم السفينة المتفق عليها في مشارطات إيجار السفن أكثر منها في عمليات النقل بسند الشحن، ذلك أن المشرع أوجب على الناقل بمشارطات إيجار السفن الزمنية أو بالرحلة أن يقدم السفينة المستأجرة بعينها والمذكورة بالاتفاق وليس له أن يستبدلها بسفينة أخرى ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة القاهرة طرأت بعد السفر (م ١٧١ تجارة بحرية) .

أما في حالة النقل بسند الشحن فإن تعيين السفينة لا يكون ذا أهمية بإعتبار الطرفين، ذلك لأن جوهر عقد النقل هو تحريك البضاعة من مكان إلى آخر في الزمان والمكان المتفق عليهما ومن ثم فتعيين السفينة لا يكون من الأمور الجوهرية التي يترتب على تخلفها بطلان العقد بل هو شرط بين الطرفين على اختيار وسيلة النقل وتحديد مواصفاتها من حيث المتانة والقوة والسعة، وعليه فإن العمل يجري على تضمين سندات الشحن شرطاً يجيز للناقل استبدال السفينة بسفينة أخرى من ذات المواصفات بل قد لا تعين السفينة في العقد وخاصة إذا كان الناقل شركة لها عدة سفن تعمل على نفس الخط المطلوب نقل البضائع عليه، بل يدرج في سند الشحن شرط يعطي الناقل الحق بنقل البضاعة على أول سفينة تصل من السفن العاملة على الخط وتتوافر فيها الشروط اللازمة لنقل البضاعة .

وإذا كان الناقل ملزماً بوضع السفينة تحت تصرف الناقل في المكان والزمان المتفق عليهما لاستقبال البضاعة (م ١٧٨ تجارة بحرية) فإنه ملزم كذلك قبل وعند البدء بالسفر بإعداد السفينة اعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة وأن يزودها بالمهمات والرجال والمؤن اللازمة وأن يعمل على تنظيف العنابر وتبخيرها وكذا الغرف المبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع (م ٢١٢/١، ٢، ٣، ٤ تجارة بحرية) .

وقد أوضح القضاء الإنجليزي^(١) بأن صلاحية السفينة للملاحة هو تجهيزها

(١) انظر قضية : Steel V. State Line Stemship Co. (1877) 3. App. Cas. 72.

وأعدادها لاداء الغرض منها The Ship shall be fit for its purpose وان الناقل يتعهد بصلاحية السفينة عند إقلاعها وليس مجرد محاولته صادقاً وبحسن نية، لجعلها صالحة للملاحة، فالتزامه بذلك هو التزام مطلق Absolute .

بل وإذا كانت الرحلة مكونة من مراحل فإن التزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة ينصرف إلى بداية كل مرحلة (١) فالسفينة يجب أن تكون صالحة للملاحة للرحلة المعينة وجاهزة لإستلام حمولتها (٢) .

فالصلاحية للملاحة تعني ان تكون السفينة قادرة على تحمل مصاعب الرحلة البحرية المطلوبة ومن ثم تكون معدة لذلك ومجهزة بكل ما يلزم لإتمام الرحلة بسلام عن طريق تجهيزها وتطعيمها وتموينها وغير ذلك مما هو لازم لجعلها في حالة صالحة للقيام بالرحلة المطلوبة .

وإذا كان للناقل ان يتخلص من المسؤولية، فإن عليه أن يثبت ان الخطر الذي وقع لم يكن بسبب عدم صلاحية السفينة (٣) أو أن يشترط في عقد النقل بشكل صريح لا لبس فيه بأنه لا يتحمل المسؤولية الناجمة عن عدم صلاحية السفينة (٤٥) .

(١) انظر قضية : The Vortigern (1895 - 1899) A. E. R. Rep. 387.

(٢) انظر قضية : Elder, Dempster & Co. Ltd; V. Paterson, Zochonis & Co. Ltd. (1924) All. E. R. 135.

(٣) انظر قضية : The Europa (1904 - 1907) All. E.R. Rep. 394

(٤) انظر قضية : Nelson Line (Liverpool), Ltd. V. James Nelson & Sons Ltd. (1904 - 1907) All. E.R. Rep. 244

ومن ذلك يتضح أن القضاء الانجليزي يحتم على الناقل أن يضمن صلاحية السفينة للملاحة بمعنى أن التزامه بذلك هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية، وهو ما يفهم أيضاً من نص المادة ٢١٢ تجارة بحرية اردني إذ تستهل نصها بأن الناقل ملزم قبل وعند بدء السفر بأن يعد السفينة اعداداً حسناً لجعلها صالحة للملاحة. وفي مقابل ذلك نجد أن قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ تنص في مادتها الثالثة فقرة (١) بأن الناقل ملزم قبل وعند بدء الرحلة ببذل الهمة أو العناية اللازمة To Ex-ercise due Diligence لجعل السفينة صالحة للملاحة To make the ship sea worthy، ومن ثم يتضح أن قواعد لاهاي تجعل التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة هو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة وهو ما أخذت به بعض التشريعات البحرية العربية (١)، ويقع على الناقل عبء إثبات بذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة .

ويلاحظ أن المادة ٢١٢ تجارة بحرية اردني والمادة ١/٣ من قواعد لاهاي توجب على الناقل تجهيز السفينة واعدادها كي تكون صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه، أي من وقت بدء التحميل وحتى انتهائه والشروع في الرحلة البحرية، أما ما يترتب على عدم صلاحية السفينة اثناء الرحلة البحرية فإنه لا يخل بالتزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة، ولا يسأل عن الضرر عندئذٍ إلا متى كان هذا الضرر ناجماً عن الإخلال بالتزام آخر، أما عن مسؤولية الناقل عن العيب الخفي في السفينة فإننا سنتكلم فيه عما قريب .

كما تجدر الإشارة الى أن تقرير مسؤولية الناقل أو المجهز عن الأضرار التي تنجم عن عدم صلاحية السفينة للملاحة ترجع الى ما يقرره القانون المدني (م ٢٩١ مدني) من مسؤوليته عن الأشياء الميكانيكية التي تفيد بأن كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه، والحراسة غير مقترنة بالملكية بل تكون لمن له السيطرة الفعلية على الشيء (٢) وبالنسبة للسفينة فهلاك البضاعة قد ينجم عن

(١) انظر نص المادة ١٩١ بحري كويتي، المادة ٢٧٢ بحري اماراتي، المادة ١٥٨ بحري بحريني، المادة ٢٥١ بحري عماني .

(٢) انظر : د. عبد الرزاق السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني، القاهرة ١٩٦٦، ص ٤٤٧ .

فعل السفينة كأداة ميكانيكية مثل انفجار محركاتها ومن ثم تتحرك المسؤولية ضد حارسها باعتبارها شيئاً ميكانيكياً .

أما صلاحية السفينة في ظل قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ فإنها تنص على التزام الناقل بممارسة العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة بشكل عام، فالمادة ١/٥ منها تنص على مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من تلف أو خسارة أثناء وجودها في عهده ما لم يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا جميع الإجراءات المعقولة لتجنب وقوع الحادث ونتائجه، مما يفهم منه أن العناية الواجبة يجب ممارستها في جميع الأوقات (١) وليس فقط قبل السفر أو عند البدء فيه كما الحال في ظل اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٢٤ ووفقاً للمادة ٢١٢ تجارة بحرية اردنى .

وعلى ذلك إذا تعذر معرفة مكان وزمان حدوث الضرر الذي لحق بالبضاعة وما إذا كان هذا الضرر قد حصل أثناء النقل أو قبل الشحن أو بعد التفريغ، فإنه يفترض حصول هذا الضرر أثناء النقل البحري بمعنى الكلمة أي في الفترة ما بين شحن البضاعة وما بين تفريغها فقط، إلا إذا اثبت الناقل ان الهلاك أو التلف قد حدث أثناء العمليات السابقة أو اللاحقة على عمليتي الشحن والتفريغ طبقاً لمعاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ (٢)، ونحن نرى أنه طبقاً لما جاءت به نصوص القانون الاردنى في المواد ٢١٩، ٢٢١ من أن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتسليم البضاعة للمرسل اليه ومن ثم فإن العمليات اللاحقة على التفريغ تبقى من مسؤولية الناقل حتى يتم التسليم للمرسل اليه .

فإذا عرجنا على اتفاقية هامبورج لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ نجد أنها تحدد فترة مسؤولية الناقل عن البضاعة من الوقت الذي يتسلم فيه البضاعة من الشاحن أو نائب عنه أو من سلطة أو من طرف ثالث يوجب القانون أو اللوائح السارية في ميناء الشحن، تسليمها اليه للشحن حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضاعة للمرسل اليه أو وضعها تحت تصرفه بما يتفق مع العقد أو مع القوانين السارية في ميناء

(١) انظر : Dr. Samir Mankabady : The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea - Sijthoft - Leyden - Boston, 1978, P. 54.

(٢) انظر حكم النقض المصرية بالطعن رقم ١٢٤ سنة ٢٥ ق جلسة ١١/٢/١٩٦٠، س ١١، ص ١٣٧

التفريغ أو بتسليم البضائع الى سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو الانظمة السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع اليه (م ١/٥، ٢ من الاتفاقية) .

ومن ثم يلاحظ أن اتفاقية هامبورج قد جاءت مفصلة لمجال عقد النقل البحري ومحددة للفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن البضاعة بما يعالج المشاكل التي ثارت في ظل قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ وبما يتفق وتطورات عمليات النقل البحري الحديثة التي جاء بها نظام النقل بالحاويات وما أحدثه من تطور في مفاهيم عمليات النقل البحري على الصعيدين العملي والقانوني .

الفرع الثالث

عملية الشحن Loading Operation

٢٥٥ - الشحن هو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة ويحصل ذلك بواسطة الرافعات أو الآلات أو الأنابيب أو المضخات حسب طبيعة البضاعة المشحونة (١) ويتم غالباً بواسطة روافع الميناء المثبتة على الشاطئ أو العائمة أو روافع السفينة التي قل استعمالها في الوقت الحاضر وذلك لتوفرها على الشواطئ من ناحية ومن ناحية أخرى لزيادة القدرة الاستيعابية للسفينة من جهة أخرى حيث تحتل الروافع نسبة لا بأس بها من سعة السفينة التحميلية .

ويتم الشحن عادة من ميناء التحميل ويلتزم به أصلاً الشاحن وذلك بالنظر الى أن عقد النقل البحري يبدأ من حين شحن البضاعة على ظهر السفينة وحتى تفريغها في المحل المقصود (م ٢١١ تجارة بحرية) مما يعني ان الشحن أصلاً هو التزام على الشاحن، ومع ذلك فإنه قد يتم الإتفاق على أن يقوم الناقل بعملية الشحن ومن ثم يتحمل بالالتزامات الناشئة عنه، إلا أن الواقع ان عملية الشحن والتفريغ كذلك تقوم بهما حالياً شركات الشحن والتفريغ Stevedoring Companies (٢) بواسطة عمال

(١) انظر : د. علي يونس، ص ٥٦ .

(٢) إن كلمة استيفادور - Stevedores المستعملة في جميع الموانئ مشتقة أصلاً من الكلمة الإسبانية Estibar والتي تعني التجزيم بشكل محكم، وقد ورد ذكرها في قنصلية البحر كاثلان Catlen Consulate Delmar - برشلونة - وهي تقنين تجاري قديم يرجع للقرن الثالث عشر الميلادي (انظر : Chorley & Giles : op . cit . p 246)

مهرة متخصصين بعمل الموانئ يطلق عليهم Dockers أو Longshoremen ومثل هذه الشركات عادة تعمل كمقاول لمؤسسة الموانئ أو أن مؤسسة الموانئ تقوم بنفسها بإدارة مثل هذه العمليات، وعليه فلا بد من القاء مزيد من التوضيح على عمل هذه المؤسسات .

الفرع الرابع

دور مؤسسة الموانئ في عمليات الشحن والتفريغ

٢٥٦ - ينص قانون مؤسسة الموانئ الأردنية رقم ٣٦ لسنة ١٩٨٥ في المادة الرابعة منه على أن تتوالى المؤسسة وحدها إنشاء الموانئ في المملكة وإدارتها وتنميتها وإستغلالها وصيانتها والقيام بعمليات تفريغ وتحميل البواخر (الاستفادورية) والتجريم وتحميل الشاحنات وتقديم سائر الخدمات الأخرى ذات الصلة بالموانئ .

ومن ثم يتضح أن عمليات الاستفادورية تقوم بها مؤسسة الموانئ وتستوفي المؤسسة من وكيل السفينة بدل خدمات التفريغ والتحميل رسوماً محددة وفقاً للقيود المسجلة في بيان (منافسيت) السفينة (م ١٣ من نظام رقم ٢٠ لسنة ١٩٨٧) الخاص ببديل خدمات مؤسسة الموانئ .

وببقى بعد ذلك تحديد مسؤولية مؤسسة الموانئ عن تلف أو ضرر أو هلاك البضاعة أثناء قيامها بعمليات الشحن أو التفريغ فالبضائع المسلمة لمؤسسة الموانئ تكون أمانة تحت يدها وعليها المحافظة عليها عناية الشخص العادي وتضمن قيمتها إذا فقدت بإهمال أو تقصير (١) إنطلاقاً مما جاء في المادة الرابعة من قانونها .

ولكن هذا الضمان يكون أمام الوكيل البحري إذا كان التزام التفريغ عليه بإعتباره نائباً عن الناقل يقع عليه عبء توجيه عمليات التفريغ أو التخزين (٢) ويكون مسئولاً

(١) أنظر تميز حقوق أردني ٣٧٦ / ٨٥ مجلة النقابة لعام ٨٦ ص ١٢٨٨ .

(٢) أنظر تميز حقوق رقم ٦٦٦ / ٨٥ مجلة النقابة لعام ٨٧ ص ٦٢٢ وقد جاء فيه : أن مؤسسة الموانئ وكييل عن الوكيل البحري الذي يقدم لها البيانات بإعتباره أميناً للسفينة يقع عليه عبء توجيه عمليات التفريغ والتخزين، ومسئولية الوكيل تقصيرية عما يحدث للبضاعة أثناء وجودها في عهدته منذ إستلامها من الربان وأنظر كذلك Chorley & Giles p . 152 الذي يرى بأن من يتحمل المسؤولية إبتداء له حق المطالبة بالتعويض من الاستفادور In any case who ever is primarily liable - has a remedy over against the stevedore . ٢٤٥ .

عما يحدث للبضاعة أثناء وجودها في عهده ومنذ إستلامها من الربان وحتى يسلمها للمرسل إليه، وإذ كان الوكيل مسئولاً عما يحدث للبضاعة أثناء وجودها في عهده بسبب ما يلحقها من ضرر جراء تقصيره أو بفعل مستخدميه (١) فلإننا نرى أن هذه المسئولية يتحملها بصفته وكيلاً عن الناقل البحري الذي يظل مسئولاً عن سلامة البضاعة حتى تسليمها سالمة وكاملة العدد للمرسل إليه، ومن ثم فإن مسئولية الوكيل هي إمتداد لمسئولية الناقل الذي له أن يرجع على الوكيل بما سبب من أضرار للبضاعة بناء على عقد الوكالة المبرم بينهما، أما في علاقتهما بالمرسل إليه، فإن لهذا الأخير أن يرجع على الناقل أو الوكيل لمطالبة أي منهما بالتعويض عما لحق البضاعة من ضرر، ومن ثم فإن ما جاء في عجز المادة ٢١٨/ب تجارة بحرية من حصر مسئولية الوكيل بالأضرار التي وقعت للبضاعة نتيجة الأخطاء التي إرتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه، لا تفهم بمعزل عن مسئولية الناقل بل أنها مسئولية مكملة لمسئولية الناقل بإعتباره موكلاً يلتزم سلامة البضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه، ومن ثم فإذا ثبت أن الضرر وقع بفعل الوكيل فإنه يلتزم بتعويض المرسل إليه بإعتباره وكيلاً عن الناقل كما أن للمرسل إليه الرجوع على الناقل بإعتباره أصيلاً في عقد النقل البحري وللناقل الرجوع على الوكيل بإعتباره مسبباً للضرر، والقول بغير ذلك فيه تجزئة لمسئولية الناقل بلا مبرر أو منطق قانوني .

وعلى ذلك إذا كانت مؤسسة الموانئ مسئولة عن حفظ البضاعة وتسليمها لأصحابها ويترتب عليها ضمان سلامة البضاعة وحفظها من السرقة والحريق، فإنها تمارس عملها إما كتابع للناقل البحري الذي يكون ملتزماً بالشحن والتفريغ ومن ثم فإن على المرسل إليه أن يرجع على الناقل لتعويضه عن الأضرار التي أصابت البضاعة بفعل أعمال المؤسسة أثناء عمليات استيفاء دورية وللناقل بدوره أن يرجع على المؤسسة مطالباً بقيمة التعويض، إما أن تضمن سند الشحن قيام الشاحن أو المرسل إليه بعمليات الشحن والتفريغ، فإن أعمال المؤسسة تكون بتكليف من الشاحن أو المرسل إليه حسب الأحوال، ومن ثم فإن الأضرار التي تصيب البضاعة تتحملها المؤسسة وللشاحن أو المرسل إليه مطالبتها مباشرة بالتعويض بإعتبارها تابعة له

(١) أنظر تمييز حقوق أردنى رقم ١٠٥ / ٨٧ مجلة النقابة لعام ٨٩ ص ٢٦١١ .

وتعمل بناء على طلبه فتكون علاقتها مباشرة مع الشاحن أو المرسل إليه وعلى ذلك فإننا لا نتفق مع أحكام التمييز (١) التي تعفي الناقل من المسؤولية جراء تلف البضاعة أو هلاكها أثناء عمليات تفريغ البضاعة وإيصالها للميناء من قبل مؤسسة الموانئ، بحسبان أن مسؤولية الناقل عن تلف البضاعة تنتهي عند بدء عملية التفريغ وأن مؤسسة الموانئ تصبح مسئولة عن الضرر، ذلك أن عملية التفريغ من مهام الناقل بموجب (المادة ٢١١ بحري) الذي يبقى مسئولاً عن سلامة البضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه، ومن ثم فإن أي جهة يعهد لها بالبضاعة سواء كانت مؤسسة الموانئ أو الوكيل البحري، فإنها تسأل عن سلامة البضاعة أمام الناقل الذي يبقى مسئولاً عنها أمام المرسل إليه لأن عقد النقل لا ينتهي إلا بالتسليم الفعلي للمرسل إليه .

وإذا كان نص المادة ١٧٨ تجارة بحرية يلزم الربان بأخذ البضاعة على نفقة المجهز من تحت الروافع ويوصلها إلى المرسل إليه في الميناء المقصود تحت الروافع، مما يفهم منه أن عمليتي الشحن والتفريغ تقعان على عاتق الناقل، فإن ذلك يكون في حالة تأجير السفينة بالرحلة أما في حالة النقل بسند الشحن فإن المادة ٢١١ تجارة بحرية تضع عملية الشحن على عاتق الشاحن بينما تضع عملية التفريغ على عاتق الناقل .

وأياً ما كان المسئول عن الشحن والتفريغ فإن مؤسسة الموانئ أو مقاول الشحن والتفريغ هو الذي يقوم بهذه العمليات وكل ما في الأمر هو أن عقد النقل البحري ممثلاً بسند الشحن يحدد الجهة التي تلتزم بهذه العمليات من حيث دفع الأجر المستحقة لمقاول الشحن والتفريغ وتحمل المسؤولية الناجمة عن عمله بإعتباره تابعاً لها ومن ثم الرجوع عليه لمطالبته بالتعويض إذا تسبب بضرر للبضاعة أثناء ممارسته لعمله في الشحن والتفريغ، ذلك لأنه لا يعقل في حالة تعدد الشاحنين أن نفترض بأن كل شاحن يقوم بشحن بضاعته على السفينة أو لكل مستورد أن ينزل بضاعته من على ظهر السفينة بأدواته الخاصة - ويزيد الأمر صعوبة إن سندات الشحن تكون قابلة للتداول مما لا يمكن للناقل أن يعرف المرسل إليه وإخطاره للحضور وإنزال بضاعته (٢) .

(١) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ١٠١٧ / ٨٧ مجلة النقابة لعام ٩٠ ص ٩٨٤ .

(٢) أنظر مزيداً حول هذا الموضوع - عبد القادر العطير - الحاديات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري - ص ٨٦ وما بعدها .

الفرع الخامس

استعمال الصنادل في التحميل و التفريغ

٢٥٧ - وإذا كانت عملية الشحن تتم بواسطة الروافع أساساً سواء كانت تابعة للسفينة أو للميناء إلا أن الواقع يفرز نوعاً من عمليات الشحن بالصنادل Lighters عندما لا تستطيع السفينة الرسو على الرصيف لسبب أو لآخر، ومن ثم فإذا كانت عملية الشحن وعملية التفريغ تقعان على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، فإن الناقل يلتزم بإستلام البضاعة على ظهر السفينة فقط، دون أن يسأل عن المراحل السابقة على ذلك، وعليه فإن الشاحن أو المرسل إليه هو الذي يتحمل مسؤولية النقل بالصنادل إلى جانب السفينة ومن ثم رفع البضاعة على ظهر السفينة أما إذا كانت عملية الشحن تقع على عاتق الناقل وكان الشاحن ملتزماً بإحضار البضاعة إلى جانب السفينة، فإن مسؤولية نقل البضائع بالصنادل إلى السفينة إذا كانت راسية بعيداً عن الرصيف تقع على عاتق الشاحن، ويكون الناقل ملتزماً بالشحن على أن تكون البضاعة بمحاذاة السفينة Along Side the Ship. ومع هذا يجوز الإتفاق على أن يتولى الناقل النقل بالصنادل إلى السفينة ومنها بدلاً من الشاحن أو المرسل إليه، وفي مثل هذه الحالة لا يعتبر النقل بحرياً في نظر البعض (١) لأن ذلك يتم عادة داخل منطقة الميناء ولا تقوم به منشأة لها رصف السفينة إلا أن نفقات الصندلة تكون على عاتق الشاحن أو المرسل إليه (٢).

أما بالنسبة للشحن والتفريغ بإستعمال الصنادل في ظل قواعد لاهاي، فرغم تعدد الآراء (٣) التي قيلت بشأن تبعية النقل بالصنادل للناقل أو للشاحن، إلا أننا نرى أن العبرة في تقرير مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة أثناء عمليات الصندلة هي في خضوع الصندل وحمولته لإشراف ورقابة طاقم السفينة أثناء وقوفه بجانبها، ومن ثم فالحال نفسه ينطبق إذا كان الناقل يملك الصنادل نفسها، وقد أخذ القضاء الأمريكي بذلك في أكثر من قضية (٤).

(١) أنظر : علي يونس - العقود البحرية - ص ٦١ .

(٢) أنظر : علي جمال الدين - ط ٧٠ - ص ٤٥٦ .

(٣) أنظر : د. علي يونس - عقد النقل - ١٩٦٥ - ص ٢٧٥ ، علي جمال الدين عوض - القانون البحري - ٧٠ - ص ٧٣٢ .

(٤) أنظر قضية ٨٠٢ A.M.C 802 (1972) Hellenic Lines . V . The E.T.Bar wick Mills حيث حكم فيها أن الصنادل لم تكن خاضعة لرقابة الناقل وعليه فلم تكن البضاعة بحكم المسلمة للسفينة إلا عندما بدأ رفعها بروافع السفينة .

وكذا قضية ٢٠٦٤ A . M . C . 2064 (1968) The Scow Steelweld وفيها حكم بمسؤولية الناقل عن

هذا ولابد لنا من الإشارة إلى أن قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ تضع على عاتق الناقل القيام بعمليات الشحن والمناولة والرص والنقل والعناية والحفظ والتفريغ للبضائع المحمولة وتحمله المسؤولية عما يحدث لها من أضرار خلال هذه العمليات (م ٢ من قواعد لاهاي) .

أما قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ فإنها إختارت طريقاً آخر للتعبير عن المعانى السابقة إذ جاء في المادة الرابعة منها بأن مسؤولية الناقل عن البضائع تبدأ منذ أن توضع البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ أي منذ أن يتسلمها وحتى تسليمها للمرسل إليه وهو ما يعني توسيع نطاق مسؤولية الناقل الذي يعتبر مسئولاً عنها منذ أن نوضع البضاعة في عهده دون أن يشترط وضع البضائع بجانب السفينة أو على ظهرها بل قد تسلم إليه في مستودعاته ومن ثم يصبح مسئولاً عنها، وقد أخذت بعض التشريعات البحرية العربية بهذا المفهوم ^(١) .

الفرع السادس

الرص والتحميل

Stowage and Lashing

٢٥٨ - يقصد بالرص عملية وضع البضاعة المراد نقلها في الأماكن المعدة لها في عنابر السفينة وعلى سطحها بطريقة تحفظها ولا تعرضها للتلف أو الهلاك أثناء الرحلة البحرية، كما يراعى أن توضع هذه البضائع بطريقة فنية يتحقق معها توازن السفينة ^(٢) .

البضاعة المفقودة بسبب إنقلاب الصندل الذي كان واقفاً بجانب السفينة، على أساس أن الصندل كان وحمولته تحت إشراف السفينة .

(١) فالمادة ١٣١ من قانون النقل العراقي لسنة ١٩٨٣ تنص على أن : تبدأ مسؤولية الناقل منذ دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه للمرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه . والمادة ٢٧٥ بحري إماراتي تنص على أن : يكون الناقل مسئولاً عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع في الفترة ما بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن وتسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ .

(٢) أنظر : علي جمال الدين عوض - ط ٨٧ - ص ٣٥٣، سميحة القليوبي - ص ٣٦٥، علي يونس - العقود البحرية - ص ٦٤ .

وترص البضاعة وفق قواعد فنية إستقر عليها العمل في الموانئ حسب طبيعة البضاعة، وقد تعرضت لها بعض الإتفاقيات الدولية أهمها إتفاقية لندن لسنة ١٩٢٠ الخاصة بخطوط الشحن، وهذه القواعد منها ما يتعلق بالمحافظة على البضاعة فيعتبر الخطأ فيها خطأ تجارياً، ومنها ما يتعلق بسلامة السفينة أثناء سفرها فيعتبر الخطأ فيها خطأ ملاحياً (١) فالرص السيء قد يؤثر على البضاعة نفسها أو على ما جاورها من بضائع أو على السفينة نفسها (٢) وهكذا فعملية الرص تعد من العمليات الفنية الدقيقة التي يقوم بها الربان لضمان ثبات السفينة وتوازنها وهو يستعين في ذلك بمقاولين متخصصين دون أن يكون لذلك تأثير على مسئولية الناقل عن خطأ هؤلاء المقاولين في مواجهة الشاحنين .

ذلك أن عملية الرص تدخل في التزامات الناقل بموجب عقد النقل كما تدخل في وظائف الربان من أجل المحافظة على البضاعة وتوازن السفينة وهي وظيفة لا تنتهي في ميناء الشحن بل تستمر أثناء الرحلة البحرية إذ قد يختل رص البضاعة بسبب اهتزازات السفينة الناجمة عن أمواج البحر، ويعتبر عيب الرص إخلالاً بالتزام الناقل العقدي يسأل عنه مسئولية عقدية، ومن ثم يكون مفترضاً إذا وصلت البضاعة تالفة أو هالكة ولا يستطيع دفع هذه المسئولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الهلاك أو التلف (٣) .

ولابد من الإشارة في هذا المجال إلى أن الرص في عهد نظام النقل بالحاويات قد اتخذ طابعاً فنياً معقداً حيث تستعمل في إعداد خطط الرص الحاسبات الإلكترونية ويتخصص في وضعها خبراء في شركات النقل البحري يضعون خطط الرص في السفن الحاوية على ضوء عدة اعتبارات تتعلق بالسفينة ووصول الحاويات إلى ميناء الشحن وإسبقيه تفريغها مع المحافظة على توازن السفينة وسلامة البضاعة وترسل الخطط مسبقاً لميناء التفريغ قبل وصول السفينة لإتخاذ الإستعدادات اللازمة لذلك ومن ثم كان وضع هذه الخطط من مهام الناقل أو وكيله ولا علاقة للشاحن بذلك (٤) .

(١) أنظر : مصطفى الجمال - ص ٢١٧ .

(٢) أنظر : حكم محكمة إستئناف باريس تاريخ ١٨/١٢/٦٤ المجلة البحرية الفرنسية لعام ١٩٦٦ ص ٨٩ وكذا : Chorley & Giles : op . c . t . p 57 .

(٣) أنظر : علي يونس - العقود البحرية - ص ٦٤ .

(٤) أنظر : عبد القادر العطير - الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري - ص ٢١٤

الفرع السابع

الرمي على سطح السفينة

On Deck Stowage

٢٥٩ = الأصل أن يكون رمي البضاعة داخل عنابر السفينة، وهو ما أشارت إليه المادة ١٢٢ تجارة بحرية (١) من أن الربان مسئول عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالبضائع المشحونة على سطح السفينة الأول أي على سطحها إلا على ما لم يحصل على رضا الشاحن أو كانت العادات البحرية تجيز ذلك، وينزل منزلة السطح الأعلى كل ملجأ على السطح مسقوف كغرفة البحارة أو ما يماثلها إذا كان معداً أو صالحاً لإستيعاب البضائع، ويستثنى من ذلك الإبحار الساحلي .

ويستفاد مما سبق أن رص البضائع لا يجوز أن يتم على سطح السفينة لأن هذا السطح غير معد أصلاً لوضع البضائع عليه، إضافة إلى أن الرص على سطح يعرض بضاعة السطح لأشد الأخطار الناجمة عن تلاطم الأمواج وإصابتها بالبلبل بل وسقوطها في البحر وأكثر من ذلك فالرص على سطح يعرض السفينة للخطر أثناء العواصف والأعاصير وإختلال توازنها وإعاقة مناوراتها (٢) إضافة إلى أن الربان إذا إضطر لإلقائها في البحر فإنها لا تدخل في حساب الخسارات البحرية المشتركة وتضيع قيمتها نهائياً على أصحابها (٣) إلا في بعض الحالات التي سنتطرق إليها حالاً .

والرص على السطح يتم أحياناً بناء على طلب الشاحنين طمعاً في الحصول على أجور شحبه منخفضة أو لأن الرص على السطح يناسب بعض الحمولات كالمعدات الثقيلة والحمولات الحجمية التي لا تناسب عنابر السفن oddsizes إضافة إلى لجوء الشاحنين لطلب الرص على السطح دون ذكر ذلك في سند الشحن تهرباً من دفع أقساط تأمين مرتفعة عن الأقساط المعتادة، أما أصحاب السفن فيلجأون لذلك

(١) وهو معنى يماثل نص المواد : ١١٩ بحري لبناني، ١١٩ بحري سوري، ٩٨ بحري عماني، ١٢٣ بحري ليبي، ٢/١١١ بحري كويتي، ٢١٦ بحري مصري جديد، ١٩٣ من نظام المحكمة التجارية في السعودية .

(٢) أنظر د . علي البارودي - مبادئ القانون البحري - ١٩٧٥ - ص ١٦٥ .

(٣) أنظر : علي جمال الدين عوض - القانون البحري - ٧٠ - ص ١٦٨/١٦٩

للإستفادة من الفراغ الحجمي للسطح وللحصول على أجور مرتفعة كما لو كانت البضاعة في عنابر السفن.

لكل ذلك أعتبر الرص على سطح في غياب الإتفاق عليه بين الشاحن والناقل إخلالاً بعقد النقل، ومن ثم فإن البضاعة التي تشحن على السطح خلافاً للإتفاق وتصاب بأضرار يلتزم الناقل بالتعويض عنها دون حقه بالتمسك بتحديد المسؤولية أو الإعفاء منها الواردة في سند الشحن أو مشاركة الإيجار (١) لأن العقد ينعدم ويتحمل الناقل مسؤولية جبر الضرر الناتج (٢) حتى ولو كان الضرر قد حدث بفعل قوة القاهرة (٣) ذلك أن إخلاله بتنفيذ التزامه بعدم الرص على السطح هو الذي هيأ للقوة القاهرة أن تحدث أثرها (٤).

ومع ذلك يجوز للناقل أن يرص البضاعة على سطح السفينة إذا توافرت الشروط التالية :

١- أن يحصل الناقل على رضا الشاحن ويكون ذلك بالحصول على توقيعه على وثيقة الشحن كما يستفاد مما جاء في المادة ١٢٣ بحري ليبي، والمادة ١١٩ بحري سوري، التي تعتبر المصدر لما جاء في المادة ١٢٢ بحري أردني التي إكتفت بإشتراط الحصول على رضا الشاحن بدون تحديد شكل هذا الرضاء .

وإزاء ذلك فإننا نرى أن، رضا الشاحن كما يمكن إثباته كتابة بالتوقيع على وثيقة الشحن يمكن أن يثبت بالبينة الشخصية أو بالإقرار أو اليمين، وذلك لعموم النص الوارد في المادة ١٢٢ بحري أردني على ضرورة الحصول على رضا الشاحن .

٢- إذا كانت الأعراف البحرية تجيز هذا النوع من الرص على السطح كالأخشاب مثلاً أو المعدات التي لا يمكن إنزالها في العنابر بسبب عدم إنتظام شكلها .

(١) أنظر : op . cit . p . 163 Serutton

(٢) أنظر Chorleg & Giles : op . cit . p . 159

(٣) أنظر : أحمد عشوش - ص ٦١

(٤) أنظر : مصطفى الجمال - ص ٢١٧ .

٣- إذا كان الرص على سطح السفن الساحلية، وذلك لأن مثل هذه السفن لا تتعرض لأخطار أعالي البحار .

هذا وتجدر الإشارة إلى أن قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ (م ١/ج منها) وسار على هديها المشرع البحري المصري في القانون البحري المصري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (م ٢٣١ منه) تنص على أنه إذا ذكر في سند الشحن أن البضاعة قد تم شحنها على سطح السفينة وتم نقلها فعلاً بهذه الطريقة، فإن الناقل لا يسأل عما يحصل بها من ضرر كما لا يسأل عن الضرر الناجم عن الحالات الثلاث السابقة التي تجيز له رص البضاعة على السطح (١) بل أن إتفاقية بروكسل إستثنت الحمولة التي تم شحنها على السطح من نص البضائع الواردة في المادة (١/ج) منها شرط أن ينص سند الشحن على نقلها على السطح ولم يأت بروتوكول بروكسل لسنة ١٩٦٨ المسمى بقواعد لاهاي - فيزبي بجديد في هذا الشأن .

أما إتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ فقد أجازت النقل على سطح السفينة إذا تم الإتفاق بين الناقل والشاحن أو إذا جرى العرف التجاري بذلك بخصوص بضائع معينة أو إذا فرضت ذلك القوانين والأنظمة التي تكون سارية المفعول في ميناء الشحن (م ١/٩ من الإتفاقية) ومن ذلك يتضح أنه إذا لم يكن هناك إتفاق على الرص على سطح السفينة أوسكت سند الشحن عن مكان الرص فإن الناقل يلتزم بنقل البضاعة تحت السطح Under Deck، فإذا لم يفعل ذلك كان مخلاً بعقد النقل وحرماً من التمتع بالإعفاءات التي تنص عليها قواعد الإتفاقية (إتفاقية لاهاي) كما لا يستطيع تحديد مسئوليته وفقاً لما ورد في المادة ٥/٤ منها (٢) أو وفقاً للمادة (6) من قواعد هامبورج وعلى هدي ما جاء في المادة ١/ج من قواعد لاهاي التي أخرجت بضائع السطح من معنى البضائع، فإن المادة ٢١١ بحري أردني (٣) قد أخرجت بضائع السطح

(١) أنظر : محمود سمير الشرقاوي - ١٩٩٣ - ٣٥٥ .

(٢) أنظر مزيداً حول النقل على السطح : عبد القادر العطير - الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ص ٢٤٤ .

(٣) وهو نص يماثل نص المادة ٢٠٨ بحري سوري ، ٢٠٨ بحري لبناني ، ٢١١ بحري ليبي .

والحيوانات الحية (١) من تطبيق القواعد القانونية عليها، أما إتفاقية هامبورج فقد وسعت في مفهوم البضائع حيث أدخلت في معناها الحيوانات الحية (م ١/٥) وبضائع السطح (م ١/١٥ - م) وذلك إستجابة من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لواقع عمليات الشحن في الدول النامية التي تشكل حمولات السطح والحيوانات الحية نسبة كبيرة من صادراتها ولذلك وضعت لمسئولية الناقل عنها نظاماً خاصاً فصلته المادة ٥/٥ منها كما أنها إستجابت للواقع العملي بشحن كميات كبيرة من الحاويات على السطح، فإعتبرتها بضائع ذات قيمة يسأل الناقل عن التعويض عن الضرر أو الخسارة التي تصيبها إذا كانت مملوكة للشاحن (م ٥/١ من الإتفاقية) (٢).

هذا وتجدر الإشارة إلى أن نظام الرص على السطح أصبح في عصر النقل بالحاويات جزءاً هاماً من عمليات النقل البحري خاصة إذا تم نقل الحاويات على ظهر سفن الحاويات المخصصة لذلك وعلل القضاء ذلك بأن منطق الحيرة والحدثة لا يفرض إثبات وجود عرف قائم منذ أمد طويل لنقل الحاويات على السطح، فالعرف قد يثبت المعقولة ولكنه ليس الطريق الوحيد لبيان المعقولة، ومن ثم فللناقل أن يتمسك بتحديد مسئوليته على أساس التعويض عن الطرد بما يساوى مائة جنيه إنجليزي طبقاً للمادة ٥/٤ من قواعد لاهاي (٣) كما علل القضاء (٤) جواز رص الحاويات على

(١) ذلك وإن كانت الحيوانات الحية من البضائع تباع وتشترى إلا أنها تتميز بأنها كائنات حية ولها إرادة تؤثر فيها عوامل نفسية وصحية، إذ قد تتأثر بدوار البحر فتموت أو بزعجها هياج البحر فتثور وتتقاتل مع بعضها وقد يكون بعضها مريضاً فتنتقل العدوى للآخرين، وأمثلة ذلك كثيرة كحيوانات السيرك التي تنقل من بلد إلى آخر وفيها خليط من الحيوانات الشرسة أو قطع من الأغنام أو الأبقار أو الخيول ينقل من بلد إلى آخر ويتعرض لشتى أنواع الإحتمالات ومن هنا جاءت النصوص القانونية تخرج الحيوانات الحية من نطاقها كي يمكن للناقل إعفاء نفسه من المسئولية عنها .

(٢) أنظر : د. محسن شفيق - الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر إتفاقية هامبورج المبرمة بتاريخ ٣١ / مارس / ١٩٧٨ / محاضرات القيت على طلبة الدكتوراة في جامعة القاهرة - يونيو ١٩٧٩ - ص ٢٠ .

(٣) أنظر القضايا الأمريكية في هذا الموضوع :

Encyclopedia Britanica - V . S . S . Hong Kong Producer - Court of Appeal 2nd cir (1969) A . M . C . P . 1714 . Dupont de Nemours Inter . V . SS . MorMacvega (1972) A . M . C 2366 U . S . Dist Ct . S . D . N . Y . Sep . 1972

(٤) أنظر قضية 67 A . M . C . (1974) Court of Appeal, 2nd cir (1974) Mormacvegg - U . S . وأنظر

Carver - 11 th ed, 1963 - p . 602 كذلك

سطح السفن أو تحته بأن المبتكرات التقنية وتصميم السفن قد يبرران الرص على السطح، ومن ثم فلا يوجد انحراف غير معقول في حال قيام الناقل برص الحاويات على سطح السفن الحاوية الحديثة حتى ولو لم يوجد إتفاق بين الطرفين حول الرص على السطح أو حتى لو لم يستطع الناقل أن يبرهن على وجود عرف دولي للنقل على السطح .

وقد إستجاب المشرع الدولي لإتجاهات القضاء الحديث في مجال الحاويات على السطح على النحو الذي جاءت به المادة ١/٩ من قواعد هامبورج التي أجازت النقل على السطح بالإتفاق مع الشاحن أو وفقاً لما جرت به العادة في تجارة معينة أو إذا إقتضته قواعد قانونية أو أنظمة، وهو نفس الإتجاه الذي أخذت به بعض التشريعات الوطنية (١)، وإذا كان هذا النص هو أقل من الطموحات التي كان يتوقع من الإتفاقية الدولية أن تلبّيها إلا أنه يمكن تلمس نقل الحاويات على السطح دون إشعار الشاحن بذلك على ضوء ما جاء في المادة ١/٩ من قواعد هامبورج على إعتبار أن هذا النقل يجري طبقاً للعادة المتبعة في تجارة خاصة أو معينة (٢) In Accordance with the usage of a particular Trade Must be . ويقبل على أن عرف التجارة يسمح به Accepted as Authorised by the custom of Trade (٣) .

وأخيراً لا بد من الإشارة إلى أن جواز نقل الحاويات على سطح السفن ينطبق على السفن الحاوية التي يراعى في تصميمها أن تنقل نسبة تتراوح ما بين ٢٥ - ٤٠٪ من حمولتها على السطح (٤) وليس على السفن العادية التي يبقي النقل على سطحها خاضعاً للأحكام القانونية التي سبق ذكرها .

أما التحريم Lashing فهو من الأمور الفنية التي يستغل الناقل بها خاصة إذا شحنت

(١) أنظر ما سبق هامش رقم (١) - ص ٢٤١ .

(٢) أنظر تقرير مجموعة الاونكتار لتعديل قواعد لاهاي UNCTAD Working Group Report to Amend Hague Rules منشور في مجلة Fairplay Inter Shipping Weekly , 28 th July, 1977 ص 38 .

(٣) أنظر مقال هيئة تحرير مجلة Fairplay المنشور في عددها الصادر في ٢٣ مارس ١٩٧٨ / ص ٤٣ - بعنوان : The Responsibility of the Owner for On Deck Carriage

(٤) أنظر : عبد القادر العطير - الحاويات - ص ٢٤٥ .

البضاعة على السطح بإتفاق الطرفين في الحمولات العادية وبدون إتفاق في حالة نقل الحاويات . ذلك أن السفن الحاوية تكون مزودة بأجهزة للتحزيم مثبتة بهيكل السفينة ومن ثم تستعمل سلاسل حديدية أو حبال من الأسلاك الحديدية الملفوفة بحيث تقوى على تجميع وتثبيت الحاويات أو الحمولات السطحية لنصمد أمام مصاعب الرحلة البحرية فإذا حدث ضرر للبضاعة بسبب سوء التحزيم كان ذلك سبباً في مطالبة الشاحن بالتعويض من الناقل عن الأضرار الناجمة عن ذلك .

الفرع الثامن

الإلتزام بالنقل

٢٦٠ - يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وذلك ضمن الميعاد المتفق عليه أو ضمن الميعاد المعقول كما يلتزم الناقل بأن يتبع خط السير المعتاد إذا لم يتفق على طريق آخر في سند الشحن فلا يجوز له أن يسلك طريقاً آخرأ وأن يعرج على موانئ لم تجر العادة بالوقوف فيها، فإن انحرف عن خط السير المتفق عليه أو المعتاد، كان مسئولاً عما يلحق البضاعة من ضرر أو هلاك نتيجة ذلك أو نتيجة تأخير وصولها بسبب هذا الانحراف غير المبرر، وفي مقابل ذلك لا يسأل الناقل عن ذلك حين يكون هناك مبرر للانحراف كإنقاذ أرواح أو تفادي عاصفة أو إصلاح عمل طارئ بالسفينة أو التزود بالوقود (١) وإن كان التزود بالوقود الكافي شرطاً لبدء الرحلة البحرية .

وقد عالجت قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ الانحراف - Deviation فيما جاءت به المادة ٤/٤ منها والتي أعطت الناقل حق الانحراف عن خط السير المعتاد لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي إنحراف معقول ولا يسأل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك .

ومن ثم فإن سندات الشحن تتضمن أحياناً شرط الانحراف الذي يعطي للربان حق الرسو في موانئ متعددة ولو لم تكن على خط سيره أو حقه في مساعدة السفن

(١) أنظر : ثروت عبد الرحيم - ص ١٦٤ .

الأخرى أو حقه في الإنحراف لإنقاذ حياة الأشخاص أو أموالهم، إلا أن مثل هذه الشروط لا يستعملها الربان إلا بقصد تحقيق مصلحة جميع أطراف الرحلة البحرية، ويبقى الإنحراف قائماً من وقت تغيير مجرى السفينة المعتاد حتى الرجوع إليه، وخلال هذه الفترة يفقد الناقل جميع حقوقه الخاصة بالإعفاءات والحصانات - Exemp- tions and Immunities الواردة في سند الشحن، إذا كان الإنحراف غير مبرر Unjustifiable Deviation (١) ومع هذا فإن الناقل يلتزم بالتعويض عما يلحق البضاعة من ضرر جراء الإنحراف غير المعقول (٢)، أما إذا لم يلحق البضاعة ضرراً وتلفاً فلا مجال للمطالبة بالتعويض كما لا مجال للمطالبة بالتعويض عن نتائج الإنحراف إذا كان ذلك بسبب قوة القاهرة كإصلاح السفينة أو لتجنب عاصفة بحرية قوية إعتزست خط سير السفينة (٣) وكذا الحال إذا إتفق في عقد النقل على حق الناقل في بعض الأحوال بتفريغ البضاعة في ميناء بديل فإن مباشرة الناقل لهذا الحق تكون صحيحة طبقاً للقواعد العامة ولا يعتبر ذلك إنحرافاً بحكم المادة ٤/٤ من قواعد لاهاي وإنما هو تنفيذ للرحلة كما إتفق عليها، كذلك الشرط الذي يرد في سند الشحن ويعطي الناقل حق الإنحراف عن الطريق المعتاد بين مينائي المغادرة والوصول، لا يخضع لأحكام المادة ٤/٤ من قواعد لاهاي بل يرجع في الحكم على صحته إلى القواعد العامة، هذا وتخضع معقولية الإنحراف أو عدم معقوليته لتقرير قاضي الموضوع على ضوء ظروف الدعوى المرفوعة أمامه (٤).

وإذا كان قانون التجارة البحرية قد خلا من نص يعالج الطريق التي يجب على الناقل البحري سلوكها، إلا أن قانون التجارة قد أوجب على المرسل في عقد نقل الأشياء أن يعين بوضوح للناقل الطريق التي يلزم إتباعها (م ١/٧١ من قانون التجارة).

(١) أنظر : Edward Stevens: op. cit . p . 63

(٢) أنظر : تميز حقوق أردني رقم ٥٢٣/٨٦ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٩ ص ١٩٩٤

(٣) أنظر : يعقوب صرخوه - ص ٣٥٦ .

(٤) أنظر : د. أحمد حسين - النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية منشأة المعارف بالأسكندرية - ١٩٨٠ - ص ٨٢/٨٣ .

الفرع التاسع

ميعاد النقل

٢٦١ - لم يحدد قانون التجارة البحرية مدة تنقل خلالها البضاعة من ميناء المغادرة حتى ميناء الوصول إلا أن قانون التجارة قد أشار في أكثر من موضع إلى مدة النقل، فالمادة ١/٧١ من قانون التجارة توجب على المرسل في عقد نقل الأشياء أن يوضح للناقل عنوان المرسل إليه ومكان التسليم وعدد الطرود ووزنها ومحتوياتها ومهلة التسليم والطريق التي يلزم إتباعها، كما أن المادة ٧٦ من قانون التجارة أسقطت حق إقامة الدعوى على الناقل بعد سنة تبدأ من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخير عن تسليمه .

وعلى ذلك كان تحديد مدة النقل واجباً على المرسل أن يعينه بوضوح للناقل كما أن حق إقامة الدعوى على الناقل يسقط إذا مرت سنة من الوقت الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة بسبب التأخير، ومن ثم فإذا خلا عقد النقل من تحديد مدة النقل فإنه يفترض القيام به في وقت معقول مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة والظروف الجوية المحيطة بالرحلة البحرية .

وترجع أهمية تحديد مدة النقل لتجنب الأضرار التي قد تنشأ عن التأخير في تسليم البضاعة كما لو كانت بضائع موسمية مضى وقت إستخدامها أو كانت بضائع قابلة للتلف أو إنخفضت قيمتها السوقية بسبب تأخرها .

والواقع أن الناقل لا يلزم نفسه بميعاد معين وإنما يترك ذلك يتم خلال ميعاد معقول، وهذه المعقولة يحددها قاض الموضوع حسب ظروف النقل وطبيعة البضاعة ومن ثم فإن بعض التشريعات البحرية (١) لم تتطرق لعنصر الزمن في تنفيذ عقد النقل البحري كما لم تتطرق قواعد لاهاي لذلك بل إكتفت بمعالجة التعويض عن الهلاك والضرر الذي يلحق البضاعة المنقولة بحراً، يقابلها تشريعات أخرى (٢) تطرقت إليه

(١) كقانون التجارة البحرية الأردني والسوري واللبناني والليبي .

(٢) أنظر المادة ١٩٢ بحري كويتي، المادة ١/٣ من القانون البحري الياباني لسنة ١٩٥٧، المادة

٢٤٠ بحري مصري جديد، المادة ٢٨٥ بحري إماراتي، المادة ١٦٦ بحري بحريني، المادة ٢/٢٥٢ بحري عماني.

وأعتبرت الناقل مسئولاً إذا تأخر بتسليم البضاعة خلال الوقت المتفق عليه أو خلال الوقت المعقول، وهذه التشريعات جاءت على غرار ما أخذت به قواعد هامبورج التي وضعت المادة الخامسة (فقرة ١) منها المسؤولية على الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذا الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقعت الخسارة أثناء وجود البضاعة في عهدة الناقل إلا إذا أثبت أنه وتابعه قد إتخذوا جميع ما كان يلزم من تدابير لتجنب الخسارة، ويقع التأخير في التسليم، عندما لا تسلم البضاعة للمرسل إليه في ميناء التفريغ في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود الإتفاق، في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة (م ٢/٥ من قواعد هامبورج وتعتبر البضاعة مفقودة إذا تأخر الناقل عن تسليمها للمرسل إليه مدة ستين يوماً متتالية تلي موعد التسليم المتفق عليه أو المعقول (م ٣/٥ من قواعد هامبورج) .

ومع ذلك فإن قواعد هامبورج في معالجتها للتأخير في تسليم البضاعة تتسم بالمرونة وعدم معاقبة الناقل تعسفياً وتتفق مع المفاهيم السارية بالإتفاقيات المتعلقة بفروع النقل الأخرى كالثقل الجوي والبري والسكك الحديدية (١)، وقد تجل ذلك بما ورد في المادة ١/٦ - ب من قواعد هامبورج التي حددت مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة بما لا يزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري .

ومن ثم نلاحظ أن الإتجاه التشريعي الحديث هو مطالبة الناقل بالتعويض عما ينشأ من ضرر للحمولات المنقولة بحراً إذا تأخر في تسليمها في الميعاد المحدد أو في الميعاد المعقول مع ترك الحرية للقضاء في تحديد مدى معقولية الوقت اللازم لنقل البضاعة حسب طبيعة الحمولة والظروف المحيطة بالرحلة البحرية، ذلك أن ترك الأمور لهوى الناقل يلحق أضراراً جسيمة بمصالح الشاحنين والمرسل إليهم على حد سواء .

(١) أنظر : د. محمد بهجت عبدالله كايد - مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية هامبورج دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٩٢ - ص ٦٥ .

الفرع العاشر

المحافظة على البضاعة

٢٦٢ - يلتزم الربان بالمحافظة على البضائع المشحونة على السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه ويحدد العرف الجاري عادة شروط هذا الإلتزام .

وتجدر الإشارة إلى أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة ومن ثم يكفي لإثبات مسؤولية الناقل إثبات أن الضرر قد وقع أثناء تنفيذ عقد النقل البحري حتى لو كانت البضاعة خطرة طالما كان يعلم الناقل بخطورتها ورضي بتحميلها، ولا يحق للناقل تنزيلها أو إزالة أذاها إلا إذا شكلت خطراً على السفينة والحمولة ومن ثم فلا مسؤولية على الناقل إذا أثبت ذلك، عملاً بالمادة ٢١٧ تجارة بحرية^(١) .

وقد وردت مسؤولية الناقل عن هلاك الأشياء المنقولة وعن تعييبها أو نقصانها فيما عدا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة أو عن عيب قد تم فيها أو عن خطأ المرسل فيما جاء بالمادة ٧٢ من قانون التجارة وكذا ما جاء في المادة ٢١٣ تجارة بحرية من أن الناقل يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تعيب أو أضرار ما لم يثبت إن ذلك ناجم عن أحد الأسباب الواردة في الفقرات من ١ إلى ٦ من نفس المادة والتي سنتكلم في تفاصيلها في مرحلة لاحقة، وجاء تعليل القضاء (٢) لذلك على إعتبار أن الناقل أو من يمثله يصاحب البضاعة في مراحل نقلها ويقف على أسباب هلاكها ونقصها وتعيبها كما تتاح الفرصة له أن يقيم الدليل ليثبت الأحوال التي تبرئه من المسؤولية عن التعويض فإن أثبت ذلك برئت ذمته وإلا الرّم بقيمتها .

والمحافظة على البضاعة تتم بعدة أساليب حسب طبيعة البضاعة، إذ قد تتطلب طبيعة البضاعة تبريدها والمحافظة على درجة حرارة معينة لها طيلة فترة النقل البحري كما قد تتطلب تهوية من حين لآخر كالفواكه والحيوانات الحية أو قد تكون عرضة للتلف إذا تعرضت للشمس مما يتطلب تغطيتها أو تخزينها في عنابر بعيدة عن حرارة آلات السفينة.

(١) أنظر : تميز حقوق أردني رقم ٩٢/١٣٢١ - مجلة النقابة بالعام ٩٣ ص ٢٠٨٥

(٢) أنظر : تميز حقوق أردني رقم ٨٢/٦٧٥ - مجلة النقابة بالعام ٨٣ ص ٢٤٨ .

الفرع الحادي عشر

الإلتزام بعدم تغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية

٢٦٣ - الأصل أن شحن البضاعة يتم على السفينة التي حملت عليها البضاعة ابتداءً من ميناء المغادرة، فليس للناقل أن يغيرها أثناء الطريق بما يسمى المسافنة - Tran - Shipment وقد نصت المادة ١٧١ تجارة بحرية على مثل هذه الحالة في عقود مشارطات السفن، حيث جاء فيها أنه إذا كانت السفينة المستأجرة معينة بإسمها في الإتفاق، فليس لمؤجرها أن يستبدلها بسفينة أخرى ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة طرأت بعد بدء السفر .

أما في حالة النقل بسندات الشحن فلا تعين السفينة عادة وإنما يتفق على عملية النقل البحري من ميناء المغادرة حتى تسليمها في ميناء الوصول، ومن ثم إذا طرأت حوادث بحرية كإعلان حرب وتعذر إتمام الرحلة بالسفينة المشحونة عليها البضاعة إلى ميناء الوصول ومن ثم أستبدلت السفينة بسفينة أخرى من سفن الدول المحايدة، فإن للناقل أن يغير السفينة حتى ولو لم يكن في سند الشحن شرط يجيز له ذلك حفاظاً على البضاعة، إلا أن مصاريف التفريغ والشحن في السفينة الثانية تقع على عاتق الناقل (١) إلا أن الرأي الحديث هو أن يتحمل أجور المسافنة أصحاب البضاعة وذلك سنداً لما جاء في المادة الرابعة فقرة (٢) من قواعد لاهاي والتي سار المشرع الأردني على هديها في المادة ٢١٣ تجارة بحرية وهو ما أخذ به القانون الفرنسي لسنة ١٩٦٦ في المادة ٤٧ منه التي حملت مصالح البضاعة بأجور المسافنة (٢) .

كما يلجأ الناقل لإستبدال السفينة إذا إضرطته مخاطر البحر Perils of the Sea لإنهاء الرحلة حيث يتوجب عليه، مع ذلك، نقل البضائع بسفينة أخرى Tran ship the Goods وتسليمها سليمة في مكان الوصول وعلى الناقل أن يختار ناقلاً آخر مناسباً ويقوم بذلك بالسرعة الممكنة (٣) وهذا الإلتزام ينشأ عن واجب العناية الواردة في المادة

(١) أنظر القضية الإنجليزية : Monarch Steam Ship Co. Ltd. V. A. B. Carlshamns Oljefabrik - er (1949) All . E . R . P . I .

(٢) أنظر : - 1978 - Tetley (William) = Marine Cargo Claims 2nd ed Butterworths Toronto - p . 472

(٣) أنظر : Tribunal de Commerce de Marseille, May 21, 1976 (1977) D . M . F . 167

الثالثة فقرة (٢) من قواعد لاهاي التي تلزم الناقل بشحن البضاعة المنقولة ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم كذلك من عناية ودقة، ويجد هذا الإلتزام سنده في قانون التجارة البحرية الأردني فيما جاء في المادة ٢١٣ من ضمان الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب وأضرار، وعادة يشترط الناقل في سند الشحن على حقه في تغيير السفينة، إذا تعهد في سند الشحن على نقل البضاعة من ميناء (أ) إلى ميناء (ب) حيث تتم عملية تغيير السفينة، أما إذا كان الشرط يعطي الناقل حرية عامة لنقل البضاعة بسفينة أخرى في أي وقت، فإنه مثل هذا الشرط يعتبر لاغياً وفقاً للمادة ٨/٣ من قواعد لاهاي وكذا وفقاً للمادة ٢١٥ تجارة بحرية أردني، وغالباً ما يشترط الناقل على حقه في تغيير السفينة إذا لم يكن له خط مباشر لميناء الوصول أو في حالة إصداره سند شحن مباشر حيث تكون المساخنة على حساب السفينة ولكن مخاطر المسافنة تكون على عاتق الشاحن At Ship's Expense butat Ship per's Risk^(١).

وبالطبع على الناقل عند تغيير السفينة أن يختار سفينة صالحة للملاحة وأن يعتني بالبضاعة جيداً أثناء التفريغ وإعادة الشحن، كما عليه أن يخطر الشاحن بذلك وأن يرسل إليه سند الشحن الذي يتسلمه من السفينة الثانية كي يتمكن من إستلام الحمولة والتأمين عليها^(٢).

الفرع الثاني عشر

الإلتزام بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول

٢٦٤ - يلتزم الناقل أساساً بأن ينقل البضاعة من ميناء التحميل إلى الميناء المتفق عليه لتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه فما معنى الميناء الذي تحمل منه السفينة والذي تفرغ فيه الحمولة عند الوصول .

قد يصعب إيراد تعريف دقيق لما يشكل ميناء للتحميل والتفريغ، فالمكان قد يشكل

(١) أنظر : Stevens : Op , cit . p . 26

(٢) أنظر : مصطفى طه - البحري اللبناني - ص ٢٣٩ .

ميناء إذا كان فيه مكان لوقوف السفن بسلام، وشاطئ يمكن إستعماله للتحميل والتفريغ بسهولة وأمان، كما يجب أن يحتوى على بعض التسهيلات اللازمة لحركة السلع التجارية مثل الأرصفة والمستودعات إضافة إلى أنه يجب أن يكون قدوم السفن إليه مسموحاً به من جانب السلطات الحكومية المختصة (١) هذا من حيث الجانب الفني والجغرافي الذي يتعلق بالميناء، إلا أن منطقة الميناء تخضع للتحديد القانوني والإداري من جانب السلطات الحكومية في كل بلد، حيث تتولى التشريعات المحلية تحديد منطقة الميناء من أجل ممارسة الإشراف البحري على السفن وفرض الرسوم اللازمة عليها عند الدخول وعند الخروج، بل إن القضاء إقتطع جانباً منه ليطلق عليه المنطقة التجارية لغرض تحديد معنى السفينة الواصلة Arrived Ship وما يترتب على ذلك من التزامات في حالة السفن المستأجرة (٢) ثم ما لبث أن إستجاب إلى حد ما، لحاجات التجارة الحديثة وواقع السفن العصرية الضخمة، فقرر إعتبار السفينة واصله، إذا وصلت مكاناً ضمن الميناء تكون فيه تحت التصرف المباشر للمستأجر، وهو المكان الذي تقف فيه السفن المنتظرة عادة (٣) وهناك رأي (٤) يرى بأن منطقة الميناء تحددها الأعراف والعادات البحرية أكثر مما تحددها الحدود القانونية أو الجغرافية .

هذا هو مفهوم الميناء الذي يجب على الناقل البحري أن يحمل البضائع منه على ظهر السفينة وأن ينزل الحمولة من على ظهر السفينة إلى الشاطئ فيه، فإذا تعذر دخول السفينة لهذا الميناء لسبب أو لآخر كحصار بحري أو حجر صحي أو إضراب أو بسبب حجم السفينة، فإن السفينة قد تلجأ إلى الرسو بعيداً عن الشاطئ في مكان مناسب من حيث العمق وحركة الأمواج ثم تتولى الصنادل نقل الحمولة منها إلى الشاطئ وبالعكس (٥) .

(١) أنظر قضية : Aktiesel Cabet Olive Bank V . Dansk Fabric (1919) I . K . B . 388 .

(٢) أنظر قضاء محكمة الإستئناف الإنجليزية في قضية : Leonis V . Bank (1980) L . K . B . 499 . وقضاء مجلس اللوردات في قضية : The Acllo (1961) A . C . 135 في تقرير معيار المنطقة التجارية الذي يتطلب لإعتبار السفينة واصله أن تقترب من نقطة التحميل أو التفريغ .

(٣) أنظر قضاء مجلس اللوردات : House of lords في قضية : Maratha Envoy - Fairplay, July 21, 1977 .

(٤) أنظر : John . M . Reynolds في مقال له بعنوان The Concept of Safe ports منشور في مجلة L . M . C . L . O . May 1974 - p . 180 Loyds Maritime and Commercial law Qcaurferly - L.M.C.L.O May 74, P. 180.

(٥) أنظر قضية : Harrower V. Hutchinson (1869) I. R. 4Q. B. 523 .

فإذا تعذر ذلك كان للربان حرية التصرف بما فيه منفعة الشاحنين إذا لم يكن مزوداً بتعليمات خاصة لمواجهة مثل هذه الحالة (م ١٨٩ تجارة بحرية أردني)، وغالباً ما ينص عقد النقل البحري على حق الربان بقيادة السفينة في مثل هذه الحالات إلى أقرب ميناء يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان .

الفرع الثالث عشر

التزام الناقل بتفريغ الحمولة Discharging

٢٦٥ - التفريغ هو العملية المادية التي تتضمن إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف ميناء الوصول أو في الصنادل إذا كانت السفينة راسية بعيدة عن الرصيف بسبب من الأسباب ويعتبر التفريغ جزءاً من عقد النقل البحري وفقاً لما جاء في المادة ٢١١ تجارة بحرية التي تطبق أحكام التزامات الناقل وشروط الإبراء من المسؤولية على النقل بواسطة تسليم سندات شحن من حين شحن البضاعة على ظهر السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود .

وما يستفاد من النص السابق في تحديد مجال عقد النقل البحري أن الشحن هو التزام على الشاحن والتفريغ التزام على الناقل .

وبمقارنة النص السابق مع نص المادة ١٧٨ تجارة بحرية التي توجب على الربان أن يأخذ البضاعة على حساب مجهز السفينة من تحت الروافع ويوصلها إلى الميناء المقصود إلى المرسل إليه تحت الروافع نجد أن التزام الناقل يبدأ من الوقت الذي يأخذ فيه البضاعة من تحت الروافع إلى أن يوصلها إلى ميناء التفريغ تحت الروافع .

والمشكلة هي في تحديد المقصود بإصطلاح تحت الروافع، حيث كانت البضائع توضع تحت روافع السفينة بمعنى أن المرسل إليه يتسلم البضائع من على ظهر السفينة بعد أن تخرجها روافع السفينة من العنابر إلى السطح، أي أن إنزال البضائع من على ظهر السفينة إلى الرصيف كان التزاماً على المرسل إليه، إلا أن التعامل الحالي خرج على هذا المفهوم وذهب إلى تفسير هذا النص على أنه يعني واجب الناقل بوضع

البضاعة خارج السفينة بحيث يتسلمها المرسل إليه على الرصيف (١) وفي هذا المعنى يكون شرط تحت الروافع مماثلاً لما يعرف بالانجليزية بشرط محاذاة السفينة Along Side the ship (٢) وعند هذه المرحلة ينتهي عقد النقل البحري (م ٢١١ بحري أردني) وتخضع البضاعة بعد ذلك لأحكام جديدة تطبق فيها شروط وثيقة الشحن (٣) وقد جاء هذا القضاء منسجماً مع أحكام سابقة (٤) فقد جاء في تفسير المادة ١٧٥ بحري لبناني التي تطابق نص المادة ١٧٨ بحري أردني أنها تجعل الناقل مسئولاً عن البضاعة حتى تسليمها تحت الروافع أي على البر، ومن ثم يكون الناقل مسئولاً عنها إذا سقطت في البحر أثناء تفريغها . كما جاء في حكم آخر (٥) أن مهمة الناقل تبدأ عندما يأخذ البضائع من ميناء الشحن بواسطة الروافع وتنتهي عندما ينزلها من السفينة إلى اليابسة أو على الموانع بواسطة الروافع فإذا سقطت البضاعة من الروافع أثناء تفريغها وقبل وصولها الموانع، فإن الناقل يكون مسئولاً عنها ما لم يثبت القوة القاهرة .

وقد أخذ بهذا الإتجاه كذلك القضاء الانجليزي (٦) في وقت مبكر إذ جعل التزامات الشاحن هي التعاقد على شراء البضاعة ونقلها إلى مكان التحميل حيث تكون جاهزة لوضعها على ظهر السفينة Ready to be Put on Board، وهو ما يعني أن التحميل يكون على عاتق الناقل .

ومن ثم فإننا نرى أن مصطلح تحت الروافع الوارد في المادة ١٧٨ بحري أردني ينصرف إلى وضع البضاعة على الرصيف كي تتمكن روافع السفينة أو روافع الشاطئ من تحميلها على ظهر السفينة أو في العنابر كما أن على الناقل أن يخرج البضاعة من

(١) أنظر : أنطاكي وسباعي - ص ٢٥٩ .

(٢) أنظر : مصطفى طه - البحري اللبناني - ص ٢٢٤ .

(٣) أنظر : محكمة تجارة السين ١٩٥٤/١/٢٢ - مجلة الحقوق البحرية الفرنسية - عدد ٨٤ ص ٧٦٠

(٤) أنظر : قرار حاكم بيروت المنفرد - رقم ١١٥٥ - تاريخ ١٢/٩/١٩٥٠ - النشرة القضائية اللبنانية - السنة السابعة - لسنة ١٩٥١ - ص ١٨٨ .

(٥) أنظر : حكم محكمة إستئناف بيروت قرار رقم ١١٧٤ في ١/٨/١٩٥١ - النشرة القضائية اللبنانية - السنة الثامنة - ص ٢٤ .

(٦) أنظر قضية : Grant & G . V. Coverdale, Todd & co (1884) 9 APP . Cas . 470

العنابر ويضعها على الرصيف بمحاذاة السفينة كي يتسلمها المرسل إليه، ذلك أننا لو قلنا بعكس ذلك لكان على كل شاحن أن يحمل بضاعته بوسائله الخاصة على ظهر السفينة وأن على كل مرسل إليه أن ينزل بضاعته من ظهر السفينة إلى الأرض بوسائله الخاصة وفي هذا ما فيه من الصعوبة والإعاقة لنشاط السفينة لأنها تكون محملة ببضائع عدد لا بأس به من الشاحنين مما يتعذر تحميل البضاعة أو تفريغها بوسائلهم الخاصة .

وعلى أي حال فإن عمليات الشحن والتفريغ تخضع لإتفاق الطرفين ومن ثم تتحدد الجهة التي تتولى القيام بهذه العمليات بالإتفاق، إلا أن الواقع العملي هو أن السفن الحالية إستغنت في معظمها عن روافعها كي تستفيد من سطحها في شحن البضائع وأصبحت تعتمد في تحميل وتنزيل البضائع على روافع الموانئ، هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن أعمال الشحن والتفريغ أصبحت توكل إلى شركات خاصة في هذا المجال Stevedoring Companies بإشراف سلطات الموانئ أو أن تقوم بها مؤسسات الموانئ نفسها كما الحال في ميناء العقبة، ومن ثم فإن المسؤولية الناجمة عن ضرر البضاعة أثناء الشحن والتفريغ تتحملها أولاً الجهة المكلفة بها وهي على ما سبق أن ذكرنا الناقل، في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه ومن ثم يعود الناقل على الجهة التي نفذت عمليات الشحن والتفريغ أي على مؤسسة الموانئ، وبالطبع تلتزم الجهة التي تتحمل بالتزام الشحن والتفريغ دفع النفقات والمصاريف لمؤسسة الموانئ مقابل هذه العمليات (١) وإذا كان التفريغ يتم في المحل المقصود أساساً أي في ميناء التفريغ إلا أنه قد يحدث والسفينة راسية في عرض البحر لسبب أو لآخر، وعندها تحصل عملية التفريغ بالصنادل التي تكون تابعة لمؤسسة الموانئ بإعتبارها تقوم بأعمال إستيفادورية ومن ثم فإن التفريغ يتم من السفينة إلى هذه الموانئ بواسطة الناقل أو تشحن البضاعة من الموانئ إلى ظهر السفينة بواسطة الناقل كذلك فإذا سقطت البضاعة أثناء تحميلها من الموانئ إلى السفينة أو أثناء تنزيلها من السفينة إلى الموانئ فإن مسؤولية ذلك تقع على الناقل بإعتباره ملتزماً بهذه العمليات، أما الأضرار

(١) راجع ما سبق حول دور مؤسسة الموانئ ومسئولياتها عن عمليات الشحن والتفريغ بند رقم

الحاصلة للنقل في المواعين فتتحملها الجهة التي أستأجرت المواعين للقيام بهذه العمليات والتي عادة ما تكون الشاحن أو المرسل إليه ومن ثم ترجع بدورها علي مؤسسة الموانئ أو شركة الستيفا دورية حسب الأحوال .

أما عملية التفريغ في ظل قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ فهي كعملية الشحن من التزامات الناقل بموجب المادة الثالثة فقرة (ثانيا) منها التي لا يمكنه نقلها إلى الشاحن أو المرسل إليه كما لا يستطيع إعفاء نفسه من نتائجها وكل شرط في هذا المعنى باطل (م ٨/٣ من قواعد لاهاي) .

الفرع الرابع عشر

التزام الناقل بتسليم البضاعة

٢٦٦ - التسليم هو عملية قانونية يتحدد مكانها وزمانها بموجب ما تم الإتفاق عليه في سند الشحن، ويكون هذا الشرط ملزماً لأطرافه وكما يكون ملزماً للمرسل إليه إذا قبل التعامل على أساس سند الشحن، فإذا خلا سند الشحن من شرط التسليم كان المرجع في تحديده هو طبيعة العقد ومقصد الطرفين، وفي جميع الأحوال يكون التسليم بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه أو المظهر إليه سند الشحن (١) فالتسليم عمل قانوني يتم فيه وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه وإطلاعه عليها حتى إذا وجدها معيبة وجه إنذاراً للناقل، فإذا أطلع عليها وعلم بوجود العيب فهذا الإطلاع والعلم يقوم مقام التسليم (٢) فالإستلام يجب أن يكون فعلياً وهو تمكين المرسل إليه من الكشف على البضائع والتحقق من حالتها ومقدارها ولا يكفي وضعها تحت تصرف المرسل إليه أو التوقيع على إذن الإستلام (٣) .

(١) أنظر : Carver's Cassigegs of Goods by sea - op . cit . p 117 .

وأنظر كذلك : د . محمود سمير الشرقاوي - مقال بعنوان الإلتزام بالتسليم في عقد بيع البضائع (دراسة مقارنة) - مجلة القانون والإقتصاد - سبتمبر - ديسمبر ١٩٧٦ ع ٣، ٤، ١ لسنة ٤٦ - ص ٣٠٩ .

(٢) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٧٢/٢٧٦ مجلة النقابة لعام ٧٢ ص ١٣٠٨ وكذلك تمييز حقوق رقم ٩٢/١١٤٨ مجلة النقابة لعام ٩٣ ص ٢٠٧٤ .

(٣) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٧٦/٥٢ مجلة النقابة لسنة ٧٦ ص ١٦٠٢ .

وتجدر الإشارة إلى الفرق ما بين تسليم البضاعة للمرسل إليه وما بين تفريغها في الميناء، إذ أن تسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ التزام الناقل ويترتب عليه انقضاء عقد النقل، أما تفريغ البضاعة فهو عمل مادي يتحصل بإخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء (١) ومن ثم فنحن لسنا مع الرأي الذي يرى إنتهاء مسئولية الناقل عند بدء تفريغ البضاعة وتصبح مؤسسة الموانئ مسئولة عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء هذه العملية (٢) ذلك أن مؤسسة الموانئ مأجورة تقوم بعمل السطيفاء دورية نيابة عن الناقل أو المرسل إليه حسب الإتفاق وعليه تكون مسئولة أمام الجهة الموكلة وليست أمام صاحب البضاعة الذي عليه الرجوع على الناقل فالتزام الناقل لا ينتهي إلا بالتسليم الفعلي للمرسل إليه، وهو ما أخذت به بعض أحكام التمييز الأردنية (٣) من أنه يستفاد من المعنى القانوني لعقد النقل أن من أهم التزامات الناقل هو إيصال البضاعة المنقولة وتفريغها في المحل المقصود في ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه بموجب بوليصة الشحن وليس إلى مؤسسة الموانئ، ذلك أن الناقل يضمن ما يصيب البضاعة من تعيب وأضرار خلال الرحلة البحرية وإلى أن تسلم للمرسل إليه في ميناء الوصول عملاً بالمادة ٢١٣ تجارة بحرية ويستمر هذا الضمان في ميناء الوصول حتى بعد تفريغ البضاعة وإلى أن تسلم للمرسل إليه (٤) فلا يعتبر تسليم البضاعة للسلطات الجمركية أو الميناء إبراء لزمة الناقل فلا ينتهي عقد النقل البحري إلا بتسليم البضاعة للمرسل إليه (٥) ذلك أن التزامات الناقل البحري لا تنتهي إلا بالتسليم (٦) فتسليم البضاعة للمرسل إليه هو العمل القانوني الذي يتحقق به تنفيذ التزام الناقل البحري وإنقضاء عقد النقل (٧) ومن تاريخ التسليم تبدأ

(١) أنظر : تميز حقوق أردني رقم ٨٢/٩ /مجلة النقابة لعام ٨٢ ص ٧٣٧

(٢) أنظر : تميز حقوق أردني رقم ٨٧/١٠١٧ /مجلة النقابة لسنة ١٩٩٠، ص ٩٨٤

(٣) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٨٩/٨٥٥ - مجلة النقابة لسنة ١٩٩٠ - ص ٢٢٩٠ .

(٤) أنظر تمييز حقوق أردني رقم ٩٢/٩٨ - مجلة النقابة لعام ٩٣ ص ٢٠٢٩ .

(٥) أنظر قرار تمييز حقوق رقم ٩٢/٩٨ المشار إليه سابقاً .

(٦) أنظر : حكم محكمة الإستئناف العليا في الكويت ودائرة التمييز جلسة ٧٣/٤/٢٥ طعن بالتمييز

رقم ٧٢/١٦ مجلة القضاء والقانون - تصدر عن وزارة العدل الكويتية السنة الرابعة العدد

الأول عام ١٩٧٣ - ص ٦٤/٦ .

(٧) أنظر تمييز حقوق أردني رقم ٩٢/١٣١٧ - مجلة النقابة لسنة ٩٣ ص ٢٠٨١ .

مدة تقادم الدعاوى التي ترفع على الناقل بسبب هلاك أو ضرر البضاعة أو من اليوم الواجب التسليم فيه (م ٢١٩ / م ٢٢٠ تجارة بحرية) .

وبالطبع يسبق عملية التسليم الفعلي للمرسل إليه عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من عددها ووزنها وكيلها ومقاسها وحالتها، فإذا وجد بها عيب جرى التحفظ علي ذلك في محضر الإستلام الذي يتم عادة في مواجهة الناقل وأحد موظفي الجمارك أو الميناء ومندوب عن التأمين، ومن ثم يصار إلى توجيه احتجاج للناقل ولا تسمع الدعوى ضد الناقل إلا بعد توجيه تحفظات خطية للناقل (١) وقد كان المشرع يوجب رفع الدعوى خلال شهر من تاريخ تبليغ الإنذار للناقل، بموجب المادة ٢٨٢ بحري عثماني، إلا أنه في قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ لم يتطرق إلى وجوب رفع الدعوى بعد توجيه تحفظات خطية للناقل بوجود الأضرار والنواقص خلال مدة معينة (م ٢١٨ بحري أردني) ومن ثم فإننا نرى أن للمرسل إليه بعد توجيه تحفظ خطي بالنقص أن يرفع الدعوى على الناقل خلال مدة التقادم الحولي الواردة في المادة ٢١٩ بحري، مع الإشارة إلى أن التحفظات عن الهلاك أو الضرر غير الظاهرين يتم إبلاغها للناقل خلال ثلاثة أيام بعد التسليم (م ٢/٢١٨ تجارة بحرية).

هذا وقد جاء في أحد أحكام التمييز الأردنية (٢) بأنه إذا أقر الناقل بملحق محضر تسليم البضاعة بالنقص والضرر فإن ذلك لا يستدعي توجيه تحفظ خطي له بموجب المادة ٢١٨ تجارة بحرية .

لقد كان الناقل غير ملزم بإشعار المرسل إليه بوصول السفينة إلا إذا كانت هناك عادة أو شرط في العقد يوجب ذلك (٣) وسبب ذلك أن من المعتاد أن يظهر المرسل إليه سند الشحن إذا كان «لأمر» لمصلحة شخص آخر لا يعرفه الناقل، ومن ثم فلا يمكن للناقل معرفة مثل هذا الشخص حتى يتم إشعاره بوصول السفينة وعليه يترك الأمر

(١) أنظر : تمييز حقوق رقم ٧٢/١٩٢ ورقم ٧٢/٢٧٦ - مجلة النقابة لعام ٧٢ - ص ١٠٦٧ ص ١٣٠٨ .

(٢) أنظر : تمييز حقوق رقم ٩٨/٩٢ المشار إليه سابقاً .

(٣) أنظر Carver's Carriage of Goods by sea - op . cit . p . 218 .

للمرسل إليه أو وكيله لمعرفة وقت وصول السفينة .

إلا أن العادة قد جرت على الإعلان في الصحف عن وصول السفينة ليتقدم من بيده سند شحن لإستلام بضاعته من الربان أو من وكيل السفينة مع حق حامل السند بتظهيره إن كان سنداً إذنيّاً أما إن كان سنداً إسمياً فلا ينتقل الحق فيه إلا بحوالة الحق المدنية، ويجري العمل حالياً على تضمين سند الشحن بنداً يعين إسم الشخص الذي يجب إخطاره بوصول السفينة .

ويكون التسليم لاحقاً لعملية التفريغ، لأن الناقل إذا كان ملزماً بتفريغ البضاعة، فإنه ينزلها ثم يسلمها على الرصيف للمرسل إليه الذي يتلقاها من الروافع وهو حكم المادة ١٧٨ تجارة بحرية أردني، ويجوز أن يتولى المرسل إليه عملية التفريغ بالإتفاق مع الناقل، وهو ما يستفاد من شرط التسليم تحت الروافع (١) أن يتم التسليم على السطح ثم يقوم المرسل إليه بتفريغ البضاعة أي إنزالها إلى الرصيف وهذا حكم شرط تحت الروافع الدارج في المشارطات، وعندها يكون التسليم سابقاً على التفريغ، كما يجوز أن يتم الإتفاق على أن يكون التفريغ معاصراً للتسليم ويتم بتمامه (٢) وتجدر الإشارة إلى أن حصول التفريغ يعد التسليم أو في غير مكانه لا يترتب عليه تجريد التسليم من أثاره القانونية، إنما ما يترتب عليه هو نقل الإلتزام بحراسة الشيء ومسئولية المحافظة على سلامته في الفترة الفاصلة بين التسليم والتفريغ من على كاهل الناقل إلى كاهل المرسل إليه (٣) .

وقد يذهب المتعاقدان أبعد من ذلك فيتفقان على أن يقوم الناقل بنقل البضاعة من مخزن المرسل إلى مخزن المرسل إليه، وفي مثل هذه الحالة تعتبر عمليات الشحن والتفريغ والنقل والإيداع والتسليم وغير ذلك من الأعمال ذات الصلة تابعة لعقد النقل البحري (٤) تطبيقاً لمبدأ وحدة عقد النقل البحري .

(١) أنظر : محمود سمير الشرقاوي - ص ٣٦٥ .

(٢) أنظر حكم الإستئناف العليا بالكويت دائرة التمييز جلسة ٢٥/٤/٧٣ طعن بالتمييز رقم ٧٢/١٦ تجاري - مجلة القضاء القانون السنة الرابعة - عدد ١ لسنة ١٩٧٣ ص ٦١ .

(٣) أنظر حكم الإستئناف العليا الكويتية رقم ٧٢/١٦ المشار إليه سابقاً .

(٤) أنظر : محمد عبد الرحيم عنبر المحامي - عقد المفاوضة - دراسة مقارنة بين تشريعات الدول العربية - القاهرة - ١٩٧٧ ص ٤٧٧

وتبدو أهمية معرفة وقت التسليم في أنه يعتبر الحد الفاصل بين نهاية التزامات الناقل وبداية التزامات المرسل إليه الذي إستلم البضاعة، كما تبدو أهميته من أن الميعاد القانوني لتقديم التحفظات والمطالبات القضائية وحدة تقادم الدعاوى التي ترفع على الناقل، كلها تبدأ من وقت التسليم .

ويلاحظ أخيراً أن الناقل قد يضطر لتفريغ البضاعة تلقائياً إذا كان هذا التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه بموجب سند الشحن ولم يتقدم لإستلام البضاعة وتفريغها بعد أن أخطره الربان بذلك، وعندها يقوم الناقل بالتعاقد مع مقاول لتفريغ البضاعة وتنتهي بذلك مسئولية الناقل (١) ويصبح المقاول مسئولاً عن سلامة البضاعة أمام المرسل إليه الذي يعتبر موكلاً بالنسبة لما قام به الناقل من أعمال الوكالة المستمدة من شرط التفريغ التلقائي المدرج في سند الشحن - Clausc of Imme- diate Dischage .

كما يلاحظ أن التسليم يفترض أن يقع من الربان للمرسل إليه بناء على تقديم هذا الأخير سند الشحن الصادر عن الناقل، بإعتبار أن المرسل إليه يستمد حقه في مواحة الناقل من القانون (م ٧٣ من قانون التجارة) إلا أن العمل يجري في الموانئ حالياً على أن يقوم بتسليم البضاعة وكيل السفينة بوصفه ممثلاً للناقل، حيث يتسلم منه جميع البضائع القادمة على ظهر السفينة ومن ثم يقوم بتسليمها للمرسل إليه إما مباشرة إذا كانت قيمة أو سريعة التلف أو بعد تخزينها ثم تسليمها لأصحابها بموجب ما يسمى بأوامر تسليم Delivery orders يصدرها وكيل السفينة لأصحاب البضائع في مرحلة سابقة بناء على سندات الشحن التي يتسلمونها من مرسلي البضائع في موانئ التحميل وذلك حتى لا تبقى السفينة معطلة عن العمل خلال فترة تسليم البضائع لأصحابها .

٢٦٧ - الإمتناع عن تسلم البضاعة أو عدم وجود من يطالب بها

إذا إمتنع المرسل إليه عن تسلم البضاعة أو إذا لم يتقدم أحد لإستلامها، كان على

(١) أنظر محمود سمير الشرقاوي - ص ٣٦٢ .

الربان أن يطلب إيداعها لدى شخص ثالث لغاية دفع أجرة السفينة وأن يطلب بيعها إذا كانت عرضة للتلف (م ١٩٧ تجارة بحرية) وهذا الوديع يكون مسئولاً عن سلامة البضاعة التي دخلت في عهده وعليه أن يسلمها لصاحبها بالحالة التي تسلمها عليها وعادة تسلم مثل هذه البضائع إلى المستودعات الجمركية في مؤسسة الموانئ مقابل إيصال بها ويتم تقاضي أرضية عنها وفق الأنظمة سارية المفعول .

وقد فصلت هذا الموضوع المادة ١٨٢ تجارة بحرية حيث أفادت بأنه إذا لم يحضر أحد لإستلام البضاعة أو إذا رفض تسلمها من كانت مرسلة إليه فللربان أن يطلب من السلطة القضائية بيع كامل البضاعة أو بعضها لغاية إستيفاد مبلغ أجرة السفينة وتقرير إبداع البضاعة غير المباعة، فإذا كان ناتج البيع غير كافٍ للوفاء بأجرة السفينة، فإن للربان أن يلاحق الشاحنين بالفرق .

٢٦٨ - التزام بين حملة نسخ سند الشحن الواحد :

سبق أن ذكرنا (١) أن سند الشحن يصدر منه ثلاث نسخ. نسخة للربان وثانية للمرسل وثالثة للمرسل إليه وقد تنتقل هذه النسخ لأشخاص آخرين خطأ أو غشاً، كان يبيع الشاحن البضاعة عدة مرات ويعطي نسخة من سند الشحن في كل مرة يبيع بها البضاعة ومن ثم يتقدم لإستلام البضاعة أكثر من شخص، فإذا حصل التزام بين حملة سندات شحن قبل التسليم، فإن الربان يسلم البضاعة لمن يقدم نسخة قابلة للتداول وتحمل تظهيراً تاريخه أقدم من تواريخ التظهير الأخرى (م ٣/٢٠٥ تجارة بحرية) لأن من ثم تظهير السند إليه بالذات يعتبر مالك للبضاعة، ذلك أن التظهير التام بنقل جميع الحقوق الناشئة عن السند (م ١/١٤٤ تجاري) ومن ثم فإن حيازة السند تعتبر قرينة على ملكية البضاعة ما لم يثبت غير ذلك (م ٢/١١٨٩ مدني) حيث يقوم تسليم سند الشحن للمظهر إليه مقام تسليم البضاعة ذاتها ويترتب على ذلك أن الشاحن أو المرسل إليه الذي يبيع البضاعة بتظهيرها للغير تظهيراً تاماً، ثم يلجأ لبيعها ثانية ومن ثم تظهير سند شحن آخر للمشتري الثاني إنما يكون كمن يتصرف بملك

(١) راجع بند رقم ٢٣٠ سابقاً .

غيره، وعليه فالعبرة في الأقدمية بتاريخ أول تظهر على سند الشحن .

أما إذا وقع التزاحم بعد تسليم البضاعة، فلا تثور مشكلة إذا تم التسليم لمن يحمل سند شحن يحمل تاريخ تظهر سابقه على غيره، أما إذا تم تسليم البضاعة لشخص يحمل سند شحن مظهر بتاريخ لاحق لتاريخ التظهير الأول، ففي مثل هذه الحالة يطبق نص المادة ٢٠٥/٤ تجارة بحرية التي تنص على أنه «بعد أن يتسلم البضاعة مالك إحدى النسخ القابلة للتداول، فلا يمكن أن يفضل عليه حامل نسخة أخرى ولو كانت هذه تحمل تاريخاً سابقاً» ذلك أن مثل هذا الحائز قد حصل على السند بسبب صحيح وهو التظهير وكان حسن النية وقت الحيازة ومن ثم يصبح مالكا للبضاعة وفقاً لما جاء في المادة ١١٨٩/١ مدني من أنه لا تسمع دعوى الملك على من حاز منقولاً أو حقاً عينياً على منقول أو سنداً لحامله وكانت حيازته تستند إلى سبب صحيح وحسن نية، إضافة إلى أن المظهر إليه الأول وإن كان يحوز البضاعة حيازة رمزية عن طريق حيازة سند الشحن الممثل للبضاعة، إلا أن الثاني يكون بالتسليم قد حاز البضاعة حيازة فعلية وعند تعارض الحيازتين تفضل الحيازة الفعلية^(١).

٢٦٩ - إثبات تسليم البضاعة

يتم إثبات تسليم البضاعة للمرسل إليه عن طريق تسليم نسخة سند الشحن الموجودة لديه إلى الربان ولكن العادة أن يسلمها المرسل إليه إلى وكيل السفينة الذي يعطيه مقابل ذلك إذناً بإستلام البضاعة يسمى بأمر التسليم Delivery Order وعندما يتسلم المرسل إليه البضاعة يتم التأشير على أمر التسليم بما يفيد إستلام البضاعة .

٢٧٠ - التسليم بدون تقديم سند شحن Delivery With out Production of Bills of Lading :

يعتبر سند الشحن إيصالاً يعطيه الناقل للشاحن لإثبات إستلامه البضاعة وهو بهذه المثابة يعتبر ممثلاً للبضاعة فلا يمكن تسليمها لأي شخص إلا إذا كان يحوز هذا

(١) أنظر : مصطفى طه - البحري اللبناني - ص ٢٤٤

السند حيازة قانونية، كما يعتبر سند الشحن سند ملكية للبضائع المشحونة وتنتقل هذه الملكية بالتظهير التام إذا صدر بشكل إذني إضافة إلى أن السند يثبت عقد النقل البحري، ومن ثم فإن أي عمل يقوم به أطراف سند الشحن من شأنه التقليل من وظائفه يعتبر أمراً خطيراً (١) وعلى ذلك فإن الناقل لا يسمح لأي شخص بإستلام البضاعة منه إلا إذا تقدم بسند الشحن الذي يحوزه حيازة قانونية مطالباً الناقل بإستلام البضاعة على اعتباره مالكاً لها، ذلك أن الناقل في مثل هذه الحالة التي يسمح فيها بتسلم البضاعة بدون أن يتسلم سند الشحن يتعرض لمطالبة الحامل الشرعي لسند الشحن إذا تقدم إليه في مرحلة لاحقة مطالباً بتسليم البضاعة إليه بموجب ملكيته لها المتمثلة في حيازة سند الشحن .

إلا أن الناقل يتعرض لحالات محرجة إذا تقدم المرسل إليه بطلب تسليم البضاعة له دون أن يقدم سند الشحن لأسباب أهمها وصول السفينة قبل إستلام سند الشحن ففي مثل هذه الحالة ورغبة من الناقل في الإستجابة لطلب المرسل إليه الذي يكون بحاجة للبضائع ولعدم تأخير السفينة حتى تصل سندات الشحن، فإن الناقل يوافق على تسليم البضاعة بدون الحصول على سندات الشحن، ولكن بشرط أن يقدم المرسل إليه تأميناً Security على ذلك لضمان المخاطر التي ينطوي عليها مثل هذا العمل خاصة وإن شركات التأمين لا تتحمل الخسارات الناجمة عن مثل هذا العمل .

وعادة ما يكون التأمين بشكل تأمين مصرفي من الدرجة الأولى First Class Bank Security فإذا رفض الربان تسليم البضاعة بدون تقديم سندات شحن ونجم عن ذلك تأخير السفينة فإن الناقل يستحق التعويض اللازم عن التأخير Demurrage من مستأجري السفينة (٢) ومن ثم فإنه في غياب إتفاق صريح أو عرف أو تعليمات تنص على عكس ذلك، فإن لمجهز السفينة أن يطلب تأميناً مصرفياً من الدرجة الأولى إذا طلب منه أن يسلم البضاعة بدون سندات الشحن، وبالرغم من الضغوطات التجارية التي يمكن تحملها، فإن مجهز السفينة لا يكون مسئولاً عن التأخير أو الخسارة التي قد تلحق بالآخرين بسبب رفضه المعقول تسليم البضاعة في مثل هذه الظروف (٣) .

(١) أنظر : W . E . Astle = Shipping And The Law op . cit . p . 50 .

(٢) أنظر القضية الانجليزية Siam Venture = (1987) Ili . R . 147 .

(٣) أنظر ما جاء حول هذا الموضوع في مجلة Sea - Venture - Vol 11, Feb 88 p, 69 وما جاء فيها أيضاً بعدد Vol . 4 , Aug. 79 - pp . 8 - 9 .

المطلب الثالث

مسئولية الناقل البحري

٢٧١ - مقدمة :

إن مسؤولية الناقل هي من الموضوعات التي تحتل مكان الصدارة بين موضوعات النقل نظراً لكثرة الدعاوى التي تدور حولها ولأنها تترجم عادة إلى مبالغ نقدية يطلب من الناقل دفعها، وعليه فإن الناقل يتخذ كافة الوسائل للتخلص منها في وقت يعمل فيه المرسل أو المرسل إليه جهدهما لتحميله مسؤولية ما يطرأ على البضاعة من ضرر أو نقص أثناء وجودها في عهده أي من وقت إستلامها للنقل حتى تسليمها فعلياً للمرسل إليه، ذلك أن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة (١) ومن ثم فإن مسؤوليته عن سلامة البضاعة المنقولة أثناء الرحلة البحرية هي مسؤولية مفترضة لا يستطيع الفكك منها إلا بإثبات أن ما أصاب البضاعة من ضرر هو بسبب قوة قاهرة أو خطأ من المرسل أو بسبب وجود عيب خفي في المنقول .

وقد كانت مسؤولية الناقل البحري تخضع للقواعد العامة في المسؤولية العقدية والتي كان الناقلون يضمنون عقود النقل شروطاً إتفاقية تعفيهم من المسؤولية، خاصة في ظل القوانين المدنية التي تجيز إشتراط الإعفاء من المسؤولية (م ٢١٧ مدني مصري) أو يحددون مسؤولياتهم بمبالغ زهيدة تنزل إلى مرتبة الإعفاء من المسؤولية، وقد جأر الشاحنون بالشكوى من مثل هذا الوضع، الأمر الذي دفع المجتمع الدولي لإبرام إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن عام ١٩٢٤ (٢) والتي

- (١) أنظر : تميز حقوق أردني رقم ٩٢/١٣٢١ - مجلة النقابة لعام ٩٣ ص ٢٠٨٥ .
- (٢) كان أول قانون ينظم مسؤولية الناقل البحري هو قانون هارتر سنة ١٨٩٣ - Harter Act في الولايات المتحدة الذي قصد منه تحديد حرية الناقل التعاقدية بإعفاء نفسه من المسؤولية ووضع توازناً بين مصالح الشاحنين والناقلين إلا أنه سكت عن تحديد المسؤولية مما أفسح المجال للناقلين بتحديد مسؤولياتهم في سندات الشحن بمبالغ زهيدة تصل إلى حد الإعفاء منها المسؤولية وعلى ذلك استمرت شكوى الشاحنين ورجال المصارف والتأمين مما دفع المجتمع الدولي مشروع إتفاقية دولية إختبارية عام ١٩٢١ في لاهاي (هولندا) سميت بقواعد لاهاي (Hague Rules) ونظراً للطابع الإختباري لهذه القواعد . فإنها لم تحقق الغرض منها مما دعا المجتمع الدولي إلى عقد مؤتمر دبلوماسي في بروكسل أئخذ قواعد لاهاي أساساً لعمله وأسفر المؤتمر عن توقيع معاهدة بروكسل لتوحيد بعض قواعد سندات الشحن في ١٩٢٤/٨/٢٥ والتي تسمى بقواعد لاهاي نسبة إلى أصولها التي وضعت أساساً في لاهاي عام ١٩٢١ .

أبطلت شروط الإعفاء من المسؤولية لصالح الشاحنين وفي الوقت نفسه جعلت بعض التزامات الناقل من قبيل الإلتزام ببذل عناية ووسعت من حالات الإعفاء من المسؤولية، بالإضافة إلى وضعها حداً أقصى لتحديد مسؤولية الناقل عند ثبوتها . مما يحرم الشاحن من التعويض الكامل عن خسارته، كل ذلك لإيجاد نوع من التوازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين .

ومع ذلك فقد أدخل نظام النقل بالحاويات مفاهيم جديدة في عالم النقل البحري لا تعرفها قواعد لاهاي مما إضطر إلى تعديلها لملاءمة هذا النظام الجديد فكانت قواعد لاهاي - فيربي لسنة ١٩٦٨ التي دخلت حيز التنفيذ في ٢٣/٦/١٩٧٧ والتي صدقت عليها ٢٧ دولة حتى الفاتح من ديسمبر ١٩٨٦ من بينها عُمان وسوريا ومصر ولبنان ثم ما لبث أن تكشف قصور هذه الإتفاقية عن مجارات التطورات الحديثة في عالم النقل البحري وخاصة النقل بالحاويات وكذا على أثر تدمير الدول النامية من أن مثل هذه الإتفاقيات وضعت لصالح الناقلين من الدول المتطورة وعليه فقد أنشئت عام ١٩٦٨ لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة للعمل على توحيد قواعد التجارة الدولية المعروفة بإسم (UNCITRAL) التي قررت عام ١٩٦٩ أدرج موضوع نقل البضائع بالبحر ضمن موضوعات الأولوية وأنشأت مجموعة عمل لهذا الغرض لوضع إتفاقية دولية للنقل البحري للبضائع تحل محل إتفاقيتي لاهاي وبروتوكول لاهاي/فيزبي وكان مصدر الإقتراح قادماً من مؤتمر التجارة والتنمية (الاونكتاد) (UNCTAP) الذي لاحظ عدم توازن الإتفاقيتين السابقتين فيما يتعلق بمصالح الشاحنين والناقلين، خاصة وإن الدول النامية تشكل السواد الأعظم من الشاحنين والمستوردين إضافة إلى ظهور تكنولوجيا النقل البحري المتعلق بنقل البضائع بالحاويات وغيرها من أدوات النقل الحديثة .

وعقدت مجموعة العمل عدة إجتماعات تمخضت عن وضع مشروع جديد لإتفاقية خاصة بنقل البضائع بحراً دعي للنظر فيها مؤتمر دبلوماسي عقد في مدينة هامبورج الألمانية من ٦ - ٣١ مارس ١٩٧٨ أسفر عن وضع إتفاقية سميت بإتفاقية هامبورج لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨، والتي دخلت حيز التنفيذ في الفاتح من تشرين ثانی عام ١٩٩٢، وإنضمت إليها من الدول العربية تونس عام ١٩٨٠، ولبنان عام ١٩٨٣ ومصر عام ١٩٧٩ والمغرب ١٩٨١، وتجدر الإشارة في هذا المقام أن المملكة

الأردنية الهاشمية قد إرتبطت بالمعاهدة الدولية لتوحيد القواعد المختصة ببوالص الشحن - بروكسل عام ١٩٢٤ تبعاً لإرتباط الحكومة البريطانية بهذه المعاهدة عام ١٩٣١، إلا أنها الغيت بقرار مجلس الوزراء بتاريخ ٢٤/١١/١٩٤٨ الذي إقترن بالإرادة الملكية السامية بتاريخ ١٦/١/١٩٤٩ ومع ذلك فقد أخذ القانون البحري الأردني بأحكام المعاهدة في المواد ٢١١ وما يليها مستعيناً في ذلك بالقانونين البحري السوري والبحري اللبناني، حيث خصص الجزء السابع من القانون البحري لبيان التزامات الناقل وشروط الإبراء من المسؤولية، وحصّر تطبيق القواعد الواردة في هذا الجزء على النقل البحري بموجب سند شحن ومن حين شحن البضاعة على ظهر السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود (م ٢١١ تجارة بحرية) .

وعلى ذلك فإن النقل البحري بسندات الشحن يحكمه الآن إتفاقيات ثلاث هي، إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ وهي المنتشرة على نطاق عالمي وبروتوكول بروكسل لتعديل قواعد لاهاي لسنة ١٩٦٨ وإتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ التي دخلت حيز التنفيذ في ١/١١/٩٢، مما يثير مجاًلاً للخلاف حول أي الإتفاقيات واجبة التنفيذ عند المنازعات الخاصة بالنقل البحري، لكننا في الأردن لم ننضم إلى أي من هذه الإتفاقيات بل أن المشرع الأردني قد تبنى أحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ ومن ثم أصبحت قواعدها واجبة التطبيق كجزء من القانون الوطني، إضافة إلى أن المشرع الأردني قد إحتفظ بإختصاص القانون الأردني في أي منازعة تتعلق بوثائق الشحن البحري (م ٢/٢١٥ معدله من قانون التجارة البحرية الأردني) .

٢٧٢ - تقسيم :

- أن بحث مسؤولية الناقل البحري يتطلب معالجتها على النحو التالي :
- الفرع الأول :- نطاق تطبيق قواعد القانون البحري .
 - الفرع الثاني : طبيعة مسؤولية الناقل البحري .
 - الفرع الثالث : حالات مسؤولية الناقل البحري .
 - الفرع الرابع : أحكام إعفاء الناقل البحري من المسؤولية .
 - الفرع الخامس : تحديد مسؤولية الناقل البحري .
 - الفرع السادس : دعوي المسؤولية على الناقل البحري .

الفرع الأول

نطاق تطبيق قواعد قانون التجارة البحرية

٢٧٣ - تمهيد :

يجدر بنا ونحن في بداية بحث مسئولية الناقل البحري أن نوضح مجال تطبيق عقد النقل البحري، أي الفترة التي يخضع فيها الناقل البحري لقواعد المسئولية المقررة في هذا العقد ببيان الحقوق والإلتزامات التي يربتها القانون لأطراف عقد النقل أو عليهم، وبسبب إتصال عمليات الشحن والتفريغ بمجال عقد النقل البحري وإعتبار الميناء مسرحاً لهذه العمليات، فإن البحث سيشمل مجال عقد النقل البحري والعمليات المتصلة به في ظل قواعد قانون التجارة البحرية والإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري .

أولاً - الفترة التي يسري خلالها عقد النقل البحري :

٢٧٤ - تنص المادة ٢١١ تجارة بحرية على ما يأتي (لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن، ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود وهي لا تطبق كذلك على سندات إيجار السفينة، أما إذا إستؤجرت السفينة بسند إيجار فإنها تطبق على ما يسلم من وثائق شحن ولا يمكن تطبيق هذه الأحكام على البضائع المشحونة على سطح السفينة بموجب عقد النقل ولا على البهائم الحية) وبمقارنة هذا النص مع نص المادة الأولى فقرة (هـ) من قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ نجدها تحدد نطاق عقد النقل البحري من الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها .

ومن ثم يلاحظ التطابق بين نص المادة ٢١١ بحري أردني وبين ما جاءت به قواعد لاهاي بشأن تحديد نطاق عقد النقل البحري، إلا أن إتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ قد وسعت نطاق عقد النقل البحري بحيث يطبق منذ تعهد الناقل بنقل البضائع بالبحر من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجرة (م ١ فقرة ٦ من قواعد لاهاي) .

فبينما تشمل فترة عقد النقل البحري الخاضع لأحكام إتفاقية بروكسل وأحكام قانون التجارة البحرية من وقت شحن البضاعة إلى وقت تفريغها فإن إتفاقية هامبورج تغطي الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسة الناقل منذ أن يتسلمها في ميناء الشحن حتى تسليمها في ميناء التفريغ بما في ذلك العمليات الوسيطة^(١).

ومن ثم يلاحظ أن نطاق تطبيق أحكام القانون البحري على عقد النقل البحري تتمثل بالفترة ما بين الشحن والتفريغ أما العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ فلا تخضع لأحكام القانون البحري .

والواقع أن النص الوارد في قانون التجارة البحرية الأردني (م ٢١١) والنص الوارد في إتفاقية بروكسل لسنة ٢٤ (م ١/هـ) أثار كل منهما جملة شكوك بسبب غموضهما، لصعوبة التمييز بين ما يدخل ضمن أحكام القانون البحري أو أحكام الإتفاقية، فمثلاً الفترة التي تكون بها البضاعة محمولة بالرافعة في طريقها من الرصيف إلى السفينة عند الشحن أو من السفينة إلى الرصيف عند التفريغ هل تكون هذه الفترة خاضعة لأحكام القانون أو الإتفاقية، لقد أجاب على ذلك رأي بالإيجاب إستناداً إلى النصوص التي تضع على عاتق الناقل تنفيذ عمليتي الشحن والتفريغ وعلى الخصوص المادة الثانية والمادة ٣/٢ من إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ وأجاب رأي آخر بالنفي إلا إذا كانت الروافع تابعة للسفينة أما إذا كانت الروافع تابعة للميناء فلا يبدأ تطبيق قواعد الإتفاقية أو أحكام القانون البحري إلا منذ اللحظة التي تجتاز فيها الرافعة حاجز السفينة Ship's Rail وكذا الحال عند تفريغ البضائع بواسطة الصنادل في حالة تعذر دخول السفينة الميناء، فهل تشمل أحكام القانون البحري أو قواعد إتفاقية بروكسل هذه الفترة ما بين السفينة والميناء، وقد تمخض الجدل في معظم الدول على أنها تدخل في عملية النقل البحري^(٢).

ومن ثم فقد جاءت قواعد هامبورج حاسمة لهذا الجدل والشك بأن قررت فترة عند النقل البحري ما بين نقل البضائع من ميناء إلى ميناء آخر ويترتب على أن عقد النقل البحري يشمل فترة الشحن والنقل والتفريغ، إن العمليات السابقة على الشحن

(١) أنظر : محسن شفيق - إتفاقية هامبورج - لسنة ١٩٧٨ - ص ١٧ .

(٢) أنظر : محسن شفيق - قواعد هامبورج - ص ١٨ .

واللاحقه على التفريغ لا تخضع لقواعد القانون البحري مما يجيز للناقل أن يشترط إعفاء نفسه عن تلك العمليات السابقة على الشحن واللاحقة على التفريغ (١) بينما لا يجوز له ذلك عما يحدث للبضاعة من تلف أو هلاك أثناء عملية النقل البحري، ومن ثم فإذا سلمت البضاعة تالفة أو هالكة فإنه يفترض أن هذا التلف قد حدث أثناء مرحلة النقل البحري بمعنى الكلمة أي في الفترة ما بين الشحن والتفريغ فقط إلا إذا أثبت الناقل أن ذلك قد حدث أثناء العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ (٢).

وقد طبق القضاء الأردني ما جاء في المادة ٢١١ تجارة بحرية في كثير من أحكامه، حيث ذكر في بعض أحكامه (٣) إن عقد النقل البحري يبدأ من شحن البضاعة على متن السفينة وحتى تفريغها في المكان المقصود، ومن ثم فإنه لا يشمل عمليات التخزين ورسومه، وإضاف في مناسبة أخرى إلى ما سبق (٤) على أنه ينبغي على أن بدء النقل وإنتهائه من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية أن عقد النقل هو عقد لتحقيق غاية أو نتيجة في تسليم المال المنقول للمرسل إليه .

وقد أوضحت بعض أحكام القضاء (٥) أن عقد النقل البحري لا ينتهي بالتفريغ بل بتسليم البضاعة للمرسل إليه ولا يثور جدل فيما إذا تعاصرت عملية التفريغ مع عملية التسليم أما إذا كان هناك فارق بينهما، فإننا نرى إنطلاقاً من المعنى الحرفي للنص الوارد في المادة ٢١١ تجارة بحرية (المادة ١/هـ من قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤) إن أحكام قانون التجارة البحرية وكذا أحكام قواعد لاهاي لا تطبق خارج فترة التفريغ بل أن التسليم اللاحق لعملية التفريغ يخضع لأحكام القواعد العامة ولإتفاق الأطراف وفقاً لمبدأ الحرية التعاقدية بمعنى أن الناقل لا يستطيع التمسك بتحديد مسؤوليته في مثل هذه الحالة كما لا يستطيع التمسك بالإعفاءات المقررة له في قانون

(١) أنظر : حكم الإستئناف العليا في الكويت - الدائرة التجارية الثانية - تاريخ ٧٨/١/١٤ في القضية رقم ٧٧/٥٧٧ تجاري غير منشور .

(٢) أنظر حكم التمييز الأردنية رقم ٤٣٣/٨٥ مجلة النقابة لعام ٨٧ - ص ٩٠٣ .

(٣) أنظر تمييز حقوق أردني رقم ٨٣/٣٤٩ مجلة النقابة - لسنة ٨٣ ص ١٤٨٢ .

(٤) أنظر تمييز حقوق أردني رقم ٨٣/٦١٠ - مجلة النقابة لعام ٨٤ ص ٩٩٧ .

(٥) أنظر : تمييز حقوق أردني - رقم ٨٩/٨٥٥ - مجلة النقابة - لسنة ١٩٩٠ - ص ٢٢٩٠

التجارة البحرية وأحكام إتفاقية لاهاي لأن الضرر الذي أصاب البضاعة كان خارج فترة النقل البحري بمعنى الكلمة ومن ثم يخرج عن نطاق وأحكام القانون البحري وإتفاقية لاهاي، وتجدر الإشارة هنا أن العمليات السابقة على الشحن واللاحق على التفريغ تبقى جزءاً من عقد النقل البحري إنطلاقاً من مبدأ وحدة عقد النقل البحري إلا أن الأحكام التي تطبق عليها ليست قواعد القانون البحري بل الأحكام العامة والقواعد الإتفاقية وذلك لورود النص صراحة على المرحلة البحرية الخاضعة لأحكام قانون التجارة البحرية وإتفاقية لاهاي ولا إجتهد في مورد النص ومع أن أحكام القضاء اللاحقه قررت (١) بأن الناقل يضمن كل ما يصيب البضاعة من ضرر أو هلاك خلال الرحلة البحرية وإلى حين تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول عملاً بالمادة ٢٦٣ تجارة بحرية ويستمر هذا الضمان في ميناء الوصول حتى بعد تفريغ البضاعة وإلى أن تسلم للمرسل إليه . فإن القول بمسئولية الناقل عما يحدث للبضاعة من ضرر قبل التسليم نخضع لعقد النقل وللقانون البحري (٢) ينصرف في رأينا إلى التسليم المعاصر للتفريغ أما إذا فصلت بينهما فترة زمنية، بمعنى أن تنقل البضاعة بعد التفريغ إلى مخازن أو مستودعات المرسل إليه ويحدث الضرر أثناء هذه الفترة، فإن مسؤولية الناقل تحكمها القواعد العامة وليس قواعد القانون البحري إنطلاقاً مما جاء في المادة ٢١١ تجارة بحرية التي تحدد فترة عقد النقل البحري وتطبيق أحكام القانون البحري بالفترة الواقعة بين الشحن والتفريغ بمعناها المادي والقانوني (٤)، اللهم إلا إذا تم الإتفاق في عقد النقل البحري على أن تكون العمليات اللاحقة للتفريغ وحتى التسليم للمرسل إليه ملحقه بعقد النقل البحري وعندها تخضع لعقد النقل البحري إنطلاقاً من وحدة عقد النقل البحري (٤) .

ثانياً - إستبعاد سندات إيجار السفن من نطاق أحكام مسئولية الناقل :

٢٧٥ - جاء في المادة ٢١١ تجارة بحرية بأن أحكام قانون التجارة البحرية لا تطبق إلا على النقل البحري بسند شحن دون سندات إيجار السفينة .

(١) أنظر : تميز حقوق أردني - رقم ٩٢/٩٨ - مجلة النقابة - لعام ١٩٩٣ - ص ٢٠٢٩ .

(٢) أنظر : تميز حقوق أردني - رقم ٩٢/١٣١٧ - مجلة النقابة - لعام ٩٣ - ص ٢٠٨١ .

(٣) أنظر في هذا المعنى : مصطفى طه - البحري اللبناني - ص ٢٦١ .

(٤) راجع مزيداً من التفاصيل حول هذا الموضوع بند رقم ٢٥٣ سابقاً .

ومعنى ذلك أن أحكام قانون التجارة البحرية تطبق على أي عقد نقل بحري يصدر به سند شحن دون إعتبار لشكل سند الشحن كونه إسمياً أو إذنياً أو للحامل، ومن ثم فإن النقل الذي يتم بمشارطة إيجار للسفينة Charter Party، لا يخضع لأحكام القانون البحري أو قواعد لاهاي، ذلك أن الإيجار يخرج بطبيعته عن أن يكون عقد نقل بحت من جهة، ولأنه يعد غير شائع الإستعمال من جهة أخرى (١) إضافة إلى أن قواعد معاهدة لاهاي وضعت لحماية الشاحنين لا مستأجري السفن الذين عادة ما يكونون من الشركات الكبيرة أو من الأشخاص المعنوية العامة كالمؤسسات العامة التي تتمتع بحرية واسعة في مناقشة شروط الإيجار مع مجهزي السفن من أجل نقل بضائعهم على السفينة كاملة أو على جزء منها، إذ لأطراف مشارطة إيجار السفينة مطلق الحرية في تدوين ما يشاؤون من شروط وإتفاقات في سندات الإيجار، أما بالنسبة للشاحنين بموجب سند شحن فيختلف الوضع حيث يفرض الناقلون شروطهم على هؤلاء الشاحنين نظراً لما يتمتع به أولئك الناقلون من قوة إقتصادية في مواجهة الشاحنين (٢) إضافة إلى أن سند إيجار السفينة ليس محلاً للتداول كسند الشحن مما تنبغي معه الحاجة لحماية الغير (٣).

ومع ذلك فإن أحكام القانون البحري وقواعد المعاهدة تطبق في حالة إستئجار السفينة على وثائق الشحن التي يعطيها المستأجر للشاحن (م ٢١١/٢ تجارة بحرية). سواء كان المستأجر للسفينة مستأجراً بالرحلة أو مستأجراً لمدة زمنية، إذ يكون هذا هو المتعاقد مع الشاحن ومن ثم يصدر له سند شحن، وقد فصل القضاء الأردني الأحكام التي تتعلق بهذا الشأن إذ ركز على تحديد الناقل أكان مجهزاً أو مستأجراً إذا أصدر سند شحن للشاحن بإسمه، ذلك أن مسئولية المستأجر لا تتوفر إلا إذا ثبت أنه هو الناقل لأن مجرد وجود مستأجر أو عقد إيجار سفينة لا يكفي لإعتبار المستأجر ناقلاً ومن ثم فلا مسئولية على المستأجر إذا لم يكن طرفاً في عقد النقل إلا إذا كان الربان معيناً منه طبقاً لأحكام المواد ٩٥، ١١٥، ١٢٢ تجارة بحرية (٤) بإعتبار أن

(١) أنظر : أنطاكي وسباعي - ص ٢٩٧ .

(٢) أنظر : محمود سمير الشراقوي - ص ٤١١ .

(٣) أنظر : مصطفى طه - البحري اللبناني - ص ٢٥٩ .

(٤) أنظر : تميز حقوق أردني رقم ٨٨/٥٤٩ مجلة النقابة لعام ١٩٩٠ - ص ١٥١١ .

الربان المعين من قبل المستأجر الذي تولى إدارة السفينة نيابة عن المالك يحل محل المؤجر أيضاً في المسؤولية التبعية التي تترتب على الربان (١) ومن ثم يعتبر مالك السفينة هو الناقل ما لم يثبت أنه تخلى عن ذلك للغير وتصدر سندات الشحن بإسم هذا الغير فعقد إيجار السفينة مع التنازل عن إدارتها بما في ذلك حق إختيار الربان وعزله بنقل حقوق إستغلال السفينة إلى المستأجر فيصبح المستأجر هو الناقل وتصدر سندات الشحن بإسمه (٢) فصدور سند الشحن عن الربان الذي يمثل المستأجر (الناقل) بجعل المستأجر مسئولاً عن هلاك وضرر البضاعة (٣) وقد أكد القضاء اللاحق هذا الإتجاه (٤) بأن قرر انقضاء علاقة المالك الأصيل للباخرة الناقلة بعقد النقل إذا تنازل عن حق إستغلالها والتصرف بها للمستأجر ولا يسأل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة، ودليل ذلك ظهور إسم المستأجر على بوليصة الشحن مما ينفي عن المالك صفة الناقل فإذا ورد نص في عقد إيجار السفينة يفيد بمسئولية مالك السفينة عن تلف البضاعة الواردة في سند الشحن، فإن المالك يسأل في مواجهة المستأجر ولا يرتب مثل هذا الشرط حقوقاً لمالك البضاعة في مواجهة مالك السفينة (٥).

وقد أخذت محكمة النقض المصرية بهذا الإتجاه في تحميل المستأجر مسئولية لأضرار التي تصيب البضاعة المنقولة بسند شحن إذا كان المستأجر أو الربان الذي عينه هو الذي أصدر سند الشحن حيث يعتبر في مثل هذه الحالة هو الناقل في مواجهة الشاحن/المرسل إليه، فقد جاء في قضائها (٦) أن تأجير السفينة للغير بمشارطة إيجار زمنية يترتب عليه إنتقال الإدارة التجارية لتلك السفينة إلى المستأجر فيحق له أن يصدر بهذه الصفة سندات شحن لصالح الغير ويسأل عندئذ في مواجهتهم عن تنفيذ

(١) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ١٠٥٠/٩١ مجلة النقابة لعام ٩٣ ص ٨١٣ .

(٢) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٩٣/٦٦ هيئة عامة مجلة النقابة لعام ٩٣ ص ١٣٩٩ .

(٣) أنظر حكم التمييز الأردنية رقم ٩١/١٢٤٣ مجلة النقابة لعام ٩٣ ص ٢٠١٦ .

(٤) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٩٣/٢٨٩ هيئة عامة - المجلة لعام ٩٣ ص ٢٤٢٣ .

(٥) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٩٤/١٢٠٥ مجلة النقابة لعام ٩٥ - ص ٢٠٣١ .

(٦) أنظر حكم النقض المصرية في الطعن رقم ١٢٢ سنة ٤٣ ق جلسة ٨٣/٣/١٠ ص ٣١ - ص

٧٦٠، والطعن رقم ١٢٠٦ سنة ٥٢ ق جلسة ٨٧/٦/١٥ والطعن رقم ١٨١٨ سنة ٥٢ ق

جلسة ٨٧/١٢/١٤ (لم ينشأ بعد)

الإلتزامات المنصوص عليها في تلك السندات بإعتباره ناقلاً، فإذا صدر سند الشحن بإسم المستأجر كان وحده دون مالك السفينة المؤجرة هو المسئول قبل الغير عن الإلتزامات المنصوص عليها في السند وعن كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف دون إعتداد بما يرد في مشاركة إيجار السفينة من مسئولية ملاكها وحدهم عن هذا التلف أو النقص إذ لا تسرى هذه الشروط في مواجهة مالك السفينة لأنه ليس طرفاً في مشاركة الإيجار ولم يتضمن سند الشحن إشارة إليها، أما إذا كان سند الشحن خالياً من الإشارة إلى تأجير السفينة، فإن مالك السفينة يظل مسئولاً في مواجهة حامل سند الشحن ويحق لهذا الأخير الرجوع عليه بالتعويض عن كل ما يلحق البضاعة من نقص أو تلف .

ويبقى مالك السفينة مسئولاً عن سلامة البضاعة المنقولة بموجب سند الشحن سواء وقع هذا السند ربان السفينة أو وكيل ملاحي عنه طالما أن سند الشحن يحمل إسم مالك السفينة بإعتباره ناقلاً، ذلك أن الربان والوكيل الملاحي هما نابعان لمالك السفينة ولا يعتد بمشاركة الإيجار في مواجهة حامل سند الشحن طالما لم يرد في السند ما يشير إلى وجود هذه المشاركة التي تحكم العلاقة بين مالك السفينة والمستأجر ولا دخل لحامل سند الشحن بها^(١) .

يتضح مما سبق أن أحكام القانون البحري الأردني وكذا قواعد معاهدة لاهاي تطبق على النقل الذي يصدر عنه سند شحن أما سند إيجار السفينة فهو يخضع للحرية التعاقدية بين الطرفين على نحو ما ذكرنا، أما إذا صدر سند شحن عن مستأجر السفينة أثناء إستغلالها فإن أحكام قانون التجارة البحرية وقواعد لاهاي تطبق في علاقة الشاحن بالمستأجر بإعتباره ناقلاً أصدر سند شحن بإسمه لنقل البضاعة الخاصة بالشاحن فالعبرة بأن من يصدر سند الشحن يتحمل المسئولية عن سلامة البضاعة في مواجهة المرسل إليه سواء أكان المصدر مجهز السفينة أم مستأجرها .

أي أن أحكام القانون البحري وقواعد معاهدة لاهاي تطبق على سندات الشحن

(١) أنظر حكم النقض المصرية في هذا المعنى - طعن رقم ٢٣٤٣ سنة ٥٢ ق جلسة ٨٩/٢/٢٧ وطعن رقم ١٩٤١ سنة ٥٣ ق جلسة ١٩٩٠/١/٨ (أحكام غير منشورة) .

سواء صدرت إبتداء عن مالك السفينة أو صدرت تنفيذاً لمشاركة إيجار السفينة متى تم تداول سند الشحن ولم يكن حامله طرفاً في مشاركة الإيجار، فإذا وصل السند مرة أخرى ليد مستأجر السفينة فلا تسرى قواعد القانون البحري ولا أحكام إتفاقية لاهاي على مثل هذا السند (١) ومن ثم يجب أن يفهم أن حامل سند الشحن هو الغير أي الشخص الذي ينتقل إليه سند الشحن غير المستأجر الموقع على مشاركة الإيجار مع المالك (٢).

ثالثاً - إستبعاد تطبيق أحكام القانون البحري على البضائع المشحونة على سطح السفينة :

٢٧٦ - يستبعد قانون التجارة البحرية الأردني (م ٢١١/٣) من نطاق تطبيق أحكامه وكذا معاهدة لاهاي لسنة ١٩٢٤ (م ١/ج منها) البضائع المشحونة على سطح السفينة وسبب ذلك المخاطر التي تتعرض لها البضائع المشحونة على سطح السفينة من عوامل الجو وأحوال البحر والسرقة، الأمر الذي إستدعى وضع قواعد قانونية خاصة للنقل على سطح السفن سواء في مجال القوانين المحلية أو الإتفاقيات الدولية (٣)

ويقصد بسطح السفينة الذي يحظر النقل عليه هو السطح الأعلى أي الأول، ذلك أن سطوح السفن تتعدد تبعاً للأغراض المصممة من أجلها بشكل يمكن القول معه بوجود تخصص في إستعمال الأنواع المتعددة من السطوح ليناسب كل نوع منها نوعاً معيئناً من البضائع بحيث يتوفر فيه أكبر قدر من الأمان والحماية للبضائع المشحونة فوقه، ومن ثم فإننا نجد أن المشرع الدولي والوطني قد رأى كل منهما أن البضائع المنقولة على السطح معرضة للمخاطر أكثر من البضائع المرصوصة داخل عنابر السفن (٤)، الأمر الذي دفعهما إلى حظر نقل البضائع على السطح الأعلى للسفينة وأعتبر كل ملجأ مسقوف على السطح إذا كان صالحاً لإستيعاب البضاعة بمثابة سطح للسفينة (م

(١) أنظر : محمود سمير الشرقاوي - ص ٤١١ .

(٢) أنظر : د. أحمد حسني : النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية - منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٨٠ - ص ٢٠ .

(٣) أنظر : ما سبق بند رقم ٢٥٩

(٤) أنظر : أنظر مقال السيد A. E. Mann رئيس معهد تأمين لندن في ندوة التأمين البحري الإسكندرية ١٣ - ١٦ حزيران ١٩٧٧ بعنوان Container Losses and Loss - Prevention

١٢٢ تجارة بحرية أردني)، إلا في حالات معينة مثل الإتفاق بين الناقل والشاحن على النقل على سطح السفينة مع توقيع الشاحن على سند الشحن أو إذا أجازت العادات البحرية مثل هذا الشحن، فإذا كان الأمر كذلك، فإن النقل على السطح يستبعد من نطاق تطبيق أحكام القانون البحري وكذا الإتفاقيات الدولية عليه ويخضع بالتالي إلى الشروط التعاقدية فيما بين الناقل والشاحن .

فحرية التعاقد التي تمنح لأطراف عقد النقل البحري في حالة نقل البضائع على السطح تعطى لهم حق تطبيق قواعد لاهاي على حمولة السطح إذا وجد نص صريح في سند الشحن على تطبيقها على حمولة السطح وهذا الشرط يسمى بشرط الباراماونت Paramount clause أي الشرط الأعلى أو الأسمى ومن ثم تطبق قواعد لاهاي تماماً كما لو لم تكن م ١/ج منها قد أستبعدت من نطاق الإتفاقية حمولة السطح والحيوانات الحية .

وما يستفاد من نص المادة ١/ج من إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ التي أخرجت حمولة السطح من نطاق الإتفاقية والتي جاءت المادة ٣/٢١١ تجارة بحرية أردني على غرارها، أن مشحونات السطح لا تخرج عن نطاق الإتفاقية إلى مجال الحرية العقدية إلا بشرطين :

الأول : أن يذكر في سند الشحن على أن البضاعة قد شحنت على سطح السفينة .
الثاني : أن يتم النقل فعلاً على السطح ^(١) .

والسبب الأول يعود إلى أن ذكر الشحن على السطح في سند الشحن يقوم مقام إشعار وإنذار للمرسل إليه أو المظهر إليه سند الشحن والذي إنتقلت ملكية البضاعة إليه، بأن البضاعة التي إنتقلت ملكيتها إليه عن طريق تظهير سند الشحن قد شحنت على السطح ومن ثم فإنه يعلم بالمخاطر التي تتعرض لها مثل هذه الحمولة كما يدرك أن القواعد القانونية أو أحكام إتفاقية لاهاي لا تطبق على مثل هذا النوع من النقل بل يخضع للحرية العقدية فيما بين الناقل والشاحن ^(٢) .

(١) أنظر : قضاء النقض المصرية طعن رقم ٧٣٨ سنة ٤٣ ق جلسة ١٦ مايو ١٩٧٧ س ٢٨ - ص ١٢٠٨ .

(٢) أنظر : د . علي جمال الدين عوض - محاضرات في النقل البحري الدولي - الكويت - ديسمبر ٧٥ - ص ٢٤ .

أما السبب الثاني فإنه يفيد بأنه لا يكفي أن يذكر في سند الشحن على أن البضاعة ستنتقل على السطح حتى تخرج عن نطاق القواعد القانونية أو قواعد لاهاي بل لابد من نقلها فعلاً على السطح كما وردت الإفادة في سند الشحن، فإذا وصفت في سند الشحن بأنها نقلت على السطح ولكنها فعلاً نقلت داخل عتابر السفينة، فإن البضاعة تخضع لأحكام القانون أو لقواعد لاهاي (١) وقد سبق أن عالجت البضائع على سطح السفن بشكل مفصل فيما تقدم (٢).

رابعاً - إستبعاد تطبيق الأحكام القانونية على نقل الحيوانات الحية :

٢٧٧ - جاء نص عجز المادة ٣/٢١١ تجارة بحرية بعدم تطبيق الأحكام القانونية الخاصة بالتزامات الناقل وشروط الإبراء من المسؤولية، عن البضائع المشحونة على السطح وكذا على البهائم الحية وهو ما جاءت به الفقرة (د) من المادة الأولى من معاهدة لاهاي لسنة ١٩٢٤ وسبب ذلك أن نقل الحيوانات الحية فيه الكثير من المخاطر ويحتاج إلى عناية خاصة، فإذا تم إخضاعه للقواعد القانونية أو لقواعد المعاهدة فإن ذلك يلحق أضراراً بالناقل لما يتحملة من التزامات في مثل هذا النوع من النقل دون أن يكون له حق إشتراط إعفائه من المسؤولية طبقاً للقواعد القانونية ولأحكام إتفاقية لاهاي (٣) إضافة إلى أن هذه الحيوانات لا تعتبر بضاعة بموجب قواعد لاهاي ويقصد بالحيوانات الحية، الحيوانات التي تتمتع بالقدرة على الحركة والتنقل ثم تتعرض للمرض والموت والمحافظة عليها تتطلب عناية خاصة لا تدخل في التزام الناقل بالرص كما أن الشاحن هو أدرى بالعناية بها من الربان ومن الناقل، ومن ثم كان الإتفاق على نقلها يتطلب شروطاً خاصة لا توجد في غيرها من البضائع كالإتفاق على أن يصحبها مندوب عن الشاحن للعناية بها في الطريق لإطعامها أو تطبيبها وعليه

(١) أنظر القضية الأمريكية ١٤٤٧ A. M. C. P. (1967) State Motors Inc . V.S.S.Espa حيث ذكر في سند الشحن أن خمسين سيارة سيتم رصها تحت السطح فقام الناقل برص بعضها تحت السطح وبعضها على السطح مخالفاً ما جاء في سند الشحن، فحكم بفسخ العقد ومسئوليته عن الأضرار التي لحقت بالسيارات المشحونة فوق السطح .

(٢) راجع تفاصيل الرص على السطح ما سبق بند رقم ٢٥٩ .

(٣) أنظر : محمود الشرقاوي - ص ٤١٢ .

فإن من المنطقي أن يشترط الناقل إعفائه عن موت هذه الحيوانات (١) هذا وإذا كانت المادة ١/ج من إتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ قد أخرجت الحيوانات الحية من معنى البضائع التي تخضع لأحكام الإتفاقية إلا أن المادة الأولى فقرة (ب) من قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ قد أدخلت الحيوانات الحية ضمن مفهوم البضائع ومن ثم أصبحت خاضعة للقواعد التي جاءت بها إتفاقية هامبورج بخصوص النقل الدولي البحري للبضائع فيما يتعلق بالتزامات الناقل وشروط إبرائه من المسؤولية، حيث أن المادة ٥/٥ من قواعد هامبورج أعفت الناقل من المسؤولية فيما يتعلق بالحيوانات الحية عن الهلاك أو التلف أو التأخير أو التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل متى أثبت الناقل أنه راعى تعليمات الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات الحية، وأنه من الممكن في مثل هذه الظروف أن يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير أو التسليم إلى المخاطر الخاصة المصاحبة لهذا النوع من النقل مما يفترض أن الهلاك قد وقع بسبب هذه المخاطر اللهم إلا إذا أقام الشاحن الدليل على أن الهلال قد نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه .

خامساً - إستبعاد النقل الإستثنائي من نطاق الأحكام القانونية :

٢٧٨ - حرص المشرع على عدم إثقال كاهل الناقل في حالات النقل الإستثنائي، وعليه جاءت المادة ٢٠٩ تجارة بحرية تجيز الإتفاق على مخالفة أحكام المسؤولية إذا تعلق النقل بنقل ذي طبيعة إستثنائية إما بسبب طبيعة البضاعة المراد نقلها كما لو كانت تحفأً أثرية أو مواد ذرية أو بضائع سريعة التلف أو غير ذلك من البضائع ذات الطبيعة الخاصة أو بسبب ظروف النقل ذاته كما لو تتطلب النقل خرق حصار بحري أو زيادة سرعة السفينة زيادة غير عادية أو غير ذلك من الأمور غير المألوفة في النقل (٢)

ففي مثل هذه الحالات يتم الاتفاق بين الناقل والشاحن على التحرر من قيود أحكام المسؤولية التي تطبق على نقل البضائع العادية بموجب سند شحن. وقد جاء نص المادة ٢٠٩ تجارة بحرية على غرار المادة السادسة من قواعد بروكسل ١٩٢٤ .

(١) أنظر : علي البارودي - ص ٢٦٥ .

(٢) أنظر : يعقوب صرخوه - ص ٣٩٨ .

ويتطلب تطبيق النص القانوني الواردة في المادة ٢٠٩ توافر شرطين :

أولهما أن الإتفاق بين الناقل والشاحن لا يخالف النظام العام، وهو أمر بديهي إلا أن المشرع قد قصد ألا يكون الإتفاق على نقل مواد مهربة أو خارجة عن حدود التعامل المشروع كالمخدرات ^(١) .

ثانيهما ألا يسلم الناقل للشاحن وثيقة نقل قابلة للتداول وأن يدرج الإتفاق في السند وينص فيه صراحة بأنه غير قابل للتداول .

الفرع الثاني

طبيعة مسؤولية الناقل البحري

٢٧٩ = يقصد بالنقل العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه، تأمين إنتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر (م ٦٨ من قانون التجارة) وله بحكم الضرورة صفة العقود بعوض (م ٦٩ من قانون التجارة)، فإذا كان هذا في مجال عقد النقل البري فإنه يصدق أيضاً على النقل البحري، الذي يتشابه كثيراً مع عقد النقل البري من جهة الإلتزامات المتقابلة ومسئولية الناقل ومركز المرسل إليه وتمثيل السند للبضاعة، ذلك أن جوهر عقد النقل هو تغير مكان الشيء أو الشخص من موضع إلى آخر سواء أكان عقد نقل بري أو بحري .

ومن ثم يتضح أن مسؤولية الناقل في مواجهة الشاحن هي مسؤولية مصدرها عقد النقل وهذه المسؤولية تتمثل في هلاك الأشياء أو تعييبها أو نقصانها، ولهذا كان الناقل ملزماً بالتزاماً عقدياً بتوصيل البضاعة سليمة كمّاً ونوعاً كما إستلمها من المرسل وتسليمها للمرسل إليه بالحالة التي إستلمها عليها وعلى ذلك يكون الناقل مخطئاً بمجرد حصول الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، أثناء وجود البضاعة في عهده خلال مرحلة النقل ولا يكون الخطأ مفترضاً بل حقيقياً يتمثل بعدم تنفيذ الناقل لإلتزامه العقدي بتسليم البضاعة سليمة وكاملة إلى المرسل إليه في الموعد المحدد ^(٢)

(١) أنظر : علي البارودي - ص ٢٦٧

(٢) أنظر : د . علي البارودي - العقود وعمليات البنوك التجارية - منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٨٢ - ص ١٨١ .

وهذا هو المعنى المستفاد من المادة ٧٢ تجاري بأن الناقل يكون مسؤولاً عن هلاك الشيء أو عن تعيبه أو نقصانه فيما خلا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة أو عن عيب قديم في المنقول أو عن خطأ المرسل، وهو المعنى الذي جاءت به المادة ٢١٣ تجارة بحرية من أن الناقل يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عن أحد حالات الإعفاء المذكورة في المادة نفسها وهو ما أخذ به القضاء الأردني (١) من أنه يستفاد من نص المادتين ٧٢ تجاري، ٢١٣ تجارة بحرية أن المشرع قد افترض مسئولية الناقل عن كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تعيب على إعتبار أنه ومن يمثله بصاحب البضاعة في مراحل نقلها ويقف على أسباب هلاكها ونقصها وتعيبها وأتاح له الفرصة ليثبت بالدليل الأحوال التي تبرئه من المسئولية عن التعويض فإن أثبت ذلك برئت ذمته وإلا التزم بالتعويض وما دام الناقل ملزماً بسلامة الشيء المنقول وتوصيله سالماً وكاملاً للمرسل إليه، فهو ملتزم بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية، وهذا الإلتزام ينشأ عن عقد النقل، إذ يكفي الشاحن أن يثبت وجود العقد ومن ثم يثبت التزام الناقل وأنه لم ينفذ هذا الإلتزام حتى تتقرر مسئولية الناقل، وفي مقابل ذلك على الناقل أن يثبت براءته بالتمسك بأحد الأسباب المبرره وهي حدوث قوة القاهرة أو خطأ المرسل أو وجود عيب قديم في المنقول (٢).

فمسئولية الناقل إذاً مسئولية عقدية تقوم إذا لم تتحقق النتيجة المقصودة من عقد النقل وهي تسليم البضاعة للمرسل إليه كاملة وسليمة على النحو الذي أستمتمت فيه، وتثور هذه المسئولية بمجرد عدم تحقيق النتيجة دون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من الناقل لأن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة (٣) وقد عبرت عن ذلك بجلاء محكمة النقض المصرية في أحد أحكامها (٤) أن التزام الناقل بضمان وصول الأشياء المنقولة سليمة للمرسل إليه التزام بتحقيق غاية، فيكفي المرسل إليه إثبات هلاك الأشياء أثناء

(١) أنظر : تميز حقوق أردني رقم ٦٧٥/٨٢ مجلة النقابة لعام ٨٣ - ص ٢٤٨ .

(٢) أنظر : علي جمال الدين - النقل البحري للبضائع - ص ٥٢٥ .

(٣) أنظر : مصطفى الجمال - ص ٢٣٠ .

(٤) أنظر حكمها بالطعن رقم ٢٥٣ سنة ٣٢ من جلسة ١٥/١٢/٦٦ س ١٧ ص ١٩٢٦ .

مرحلة تنفيذ عقد النقل لقيام مسؤولية الناقل ويعتبر هذا إثباتاً بعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر دون حاجة لإثبات وقوع خطأ منه أو من أحد تابعيه وهي الحالة الأكثر شيوعاً، لأن الناقل لا ينفذ عقد النقل غالباً إلا بواسطة أشخاص ذوي خبرة في الملاحة البحرية يعملون لحسابه^(١).

وقد أكد القضاء الأردني المعاني السابقة بأن قرر (٢) أن عقد النقل هو عقد لتحقيق غاية أو نتيجة أي تسليم المال المنقول للمرسل إليه كما قرر بمناسبة أخرى (٣) من أنه يكفي لإثبات مسؤولية الناقل إثبات أن الضرر قد وقع أثناء تنفيذ عقد النقل.

فإذا كانت مسؤولية الناقل تتقرر على ضوء النصوص القانونية على النحو السابق، فماذا عن مسؤولية الناقل في نصوص الإتفاقيات الدولية.

فبالنسبة لمسئولية الناقل في نصوص قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ فإنها تقوم على أساس الخطأ المفترض Presumable Fault (٤) إلا أن ذلك لم تنص عليه القواعد صراحة وإنما جاء بمفهوم مجمل الإلتزامات التي تقع على الناقل حسبما جاءت بالمادة الثالثة منها وهي بذل العناية الواجبة Due Diligence لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل وعند السفر، ومثل هذا الإلتزام هو التزام ببذل عناية (٥) يعفي الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه قام ببذل العناية الواجبة لتنفيذ هذا الإلتزام وإلقاء عبء الإثبات عليه يعني وجود قرينة على إهماله في بذل العناية الواجبة ومن ثم كان مكلفاً بتقويضها وبعد ذلك سيان إن تحققت النتيجة المطلوبة وهي صلاحية السفينة أم لم تتحقق (٦) وكذا التزامه بموجب م ٢/٣ من قواعد لاهاي بشحن البضائع المنقولة

(١) أنظر : د . فايز نعيم رضوان - القانون البحري - دار الفكر العربي - ١٩٨٦ - ص ٣٦٢

(٢) أنظر : تميز حقوق أردني رقم ٨٢/٦١٠ مجلة النقابة لعام ٨٤ ص ٩٩٧

(٣) أنظر : تميز حقوق رقم ٩٢/١٣٢١ مجلة النقابة لعام ٩٣ ص ٢٠٨٥ .

(٤) أنظر : محسن شفيق - قواعد هامبورج - ص ٤٤ .

وأنظر كذلك : د . سعيد يحيى - مسؤولية الناقل البحري وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل

البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج) منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٨٦ - ص ٣٥

(٥) أنظر أحمد حسني، ص ٤٦

(٦) أنظر عبد الرحمن سليم - ص ١٥١ .

وتستيفها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم من تأديتها بطريقة سليمة وبحرص Properly and Carefully، فإن أخل بهذا الإلتزام كان مسئولاً عما يترتب على هذا الإخلال، ومثل هذه المسئولية تقوم على قرينة إفتراض الخطأ^(١).

ويلاحظ أن قواعد لاهاي بدل أن تحدد حالات قيام مسئولية الناقل عدت في المادة الرابعة منها حالات إعفاء الناقل من المسئولية أي أنها عالجت مسئولية الناقل من الجانب السلبي دون الإيجابي، وهو أسلوب لا يقل فاعلية عن الأسلوب الآخر في تأكيد إفتراض قيام المسئولية إذ لا إعفاء من المسئولية إلا إذا كان من المفروض قيام هذه المسئولية^(٢).

أما بالنسبة لإتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ فقد أقامت مسئولية الناقل على النحو الذي أوردته المادة الخامسة منها، على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض وبشكل صريح في الملحق الثاني للإتفاقية المعروف بالتفاهم العام Gencral under standing، وهذا المبدأ يعني أن الناقل يكون مسئولاً إذا وقع الحادث الذي سبب الهلاك أو الضرر أو التأخير أثناء وجود البضاعة في عهده إلا إذا أثبت أنه وتابعه قد إتخذوا كل التدابير المعقولة لإتقاء وقوع الحادث ونتائجه^(٣).

ومفاد ذلك أن على المدعي إثبات الضرر الذي لحق بالبضاعة أثناء وجودها في حراسته حتى تقوم قرينة تفترض مسئولية الناقل عن نتائج وقوع الحادث، فإذا أراد الناقل تفويض هذه القرينة أثبت أنه قد اتخذ ووكلائه وتابعوه كل التدابير المعقولة لإتقاء وقوع الحادث واتقاء نتائجه.

وتجدر الإشارة الى أن الإتفاقية استثنت حالة وقوع حريق للبضاعة المنقولة أثناء وجودها في عهدة الناقل إذ في مثل هذه الحالة لا تقوم مسئولية الناقل على الخطأ المفترض بل لا بد من ان يثبت المدعي ان الحريق حدث بخطأ الناقل أو إهماله أو بخطأ أحد تابعي الناقل أو وكلائه أو إهمالهم (م ٥/٤ من قواعد هامبورغ)، ومن ثم

(١) أنظر محسن شفيق - ص ٤٦

(٢) أنظر : محسن شفيق ص ٤٥ .

(٣) أنظر محمد بهجت عبد الله كايد - ص ٤٣

فالمسؤولية غير مفترضة هنا بل هي مسؤولية تقوم على الخطأ واجب الإثبات (١). وهو نص يقوم على التوفيق بين مصالح الشاحن والناقلين الذين دافعوا عن مصالحهم بأن الحريق قد ينجم عن سبب مجهول ومن ثم فليس من العدل ان يتحملوا نتائجه (٢) كما أضافت الى مسؤوليات الناقل، مسؤولية التأخير في التسليم التي لم تكن واردة في قواعد لاهاي وذلك بسبب إختلاف تكنولوجيا النقل في زمن قواعد لاهاي حيث كان يصعب تحديد مواعيد وصول السفن وبين زمن قواعد هامبورغ حيث أصبحت وسائل التكنولوجيا متطورة جداً بحيث يمكن معرفة ميعاد وصول السفن للموانئ بدقة (٣) ووفق جداول زمنية موضوعة لمدة قد تصل إلى سنة .

الفرع الثالث

حالات تحقق مسؤولية الناقل

٢٨٠ - سبق أن رأينا أن التزام الناقل في مواجهة الشاحن هو التزام عقدي يتمثل بتحقيق نتيجة هي تسليم البضاعة للمرسل اليه على النحو الذي استلمها من الشاحن وإن مسؤوليته مفترضة عما يلحق البضاعة أثناء الرحلة البحرية، وعلى ذلك يكون مسؤولاً إذا لم تتحقق هذه النتيجة بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو إذا لم تصل خلال زمن معين إلى المكان المعين في عقد النقل، وقد أكدت هذا المعنى المادة ٢١٣ تجارة بحرية أردني بنصها على أن الناقل يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار إلا إذا اثبت أن حدوث أحدهما كان بسبب من أسباب الاعفاء الواردة في أحد الفقرات الست من نفس المادة .

وهو نص يعتبر مجرد تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية التعاقدية التي تفترض أن المدين مسؤول عن عدم تنفيذ التزامه التعاقدى أو عن عدم تنفيذه بشكل أصولي (٤) ومع ذلك فهذه المسؤولية ليست مطلقة بل إن هناك حالات يعفى فيها الناقل من

(١) انظر : سعيد يحيى، ص ٤٠ .

(٢) انظر : محسن شفيق، ص ٦٠ .

(٣) انظر : محسن شفيق، ص ٤٢ .

(٤) أنظر : أنطاكي وسباعي، ص ٣٠٦ .

المسؤولية كما أن هناك حالات يمكن للناقل أن يحدد فيها مسؤوليته بمبالغ نقدية معينة. ومن ذلك يتضح أن عدم تحقق النتيجة التي يحرص إليها عقد النقل البحري يتخذ صورة هلاك البضاعة أو تعيبها وإضرارها وكذا وصولها متأخرة عن الميعاد المتفق عليه، وهذه الصور هي صور مسؤولية الناقل البحري والتي سنستعرضها تباعاً .

٢٨١ - أولاً - الهلاك Loss :

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة بالحالة التي كانت عليها عند الشحن من حيث الكمية والوزن والحجم وكذا بالمواصفات المدونة في سند الشحن، وهلاك البضاعة قد يكون كلياً Total Loss كما لو احترقت أثناء النقل أو غرقت أو تلفت تلفاً كلياً لأي سبب من الأسباب «كما لو كانت جلوداً وتعفنت» أو لو تسلم للمرسل إليه بأي سبب من الأسباب كما لو تعرضت للسرقة أو الضياع أو تأخر تسليمها للمرسل إليه عن الموعد المحدد في العقد أو الذي يقضي به العرف مع ترك ذلك لتقدير القاضي الذي يقدر زمن التسليم وفق الظروف المحيطة بعملية النقل، وقد يكون الهلاك جزئياً Partial Loss إذا تم تسليم البضاعة للمرسل إليه ناقصة من حيث الوزن أو العدد أو الكمية ففي مثل هذه الحالات تتقرر مسؤولية الناقل لأن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة، إذ يكفي أن يثبت المرسل إليه أن الهلاك قد حدث أثناء عملية النقل حتى تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الهلاك وعندها يكون للمرسل إليه حق إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بتسليم البضاعة أو التعويض عنها بموجب المادة ٧٣ من قانون التجارة مع اشتراط إبرام عقد مع المرسل وعدم النقل كلياً أو جزئياً^(١) أما إذا أمكن إثبات أن نقص البضاعة لم يقع أثناء عملية النقل فلا مجال لتطبيق مسؤولية الناقل الواردة في المادتين ٧٢ تجاري و ٢١٣ تجارة بحرية لأن الضرر غير ثابت^(٢) فإذا قامت مسؤولية الناقل فلا حاجة لإثبات وقوع خطأ من جانبه ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا اثبت أن الهلاك قد وقع بأحد أسباب الاعفاء الواردة في الفقرات من ١ - ٦ من المادة ٢١٣

(١) انظر تمييز حقوق أردني رقم ٧٦/٩ مجلة النقابة لعام ١٩٧٦، ص ١٥٥٤ .

(٢) انظر تمييز حقوق رقم ٨٦/٣٣٧ مجلة النقابة ٨٨، ص ١٦٠٩ .

تجارة بحرية والتي سنتكلم عنها عما قريب، كما يمكن للناقل ان يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أن الهلاك الجزئي قد نجم عما يسمى بعجز الطريق Deficit in Route والذي يتحقق دائماً في البضائع المنقولة سائبة In Bulk كالحبوب أو بشكل سائل كالنفط حيث تتعرض للتبخر إذ أن مثل هذا العيب يعتبر ملازماً لطبيعة البضاعة فلا يسأل الناقل عنه (١) .

وقد إستقر العرف التجاري على السماح بنقص نسبة معينة تختلف باختلاف نوع البضاعة ومن ثم يعفى الناقل من المسؤولية عن هذا الحد من النقص الذي يسمى بعجز الطريق. وتحدد النسبة المسموح بها وفقاً لتقدير المحكمة المختصة والتي تعتمد عادة على شهادة جهات الاختصاص في هذا المجال كالشهادة الصادرة عن غرفة التجارة والصناعة أو الشهادة الصادرة عن مؤسسة الموانئ باعتبار كل منهما ذات خبرة وإطلاع على أنواع البضائع ونسبة العجز المسموح بها في كل نوع (٢) وقد جاء في أحد أحكام محكمة النقض المصرية (٣) بأن الناقل يعفى طبقاً للمادة ٣/٤ من معاهدة بروكسل من المسؤولية عن عجز الطريق طبقاً للنسب التي تحددها العادات التجارية ما لم يثبت الشاحن أو المرسل اليه أن العجز نجم عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه، كما تواترت أحكام القضاء المصري (٤) على اعتماد ما جاء في قرار مدير عام الجمارك رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ الذي حدد نسبة التسامح عن النقص الجزئي بواقع ٥٪ من بضائع الصب، بإعتبار هذه النسبة الحد الأقصى لما يمكن التسامح به، بمعنى أنها قد تكون أقل من ذلك .

هذا والناقل ملزم بتسليم البضاعة للمرسل اليه بالغدر أو الوزن المذكور في سند

(١) انظر : يعقوب صرخوة، ص ٣٨٨ .

(٢) أنظر : عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة الأردني، ص ٣٣٩ .

(٣) أنظر طعن رقم ١٢٨ سنة ٣٧ ق جلسة ١٢/٢٣/١٩٧١، ص ٢٢، ص ١١١ .

(٤) انظر أحكام النقض المصرية - طعن رقم ٩١٦ سنة ٤٩ ق جلسة ١/٢٢/١٩٨٢، منشور في ملحق قضاء النقض البحري للدكتور أحمد حسين عن الفترة ما بين ١٩٨٢ - ١٩٨٦، منشأة المعارف بالاسكندرية عام ١٩٨٦، ص ٩١، طعن رقم ٢٠ سنة ٤٧ ق جلسة ٧/١٢/٧٩، منشور في قضاء النقض البحري، د. أحمد حسني، القاهرة ١٩٨٠، ص ٢٨٣، وطعن رقم ٥٦١ سنة ٤٠ ق جلسة ٢٩/١٢/١٩٧٥، ص ٢٦، طعن رقم ٢٨٢ سنة ٤٢ ق جلسة ١٠/٥/١٩٧٦، ص ٢٧، س ١٠٨٠ .

الشحن إلا إذا تضمن سند الشحن تجهيلاً بالوزن أو بكمية البضاعة المشحونة وعندها تكون العبارة بما يتم تسليمه للمرسل إليه، إذ يفترض أن العجز في البضاعة قد تم قبل تسليمها للناقل ومع ذلك فإن المرسل إليه يمكنه إثبات حقيقة البضاعة ووزنها عند تسليمها للناقل أي أن عبء إثبات عكس ما ورد في سند الشحن يقع على المرسل إليه الذي يمكنه ذلك بكافة الطرق^(١).

وقد جاء في أحد أحكام محكمة التمييز الأردنية (٢) بأنه إذا كان سند الشحن يتضمن شرطاً من شروط التجهيل الخاصة بالوزن أو العدد أو ما شابه ذلك فلا يصلح السند عندئذٍ لحساب الغدر الواجب تسليمه للمرسل إليه، بل يتعين على المرسل إليه أن يثبت أن حقيقة الشحن أكثر من المقدار المسلم إليه في ميناء الوصول، فإذا عجز عن إثبات ذلك فلا تترتب مسؤولية على الناقل جراء نقص في البضاعة المسلمة للمرسل إليه.

وتجدر الإشارة إلى اعتبار مضي مدة معقولة بعد انتهاء الميعاد المتفق عليه أو الذي يقضي به العرف دون تسليم الشيء المفقود بمثابة هلاك كلي له^(٣).

أما عن الهلاك والتلف الذي يلحق البضاعة المنقولة والمسؤولية الناجمة عن ذلك في الاتفاقيات الدولية - فقد قررت اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بذل العناية الواجبة لصلاحيتها قبل السفر وعنده وكذا عدم مسؤوليته في الحالات التي حددتها الفقرة الثانية من نفس المادة ومن ثم يكون الناقل بمفهوم المخالفة مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة في غير الحالات التي عدتها المادة الرابعة والتي تخلي الناقل من المسؤولية إذا وقع الضرر بسبب حالة من حالات الاستثناء من المسؤولية أما اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ فقد واجهت موضوع الضرر والهلاك الذي قد يقع للبضاعة المنقولة مباشرة إذ قررت المادة ١/٥ منها مسؤولية الناقل عن الخسارة

(١) انظر : فايز رضوان، ص ٣٦٠.

(٢) تمييز حقوق رقم ٧٨/٦ مجلة النقابة لعام ١٩٧٨، ص ٤١٣.

(٣) انظر قرار هيئة حسم المنازعات التجارية بجده في القضية ٩٩/١٧٧ قرار رقم ١٤٠٠/٢٣

بتاريخ ١٤٠٠/١٠/٢٨ هـ مشار إليه في : ثروت عبد الرحيم، ص ١٧١ هامش رقم ٢٧.

الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذا الناتجة عن التأخير إذا وقع الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضاعة في عهدة الناقل ولا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه ومستخدميه ووكلائه اتخذوا جميع ما كان يجب اتخاذه بشكل معقول، من تدابير لتجنب الحادث ونتائجه .

٢٨٢ - ثانياً - التلف Damage :

ويقصد بالتلف أن تصل البضاعة كاملة من حيث الكمية أو العدد أو الحجم ولكنها معيبة من حيث النوع، سواء وقع العيب على البضاعة كاملة أو على جزء منها، كفاكهة أو خضار أو جلود تعفنت أو أجهزة تحطمت أو زهور ذبلت أو حبوب استتبتت ففي مثل هذه الحالة يوصل الناقل البضاعة للمرسل إليه كاملة العدد أو الوزن المدرج في سند الشحن ولكن بحالة سيئة لا تصلح لأداء الغرض منها ومن ثم تعتبره بحكم الهلاك الكلي، فإذا لم يذكر في سند الشحن حالة البضاعة، إفتراض أنها سلمت له بحالة جيدة ويكون ملزماً بتسليمها في الحالة نفسها، فإذا عجز عن ذلك كان مسؤولاً عن إخلاله بالتزامه العقدي ولا يبرأ من المسؤولية إلا إذا اثبت وجود سبب أجنبي لا يد له فيه، أو أن البضاعة كانت معيبة عند شحنها خلافاً لما هو مثبت في سند الشحن، إلا أنه إذا كان حامل سند الشحن شخصاً غير المرسل فلا يجوز للناقل أن يثبت في مواجهته عكس ما هو وارد في سند الشحن (م ٢٠٣ تجارة بحرية) .

أما إذا كانت وثيقة النقل مقترنة بتحفظات الناقل عند استلام البضاعة فإن عبء الإثبات ينتقل إلى المرسل اليه أو المرسل وأن البضاعة كانت عند الشحن على النحو الوارد في سند الشحن، وقد قالت محكمة التمييز الأردنية في هذا الشأن (١) أنه إذا كان سند الشحن يتضمن شرطاً من الشروط الخاصة بالجهل بالوزن أو العدد أو ما شابه ذلك، فلا يصلح السند أساساً لحساب القدر الواجب تسليمه للمرسل اليه بل يتعين على المرسل اليه إثبات أن حقيقة المشحون أكثر من القدر المقدم اليه في ميناء الوصول.

أما إذا كانت التحفظات واردة في خطاب ضمان بين الناقل والشاحن فلا يمكن الإحتجاج بها في مواجهة المرسل اليه الذي يعتبر من الغير ومن ثم ينحصر أثر هذا

(١) أنظر : تمييز حقوق اردني رقم ٧٨/٦ مشار إليه سابقاً .

(٢) أنظر : فايز رضوان، ص ٣٦٠ .

الخطاب في علاقة الشاحن بالناقل^(٢) .

٢٨٢ مكرر - ثالثاً - التأخير Delay :

لم يرد في قانون التجارة البحرية نص مفصل (١) ولا في قانون التجارة البري نص يعالج حالة تأخير الناقل بتسليم البضاعة للمرسل اليه كما لم يرد مثل هذا النص في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ . فهي لم تتناول إلا المسؤولية عن الهلاك أو الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة المنقولة إلا أن الناقل يلتزم بتوصيل البضاعة للمرسل اليه في الميعاد المتفق عليه، أو خلال الوقت المعقول الذي اعتادت السفينة الوصول فيه في مثل هذه الرحلات، فإذا حدث تأخير في تسليم البضاعة نجم عنه ضرر للبضاعة، التزم الناقل بتعويض هذه الأضرار الناجمة عن التأخير .

ويرجع سبب عدم معالجة اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ لحالة الضرر أو الهلاك الناجم عن التأخير أن السفن في ذلك الوقت كانت شرعية وبطيئة وتتعرض لمخاطر البحر التي كانت تضطرها للانحراف والتأخير ومن ثم كان يصعب على الناقل التقيد بوقت محدد لإكمال الرحلة البحرية وعليه فقد جاء قانون التجارة البحرية الأردني وكذا السوري واللبناني خلواً من معالجة هذه الحالة لأن كلا منهما قد أخذ مسؤولية الناقل عما جاء في بنود تلك الاتفاقية .

ومما تجدر الإشارة إليه أن قانون التجارة البحرية العثماني قد عالج المسؤولية عن تأخير السفينة في إتمام رحلتها في المادتين ١١٦، ١١٧ منه إذ أوجب على من تقع عليه مسؤولية تأخير السفينة بسبب توقفها حين القيام أو أثناء سفرها أو في محل تفريغها دفع المصاريف الناشئة عن التأخير مع الأضرار والخسائر التي تلحق بصاحب السفينة، وإذا كان هذا التأخير ناجماً عن فعل المؤجر والربان فيكونان مجبرين على ضمان الأضرار والخسائر التي تترتب على ذلك إلى مستأجر السفينة، ويعين الضمان في الحالتين الأولى والثانية بمعرفة الخبراء .

وهو ما أخذت به المادة ١١٤ من قانون التجارة البحرية المصري الملغي، ذلك أن كلا

(١) ومع ذلك فقد جاء في عجز المادة ٢٠٨ تجارة بحرية ما يفيد مسؤولية كل من الناقلين المتتابعين عما يحدث للبضاعة من ضياع وخسارة وتأخير أثناء نقله لها. ومن ثم فهذه هي الإشارة الوحيدة للمسؤولية عن التأخير في القانون البحري الأردني .

القانونين المصري والعثماني أخذاً عن المجموعة البحرية الفرنسية .

ومع ذلك فإن أياً من القانون العثماني أو المصري لم يعالجا متى تكون السفينة متأخرة ومن ثم كان للمرسل أو المرسل إليه إثبات مسؤولية الناقل عن التأخير إستناداً إلى الجداول والكشوف والنشرات التي يصدرها الناقل محدداً فيها مواعيد إقلاع ووصول سفنه والتي اعتمد عليها المرسل .

وتجدر الملاحظة إلى أن الضرر الذي ينجم عن التأخير يتمثل بالتأخير في تسليم بضائع موسمية مضى وقت استخدامها أو تم إستيرادها لأداء غرض معين كعرض مثلاً ومرت فترة المعرض، أو قد يتسبب التأخير في تلفها كالفواكه والخضار أو إنخفاض قيمتها وفوات الكسب المتوقع من بيعها. وقد حكم القضاء الأردني في أحد أحكامه (١) بعدم مسؤولية الوكيل البحري عن التأخير في التسليم في الميعاد المحدد استناداً لما جاء في المادة ٢١٨/ب معدلة بالقانون المؤقت رقم ٤ لسنة ٧٨، إلا إذا كان الضرر ناجماً عن اخطاء ارتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه ومن ثم فإن الأضرار الناجمة عن تأخير البضائع في المستودعات دون إمكانية نسبة خطأ للوكيل أو مستخدميه لا يستوجب مسؤوليته .

وإذا كانت القوانين الوطنية قد اختلفت في معالجة الأضرار الناشئة عن التأخير في تسليم البضاعة (٢) إلا أن القوانين الحديثة (٣) مقتفية آثار اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ التي عالجت الموضوع معالجة صريحة إذ نصت المادة ١/٥ منها على مسؤولية الناقل البحري بشكل عام في حالات ثلاث هي هلاك البضائع وتلفها والتأخير في تسليمها، وهي بذلك وضعت الهلاك الناجم عن التأخير على قدم المساواة مع هلاك البضاعة أو

(١) انظر : تمييز حقوق اردني رقم ٧٩/٤٢٩ مجلة النقابة لعام ١٩٨٠، ص ٩٤٢ .

(٢) فالقانون الفرنسي للنقل البحري الصادر في ١٨ يونيو ١٩٦٦ استبعد أضرار التأخير من نطاق تطبيقه، أما القانون الأنجلو سكسوني فالسوابق القضائية فيه تقرر التعويض عن التأخير لسبب الانحراف غير المقصود أو غير المسموح به، أما القانون الياباني للنقل البحري الصادر عام ١٩٥٧ فقد نص على مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو الأضرار التي تصيب البضاعة بسبب التأخير في التسليم (م ١/٣ منه) .

(٣) مثل قانون التجارة البحري المصري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (م ٢٤٠ منه) قانون التجارة البحرية الكويتي (م ١٩٢) والقانون البحري الإماراتي (م ٢٨٥) .

(٤) انظر : محمد بهجت كايد، ص ٦٤، ٦٥ .

تلفها (٤) وقد زادت على ذلك بأن أوضحت مفهوم التأخير بتسليم البضاعة. إذ نصت المادة ٢/٥ منها على أن «يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة». وقد حددت المادة ١/٦ - ب من قواعد هامبورج مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم على النحو الذي سبق القول فيه بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ولا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري، كما اعتبرت البضاعة التي لم تسلم خلال ستين يوماً التالية لميعاد التسليم، مفقودة ويحق لصاحب المصلحة المطالبة بالتعويض عنها (م ٣/٥ من قواعد هامبورج) .

٢٨٣ - إثبات هلاك البضاعة أو ضررها :

يستطيع المرسل إليه أن يثبت الضرر الذي حصل للبضاعة أثناء النقل عن طريق تقديم سند الشحن الذي يثبت تسلم الناقل للبضاعة كمّاً ونوعاً على النحو الموصوفة به في سند الشحن ومن ثم فلا تبراّ ذمة الناقل إلا بإثبات تسليمه البضاعة للمرسل اليه كاملة وسليمة على موجب ما هو مذكور في سند الشحن، فإن تعذر عليه ذلك كُنا بصدد حالة هلاك البضاعة .

فإن كان الهلاك كلياً، فإن للمرسل اليه مطالبة الناقل بتسليمه البضاعة في الوقت المتفق عليه للتسليم فإذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق، وجه اليه طلباً بتسليم البضاعة خلال الوقت المعتاد والذي جرى عليه عرف التجارة البحرية في مثل هذه الرحلة، فإن تعذر تلبية طلبه كان له أن يوجه إخطاراً للناقل بتعويضه عن قيمة البضاعة المفقودة، فإذا امتنع لجأ إلى القضاء .

أما في حالة الهلاك الجزئي، فإنه يتم حصر المقدار الذي يتم تسليمه وتثبيت المقدار الناقص عند وصول السفينة وتسليم البضاعة للمرسل إليه، ويتم ذلك بموجب محضر تشارك فيه جهات رسمية وبعدها يتم توجيه إخطار للناقل بضرورة التعويض عن هذا

النقص وإلا تم اللجوء للقضاء ولا يترتب على الإخطاء أي أثر إذا حصلت معاينة البضاعة عند التسليم بحضور كل من الناقل والمرسل اليه (م ٣/فقرة ٦ من قواعد لاهاي). وتطبق الإجراءات نفسها في حالة وجود تلف أو عيب في البضاعة^(١).

أما إثبات التأخير فيتم عن طريق قيام المرسل اليه بإثبات تاريخ تسليم البضاعة للناقل وتاريخ وصول البضاعة فعلاً للمرسل إليه أو التاريخ الذي أخطر فيه بتسلم البضاعة، ومقارنة هذا التاريخ بالتاريخ المتفق عليه في سند الشحن لتسليم البضاعة أو التاريخ الذي يقضي به العرف، إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق (٢) وعلى ذلك فإن الناقل يحرص على الحصول على مخالصة أو براءة دمة من المرسل إليه بتوقيع هذا الأخير على سند الشحن بما يفيد تمام التسليم.

٢٨٤ - رابعاً - مسؤولية الناقل في حالة النقل المباشر أو المشترك Through Transport^(٣) :

النقل المباشر أو المشترك هو النقل الذي يتم بواسطته نقل البضائع من مكان إلى آخر بأكثر من مرحلة من مراحل النقل أو يتضمن النقل بواسطة وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل المختلفة على أن تكون أحدها مرحلة نقل بحرية تقليدية (٤) ومع ذلك فيعتبر بالنسبة للمرسل/المرسل اليه عملية واحدة، ومثل هذا النقل يصدر عنه سند شحن واحد يسمى بسند شحن مشترك أو متعدد الوسائل Combind Transport Document أو Multimodal Transport Document ويصدر هذا السند إما أحد المجهزين أو شركة سكة حديد عندما يراد النقل بأكثر من سفينة أو إذا كان النقل يتضمن مرحلة بحرية وأخرى نهريّة أو برية أو حتى جوية، إذ يغطي السند في هذه الحالة كل عملية النقل^(٥).

(١) انظر : عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة الأردني، ص ٣٣٦.

(٢) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٣٩٠.

(٣) راجع ما تقدم ذكره عن سند الشحن المباشر بند رقم ٢٤١ سابقاً.

(٤) أنظر : Scrutton : op. cit., P. 371, Schmitthoff, op. cit., P. 355.

(٥) أنظر : د. أحمد حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، منشأة المعارف بالاسكندرية ١٩٩١، ص ١٩١.

إن نقل البضائع بواسطة وسيلتي نقل أو أكثر قد عرفه العمل منذ وقت طويل، وتكون عمليات النقل التي يستتبعها محلاً في العادة لعقود نقل مختلفة كل منها مستقل عن الآخر، وقد تبرم هذه العقود بمعرفة الشاحن نفسه أو بواسطة وكيل عادي أو وكيل بالعمولة للنقل Forwarding Agent، والعقود التي تبرم على هذا النحو تحكمها قواعد قانونية مختلفة بسبب تطبيق الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية التي تنظم وسائل النقل المختلفة. فإذا لحق البضاعة المنقولة تلف أو هلاك أثناء الرحلة ما بين مكان المغادرة ومكان الوصول فإنه يتعذر بيان الناقل الذي وقع الضرر أثناء وجود البضاعة في عهده ومن ثم اختلفت القوانين التجارية في تحديد الناقل المسؤول.

فبالنسبة لقانون التجارة البحرية الاردني، تلزم المادة ٢٠٨ تجارة بحرية الناقل الأول بإصدار سند شحن مباشر يسلمه للشاحن ويتعهد فيه بإرسال البضاعة لمكان الوصول على دفعات متتابعة، ويلتزم بكل الالتزامات الناجمة عن هذه العمليات حتى نهاية الرحلة. ومن ثم فهو ملزم بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة ولا يسأل كل منهم إلا عما يحدث للبضاعة أثناء رحلتها من ضياع وخسارة وتأخير^(١).

يستفاد من النص السابق للمادة ٢٠٨ بحري اردني ان على الناقل أن يصدر سند شحن مباشر، يعتبر وثيقة تحتوي على عقد نقل البضائع من مكان الى آخر على مراحل منفصلة أحدها مرحلة نقل بحري، ويمكن تقسيم الرحلة البحرية إلى مراحل منفصلة ينفذها ناقلون مختلفون بواسطة اعادة عملية الشحن - المسافنة - Transhipment، ومع ذلك تبقى مسؤولية الناقل الأول قائمة حتى إنتهاء عمليات النقل ولو لم تنفذ بواسطته ويكون مسؤولاً عن تنفيذ مرحلة النقل التي يقوم بها فعلاً كما يكون

(١) وقد جاءت المادة ٢٠٠ تجارة بحرية كويتي مطابقة لنص المادة ٢٠٨ تجارة بحرية أردني وكذا المادة ٢٠٥ بحري لبناني، ٢٠٥ بحري سوري، ٢٠٨ بحري ليبي، م ٢٨٦ بحري إماراتي، والمادة ٢٦١ بحري عماني، م ١/٢٤٣ بحري مصري جديد والمادة ١٦٧ بحري بحريني، أما قانون النقل العراقي فقد عالج النقل المباشر في المادة ٥٦ منه بشكل مختلف حيث أعتبر الناقل الأول مسؤولاً تجاه المرسل والناقل الأخير مسؤولاً تجاه المرسل إليه، وللمرسل اليه حق الرجوع على الناقل الذي وقع الضرر في مرحلة نقله كما يكون الناقلون مسؤولين تجاه المرسل والمرسل إليه بالتضامن، ولن دفع من الناقلين المتتابعين أو طوبل به رسمياً أن يرجع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل وتوزع حصة المعسر على الآخرين بالنسبة ذاتها.

مسؤولاً عن مراحل النقل التالية بإعتباره وكيلاً بالعمولة للنقل^(١) .

وللمرسل اليه حق الرجوع على الناقل الأخير تطبيقاً للقواعد العامة في رجوع الموكل على نائبه الوكيل^(٢) فإذا حدث ضرر للبضاعة وحكم على الناقل الأول بالتعويض كان له حق الرجوع على الناقل الذي وقع الضرر في مرحلة نقله، مع ملاحظة أن هذا الناقل الثاني أو الأخير لا يسأل إلا عن الضرر الذي وقع أثناء وجود البضاعة في عهده وذلك في حدود سند الشحن الذي أصدره للناقل الذي سبقه والذي عليه أن يرسله للمرسل إليه لإستلام البضاعة بموجبه وإلا تعرض للمطالبة بالتعويض عن رفض الناقل الأخير تسليم البضاعة لعدم تسليمه سند الشحن فإذا اشترط الناقل الأول عدم مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق البضاعة في المراحل التالية، كان الشرط باطلاً بموجب المادة ٢١٥ بحري أردني التي تقضي ببطالان شروط الاعفاء من المسؤولية في سندات الشحن .

وعلى ذلك نجد أن سند الشحن المباشر أو المشترك قد يصدر عن ناقل بحري أو بري، فيتعهد أي منهما بموجب السند أن ينقل البضائع المعهود بها إليه إلى جهة معينة بوسائله الخاصة وبمساعدة ناقلين بحريين أو بريين، فالميزة التي يوفرها سند الشحن المشترك، أنه يمكن مرسل البضاعة من الحصول على سند نقل واحد يكون بين يديه منذ البداية مما يسمح له بالحصول على الائتمان ببسر وسهولة، فضلاً عن عدم تحمله عبء التعاقد مع الناقلين المتتابعين^(٣) .

وقد اعتبر القضاء^(٤) أن النقل الذي يجري معظمه في البحر نقلاً بحرياً بالرغم من أن جزءاً من رحلة البضاعة قد تم بالبر كما انه واستناداً إلى ما ورد في المادة ٢٠٨ تجارة بحرية قد ألزم الناقل الأول بضمان أي ضرر لحق بالبضاعة سواء نجم الضرر أثناء وجودها في عهده أو في عهدة الناقل الثاني الذي سلمها للمكان المقصود^(٥) .

(١) أنظر : حكم التمييز اللبناني بتاريخ ٢٣/٣/١٩٦٥ مجموعة حاتم ج ٦٢، ص ٦٨ .

(٢) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٣٩١ .

(٣) أنظر : أحمد حسني، عقد النقل البحري وفقاً للقانون البحري الجديد، ص ٢٠ .

(٤) انظر : تمييز حقوق رقم ٦٩٧/٨٢ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٣، ص ٢٣٧ .

(٥) انظر تمييز حقوق رقم ٩٧٣/٨٧ مجلة النقابة لعام ١٩٩٠، ص ٩٩٧ .

وقد واجهت الاتفاقيات الدولية مشكلة النقل المباشر كذلك، فالمادتان العاشرة والحادية عشرة من اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ عالجتا هذه المسألة. فالأولى عالجت مسؤولية الناقل والناقل الفعلي إذ حلت مشكلة الشاحن عندما لا يكون الناقل الموقع على سند الشحن مالكا للسفينة الناقلة، كما ازالَت موضوع تغيير السفينة المسماة في سند الشحن بسبب حدوث المسافنة - Transhipment - أثناء الطريق .

وعالجت الثانية النقل المباشر شرط أن ينص عقد النقل صراحة على أن جزءاً من عقد النقل البحري ينفذه شخص مسمى غير الناقل الأول، كما أجازت النص على عدم مسؤولية الناقل الأول عما يلحق البضاعة من ضرر أثناء وجودها في عهد الناقل الفعلي، لكن هذا الشرط إذا قصد به استبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل الفعلي دون إمكانية اتخاذ إجراءات قضائية في مواجهته، أعتبر شرطاً باطلاً لا أثر له .

ومع ذلك فمشكلة النقل المشترك لم تحل بشكل نهائي بسبب تعدد الناقلين في عملية النقل المشترك، حيث يكون الناقل الأول مسؤولاً أمام المرسل/المرسل إليه عن أخطائه وأخطاء الناقلين اللاحقين له مع حقه بالرجوع على الناقل الذي ثبت أن الضرر قد وقع أثناء وجود البضاعة في عهده، فإذا استحال تعيين الجزء الذي وقع الضرر فيه، وجب توزيع الخسارة على الناقلين جميعاً بنسبة أجرة نقل كل منهم^(١) .

وفي علاقة الناقلين اللاحقين للناقل الأول يتوجب إصدار سند شحن من الناقل للناقل الذي سبقه ويرسل سند الشحن هذا مع سند الشحن المشترك للمرسل اليه الذي يتسلم البضاعة بموجب سند الشحن الذي أصدره الناقل الأخير وسند الشحن المشترك، ولا يسأل أي من الناقلين إلا عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة أثناء وجودها في عهده (عجز المادة ٢٠٨ بحري أردني) وعند تعارض بيانات سند الشحن البحري مع بيانات سند الشحن المشترك ولم تفلح وسائل التوفيق بينهما، فإن نصوص سند الشحن المشترك تسمو على نصوص سند الشحن البحري (٢) وإلى جانب تشابك مسؤوليات الناقلين، فإن سندات الشحن المشترك تنص عادة على حق الناقلين المتعديين على أن يكون لهم حق حبس عام General Lien على جميع البضاعة مقابل

(١) أنظر المادة ٥٦ من قانون النقل العراقي م ١٧٩ من قانون التجارة البري الكويتي لسنة ١٩٨٠ .

(٢) انظر : Scrutton : op.cit. P. 373

أجرة النقل والتأمين وغيرها من المصاريف التي تدفع على البضاعة، فإذا لم يستوفوا ديونهم كان لهم حق طلب بيع البضاعة بالمزاد العلني دون إشعار صاحب البضاعة بذلك مرسلًا كان أو مرسلًا إليه^(١).

لكل ذلك إجتمعت إرادة المجتمع الدولي على وضع اتفاقية خاصة بالنقل المشترك عام ١٩٨٠ في جنيف سميت باتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع U. N. Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980.

والتي أوجدت المادة الأولى فقرة ٢٠ منها ما يسمى بأمين النقل المشترك Mutimo-MTO : dal Transport Operator الذي يسأل وحده عن النقل من بدايته إلى نهايته ويتصرف كأصيل في مواجهة المرسل وليس وكيلًا أو نائبًا عنه أو عن الناقلين المنخرطين في عملية النقل المشترك ومن ثم يتحمل المسؤولية عن تنفيذ العقد، وهو الذي يصدر سند شحن مشترك للبضاعة بشكل سند اسمي أو إذني بناء على طلب الشاحن. وقد كثر إستعمال سندات الشحن المشترك مع ازدياد النقل بالحاويات Containers حيث كان لهذا النوع الحديث من النقل الأثر الأكبر في وضع هذه الاتفاقية^(٢).

(١) انظر : شروط سند الشحن المباشر المبينة على وجه سند شحن ARATRANS - Hamburg .

(٢) انظر المزيد حول النقل متعدد الوسائل في :

د. عبد القادر العطير : اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع لسنة ١٩٨٠ - بحث منشور في مجلة الحقوق، جامعة الكويت، مشار إليه سابقاً .

الفرع الرابع

أحكام اعفاء الناقل البحري من المسؤولية

٢٨٥ - بعد أن تكلم المشرع فيما جاءت به المادة ٢١٣ تجارة بحرية عن حالات تحقق مسؤولية الناقل قرر في الفقرات من ١ - ٦ من نفس المادة حالات اعفاء الناقل من المسؤولية اعفاءً قانونياً كما قرر في المادة ٢١٥ بحري حالات بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية إلى جانب ذلك هناك حالات يجوز فيها للناقل اعفاء نفسه من المسؤولية.

وعلى ذلك فإننا نقسم الدراسة في حالات اعفاء الناقل من المسؤولية على النحو التالي :

٢٨٦ - أولاً - حالات بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية :

قرر المشرع الأردني فيما جاءت به المادة ٢١٥ بحري، بطلان شرط الناقل باعفاء نفسه من المسؤولية حيث نصت على :

أ - يعتبر ملغي ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة الشحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها، وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عمن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفته قواعد الاختصاص. ويعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أو أي شرط آخر من نفس النوع^(١).

ب - وبالرغم مما ورد في أي قانون آخر، يعتبر باطلاً كل شرط أو إتفاق ينزع اختصاص المحاكم الأردنية بالنظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن والنقل البحري (٢) وقد قصد المشرع في ذلك وضع حد لتعسف الناقلين، كما أنه جاء

(١) هكذا عدلت بالقانون المؤقت رقم (٤) لسنة ١٩٧٨ .

(٢) هكذا عدلت بالقانون المؤقت رقم (٣٥) لسنة ١٩٨٣ .

وقد أخذت بهذا المبدأ كثير من التشريعات مثل القانون الفرنسي لعام ١٩٦٦ (م ٢٩) اللبناني (م ٢١٢)؛ والسوري (م ٢١٢) والليبي (م ٢١٥) والكويتي (م ١٩٥) والاماراتي (م ٢٧٨) والتونسي (م ١٦١) .

منسجماً مع ما ورد في معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ (م ٨/٣) منها الذي ابطال كل شرط في عقد النقل يتضمن اعفاء الناقل أي السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة بسبب الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الإلتزامات والواجبات الملقاة على عاتق الناقل بموجب قواعد المعاهدة وكذا كل شرط يخفف مسؤولية الناقل عما هو وارد في هذه المعاهدة وأيضاً كل شرط يتنازل به الشاحن أو المرسل إليه عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له، إذ أن مثل هذا الشرط هو بمثابة اعفاء للناقل من المسؤولية .

ونص المادة ٨/٣ من قواعد لاهاي وكذا نص المادة ٢١٥ بحري اردني، يعتبر كل منهما من النظام العام يقع باطلا كل اتفاق مخالف له ويقضي به القاضي من تلقاء نفسه في أية حال تكون عليها الدعوى .

٢٨٧ - وعلى ضوء النص السابق الوارد في المادة ٢١٥ تجارة بحرية تعتبر باطلة بطلاناً مطلقاً الشروط التالية :

١ - الشرط الذي يقضي بعدم مسؤولية الناقل البحري عن النقص أو التلف الذي يلحق البضاعة أثناء الرحلة البحرية .

٢ - الشرط الذي يعفي الناقل من المسؤولية التي تترتب عليه بسبب اخطاء الربان والتابعين التجارية تطبيقاً لما جاء في المادة ٩٥ تجارة بحرية التي تقرر مسؤولية مالك السفينة شخصياً عن الإلتزامات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الربان والعقود التي ينشئها أثناء ممارسته لصلاحياته القانونية، وهو مسؤول أيضاً عن فعل الربان والبحارة والسائق وسائر خدام السفينة وعن اخطائهم، وعلى ذلك إذا تخلى المالك لمستأجر السفينة عن إدارة السفينة واختيار الربان حل المستأجر في هذه المسؤولية محل المالك أو المؤجر^(١) .

كما أن كل شرط يشترطه الناقل يقلب فيه عبء الإثبات منه إلى الشاحن/المرسل اليه هو شرط باطل لأن فيه تخفيف من عبء المسؤولية عنه^(٢) .

(١) انظر تمييز حقوق اردني رقم ٨٨/٥٤٩ مجلة النقابة لعام ١٩٩٠، ص ١٧١٣ .

(٢) انظر : أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، ص ٦٤ بند رقم ٧٤ .

٣ - الشرط الذي يشترطه الناقل لحصوله على مبلغ التأمين الذي يعقده صاحب البضاعة عليها وسبب ذلك أن مثل هذا الشرط يمكن الناقل من تغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المنقولة على حساب الشاحن، ومن ثم فهو شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية بشكل غير مباشر أو على الأقل التخفيف منها^(١).

٤ - شرط التحكيم مع تفويض المحكمين بالصلح : إذ أن المحكمين المفوضين بالصلح يتضمن عدم تقيدهم بما جاء بالمادة ٢١٥/أ تجارة بحرية من أحكام معتبرة من النظام العام .

كما أنه يعتبر باطلاً كل شرط يدرج في سند الشحن نزع اختصاص المحاكم الأردنية بالنظر في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري، فقد حكم القضاء^(٢) بأن الإحالة في سند الشحن على التحكيم لدى غرفة التحكيم الملاحي في باريس هو شرط باطل تطبيقاً لما جاء في المادة ٢١٥/ب تجارة بحرية معدلة بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٨٣ .

وقد تواترت أحكام القضاء الأردني^(٣) في بطلان شرط انتزاع الاختصاص القضائي من مجال المحاكم الأردنية الذي يرد عادة في سند الشحن عملاً بالمادة ٢١٥/ب تجارة بحرية المعدلة والتي قصد من وضعها تحقيق مصلحة المواطنين الأردنيين عامة بإخضاعهم للقضاء الوطني وليس للقضاء الأجنبي وهي مصلحة تعلو على مصلحة الأفراد وترقى إلى مقام المصلحة العامة التي يعنى بها المجتمع ويحرص على تحقيقها ومن ثم فلا يجوز للأفراد الاتفاق على مخالفتها ولو حققت مصالح فردية لهم ومن ثم يحق لكل خصم بالرغم من الإتفاق أن يدفع بعدم اختصاص المحكمة المتفق عليها في العقد في أية حالة كانت عليها الدعوى بل وللمحكمة أن تحكم من ذات نفسها بعدم الإختصاص .

(١) انظر : يعقوب صرخوه، ص ٣٩٥ .

(٢) انظر : تمييز حقوق اردني رقم ٤٩٦/٨٥ مجلة النقابة لسنة ٨٧، ص ١٩١٩، وكذا حكم تمييز حقوق رقم ٦١٩/٩٠ مجلة النقابة لعام ١٩٩١، ص ٢١٠٦ .

(٣) انظر : حكم التمييز الاردنية رقم ٢٥٢/٨٣ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٤، ص ٣٥٨ . وحكمها رقم ٨٣/٥٦٧ مجلة النقابة لعام ١٩٨٤، ص ١٩٥ .

٥ - شرط الجهل بالوزن وما يماثله من شروط إذا لم يتوافر لدى الناقل سبب جدي يحمله على الشك في بيانات الشاحن وتوافرت لديه الوسائل الكافية للتحقق منها (م ٢٠٢/٣ بحري أردني) وتقول محكمة التمييز الأردنية في هذا الشأن (١) يجب ذكر وزن البضاعة في وثيقة الشحن بناء على البيانات التي يقدمها الشاحن قبل الشحن، لكن يجوز للناقل أن يرفض تدوين بيانات الشاحن في البوليصة إذا كانت لديه أسباب وجيهة للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر الوسائل العادية لمراقبتها، وفي هذه الحالة ينتقل عبء الإثبات عن النقص على عاتق المرسل/المرسل إليه ومن ثم فإن التحفظات في سند الشحن تقلب عبء الإثبات بشرط أن يثبت الناقل أن لديه أسباباً وجيهة للشك في صحة إفادة الشاحن أو لم تتوفر لديه الوسائل الكافية للمراقبة ويبين الأسباب في وثيقة الشحن .

ومن ثم يتضح أن كل شرط يتضمن اعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفاً لها على نحو مخالف للقواعد القانونية يعتبر باطلاً ولا أثر له .

وقد جاءت اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ تبطل شروط الاعفاء من المسؤولية فيما جاءت به المادة ٢٣ منها التي قررت أن كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام المعاهدة، يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها، وبطلان مثل هذا الشرط لا يؤثر على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد، وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع لصالح الناقل أو أي شرط مماثل يعتبر لاغياً» وفي مقابل ذلك يجوز للناقل أن يزيد في مسؤولياته والتزاماته (م ٢٣/أ هامبورج، م ٥/٢ معاهدة بروكسل)، وعلى ذلك إذا لحق البضاعة ضرر بسبب شرط باطل التزم الناقل بتعويض صاحب البضاعة وكذا في حال التأخير (٢) .

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٤/٦٢٦ مجلة النقابة لعام ١٩٨٦، ص ١٦٨٨ .

(٢) انظر : أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، ص ٦٥ .

٢٨٨ - ثانياً - حالات افعاء الناقل البحري من المسؤولية

عالج المشرع الأردني حالات افعاء الناقل من المسؤولية في الفقرات الست من المادة ٢١٣ بحري وقد جاءت حالات الاعفاء هذه على نحو ما جاءت به المادة الرابعة من قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ وهي حالات بلغت سبع عشرة حالة في قواعد بروكسل لعام ١٩٢٤ وست حالات في قانون التجارة البحري الأردني لكنها شملت الحالات السبع عشرة الواردة في قواعد بروكسل، وهذا التعداد الذي أخذ عن القوانين الانجلو سكسونية التي تأخذ بالجزئيات دون الكليات محل نقد (١) ذلك أنه كان على المشرع أن يضع قاعدة عامة للإعفاء كالقوة القاهرة مع بعض الحالات التي لا تدخل ضمن مفهوم القوة القاهرة، وعليه فقد توافقت اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ هذا التعداد الطويل لحالات الاعفاء من المسؤولية، إذ نصت المادة ٦/٥ منها على حالة واحدة وهي عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير الحاصل للبضاعة بسبب اتخاذ التدابير لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر كما جاءت الفقرة الخامسة من المادة نفسها بإعفاء الناقل من المسؤولية عما يلحق الحيوانات المنقولة من ضرر جراء المخاطر الملازمة لهذا النوع من النوع، يضاف إلى ذلك ما جاءت به الفقرة الرابعة من المادة نفسها من افعاء الناقل عن نتائج الحريق الذي يصيب البضاعة المنقولة إلا إذا أثبت المدعي أن ذلك قد نشأ بسبب خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه وسبب ذلك يعود إلى أن النقل البحري قد تطور ودخلته التكنولوجيا من أوسع أبوابها، فقلت المخاطر التي كانت تتعرض لها السفينة كما زادت كفاءة البحارة المهنية. ومن ثم كان من الطبيعي أن تستبعد قواعد هامبورج حالات الاعفاء من المسؤولية المتعددة وإستبدالها بمبدأ عام يقرر الالتزام ببذل العناية المعقولة مع تأسيس مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض (٢).

ويمكن إجمال حالات الاعفاء من المسؤولية في مجموعة من المبادئ هي :

(١) انظر : د. علي البارودي، محاضرات في القانون البحري الكويتي الجديد، ص ٩٩ .

(٢) انظر : محمد قايد، ص ٨١ .

٢٨٩ - ١ - إعفاء الناقل من المسؤولية عن صلاحية السفينة بعد بدء السفر :

يستفاد مما جاء في المادة ٢١٢ تجارة بحرية أن التزام الناقل بإعداد السفينة لتكون صالحة للملاحة يكون قبل السفر وعند بدئه، بمعنى أن هلاك البضاعة أو تلفها الذي ينجم عن عدم صلاحية السفينة بعد البدء بالسفر لا يسأل الناقل عنها .

كما أنه لا يسأل عن العيوب الخفية Latent Defects (م ٢١٣/٢ تجارة بحرية) وهي العيوب التي لا تكتشفها البقطة المعقولة والتي لا يمكن كشفها ببذل فحص دقيق، بمعنى أنه إذا كان يمكن كشفها بفحص دقيق فلا يكون خفياً ولا يكون الناقل قد بذل العناية المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة (١) وهذا العيب يعفي الناقل من المسؤولية حتى لو كان موجوداً عند بدء السفر (٢) .

وقد ثارت إنتقادات على هذا النص على فرض أن السفينة قد غادرت ميناء أ إلى ب ثم إلى ج، وبعد مغادرتها ميناء ج غرقت بسبب عدم صلاحيتها عند مغادرتها هذا الميناء، فالناقل يكون مسؤولاً أمام الشاحنين من ميناء ج لأنها كانت غير صالحة للملاحة لكنه غير مسؤول عن بضائع الشاحنين من أ و ب على فرض أن السفينة غادرتها وهي صالحة للملاحة ولهذا كان واجباً النص على أن تكون السفينة صالحة للملاحة عند مغادرتها كل ميناء وأثناء الرحلة البحرية ومن ثم يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة دون نظر إلى المكان الذي حملت فيه إذا عجز الناقل عن التقيد بالأحكام القانونية (٣) .

٢٩٠ - ٢ - الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية Nautical Faults :

يستفاد مما جاء بالفقرة الأولى من المادة ٢١٣ بحري، أن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناتج عن إهمال الربان أو البحارة أو السواقين (المرشدين) أو غيرهم من العمال المستخدمين لدى الناقل أو أخطائهم الملاحية .

وهذه الفقرة مأخوذة عن الفقرة الثانية (أ) من قواعد لاهاي، التي أسافت الأخطاء

(١) انظر : أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، ص ٦٩ .

(٢) انظر : د. علي البارودي، محاضرات في القانون البحري، ص ٩٩ .

(٣) انظر : W. E; Astle - op. cit., p. 79

في إدارة السفينة إلى الاخطاء الملاحية، إلا أن المشرع الأردني لم يذكر الأخطاء في إدارة السفينة والتي تندرج ضمن الأخطاء الملاحية .

ومن ثم فإن الناقل يبقى مسؤولاً عن الأخطاء التجارية، وعليه كان التمييز بين الأخطاء الملاحية والتجارية من الأهمية بمكان .

فالخطأ الملاحي Error in Navigation هو الخطأ الذي يؤثر ابتداء على السفينة فهو يعرف بأنه تصرف خاطيء أو سهو Erroneous Act or Omission والذي يكون هدفه الأساسي موجهاً ابتداء نحو السفينة وسلامتها وحفظها ونحو الرحلة البحرية عموماً^(١) .

ويقع عبء إثبات التصرف الخاطيء أو السهو في الملاحة على عاتق الناقل وهو تطبيق للقواعد العامة والإثبات التي توجب على من يعتمد على الاعفاء ان يقيم الدليل على وجود مثل هذا الاعفاء^(٢) .

وعليه فإن الناقل حتى يعفي نفسه من المسؤولية عليه ان يثبت سبب الخسارة، واليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة فيما يتعلق بالخسارة^(٣) وأخيراً عليه إثبات الخطأ لإعفاء نفسه .

ومن أمثلة الاخطاء الملاحية الخطأ في موازنة السفينة Error in Ballasting إذ بدلاً من ضخ الماء في صهاريج السفينة لموازنتها يتم ضخ الماء في عنابر البضاعة وكذا سوء تقدير الربان بالنسبة إلى عوامه Buoy كان من أثر ذلك تجنيح السفينة Grounding حيث دخلت المياه عنابر البضاعة وأتلفتها، وسوء تقديره للظروف الجوية حيث يقلع من الميناء بالرغم من تحذيرات الارصاد الجوية بوجود إعصار مثلاً، أو يخالف تعليمات إدارة الموانئ والتعليمات الدولية الخاصة بمنع التصادم أو سوء تشغيل آلات السفينة .

وإلى جانب ذلك يسأل الناقل عن اخطاء المرشد في الدخول والخروج من الموانئ

(١) انظر قضية : (1951) A.M.C. 165 (The Notkd) V. C.P.R. Kalamazoo Paper Co.

(٢) انظر : Tetley - op. cit., P. 173

(٣) انظر قضية : (1951) D.M.F. 398, Tribunal de Commerce de Marseille, July 7, 1950

والقنوت لأنه يعتبر تابعاً له خلال عمله على ظهر السفينة إذ تبقى الإدارة الفعلية للربان خلال عملية الإرشاد والخطأ قد يقع والسفينة في البحر أو أثناء وجودها في الميناء ويترك تقدير نوع الخطأ فيما إذا كان ملاحياً أم لا لقاضي الموضوع^(١).

وقد حكم القضاء (٢) بأن إصدار المشرف البحري Marine Superintendent التابع لصاحب السفينة أمراً للربان بدخول أحد الموانئ التي لم تتخلص من الثلج بعد، وغرق السفينة نتيجة لذلك، من مسؤوليات الناقل حيث عجز عن إثبات أن غرق السفينة بما فيها من بضائع كان بخطأ أو إهمال في الملاحة .

هذا وتجدر الإشارة إلى أن الناقل لا يعفى من المسؤولية عن اخطاء الربان والملاحين إذا كانت اخطاؤهم الملاحية ترقى إلى مرتبة الغش. إذ أنه لا يعفى من المسؤولية إلا عن اخطائهم اليسيرة في الملاحة أو في إدارة السفينة^(٣).

أما الأخطاء التجارية Commercial Faults فهي الأخطاء التي تتعلق بحفظ البضاعة أثناء عمليات الشحن والرص والتستيف والتفريغ. فمثل هذه الأخطاء يسأل الناقل عنها قانوناً ولا يجوز أن يعفى نفسه من المسؤولية الناجمة عن الضرر الناجم عن أحد هذه العمليات (٤) وقد أخذت بذلك المادة ٢/٤ من قواعد لاهاي وكذا المادة ٢٧/ب من القانون الفرنسي الصادر في ١٨ يونيو ١٩٦٦ .

ولكن حيث تكون الاخطاء مشتركة ما بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية فإن العادة اعفاء الناقل من المسؤولية^(٥).

(١) انظر : عبد الرحمن سليم، ص ٢٣٠ .

(٢) انظر قضية C.N.R.V.E. & S. Barbour Ltd. (1963) S.C.R. 323 .

(٣) انظر : أحمد حسني، النقل الدولي للبضائع، ص ٧١ .

(٤) انظر : محمد الصابوني، ص ٤٠ .

(٥) انظر : حكم النقض الفرنسية : Cour de Cassation, April 10, 1959 (1959) D.M.F. 40 .

وفيها كان سوء رص اسطوانات قد أثر على توازن السفينة كما سبب ضرراً لبضائع أخرى، فأعتبر ذلك خطأ ملاحياً وكذا : Cour de Cassation July 6, 1954, (1954) D.M.F. 714 . لم يكن هناك خطأ منفصلان لكن خطأ واحداً هو خطأ ملاحى وتجاري، وفيه اعفى الناقل من كل المسؤولية .

٢٩١ - ٣ - السبب الأجنبي - القوة القاهرة - خطأ الشاحن - وعيب البضاعة
الذاتي :

عدد المشرع حالات اعفاء الناقل من المسؤولية في الفقرات ٣، ٤، ٥ من المادة ٢١٣
تجارة بحرية والتي يمكن إجمالها بما يلي :

٢٩٢ - ١ - القوة القاهرة Force Majeure أو الحادث العرضي Contingent
Event (م ٢١٣/٣ تجارة بحرية) .

يمكن للناقل ان يتخلص من المسؤولية إذا نسب الضرر أو الهلاك لوقوع قوة
قاهرة، وهي كل أمر لا يمكن توقعه كما لا يمكن رده ويترتب عليه استحالة التنفيذ
ولا يكون للناقل دخل في حدوثه ويلحق بالقوة القاهرة الحادث العرضي أي الحادث
المفاجيء .

ومن أمثلة ذلك :

الإضراب وإيصاد أبواب العمل أو ما يعترض استمرار العمل كلياً أو جزئياً . وهو
مبدأ مأخوذ من نص المادة ٢/٤ من قواعد لاهاي، والإضراب لا يعتبر أساساً قوة
قاهرة تعفي الناقل من المسؤولية اللهم إلا إذا اتخذ شكلاً عاماً لا يمكن معه تنفيذ عقد
النقل، وهو وضع كثير الحدوث في الموانئ، حيث يضرب العمال عن العمل كلياً أو
جزئياً. والمشرع لم يكلف الناقل بإثبات شروط توافر القوة القاهرة كما لم يشترط أن
يكون الإضراب أو اغلاق ابواب العمل كلياً بل حتى ولو كان الإضراب أو وقف العمل
جزئياً فإن الناقل يعفى من المسؤولية بل وأكثر من ذلك حتى ولو كان عائق العمل
لأي سبب كان غير الإضراب، فمجرد وجود عائق يكفي لانتفاء مسؤولية الناقل، وقد
اعطى امثلة على ذلك كالقوة القاهرة وهي ترداد لما سبق القول فيه عن القوة القاهرة،
وفعل العدو والحجز القضائي على السفينة والحجز الحكومي لسداد الرسوم أو
للتعويض عما لحق أرصفة الميناء من ضرر بفعل السفينة أو بسبب الحجر الصحي.
وفي رأينا أن كل هذه الأمور تدخل ضمن القوة القاهرة التي لا يمكن للناقل أن
يتوقعها أو أن يقاومها .

ففعّل العدو : ينصرف إلى عمل تقوم به جهة للإستيلاء على السفينة أو البضائع المنقولة عليها سواء أكان العدو قرصاناً أو دولة معادية لدولة علم السفينة أو أشخاص يحملون عداً شخصياً للناقل فيقومون بأعمال تخريبية بدافع المنافسة غير المشروعة أما حوادث السرقة التي تقع للبضاعة أثناء وجود السفينة في الميناء، فلا تعفي الناقل من المسؤولية لأن واجبه هو حراسة السفينة وما عليها من بضائع إضافة إلى أن مثل هذه السرقة متوقعة ويمكن تلافيها بالحراسة .

أما الحجز القضائي : فهو الحجز الذي يوقع على السفينة أو على البضائع تنفيذاً لحكم قضائي، والحجز الحكومي كذلك هو العمل الذي يصدر عن السلطات الحكومية والتي يترتب عليه عرقلة تنفيذ عقد النقل البحري كحجز السفينة لعدم سداد رسوم الميناء أو لإقتضاء التعويض المستحق عليها جراء الأضرار التي سببتها لأحد الأرصفة، أو منع تفريغ حمولتها، أو مصادرتها بما يترتب على ذلك من إستحالة تنفيذ عقد النقل، بشرط ألا تكون هذه الإجراءات بسبب خطأ الناقل أو تابعيه .

وكذا **الحجز الصحي** الذي يتمثل بالإجراءات التي تتخذها السلطات الصحية في الميناء لمنع انتشار الأوبئة مما يترتب عليها تلف البضاعة، بشرط ألا تكون هذه الإجراءات معلومة للناقل ولا يمكنه تفاديها .

٢٩٣ - ب - خطأ الشاحن في حزم البضاعة أو تعليمها (تمريكها) (م ٢١٣/٥

The Fault of the shipper for insufficiency of (تجارة بحرية)
packing and marks

يستفاد مما جاء بالفقرة الثانية من المادة ٧٢ من قانون التجارة الاردني ان الشاحن يكون مسؤولاً عن عيب في حزم البضاعة إذا قام الناقل بالتحفظ على وجود هذا العيب عند إستلامه البضاعة، وهذا التحفظ يولد قرينة لمصلحة الناقل يمكن للمرسل أو المرسل إليه أن يطعنا بها عند الإقتضاء .

كما يلاحظ من النص أن اعفاء الناقل يتعلق بخطأ الشاحن في حزم البضاعة ولم يتطرق إلى عملية التغليف، فالتغليف Packing هو عملية وضع البضاعة داخل كراتين أو صناديق أو لفها بشكل يقيها المؤثرات الخارجية ويمنع أثر الصدمات عنها أثناء

النقل، أما التحزيم Lashing فهو عملية إحاطة البضاعة المغلقة بأحزمة أو أربطة بلاستيكية أو حديدية لتقوية التغليف حتى يصمد أمام المتاعب التي تتعرض لها البضاعة أثناء النقل كما ينصرف التحزيم الى تربيط البضاعة على ظهر السفينة إذا كانت البضاعة منقولة على السطح .

أما تعليم البضاعة Marking فهو وضع العلامات المميزة لها عن البضائع المماثلة وهي أسماء أو رموز يمكن للناس بواسطتها تمييز البضاعة عن غيرها .

فالتغليف التزام على البائع بإعتباره ملازماً لعقد البيع Packaging is an Adjunct of Contract (١)، ويكون بشكل يؤمن سلامة وصولها ويمكن بواسطته تسهيل مناوالتها أثناء الرحلة وعند الوصول (٢) وعلى ذلك فإن التغليف هو مسألة فيما بين المرسل والمرسل إليه ولا علاقة للناقل به ومن ثم فإن الناقل يعفى من المسؤولية إذا وقع الضرر للبضاعة بسبب عيب في تغليفها أو حزمها، بحيث لا يقوى تغليفها وحزمها على تحمل مخاطر النقل من مكان التصدير حتى مكان الاستبدال بما يتخلل هذه الرحلات من مناولة عند الشحن أو إعادة الشحن أحياناً، وعند التنزيل من السفينة إلى الرصيف ومنه إلى مستودعات المستورد .

وقد عبرت محكمة التمييز الأردنية عن ذلك (٣) بأن الناقل لا يضمن ما يلحق البضاعة من ضرر إذا كانت هذه الأضرار ناتجة عن سوء التغليف لإستعمال براميل للحفظ من نوع متدنٍ بحيث أصبحت تشكل خطراً على السفينة وحمولتها. سيما وان الكشف الذي أجري على البضاعة بواسطة مختصين أدى إلى نتيجة أن الناقل لم يرتكب خطأ أو إهمالاً ساهم بالحاقه الضرر بالبضاعة موضوع الدعوى .

ويقع على الناقل عبء إثبات أن الضرر الذي لحق البضاعة كان بسبب سوء التغليف أو عدم كفايته ذلك أن الناقل البحري يبقى مسؤولاً عن تلف البضاعة الناشئ عن تمزق الأكياس ما لم يثبت أن هذا التلف ناشئ عن سوء التغليف أو تمزق الأكياس (٤) ومسألة كفاية التغليف من عدمه هي مسألة نسبية تختلف باختلاف

(١) انظر : F. A. Paine : Packaging and the Law Butterworths - London, 1973, P. ٢٠٥٦ .

(٢) انظر : Schmitthoff : op. cit. p. 68 .

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٩٢/٢٥٤ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٣، ص ٣٧٤ .

(٤) انظر : حكم النقض السورية رقم ٥١٢ أساس ٥٣١ تاريخ ٧٩/٣/٣١، وقرارها رقم ٣٧٤ بتاريخ ٦٩/٥/٥ وقرارها رقم ٣٩٢ تاريخ ٧٨/٣/٣٠ (محمد لصابوني، ص ١٤١، ١٤٢) .

البضائع فما يعد تغليفاً كافياً لبضائع لا يعد كذلك لبضائع أخرى، وتحديد كفاية التغليف من عدمه هي مسألة واقع يقدرها قاضي الموضوع (١)، ويمكن للناقل أن يتحفظ على طريقة تغليف وتحزيم البضاعة عند بدء الرحلة. وهذا التحفظ يشكل قرينة لصالح الناقل يمكن للمرسل/المرسل اليه دفعها بأن الضرر لم يكن بسبب التغليف (٢).

وفي هذا المجال لا بد من التمييز بين عدم كفاية التغليف والحزم وبين عدم التغليف كلية وهل يمكن إعتبار عدم التغليف سبباً يعفي الناقل من المسؤولية على غرار عيب التغليف.

الواقع أن الحالتين مختلفتان، ذلك أن من البضائع ما ينقل دون تغليف بحسب طبيعتها كالسيارات مثلاً والحديد فإذا أثبت الناقل أنها شحنت بدون تغليف، فإن ذلك ليس من باب التحفظ الذي يمكن للناقل التمسك به لإعفائه من المسؤولية، إذ أن العرف قد جرى على نقل السيارات بدون تغليف ومن ثم تبقى مسؤولية الناقل قائمة عما يلحق مثل هذه البضاعة من ضرر اللهم إلا إذا أثبت وجود أحد الأسباب التي تعفيه من المسؤولية بشكل قانوني (٣).

وقد اعتبر بعض القضاة (٤) أن إعفاء الناقل من المسؤولية عن عيب التغليف والحزم هو استثناء من الأصل ومن ثم فلا يجوز التوسع فيه وقياس عدم التغليف عليه ومن ثم يبقى الضرر الذي يلحق البضاعة بسبب عدم التغليف من مسؤولية الناقل وعلل رأيه بأن البضاعة المغلفة قد تنطوي على عيب في التغليف لا يدركه إلا الشاحن فكان من الطبيعي أن يتحمل ما ينجم عن ذلك العيب الناشئ عن خطئه، أما عدم تغليف

(١) أنظر حكم محمة الاستئناف العليا بالكويت/دائرة التمييز - استئناف تجاري رقم ٨٢/١٦٣ بتاريخ ١٩٨٣/٤/٦ - غير منشور .

(٢) انظر القضية الإنجليزية : International Guano V. Mac Andrew (1909) Z.K.B. 360 .

(٣) انظر : حكم الاستئناف العليا بالكويت رقم ٧٣/٣١٣ تجاري بتاريخ ٧٣/٦/٢٣ - حكم غير منشور .

(٤) انظر : حكم محكمة الاستئناف الأولى في بيروت ٥٨/٤/١ وقرار محكمة استئناف باريس ٥٧/٥/٣ منشور في مجلة القانون البحري الفرنسي لسنة ١٩٥٧ ص ٤٧٣، وكذا استئناف بيروت ٥٨/٨/٢٠ واستئناف باريس ٥٨/٥/٣١ - أحكام مشار إليها في : محمد الصابوني، ص ١٣٩، ١٤٠ .

البضاعة فإنه يلزم الناقل الذي يقبلها بدون تغليف بمخاطر رصها وتداولها وتفريغها ويتعهد ضمناً بتوصيلها سالمة إلى المكان المقصود .

وقد أكد القانون الفرنسي المحلي الصادر في ٢ نيسان ١٩٣٦ مسؤولية الناقل حيث لا يوجد تغليف بالمرة، كما جاء ذلك بقواعد لاهاي من أن الناقل عليه ممارسة العناية بالبضائع غير المغلفة وأنه مسؤول عن كل الأضرار التي تلحق بمثل هذه البضائع ما عدا الأضرار اليسيره^(١) .

أما عن خطأ الشاحن في تمريك البضاعة أي إثبات الماركة التجارية عليها Trade Mark فهو التزام على الشاحن مقرر أساساً في المادة ٣/٣/أ من معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ والتي تضع على عاتق الناقل وضع العلامات الرئيسية في سند الشحن والتي تلزم للتحقق من نوع البضاعة طبقاً لما يقدمه الشاحن كتابة قبل البدء بشحن البضائع، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأي طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية الرحلة .

وعلى ذلك فقد قررت الفقرة (س) من المادة ٨/٣ من المعاهدة عدم مسؤولية الناقل أو السفينة عن هلاك البضاعة أو تلفها الناشئ عن عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات وهو ما جاءت به الفقرة الخامسة من المادة ٢١٣ تجارة بحرية اردني وهذا الاستثناء جاء لتعليم البضاعة غير الواضحة أو يكون التعليم غير كاف بحيث يمكن للبضاعة أن تفقد أو تختلط أو تسلم بالخطأ^(٢) .

(١) انظر قرار محكمة استئناف اكس :

Cour d'Appel Aix, Feb. 24, 1960 (1960) D.M.F. 406

حيث قررت أن الخطأ في التغليف بموجب قانون ٢ إبريل ١٩٣٦ بأنه لا يعني عدم وجود التغليف ولكن نقص أو عدم كفاية التغليف كما الحال في قواعد لاهاي (م ٤/٢/ن) وهو ما كررته محكمة السين التجارية (1963) (1962) D.M.F. 35 بإعتبار أن الخطأ في التغليف لا يعني عدم وجود التغليف ولكنه نقص أو عيب في التغليف ومن ثم يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي لحقت بالسيارات المنقولة دون تغليف خاصة عندما يطلب أجرة إضافية وأن هذا النوع من النقل هو ممارسة عادية بحيث يجب على الناقل اتخاذ الاحتياطات الضرورية .

(٢) انظر حكم محكمة استئناف الجزائر : Cour de Appel d'Alger, Dec. 12, 1961 (1962) D.M.F. 660.

ويقع عبء إثبات عدم كفاية العلامات على الناقل^(١).

٢٩٤ - ج - النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة (م ٢١٣/٥ تجارة بحرية) :

يستفاد من النص أن الناقل غير مسؤول عما يلحق البضاعة من نقص أثناء السفر في حجم البضاعة ووزنها بالقدر الذي تجيزه العادة المتبعة في مرفأ الوصول وهو ما يسمى قانوناً بعجز الطريق، وهو ما جاءت به المادة ٤/٢ م من قواعد لاهاي وعادة تكون هذه البضاعة معرضة للنقص أثناء النقل حسب طبيعتها كما لو كانت بضائع صب - أي فرط - حبوباً أو سوائل أو مساحيق إذ قد تفقد من وزنها جراء عمليات التحميل والتنزيل والنقل والتعرض لعوامل الجو كالسوائل والتبخر بفعل أشعة الشمس، وعليه فقد استقر العرف التجاري البحري^(٢) على السماح بما يسمى بعجز الطريق Deficit in Route ويترك تقدير النسبة المسموح بها إلى المحكمة المختصة والتي تقرر هذه النسبة بالنظر الى طبيعة البضاعة وظروف عملية النقل على ضوء العرف المتبع في ميناء الوصول وهي تتراوح ما بين ٠,٥ ٪ إلى ٥ ٪ حيث يعفى الناقل من المسؤولية عن عجز الطريق في حدود هذه النسب وتبعاً لنوع البضاعة، فبالنسبة لنقل الدقيق بأكياس تكون نسبة العجز المسموح بها ٠,٧٥ ٪^(٣) ويصل العجز أحياناً إلى ٥ ٪ بالنسبة لجفاف الصابون^(٤) ولتبخر سائل النبيذ من البراميل^(٥).

واستطراداً لما سبق فإن القضاء المصري^(٦) استقر على قبول نسبة العجز في الطريق بما لا يزيد عن ٥ ٪ إنطلاقاً مما جاء في قرار مدير عام الجمارك المصرية رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ .

(١) انظر : Tetley - op. cit., P. 211.

(٢) انظر : انطاكي وسباعي، ص ٥١٧ .

(٣) انظر حكم محكمة استئناف بيروت/الغرفة الثالثة قرار رقم ٨١١ تاريخ ١٩٧٤/٦/٢٥ مشار إليه في : محمد الصابوني، ص ١٤٦ .

(٤) انظر حكم محكمة الهافر بفرنسا في ٢٠/٣/٥٠ - مجلة الحقوق الفرنسية ١٩٥٠، ص ٤٥٢ .

(٥) انظر حكم محكمة استئناف مونتيلييه بفرنسا ١٥/١٠/٤٦ مجلة الحقوق الفرنسية ١٩٤٦، ص ٤٥٠ .

(٦) انظر حكم النقض المصرية بالطعون : رقم ٩١٦ سنة ٤٩ ق جلسة ٨٢/١١/٢٢، ملحق قضاء النقض البحري - أحمد حسني، ص ٩١، رقم ٢٠ سنة ٤٧ ق، ٧٩/١٢/٣، قضاء النقض البحري، أحمد حسني، ص ٨٣ رقم ٥٦١ سنة ٤٠ ق جلسة ٧٥/١٢/٢٩، ص ٢٦، ص ١٧٢٢ .

ونظراً لعدم وجود نص قانوني في هذا الشأن فإن القضاء عندنا دأب على الأخذ بشهادة جهات الاختصاص في هذا المجال كالشهادات الصادرة عن غرفة التجارة أو غرفة الصناعة أو تلك الصادرة عن مؤسسة الموانئ بإعتبار كل منها جهة إختصاص وخبرة في أنواع البضائع وطرق نقلها ونسبة العجز المسموح بها في كل نوع من أنواع بضاعة الصب .

وعلى ذلك فإن الناقل يعفى من المسؤولية الناجمة عن نقص البضاعة المنقولة صباً طبقاً للنسب التي حددتها الأعراف البحرية ما لم يثبت الشاحن أو المرسل إليه أن العجز ناتج عن خطأ الشاحن أو أحد تابعيه (١) وفي مقابل ذلك يقع على الناقل إثبات العرف الذي يحتج به (٢) إذا لم يستفد من التمسك بالخطأ الملاحي .

٢٩٥ - د - عيب خاص في البضاعة (م ٢١٣/٥ تجارة بحرية) Latent Defect : Inherent Vice

وهو نص مأخوذ عن نص المادة ٢/٤/م من قواعد لاهاي وهذا العيب يشمل العيب الخفي Hidden Defect والعيب الذاتي Inherent Vice .

فالعيب الذاتي هو العيب الداخلي منذ الولادة Inborn، فمثلاً يعتبر عيباً ذاتياً للدقيق في أنه يتقلص ويفقد وزنه مع مرور الزمن، وفي مقابل ذلك يعتبر إصابة الفستق بالديدان عيباً خفياً Latent Defect أي شيئاً مخفياً ومعيباً في البضاعة ولا يتوقع وجوده عادة مع أن البضاعة تكون قابلة لإجتذاب مثل هذا العيب (٣) . فإذا تحقق وجود العيب الذاتي في البضاعة فإن الناقل لا يسأل عن هلاك البضاعة المنقولة .

ويعني وجود العيب الذاتي وجود عيب في طبيعة البضاعة بحيث لا تصمد في مواجهة الحوادث العادية أثناء النقل رغم بذل الناقل العناية المطلوبة منه بموجب عقد النقل^(٤) تكون الحيوانات المنقولة مريضة تنفق أثناء النقل أو يلحق بها الأذى

(١) انظر نقض مصري رقم ١٢٨ سنة ٣٧ ق جلسة ٢٣/١٢/١٩٧١، س ٢٢، ص ١١١١ .

(٢) انظر : محمد الصابوني، ص ١٤٥ .

(٣) انظر : Tetley - op. cit., P. 219 .

(٤) انظر : Scrutton : op. cit; P. 224 .

جراء سوء سلوكها أو كانت البضاعة جلوداً خاماً رطبة تتعرض للتعفن أو التحلل أثناء النقل أو كانت حبوباً غير معاملة كيميائياً مما ساعد على انتشار الديدان والحشرات فيها - ومع ذلك فلو ثبت أن هذه الأضرار ما كانت لتلحق بالبضاعة لولا خطأ الناقل كتأخير شحنها أو تركها على الأرصفة مدة من الزمن معرضة للعوامل الجوية، فإن الناقل يتعرض للمسؤولية عن تلفها، كما لو كانت البضاعة قضباناً من الحديد حيث تقرر أن الناقل غير مسؤول عن الصدأ الزائد والثقوب^(١).

والعيب الذاتي في البضاعة يعطي الناقل الحق بالتمسك بالإعفاء من المسؤولية لأنه غير ملزم بفحص البضاعة فحصاً دقيقاً مما يعرقل عمله ويحد من نشاطه المعتاد وله بالطبع أن يثبت العيب الذاتي في البضاعة بكافة الطرق وعليه أيضاً أن يثبت أنه حافظ على الشيء المنقول حتى يتمتع بالإعفاء الوارد في المادة ٥/٢١٣ تجارة بحرية وكذا المادة ١/٧٢ من قانون التجارة البحري .

وزيادة على تمتع الناقل بالإعفاء من المسؤولية فإن له أن يطالب المرسل أو المرسل إليه بالتعويض عما أحدثته البضاعة المنقولة التي يوجد فيها العيب الذاتي من أضرار للناقل أو مستخدميه أو للبضائع الأخرى أو للسفينة (كما لو كانت مواد كيميائية موضوعة في براميل ليست سميكة الجدران ومن ثم انبعجت أثناء النقل أو حدثت فتحة في أحد البراميل حيث انسكبت المادة الكيميائية الحارقة على أرضية السفينة وأمتدت للبضائع المجاورة فالتفتتها) وكما لو كانت البضاعة المنقولة حيوانات مريضة سببت عدوى لحيوانات أخرى مجاورة^(٢).

٢٩٦ هـ - إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر (م ٦/٢١٣ تجارة بحرية) :

ويرجع سبب ذلك المبدأ المستقر لدى ربانة السفن بإعتباره التزاماً أخلاقياً مترسخاً في أعماق رجال البحر منذ زمن بعيد، وهو يقوم على تضامن البحارة وتعاونهم على مواجهة أخطار البحر .

(١) انظر قضية : The Sea Star - (1972) A. M. C. 440

(٢) انظر : د. محسن شفيق، القانون التجاري الكويتي، جامعة الكويت ١٩٧٢، ص ٨٠ .

وقد أبرمت في ٢٣/٩/١٩١٠ اتفاقيتان في بروكسل، الأولى تتعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والثانية تتعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين، وشملت كل منهما واجب المساعدة والإنقاذ مع ملاحظة أن الاتفاقية الأولى تقرر هذا الواجب في حالة تصادم السفن فقط إذ تنص المادة الثامنة منها أنه بعد التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر الإمكان ودون تعريض سفينته أو طاقمها أو ركابها للخطر أن يقدم المساعدة للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها .

بينما تنص المادة الحادية عشرة من الاتفاقية الثانية بأنه يجب على الربان بقدر استطاعته ودون تعريض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء .

ومع أن الأردن لم ينضم إلى هاتين المعاهدتين إلا أنه انضم إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام ١٩٨٩ في ١٣/٦/١٩٩٥ .

وقد أخذ هذا المبدأ في قانون التجارة الأردني عما جاء في معاهدة بروكسل (م ٤/٢ ل) التي تنص على أنه لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن انقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال (في البحر) كما زادت على ذلك المادة ٤/٤ منها بأنه «لا يعتبر مخالفاً لأحكام هذه المعاهدة ولعقد النقل أي انحراف في السفينة لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك .

وقد أكدت إتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ . هذا المبدأ أيضاً إذ نصت المادة ٦/٥ منها بأن (لا يسأل الناقل، إلا في حالة الخسارة المشتركة، إذا نتج الهلاك أو التلف أو التأخير عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر) .

ومن مقارنة نصي اتفاقيتي بروكسل وهامبورج يتضح أن اتفاقية هامبورج تعفي الناقل في حالة إنقاذ الأرواح والأموال عن التأخير أيضاً إضافة الى هلاك البضاعة أو تلفها كما أن اتفاقية هامبورج تميز بين حالة انقاذ الأرواح والأموال فتشترط بالنسبة لإنقاذ الأرواح اتخاذ أي تدابير تستهدف الانقاذ ولو كانت هذه التدابير مبالغاً فيها،

أما بالنسبة لإنقاذ الممتلكات فإنها تشترط في اتخاذ التدابير اللازمة لإنقاذ الأموال أن تكون تدابير معقولة وهذه المعقولة يترك تقديرها للقضاء يضاف إلى ذلك أن اتفاقية هامبورج وإن اعفت الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها بسبب التدابير المتخذة لإنقاذ الأرواح أو الأموال، إلا أنها لم تعفه من المسؤولية عن المساهمة في الخسارات البحرية المشتركة عند وقوعها والتي تقع بالرغم من اتخاذه مل هذه التدابير^(١).

وأمام صراحة النص الوارد في المادة ٦/٢١٣ تجارة بحرية اردني وكذا صراحة النصوص الواردة في الاتفاقيات الدولية فلا مجال للتمييز بين محاولة إنقاذ الأرواح ومحاولة إنقاذ الأموال (٢) إذ أن الناقل يعفى من المسؤولية في الحالتين ولا حاجة بنا إلى القول (٣) بأنه إذا كان التزام الربان بالمساعدة الزامياً كما الحال في محاولة انقاذ الأرواح فإن الناقل يعفى عما يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف، بينما لا يعفى من المسؤولية إذا كانت المساعدة اختيارية كما الحال في محاولة إنقاذ الأموال وبالطبع على الناقل إثبات قيام واجب المساعدة والإنقاذ البحري حتى يعفى من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة وعلى المرسل إليه أو المرسل إثبات عكس ذلك وإن كان ذلك صعباً على أي منهما لأن الأمر كله يخضع لتقدير الربان ولا رقابة عليه في هذا الشأن لغياب المرسل أو المرسل إليه عن الرحلة البحرية أثناء تنفيذها اللهم إلا الاستدلال بدفتر السفينة التي تسجل فيه كل الحوادث التي تصادف السفينة أثناء الرحلة البحرية .

وهذا ما قرره عجز المادة ٢١٣ تجارة بحرية والتي اعفت الشاحنين في كل الحالات المستثناة من إثبات أن الخسائر أو الأضرار ناجمة عن خطأ الناقل أو إهماله إذا لم يستطع هؤلاء الاستفادة مما جاء بالفقرة الأولى من هذه المادة أي إذا لم يكن الخطأ ملاحياً .

(١) انظر مزيداً من التفاصيل في هذا الشأن، محمد قايد، ص ٨٢ - ٨٥ .

(٢) انظر : عبد الرحمن سليم، ص ٣٧٨، ٣٧٩ .

(٣) أنظر هذا الرأي في : علي البارودي، مذكرات في قانون التجارة البحرية الكويتي، ص ٩٩ وكذا مصطفى طه، أصول القانون البحري، ص ٥٤٩ .

الفرع الخامس

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل

The Limitation of the Carrier's Liability

٢٩٧ - مقدمة : كان الناقل يدرج في سند الشحن شروطاً استثنائية تعدل قواعد المسؤولية وتبرئ الناقل من المسؤولية عن الضرر الناجم عن أحد الأسباب المستثناة التي تشتمل أيضاً على إهمال تابعيه، وسميت تلك الشروط شروط الإهمال أو الاعفاء Exoneration or Negligence Clauses (١) مما سبب شكوى الشاحنين الأمر الذي دفع المشرع في الولايات المتحدة لوضع تنظيم لمسؤولية الناقل البحري بموجب سند الشحن عن الخسارة أو الضرر الذي يصيب البضاعة، فكان قانون هارتر لسنة ١٨٩٣ Harter Act, 1893 الذي قصد منه تحديد حرية الناقلين التعاقدية التي كانت تهدف لإعفائهم من المسؤولية، فجاء هذا القانون ليوافق بين هدفين توأمين هما حماية مصالح الشاحنين وحماية مصالح أصحاب السفن بوقاية أنفسهم من المخاطر الناجمة عن النقل البحري بعيداً عن رقابتهم (٢) ولكن قانون هارتر سكت عن شرط تحديد المسؤولية عن الطرد مما شجع الناقلين على إدخال شروط في سندات الشحن بطباعة ناعمة - Fine Prints تقلل من مسؤوليتهم إلى حد إسمي يصل أحياناً إلى عشرة دولارات للطرد الواحد، مما جعل التجار والمصارف على المستوى الدولي يدركون بأن سند الشحن أصبح ورقة لا قيمة لها Worth less Piece of Paper (٣) ولتلافي ذلك وضع مشروع اتفاقية دولية اختيارية عام ١٩٢١ في لاهاي سميت بعد ذلك بقواعد لاهاي Hague Rules ثم أعيدت مراجعتها في بروكسل عام ١٩٢٣ لتصدر عام ١٩٢٤ بإسم اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض قواعد سندات الشحن وسميت اختصاراً بقواعد

(١) انظر تقرير مجموعة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية - الاونكتاد في مجلة Fairplay الصادرة بتاريخ ١١/٢٧/١٩٧٦، ص ٣٦.

(٢) انظر قضية : (1969) A.M.C. - Hong Kong Producer - V. Encyclo Paedia Britannica Inc. 1741.

(٣) انظر مقال : Seymour Simon : Member of New York Bar container Law - A Recant Re-appraisal - J.M.L. & Camm : Vol - 8 No. 4 - July 1977 - p. 489 (Journal of Maritime Law and Commerce).

لاهاي نسبة إلى أصلها الذي وضع أساساً في مدينة لاهاي بهولندا عام ١٩٢١، وظهر معها مبدأ تحديد المسؤولية بالشكل الذي نصت عليه المادة ٥/٤ من هذه القواعد وكذا مبدأ تحريم إدراج الناقل لأي شرط في سند الشحن يخفف به مسؤوليته عن الحد الذي فرضته الاتفاقية (م ٨/٣ منها) .

وعلى ذلك كان وضع تحديد للمسؤولية فيه حماية للشاحنين ومنع للناقلين من التهرب من مطالب الشاحنين العادية ومن تحديد مسؤولياتهم بمبلغ إسمي قد يصل إلى مبالغ زهيدة تدعو للسخرية (١) وتعادل في الواقع الإعفاء من المسؤولية .

وقد سارعت الدول على اختلاف مذاهبها السياسية والاجتماعية الى الانضمام لاتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن سنة ١٩٢٤ أو إلى تبني أحكامها في قوانينها الوطنية، وقد تبني المشرع الأردني أحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في اتفاقية بروكسل بالرغم من أن الأردن غير منضم لهذه الاتفاقية حالياً .

وعلى ذلك فإننا سنتكلم في تحديد مسؤولية الناقل البحري على ضوء ما جاءت به الاتفاقيات الدولية ثم على ضوء ما جاء في قانون التجارة البحرية الأردني .

٢٩٨ - أولاً - تحديد مسؤولية الناقل البحري في ظل الاتفاقيات الدولية :

١ - اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ : نصت المادة ٥/٤ من قواعد لاهاي على أنه «لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى. ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأدخل ذلك البيان في سند الشحن» .

فإذا أدخل ذلك البيان في سند الشحن، كان قرينة يجوز إثبات عكسها، ولكن الناقل لا يتقيد به كما لا يكون حاسماً بالنسبة اليه .

ويجوز الإتفاق بين الناقل أو وكيل الناقل على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد

(١) انظر مقال انطوني دياموند : Antony Diamond, Q.C. بعنوان Hague Visby Rules منشور في مجلة : Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly L.M.C.L.Q - May 1978 - P. 225.

النصوص عليه في هذه الفقرة، شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ المذكور سابقاً، ولا يسأل الناقل ولا السفينة بأي حال، عن الخسارة أو الضرر اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن» .

ويلاحظ من النص الوارد في المادة ٥/٤ من قواعد لاهاي أن مقدار تحديد مسؤولية الناقل البحري هو مائه جنيه إنجليزي ذهباً لكل طرد وهذا الرقم جاء نتيجة اتفاق بين مصالح الشاحنين والناقلين. بحيث يمكن القول بأنه أوجد توازناً بين تلك المصالح وفر أسباب البقاء لصناعة الشحن البحري، فكان هذا التحديد هو حد أدنى لما يمكن الإتفاق عليه وهو حد أقصى لما يمكن أن يحكم به القضاء^(١) .

وتحديد مقدار مسؤولية الناقل بمبلغ مائة جنيه إنجليزي ذهباً يعني تحديد مسؤوليته بما يعادل كمية من الذهب التي تحتوي عليها مائة جنيه إنجليزي ذهباً The limit should be the value of the quantity of gold contained in 100 gold sovereigns أو ما يعادل القيمة التجارية لمائة جنيه استرليني ذهباً^(٢) .

وهذا التحديد معيب لأن الذهب لم يحدد لا بالوزن ولا بالمعيار or fineness في اتفاقية بروكسل^(٣) .

لكن المادة التاسعة/٢ من الاتفاقية اعطت الدول المتعاقدة التي لا تستعمل الجنيه الاسترليني عملة لها، الحرية أو الخيار لتحويل رقم التحديد الى عملتها الوطنية بأرقام صحيحة، غير أن قيمة الذهب قد تعرضت الى تغيرات ملحوظة ابتداء من عام ١٩٢٤

(١) انظر مقال : Prof. Joseph Sweeny : Prof of Law at Fordham Univ. N. Y. City. بعنوان Ar-

Dr. Samir Mankabady : title6 of the Hamburg Rules منشور في كتاب

The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea - A.W.Sigthoff Leyden - Bosten,

1978. P. 151 وكذا محكمة النقض المصرية، طعن رقم ٥٦٩ سنة ٤٠ ق جلسة ١٩٧٥/٥/٢٦،

س ٢٦، ص ١٠٧٨ .

(٢) انظر حكم : Admiralty Division of the Supreme Court of New South Wales - Australia في

قضية : Brown Boveri (Aust.) Pty. Ltd. V. Baltic Shipping Co. منشور في مجلة Sea Ven-

tures Vol. 10 - Dec. 86 - P. 49 حيث قرر القاضي بأن مبلغ التحديد هي قيمة السوق الحالية

لكمية من الذهب التي تعادل مائة جنيه استرليني في عام ١٩٢٤ .

(٣) انظر : Tetley : op. cit. 445.

فصاعداً بحيث أن كثيراً من الدول تبنت المسؤولية عن كل طرد أو وحدة بعملاتها الوطنية في تشريعاتها المحلية .

ففرنسا مثلاً حددت مسؤولية الناقل البحري بمقدار ألفي فرنك للطرد أو الوحدة، والولايات المتحدة حددتها بمقدار خمسمائة دولار للطرد أو وحدة الشحن المعتادة. والجزائر حددتها بألف دينار والبحرين بمئة دينار ودبي بعشرة آلاف درهم وفي الإمارات عشرة آلاف درهم أو بما لا يجاوز ثلاثين درهما للكيلو جرام الواحد من الوزن الإجمالي للبضاعة، وسوريا ولبنان بمقدار ألفي ليرة بعملة كل منهما . وفي الكويت بمقدار مائتي وخمسين ديناراً كويتيأً أو ٧٥٠ فلساً لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع أي التحديد أعلى. وفي ليبيا بمبلغ مائة جنيه ليبي عن كل طرد أو وحدة وفي عُمان بمقدار ثلاثمائة ريال عماني أو ما يعادله عن كل طرد أو وحدة احتساب الأجرة وفي مصر بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة أي الحدين أعلى. وحددت مسؤولية الناقل البحري بموجب قانون النقل العراقي لسنة ١٩٨٣ على أساس الوزن بمبلغ دينار وربع للكيلو جرام الواحد أو ثلاثمائة وخمسين ديناراً للطرد الواحد أو أية وحدة شحن أخرى أيهما أكثر.

وما يوجه من نقد لإتفاقية بروكسل هي انها حددت مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من هلاك وتلف دون ما يحدث لها نتيجة التأخير كما أنها لم تتطرق لتحديد المسؤولية بدلالة الوزن بل إكتفت بتحديد المسؤولية عن كل طرد أو وحدة مما أثار جدلاً حول معنى كل منهما .

فبالنسبة للمعنى المقصود من كلمة الوحدة، فقد انقسم الفقه حول المقصود من كلمة الوحدة Unit فيما إذا كان يقصد منها الوحدة التي يوضع الأجر على أساسها Freight Unit كالطن المتري أو الحجمي أو الكيلو جرام أم يقصد منها وحدة الشحن العضوية Physical Shipping Unit أي الوحدة العضوية التي يتسلمها الناقل من الشاحن (١) مثل السيارة أو الآلة غير المغلفة أو البالة أو البرميل أي أنها وحدة من وحدات المشحونات .

(١) انظر : Tetley : op. cit. 438, Serutton : op. cit. P. 443

والواقع أن كلمة الوحدة تعني وحدة أجرة الشحن Freight Unit كما تظهر على وجه سند الشحن لأن هذا المعنى يفي بجميع الضرورات التي تفرضها قواعد لاهاي على كلمة الوحدة وهو معنى وحدة الأجرة ذلك لأننا إذا أخذنا بالمعنى الثاني بإعتبار وحدة الشحن هي الوحدة العضوية فلا مجال للقول باستعمال الطرد كبديل للوحدة كما جاء بنص المادة ٥/٤ من قواعد لاهاي ما دامت وحدة الشحن تتضمن معنى الطرد أيضاً. يضاف إلى ذلك أن وحدة الشحن على خلاف وحدة أجرة الشحن Freight Unit لا تناسب الحمولات الحجمية كالسوائل والزيوت والحبوب والكيماويات .

ويرى بعض الفقه (١) أن تطبق وحدة الشحن Shipping Unit على الأدوات غير المغلفة Unpacked التي لا تشكل طروداً وأن تطبق وحدة أجرة الشحن Freight Unit على البضائع الحجمية التي لا يعرف إلا وزنها أو كيلها أو حجمها دون عددها كالحبوب والسوائل.

وهو رأي جدير بالتأييد وقد أخذ به القضاء في بعض أحكامه (٢) .

وقد جاء قانون نقل البضائع بالبحر الأمريكي - Carriage of Goods by sea Act- 1936, Cogsa, موضحاً ما جاء بالمادة ٥/٤ من قواعد لاهاي بتحديد مسؤولية الناقل على أساس الطرد أو عند شحن البضائع بدون طرود فتحدد مسؤولية الناقل على أساس وحدة الشحن المعتادة Per Customary Freight Unit (م ٥/٤ من قانون الكوجزا الأمريكي) المعدل في ٥ يونيو ١٩٣٧ .

أما معنى الوحدة في التشريعات البحرية العربية، فإن قانون التجارة البحري الأردني (م ٢١٤) وكذا البحري السوري م ٢١١ واللبناني م ٢١١ لم يذكر كل منهما إلا أن تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز أن تتعدى بأي حال من الأحوال عن كل طرد أو وحدة مبلغاً يحدد بنظام يصدر فيما بعد .

(١) انظر : Loc. cit. : Scrutton

(٢) انظر قضية : The Edmund Fanning (1953) A.M.C. 86 حيث اعتبرت المحكمة أن القاطرة غير المغلفة ليست طروداً ولكنها وحدة شحن لأنه جرى الاتفاق بين الناقل والشاحن على نقل القاطرة مقابل عشرة آلاف دولار .

ومن ذلك يتضح أن المشرع في كل من هذه البلدان لم يتطرق إلا إلى ذكر كلمة طرد أو وحدة دون أن يتدخل بتعريف أيهما وهو ما فعله المشرع الكويتي في المادة ١٩٣ بحري. وكذا المشرع الفرنسي فيما جاء بالمادة ٢٨ من القانون الصادر بتاريخ ١٨ يونيو سنة ١٩٦٦ الذي حدد مسؤولية الناقل عن كل طرد أو وحدة دون تمييز بين وحدة الشحن العضوية أو وحدة أجرة الشحن .

أما المشرع المصري فقد حدد بالمادة ٢٣٣ بحري جديد مسؤولية الناقل عن كل طرد أو وحدة شحن، إلا أن المشرع في دولة الامارات (م ٢٧٦ بحري اماراتي) حدد مسؤولية الناقل على أساس الطرد أو الوحدة التي اتخذت أساساً في حساب الأجرة .

وكما اختلفت التشريعات في تحديد معنى الوحدة التي تحدد على أساسها مسؤولية الناقل اختلف القضاء في ذلك، فالقضاء الأمريكي (١) طبق مفهوم الوحدة على أنها وحدة أجرة الشحن وليس وحدة الشحن العضوية وكذا فعل القضاء الهولندي (٢) الذي لم يعتبر الآلة غير المغلفة طرداً وإنما حدد المسؤولية عنها على أساس وحدة أجرة الشحن أو الطن، بينما رفض القضاء الكندي هذا الاتجاه وتمسك بتحديد المسؤولية على أساس وحدة الشحن العضوية كما وردت في سند الشحن، وإن وحدة الشحن المعتمدة في هذا المجال هي وحدة البضاعة Unit of Cargo وليس وحدة أجرة الشحن (٣) Not A Freight Unit .

أما محكمة النقض الفرنسية فقد استقر قضاؤها (٤) على أن الوحدة، وحدة الوزن أو الحجم أو المقاس التي تؤخذ بعين الاعتبار هي الوحدة المثبتة في سند الشحن ولو استوفيت الأجرة على أساس آخر .

(١) انظر القضايا الأمريكية :

- General Motors Corporation V. Moore McCormack Lines - (1971) A.M.C. 2408.

- Indian Supply Mission v. Overs Joyce (1966) A.M.C. 66.

- Bunble Bee v. Kiku Maru (1978) A.M.C. 1586.

(٢) انظر قضية : Arrondissement Srecht bank Te Rotterdam, Jan 9, 1968 (1968) E.T.L. 42

(٣) انظر حكم المحكمة العليا الكندية في قضية :

Falcon Bridge Nicule Mines V. Chimo Shipping (1973) 2 Lloyd's Rep. 469.

(٤) انظر : نقض فرنسي عرائض تاريخ ١٩٤٩/٤/٢٨ - مجلة القانون البحري الفرنسي - ١٩٤٩ -

١١ مشار إليه في : د. ابراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ١٩٧٥ الجزء الثاني، ص ٢٤٩ .

يتضح مما سبق أن المعول عليه في معنى الوحدة في مجال تحديد مسؤولية الناقل البحري هو قصد الطرفين الذي يظهر من عبارات سند الشحن وما جرى عليه العرف التجاري من إعتبار مفردات البضاعة تشكل وحدات عضوية أو وحدات تعين الأجرة على أساسها، مع عدم الاعتداد بقصد الطرفين إذا اتجه إلى تسمية الأشياء تسمية مضللة تبعد معنى الكلمة بشكل واضح عما أراده القانون .

فإذا انتقلنا إلى معنى الطرد الوارد في المادة ٤/ب من قواعد لاهاي، نجد أن معظم الفقه (١) يتفق على أن الطرد يجب أن يكون محاطاً بدرجة معينة من التغليف يمكن معه مناولة البضاعة وحفظها أثناء حركتها من المصدر الى المستورد دون إمكانية إعادة استعمال الغلاف، وتكون البضائع المغلفة مميزة عامة بعلامات وأرقام تسهل التعرف عليها والتعامل بها أثناء حركتها .

وقد أخذ القضاء (٢) بنفس المفهوم السابق من اعتبار الشحنة طرداً إذا كانت مغلفة تغليفاً كاملاً أو جزئياً وأن هذا التغليف يستخدم لتسهيل المناولة أولاً وللحفظ ثانياً مع احترام نية الطرفين باعتبار الشحنة طرداً إلا إذا كان ذلك لتخفيف مسؤولية الناقل، حيث لا يعتد بمثل ذلك لمخالفته لنص المادة ٨/٣ من قواعد لاهاي .

٢ - بروتوكول بروكسل لسنة ١٩٦٨ - (لاهاي - فيزبي) :

لقد فرض نظام النقل بالحاويات على المشرع الدولي أن يحدد موقفه من معنى الوحدة والطرد في ظل هذا النظام وعليه فقد أخذت اللجنة البحرية الدولية بمراجعة قواعد لاهاي في أواخر الخمسينات ومن ثم عقد مؤتمر دبلوماسي في بروكسل ما بين ١٥ - ٢٧ من أيار عام ١٩٦٧ بحث فيه موضوع زيادة مقدار التحديد النقدي لمسؤولية الناقل على أثر التضخم المالي الذي حصل ما بين ١٩٢٤ و ١٩٦٧ كما أثر فيه موضوع تحديد المسؤولية على أساس الوزن، إنطلاقاً من أن ظهور نظام النقل بالحاويات يبرر إثارة مثل هذه المواضيع، وعليه عقد مؤتمر دبلوماسي ثانٍ في بروكسل

(١) انظر آراء الفقهاء المختلفة حول معنى الطرد : عبد القادر العطير، الحاويات، ص ٢٨٥، ٢٨٦ .

(٢) انظر مزيداً من التفاصيل حول رأي القضاء الدولي والعربي حول معنى الطرد في : عبد القادر العطير، الحاويات، ص ٢٨٧، ٢٨٨ .

ما بين ١٩ - ٢٣ شباط ١٩٦٨ لمناقشة الآراء السابقة أسفرت عن الإحتفاظ بالمادة ٥/٤ من قواعد لاهاي مع إضافة بديل يطبق في حالة الطرود الثقيلة كما أضيفت مادة جديدة تتعلق بالحاويات سميت بشرط الحاوية Container Clause وسميت هذه التعديلات ببروتوكول بروكسل لعام ١٩٦٨ كما سمي هذا البروتوكول بقواعد لاهاي - فيزبي The Hague-Visby Rules^(١).

ومن ثم يتضح أن قواعد لاهاي، فيزبي قد أضافت تحديداً جديداً للمسؤولية يقوم على الوزن بالنسبة للطرود الثقيلة^(٢) وسمح لأصحاب البضائع بتقاضي التحديد الأعلى، هذا من جهة ومن جهة أخرى إذا شحنت البضائع في حاويات وذكر عدد الطرود فيها كان التحديد على أساس كل طرد من الطرود المعبأة في الحاوية، أما إذا ذكرت الحاوية دون تحديد عدد الطرود بداخلها فإنها تعامل كطرود واحد في مجال تحديد مسؤولية الناقل.

كما أن هذه القواعد قد غيرت من المبلغ النقدي لمقدار مسؤولية الناقل بأن استبدلت المائة جنيه استرليني ذهباً بالفرنكات البواتكارية الذهب Gold Poincare Francs الذي كان ثابتاً عام ١٩٦٨ ومن ثم كان التحديد عالمياً ويشكل مانعاً أمام التضخم^(٣) وتخفيض العملات بالرغم من أن التحديد لا زال على أساس الذهب.

وعلى ذلك جاء تعديل المادة ٥/٤ من قواعد لاهاي - فيزبي ليحدد مبلغ مسؤولية الناقل عن كل طرد أو وحدة تفقد أو تهلك بمقدار عشرة آلاف فرنك بواتكارية ذهباً أو ٣٠ فرنكاً منها لكل كيلوجرام من وزن البضاعة الإجمالي. أيهما أكبر وهو ما وضع تحديداً جديداً للمسؤولية على أساس الوزن بالنسبة للطرود الثقيلة أو للحمولات الحجمية.

٣ - تحديد مسؤولية الناقل وفقاً لبروتوكول ١٩٧٩/١٢/٢١ :

كانت صعوبة تحديد المسؤولية على أساس الفرنك البواتكارية الذهب هي الباعث

(١) فيزبي Visby هي عاصمة جزيرة جوتلاند السويدية في بحر البلطيق لعبت دوراً بارزاً في الحياة البحرية وسميت القواعد بإسمها تخليداً لذكراها.

(٢) اعتبر معيار الطرد أو الوحدة الثقيلة هو الذي يزيد وزنه على ٣٣٣,٣ كيلو جراماً.

(٣) الفرنك البواتكارية : هو وحدة نقدية مصنعة Artikicial يحتوي على ٦٥,٥ مليغراماً من الذهب عيار ٩٠٠/١٠٠٠ وقد حل محل الجنيه الاسترليني.

على اعادة النظر بما جاء في المادة ٤/٥ المعدلة بموجب بروتوكول سنة ١٩٦٨ حيث تم استبدال الفرنك بوحدة السحب الخاصة Special Drawing Unit. S.D.R كمعيار لتحديد مسؤولية الناقل تلافياً لمشاكل التضخم النقدي في العالم (١)، ومن ثم حددت مسؤولية الناقل البحري عن كل طرد أو وحدة بمقدار ٦٧, ٦٦٦ وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة أو وحدتين من وحدات حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو المتضررة أيهما أعلى حسب اختبار صاحب الحق في التعويض (٢) .

٤ - تحديد مسؤولية الناقل وفقاً لقواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ :

استمرت الجهود الدولية في البحث عن أفضل الصيغ الملائمة لنظام النقل بالحاويات، ولمواجهة متطلبات الدول النامية التي شعرت بأن مصالحها لم تؤخذ بالاعتبار في ظل الاتفاقيات الدولية السابقة، فكان أن إجتمعت جهود الاونكتاد مع لجنة الأمم المتحدة الخاصة بقانون التجارة الدولي اليونسيترال UNCITRAL لوضع مشروع اتفاقية خاصة بنقل البضائع بحراً ثم دعوة مؤتمر المفوضين الذي عقد في هامبورج ما بين ٦ - ٢٦/٣/٧٨ حيث وافق بعد إجراء التعديلات اللازمة على المشروع ليصبح - اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ والتي عرفت في العمل (بقواعد هامبورج) Hamburg Rules وما يهمننا من هذه القواعد في مجال تحديد المسؤولية هو ما جاءت به المادة السادسة منها التي حددت

(١) وحدة السحب الخاصة هي ليست وحدة عملة يمكن تداولها لكنها وحدة مفترضة أوجدها صندوق النقد الدولي وربطها بالذهب حيث جعل قيمتها تعادل ٠,٨٨٨٦٧١ جراماً من الذهب الخالص، لكن انهيار نظام تكافؤ الذهب عام ١٩٧١ Par Value System جعل الصندوق يختار اسلوباً فنياً في تقييم وحدة حق السحب الخاصة بدلالة العملات الفعالة التي تمكن الصندوق من الإستمرار في عمله لتحقيق اغراضه، وعلى ذلك تغير اسلوب تقدير وحدة حق السحب الخاصة اعتباراً من عام ١٩٧٤ حيث أصبحت الوحدة مساوية الى مجموع مقادير معينة من ١٦ عملة أي أنه تم ربط قيمة الوحدة بسلة من العملات هي عملة ١٦ دولة من الدول الاعضاء التي لها صادرات بضائع وخدمات كثيرة تجعل عملاتها ذات قوة شرائية مرتفعة (انظر مزيداً من التفاصيل د. عبد القادر العطير - الحاويات - ص ٣٣٠ هـ ٢) .

(٢) انظر : محمد قايد، ص ١٠٣ .

مسؤولية الناقل البحري بالحد الأعلى من التقديرين، التقدير على أساس الطرد أو وحدة الشحن والتقدير على أساس الوزن، كما حددت المسؤولية بوحدة حق السحب الخاصة كما يحددها صندوق النقد الدولي وجعلت من هذا الحق وحدتها الحسابية Unit of Account وعينت الحد الأقصى للتعويض في حالة التقدير على أساس الطرد أو وحدة الشحن بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن وفي حالة التقدير على أساس الوزن بمبلغ يعادل إثني ونصف وحدة حسابية لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التالفة، وقد أضافت قواعد هامبورج تحديداً جديداً لمسؤولية الناقل وذلك في حالة التأخير Delay عن التسليم، إذ حددت مقدار التعويض عن هذا التأخير بما لا يزيد عن مرتين ونصف من أجرة الشحن المستحقة الدفع عن السلع المتأخرة بحيث لا يزيد هذا التعويض عن الأجر الكلي الذي يدفع عن عقد نقل البضائع بحراً (م ١/٦ - ب من قواعد هامبورج) .

كما عالجت الفقرة الثانية من المادة السادسة تحديد المسؤولية في حالة النقل بالحاويات وإن هذه المسؤولية تتحدد على أساس كل طرد أو وحدة شحن تذكر في سند الشحن بأنها معبأة في الحاوية بخلاف ذلك تعتبر البضائع المعبأة في الحاوية وحدة شحن واحدة. وهو نفس ما جاء في شرط الحاوية الوارد في بروتوكول بروكسل لعام ١٩٦٨، مع إضافة جديدة وهي اعتبار الحاوية نفسها طرداً إذا لم تكن مقدمة من الناقل .

هذا وتجدر الإشارة إلى أن الناقل البحري لا يستطيع تحديد مسؤوليته عما يفقد من البضائع أو يتلف إلا إذا كان ذلك بخطأ منه غير متعمد أو بدون غش، أما إذا كانت الخسارة بغش منه فلا يحق له تحديد مسؤوليته، أما الخطأ حتى ولو كان جسيماً فإنه لا يمنعه من تحديد مسؤوليته، كما أن هذا التحديد لا وجه له إذا ذكر الشاحن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ودون هذا البيان في سند الشحن، ومن ثم فإن الناقل يلتزم بالقيمة المعلنة .

وقد عبرت محكمة النقض المصرية عن ذلك بقولها^(١) أن عمومية نص الفقرة

(١) انظر طعن رقم ٩٥ سنة ٢٥ ق جلسة ٦٠/٢/١١، س ١١، ص ٦٢٦، وطعن رقم ١٢٤ سنة ٢٥ ق جلسة ٦٠/٢/١١، س ١١، ص ١٣٧ وطعن رقم ٥٦٩ سنة ٤٠ ق جلسة ٧٥/٥/٢٦، س ٢٦، ص ١٠٧٨ .

الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة سندات الشحن يندرج في نطاق التحديد القانوني للمسؤولية المقررة بهذه الفقرة والذي يشمل على ما يقع من هلاك أو تلف نتيجة لخطأ غير عمدي تافهاً كان أو يسيراً أو جسيماً، لا يخرج من هذا النطاق إلا ما يكون ناشئاً عن غش الناقل شخصياً، ولا عبرة بالقول أن الخطأ الجسيم يعتبر صنفاً للغش ويجري عليه حكمه، لأنه متى كانت معاهدة سندات الشحن هي الواجبة التطبيق على النزاع وجب اعمال ما ورد بهذا التشريع الخاص من أحكام خاصة بالتحديد القانوني للمسؤولية بصرف النظر عما فيها من مغايرة لما هو بشأن التحديد الاتفاقي للمسؤولية، واستطردت للقول، بأن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الذي نصت عليه المعاهدة، في حالة عدم بيان جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن، يعتبر حداً أقصى للمسؤولية القانونية لما يمكن أن يحكم به، وحداً أدنى للمسؤولية الاتفاقية بالنظر الى ما يمكن الإتفاق عليه، فعبارة بأي حال من الأحوال الواردة في المادة ٥/٤ من المعاهدة جاءت مطلقة لا تترك مجالاً لأي استثناء فهي بذلك تشمل كل صور المسؤولية أيا كان نوع الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه حتى ولو كان من قبيل الخطأ الجسيم ولا يستثنى من هذا النطاق سوى غش الناقل شخصياً إذ عندها يفقد الناقل حقه في تحديد المسؤولية ويخضع لأحكام القواعد العامة^(١).

وتجدر الإشارة الى أن المادة الثامنة من اتفاقية هامبورج لا تحرم الناقل من حقه في تحديد المسؤولية إلا إذا كان الفعل المسبب لهلاك أو تلف أو تأخير البضاعة قد وقع من الناقل شخصياً لا ما وقع من تابعيه، ومن ثم فإن إثبات شروط حرمان الناقل من تحديد المسؤولية متعذر عملاً لأن الناقل في الغالب يكون شركة^(٢).

٢٩٩ - ثانياً : تحديد مسؤولية الناقل البحري على ضوء المادة ٢١٤ تجارة بحرية اردني :

لقد سبق أن رأينا أن المشرع الأردني قد تبني أحكام معاهدة بروكسل الخاصة

(١) انظر حكمها في الطعن رقم ٥٦٩ سنة ٢٥ ق جلسة ٦١/٦/٢٢، ص ٢٢، ص ١٢٦ .

(٢) انظر : علي جمال الدين، النقل البحري للبضائع، ص ٦٤١ .

بسندات الشحن فيما يتعلق بالأحكام المتعلقة بالتزامات الناقل وشروطه وإبرائه من المسؤولية فيما تضمنه الجزء السابع من قانون التجارة البحرية في المواد من ٢١١ إلى ٢١٨ .

وعلى ذلك جاءت المادة ٢١٤ على ضوء المادة ٥/٤ من قواعد لاهاي .

إذ نصت المادة ٢١٤ بحري اردني على أن :

تبعة الناقل جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز بحال من الأحوال أن تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغاً يحدد بنظام يصدر فيما بعد نشر هذا القانون ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة، ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ويعتمد بوجه الناقل، ما لم يثبت هذا الأخير عكسه وإذا كان الناقل ينكر صحة التصريح في وقت إجرائه، فله أن يدرج في وثيقة الشحن تحفظات معللة، ومن شأن هذه التحفظات أن تلقي عبء اثبات القيمة الحقيقية على عاتق المرسل أو المستلم .

وكل شرط يحصر فيه الناقل تبعته بمبلغ دون الذي نصت عليه هذه المادة يعد ملغى، ويمكن إعادة النظر بالمبلغ المنصوص عليه أعلاه بنظام يصدر إستناداً الى تقلبات النقد الدولية^(١) .

ويلاحظ من النص أن المشرع الأردني لم يعالج معنى الطرد أو الوحدة كما أنه لم يحدد مسؤولية الناقل النقدية عن كل طرد أو وحدة تفقد أو تتلف ذلك أنه أشار إلى أن هذا التحديد سيصدر بموجب نظام خاص بذلك، إلا أنه لم يصدر هذا النظام حتى اليوم، وعلى ذلك فإننا نهيب به ان يبادر الى إصدار هذا النظام العتيق خاصة وان الزمن قد تجاوز النص القانوني وأصبحت اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحراً لعام ١٩٧٨ سارية المفعول اعتباراً من الاول من تشرين ثاني عام ١٩٩٢ بما تتضمنه من أحكام وقواعد تناسب تطور وسائل النقل البحري الحديثة .

(١) وهو نص يماثل نص المادة ٢١٤ بحري ليبي والمادة ٢١١ بحري سوري والمادة ٢١١ بحري لبناني .

ومن ثم فإن القضاء الأردني قد قرر في أحد أحكامه (١) بأنه طالما انه لم يصدر نظام يحدد المبلغ واجب الأداء عن كل طرد أو وحدة من البضائع المشحونة بحراً ولم يشتمل سند الشحن على تحديد لذلك بل اتفق الطرفان على تطبيق نصوص اتفاقية بروكسل لعام ٢٤ فإن مثل هذا الاتفاق لا يخالف النظام العام وليس ممنوعاً بنص خاص ومن ثم فهو ملزم للمتعاقدین على اعتباره جزءاً من شروط العقد عملاً بالمادة ١/١٧٤ أصول محاكمات حقوقية، فإذا لم يتفق الطرفان على تطبيق قواعد لاهاي بموجب شرط الباراماماونت Paramount Clause فإن الناقل يكون مسؤولاً عن تعويض قيمة البضاعة التالفة مع أجور الشحن والتفريغ والمصاريف دون الربح الفائت (٢) .

ومع ذلك فإن القضاء الأردني في مرحلة لاحقة (٣) قد خلط بين تحديد مسؤولية الناقل وبين الاعفاء من المسؤولية فأدخل منع الاعفاء من المسؤولية الوارد في المادة ٢١٥ تجارة بحرية في معنى المادة ٢١٤ بحري التي أجازت تحديد المسؤولية لكنها لم تعين مقدار هذا التحديد بالدلالة النقدية بل تركت الأمر لنظام يصدر فيما بعد، ومن ثم فإن القول بأن تحديد المسؤولية الاتفاقي يرقى إلى مرتبة الإبراء من التبعة فيه تجاوز على المفهوم اللغوي والقانوني لنص المادتين ٢١٤، ٢١٥ بحري اردني، اللهم إلا إذا كان التحديد الوارد في سند الشحن ينحدر الى مرتبة الاعفاء من المسؤولية، أما وإن التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل البحري قد كان مما يقبل به الشاحن وأدرج هذا التحديد في سند الشحن وهو فعلاً من قبيل حصر المسؤولية التي أقرها قانون التجارة البحرية (م ٢١٤) كما أقرها القانون المدني (م ١/٣٦٤) والتي جاء فيها انه يجوز للمتعاقدین ان يحددا مقدماً قيمة الضمان بالنص عليها في العقد أو في اتفاق لاحق مع مراعاة أحكام القانون، فلا مسوغ للقول بأن تحديد المسؤولية هو اعفاء للناقل مما لا يجيزه القانون .

وبناء عليه فإن للناقل أن يحدد مسؤوليته مسبقاً في عقد النقل بشرط ألا يكون هذا

(١) انظر : حكم التمييز الأردنية، تمييز حقوق رقم ٨٢/٦٩٧ مجلة النقابة لعام ٨٣، ص ٢٣٧ .

(٢) انظر : حكم تمييز حقوق رقم ٨٥/٤٣٣ مجلة النقابة لعام ٨٧، ص ٩٠٣ .

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٨/٧٥٤ هيئة عامة مجلة النقابة لعام ٨٩، ص ٤٧٩ .

التحديد صورياً يصل في حقيقته إلى درجة الاعفاء من المسؤولية، وهذا التحديد للمسؤولية يمثل عادة الحد الأقصى إلا إذا أثبت المرسل أو المرسل اليه ان الناقل قد ارتكب غشاً كسرقة بعض أجزاء من الشيء المنقول أو تركه عمداً عرضةً للسرقة أو لشتى المؤثرات الخارجية، أما ان حصل الضرر أو النقص بفعل الخطأ حتى ولو كان جسيماً فهو يبقى ضمن نطاق تحديد المسؤولية بصريح نص المادة ٢١٤ بحري التي تجيز تحديد مسؤولية الناقل عن كل طرد أو وحدة بمبلغ لا يتجاوز بأي حال من الأحوال المبلغ الذي كان من المنتظر تحديده بنظام يصدر فيما بعد .

وقد أخذت محكمة النقض المصرية (١) بهذا الاتجاه الذي يفسر ما جاء في المادة ٥/٤ من قواعد لاهاي من ان عبارة «في أي حال من الأحوال» بأنها جاءت بصيغة العموم ومن ثم يدخل في نطاق التحديد القانوني للمسؤولية كل ما يقع من هلاك للبضاعة نتيجة الخطأ غير العمدى أيا كانت درجة الخطأ يسيراً أو جسيماً ولا يخرج عن ذلك إلا ما كان من غش الناقل شخصياً، ونحن نرى أن هذا التفسير يمكن تبنيه في ظل قانوننا الوطني الذي تبني نص المادة ٥/٤ من قواعد لاهاي فيما جاءت به المادة ٢١٤ بحري .

فإذا أثبت المرسل أو المرسل اليه غش الناقل، حرم من حق تحديد المسؤولية إعمالاً للمبدأ العام الذي يقضي بأن الغش يفسد كل شيء فإذا جاوز الضرر مقدار تحديد المسؤولية في عقد النقل، فالأصل أن الناقل لا يلتزم بهذه الزيادة إلا أن للمحكمة بناء على ما جاء في الفقرة الثانية من المادة ٣٦٤ مدني ان تعدل اتفاق تحديد المسؤولية بناء على طلب صاحب الشأن ليكون التحديد مساوياً للضرر الفعلي ويبطل كل اتفاق على ما يخالف ذلك، وعليه فإن التعويض عما يلحق البضاعة من نقصان أو تلف يكون مساوياً دوماً لمثل هذا النقص أو التلف، وفي مقابل ذلك إذا كان التحديد مغالى به فإن للناقل ان يلجأ للمحكمة لتخفيضه بما يعادل الضرر الذي لحق المرسل أو المرسل اليه (٢) .

(١) انظر طعن رقم ٩٥ سنة ٢٥ ق جلسة ١١/٢/٦٠، س ١١، ص ١٢٦، وكذا طعن رقم ٦١٠ لسنة ٢٥ ق جلسة ٩/١١/٦١، س ١٢، ص ٦٧٢ .

(٢) انظر : عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة الاردني، الجزء الأول، ص ٣٥١ .

ومن ثم فإنه وإن كانت النتيجة التي توصلنا إليها تتطابق مع ما جاء في القرار التمييزي الصادر عن محكمة التمييز الأردنية (١) إلا أن الأسس القانونية التي قام عليها كل من الرأيين مختلفة على النحو الذي تم شرحه سابقاً .

وتطبيقاً لما قلنا سابقاً فقد حكم القضاء في مرحلة لاحقة (٢) بأنه لا يجوز احتساب مقدار التعويض على أساس ما ورد في سند الشحن طالما أن المرسل اليه اثبت مقدار الضرر بينة مقبولة حدد فيها القيمة الفعلية للبضائع الهالكة والنقص الفعلي للبضائع المتضررة .

ومن ذلك يتضح أنه لا يوجد تحديد قانوني لمسؤولية الناقل في ظل التشريعات الأردنية الحالية، ذلك بالرغم من جواز التحديد حسبما ورد في المادة ٢١٤ بحري إلا أن مقدار التحديد النقدي ظل في طي النسيان ومن ثم فقد بقي تحديد المسؤولية محكوماً بالقواعد العامة (م ٣٦٤ مدني) التي وإن أجازت الاتفاق مسبقاً على تحديد مقدار الضمان، إلا أنها عطلت هذا المبدأ بما ورد في الفقرة الثانية منها التي أجازت لأي من الطرفين إذا اعتقد أن غبناً لحقه جراء هذا التحديد اللجوء إلى القضاء ليحكم بالتعويض بما يساوي الضرر الفعلي.

٣٠٠ - تصريح الشاحن بنوع البضاعة المشحونة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة :

تعتبر المادة ٢١٤ تجارة بحرية بأن تحديد مسؤولية الناقل يقدر بدلالة النقود على موجب النظام الذي كان سيصدر تطبيقاً لما جاء بصدر المادة ٢١٤ بحري. وبعد ذلك استطردت المادة ٢١٤ بحري للقول : ما لم يكن الشاحن قد صرح بنوع البضاعة المشحونة وقيمتها قبل شحنها على السفينة وأدرج الناقل هذا التصريح في سند الشحن، ويعتبر هذا البيان قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضاعة إلا إذا أثبت الناقل عكس هذه القرينة .

(١) انظر تمييز حقوق رقم ٨٨/٦٥٤ مشار اليه آنفاً .

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٩٣/١٢٢ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٣، ص ٢١٠٨ .

يستفاد من النص السابق أنه إذا بين الشاحن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن فإن الناقل يلتزم بتعويض الضرر كاملاً ولا يجوز له ان يتمسك بتحديد المسؤولية، وسبب ذلك أن الشاحن يكون قد نبه الناقل إلى حقيقة البضاعة من حيث جنسها ونوعها ومن ثم كان على الناقل اتخاذ واجب العناية بها، بما يتفق مع طبيعة البضاعة كما يتضح من النص أنه لا يكفي بيان جنس البضاعة بل قيمتها كذلك فالبيانان متلازما ولا يغني أحدهما عن الآخر (١) يضاف إلى ذلك أن تقديم البيان الخاص بجنس البضاعة وقيمتها يجب أن يتم قبل تحميل البضاعة على السفينة حتى يتخذ الناقل التدابير اللازمة لوضع البضاعة في المكان المناسب لها .

ويفيد النص كذلك أن هذا البيان الخاص بجنس البضاعة وقيمتها يجب أن يدون في سند الشحن .

ولما كان الناقل هو الذي يصدر سند الشحن فلا يحق له تحديد مسؤولته إذا كان عدم إدراج البيان في سند الشحن راجعاً لخطأ أو إهمال منه (٢) أما إذا لم يدرج البيان في سند الشحن بسبب الشاحن فإن الناقل أن يتمسك بتحديد مسؤوليته، كما أن إدراج البيان الخاص بجنس البضاعة وقيمتها في وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن لا يؤثر على حق الناقل بتحديد مسؤوليته لورود النص على إدراج هذا البيان في وثيقة الشحن .

وإدراج البيان الخاص بجنس البضاعة وقيمتها في وثيقة الشحن هو قرينة على صحة القيمة وعلى طبيعة البضاعة المشحونة وهي قرينة للناقل ان ينازع في صحتها بإثبات عدم صدقها بكافة طرق الإثبات، ولما كان المشرع قد اعتمد هذا البيان المدرج في وثيقة الشحن بوجه الناقل فإننا نرى أنه لا يجوز لغير الناقل أن يثبت عدم صحة البيان في مواجهة الشاحن وفي مواجهة كل شخص انتقل اليه سند الشحن (٣) .

هذا وإذا كان الناقل ينكر صحة التصريح الذي قدمه الشاحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وقت إجرائه، أي قبل شحن الحمولة على ظهر السفينة، فإن للناقل أن يتحفظ

(١) انظر : علي يونس، العقود البحرية، ص ١٢٠/١٢١ .

(٢) أنظر : عبد الرحمن سليم، ص ٣١٧ .

(٣) انظر : علي يونس، العقود البحرية، ص ١٢١ .

على صحة هذا البيان تحفظاً مقترناً بالتعليل أي بالسبب الذي من أجله ثار لديه شك بعدم صحة بيان الشاحن ومن شأن هذا التحفظ أن يقلب عبء إثبات القيمة الحقيقية للبضاعة على عاتق المرسل أو المرسل إليه (م ٢١٤/٢ تجارة بحرية) .

وقد عبرت محكمة التمييز الأردنية عن ذلك بقولها (١) إن التحفظ في سند الشحن يقلب عبء الإثبات فيما يتعلق بمقدار الغرق الى عاتق المرسل أو المرسل إليه شرط أن يثبت الناقل ان لديه أسباباً وجيهة للشك في صحة إفادة الشاحن أو لم تتوافر لديه الوسائل اللازمة للمراقبة ويبين الأسباب في وثيقة الشحن .

٣٠١ - تصريح الشاحن كذباً عن قيمة البضائع :

تنص المادة ٢١٦ تجارة بحرية على أنه إذا اعطى الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضاعة وهو على بينة من أمره فلا يتعرض الناقل لأية مسؤولية من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بهذه البضاعة .

وهذه المادة جاءت على غرار الفقرة الأخيرة من المادة ٥/٤ من قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ التي قررت عدم مسؤولية الناقل أو السفينة عن هلاك البضاعة إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن .

يلاحظ على النص السابق أنه بمثابة عقوبة على الشاحن الذي يقدم بيانات غير صحيحة عن البضاعة المشحونة ولذلك ينطبق حكمه في كل الحالات ولو لم توجد علاقة سببية بين الضرر الذي أصاب البضاعة وعدم صحة البيان الذي أدلى به الشاحن، كذلك لا يقتصر أثره على الشاحن بل يمتد إلى غيره من حملة سند الشحن ولو كان حسن النية لأنه ليس لهذا الحامل أن يدعى بحق على البضاعة أكثر من حق الشاحن، ولكن يكون للغير الرجوع على الشاحن للمطالبة بالتعويض عما لحق به من ضرر (٢) .

ويقع على الناقل إثبات سوء نية الشاحن، لأن حسن النية مفترض (٣) .

(١) انظر تمييز حقوق اردني رقم ٨٤/٦٢٦ مجلة النقابة لعام ٨٦، ص ١٦٨٨ .

(٢) أنظر :- عبد الرحمن سليم - ص ٣١٧ .

(٣) أنظر :- علي جمال الدين - القانون البحري - ط ٨٧ - ص ٣٠٠ .

ويشترط لتطبيق النص القانوني السابق أن يتعلق البيان الكاذب الذي قدمه الشاحن للناقل بقيمة البضاعة ومن ثم فلا مجال لتطبيق العقوبة الواردة في المادة ٢١٦ بحري إذا كانت إفادة الشاحن تتعلق بجنس البضاعة أو عددها أو علاماتها، وذلك لأن النص القانوني ينص على تصريح الشاحن الكاذب عن قيمة البضاعة، مع أن المادة ٥/٤ من قواعد لاهاي يتعلق بالتصريح الكاذب عن جنس البضاعة أو قيمتها، فيكفي في ظل قواعد لاهاي أن يتعلق التصريح الكاذب بأحد البيانين لا بهما معاً، ومن أمثلة إفادة الشاحن الكاذبة المتعلقة بجنس البضاعة إعلانه بأن البضاعة عقاقير مع أنها راوئح عطرية^(١).

وما دام النص الوارد في المادة ٢١٦ بحري أردني يحصر التصريح الكاذب الذي يقدمه الشاحن عن قيمة البضاعة، فإنه لا فرق بين أن تكون القيمة أعلى من القيمة الحقيقية أو أقل منها وذلك لعموم النص على التصريح الكاذب الخاص بالقيمة^(٢).

كما يشترط لتطبيق النص القانوني أن يكون الشاحن على بينة من التصريح الكاذب أي سيء النية يقدم البيان عن عمد بعلمه السابق بقيمة البضاعة الحقيقية ولو كان ذكره لقيمة البضاعة بأقل من قيمتها الحقيقية من أجل الهروب من الرسوم الجمركية^(٣) ومن ثم يبقى للناقل حق التمسك بالإعفاء من المسؤولية حتى في مواجهة المرسل إليه . أما إذا كان حسن النية وصدر منه التصريح باهمال أو خطأ، فليس للناقل أن يتمسك باعفائه من المسؤولية عما يكون قد لحق بالبضاعة من ضرر أو هلاك، ومن ثم يلتزم بتعويض الشاحن بالقيمة الفعلية للبضاعة في ميناء الوصول بالإضافة إلى الرسوم الجمركية التي تفرض عادة على الطرود الضائعة^(٤).

وبالطبع فالشاحن يدرج تصريح عن قيمة البضاعة في سند الشحن ويعتبر هذا التصريح صحيحاً حتى يثبت الناقل عكسه كما يثبت سوء قصد الشاحن وتعمده تقديم التصريح الكاذب لأن الأصل في الإنسان البراءة، وعلى من يدعى العكس إثبات

(١) أنظر :- حكم محكمة إستئناف الجزائر ٥٨/٧/٩ - مجلة القانون البحري الفرنسي (١٩٥٩) ص ٤٨٧ .

(٢) أنظر :- علي يونس - العقود البحرية - ص ١٢٢ .

(٣) أنظر :- يعقوب صرخوه - ص ٤٢٩ .

(٤) أنظر عرض هذا الرأي - أحمد حسني - النقل البحري الدولي للبضائع - ص ٩١ .

ذلك (١) فإن أثبت الناقل كذب تصريحات الشاحن فهو غير مسئول عن هذا الكذب ومن ثم فلا مسئولية على الناقل (٢).

الفرع السادس

دعوى المسئولية على الناقل البحري

٣٠٢ - مقدمة :

تقتضى دراسة دعوى المسئولية أن نبحث في المحاكم المختصة ينظر هذه الدعوى ثم في أطراف الدعوى إجراءات رفع الدعوى وأخيراً في حالات سقوط دعوى المسئولية.

٣٠٣ - أولاً - المحكمة المختصة بنظر دعوى المسئولية :

فبالنسبة للإختصاص الداخلي، تعتبر دعوى المسئولية على الناقل دعوى تجارية سيندأ للمادة السابعة/ج من قانون التجارة بغض النظر عما إذا كان المرسل إليه المدعي تاجراً أو غير تاجر طالما كانت الدعوى مقامة على تاجر وهو الناقل ومن ثم فإن الإختصاص بنظر هذه الدعوى يكون أساساً أمام المحكمة التجارية التي لا توجد في النظام القضائي الأردني ومن ثم تنتظر أمام المحاكم الحقوقية، أي أمام محاكم الصلح إذا كانت قيمتها أقل من ٧٥٠ ديناراً أو أمام محاكم البداية إذا زادت عن ذلك (م ٣ من قانون محاكم الصلح رقم ٢٥ لسنة ١٩٨٨) هذا من حيث الإختصاص القيمي أما من حيث الإختصاص المكاني في المواد التجارية فيكون لمحكمة موطن المدعى عليه التي في دائرتها تم الإتفاق وتسليم البضاعة (٣) أو للمحكمة التي في دائرتها يجب الوفاء (م ٤٤ أصول محاكمات مدنية رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٨).

أما بالنسبة للاختصاص الدولي في المنازعات التجارية فالأصل كما جاءت به المادة

(١) أنظر :- علي جمال الدين - القانون البحري - ١٩٧٠ - ص ٧٥٧، إبراهيم مكي ج ٢ - ص ٣٤١ .

(٢) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٨٣/٦١٠ - مجلة النقابة لعام ٨٤ - ص ٩٩٧ .

(٣) أنظر تمييز حقوق رقم ٧٩/٣٤٨ - مجلة النقابة لسنة ١٩٨٠ - ص ٤٩٧ - وقد قررت أن

محكمة عمان ليست مختصة مكانياً بالنزاع إذا لم يكن للشركة الناقلة فرع في عمان أو في المملكة بل لمحكمة العقبة بإعتبارها مكان التسليم.

٢٧ من قانون أصول المحاكمات المدنية هو إختصاص المحاكم النظامية الأردنية بممارسة حق القضاء على جميع الأشخاص في المواد المدنية، وكذلك إختصاصها بالنظر في الدعاوى التي لا تدخل في إختصاصها إذا قبل الخصم ولا يتها صراحة أو ضمناً .

ومع ذلك فقد جاءت المادة ٢١٥/ب تجارة بحرية المعدلة بموجب القانون المؤقت رقم ٣٥ لسنة ١٩٨٣ تنص على بطلان كل إتفاق ينزع إختصاص المحاكم الأردنية بالنظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري .

وبناء عليه التزم القضاء الأردني بحصر الإختصاص بالنظر في المنازعات التي تثور حول مسائل النقل البحري بالمحاكم الأردنية. بعد أن كان يسمح للمحاكم الأجنبية بالنظر في المنازعات الناشئة عن سند الشحن إذا تم الإتفاق على ذلك ويعتبر ذلك ملزماً للطرفين وغير مخالف للنظام العام (١)، وبناء عليه فقد تواترت الأحكام القضائية التي تبطل الشروط التي تنزع الاختصاص القضائي من المحاكم الأردنية بنظر المنازعات الناشئة عن سندات الشحن أو عمليات النقل إذ قضت بأن الشرط الوارد في إتفاقية الشحن الذي ينزع إختصاص المحاكم الأردنية بنظر المنازعات الناشئة عن إتفاقية الشحن يعتبر باطلاً عملاً بتعديل المادة ٢١٥ تجارة بحرية بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٨٣ (٢) والذي جاء تحقيقاً لمصلحة المواطنين عامة بإخضاعهم للقضاء الوطني وليس للقضاء الأجنبي وهي مصلحة تعلو على مصلحة الأفراد وتسمو إلى مقام المصلحة العامة التي يحرص المجتمع على تحقيقها، فهي من قواعد النظام العام، فيحق لكل خصم بالرغم من الإتفاق على تعديل قواعد الاختصاص، أن يدفع بعدم إختصاص المحكمة المتفق عليه في العقد في أية حالة كانت عليها الدعوى بل وللمحكمة أن تحكم بعدم الإختصاص من تلقاء نفسها دون طلب (٣) .

وسيان أن يكون الإتفاق على إختصاص محاكم أجنبية في النزاع أو أن يكون

(١) أنظر تمييز حقوق أردني رقم ٢٢٩/٧٧ - مجلة النقابة لعام ١٩٧٧ - ص ١٤٨٨ - وكذا تمييز حقوق رقم ٢٨/٨١ - مجلة النقابة لسنة ٨١ - ص ٢٠٢٨ .

(٢) أنظر تمييز حقوق رقم ٥٩٧/٨٣ - مجلة النقابة لعام ٨٤ - ص ١٩٥ .

(٣) أنظر تمييز حقوق رقم ٢٥٢/٨٣ - مجلة النقابة لعام ١٩٨٤ - ص ٣٥٨ .

الإختصاص لهيئة تحكيم (١) حث أن مثل هذا الإتفاق الذي يحيل النزاع إلى هيئة تحكيم في بلد أجنبي يعتبر شرطاً باطلاً، ويضاف إلى ذلك إختصاص المحاكم الأردنية بالنظر في المنازعات التي يكون فيها طرف أجنبي لا موطن له في الأردن أو محل إقامة، إذا كانت الدعوى متعلقة بمال موجود في الأردن أو كانت متعلقة بالتزام نشأ أو نفذ أو كان واجب التنفيذ فيه أو كانت متعلقة بافلاس اشهر فيه عملاً بالمادة ٢٨ أصول مدنية، وعليه تكون المحكمة المختصة بنظر نزاع نشأ بسبب سند شحن بحري جرى تنفيذ جزء منه في ميناء العقبة الذي رست فيه السفينة وجرى تفريغها فيه هي محكمة بداية عمان (٢) ومن جهة أخرى فلا إختصاص للمحاكم الأردنية بنظر الدعوى بخصوص بضاعة شحنت من البرازيل لليمن دون أن تدخل الموانئ الأردنية طالما كان المدعى عليه أجنبياً لا موطن له في الأردن ولم يقبل ولاية المحاكم الأردنية صراحة أو ضمناً (٣).

٣٠٤ - ثانياً - أطراف دعوى المسؤولية :

يبرم عقد النقل أساساً بين المرسل والشاحن، ومن ثم يكون هذان الشخصان هما الطرفان الرئيسان في دعوى المسؤولية فيكون لكل منهما الحق في رفع دعوى المسؤولية العقدية على الطرف الآخر إذا أخل بالتزامه العقدي، فإذا اتحدت صفة المرسل والمرسل إليه في شخص واحد كان هو صاحب الحق في رفع الدعوى ولا حاجة بنا إلى القول بأن المرسل إليه غريب عن عقد النقل، أما إن كان المرسل إليه شخصاً آخر غير المرسل، فإن نسبية آثار العقد لا تسمح لنا بالقول بأنه طرف في عقد النقل يمكنه الإلتزام بما جاء فيه إنطلاقاً مما ورد بالمادة ٢٠٦ مدني أردني (ينصرف أثر العقد إلى المتعاقدين والخلف العام) وما جاء في المادة ٢٠٨ مدني أردني (لا يرتب العقد شيئاً في ذمة الغير ولكن يجوز أن يكسبه حقاً) .

ومن ثم فلا يجوز تحميل المرسل إليه بالالتزامات العقدية الواردة في عقد النقل .

(١) أنظر تمييز حقوق رقم ٩٠/٦١٩ - مجلة النقابة لعام ٩١ - ص ٢١٠٦ .

(٢) أنظر تمييز حقوق أردني رقم ٩٤/١٥١٥ - مجلة النقابة لعام ٩٥ - ص ٢٠٤٦ .

(٣) أنظر تمييز حقوق أردني رقم ٩٦/٢٦٥ - هيئة عامة - مجلة النقابة لعام ٩٦ - ص ٢١٣٠ .

وإن كان يجوز أن يكتسب منه حقوقاً، ومن ثم فلا حق له بإقامة دعوى المسؤولية على الناقل، إلا أن المشرع أعطاه حقاً قانونياً مستمداً من المادة ٧٣ من قانون التجارة والتي تنص على أن للمرسل إليه حقاً في إقامة الدعوى مباشرة على الناقل من أجل العقد الذي عقده الناقل مع المرسل إليه وبهذه الدعوى يتسنى له أن يطالبه بالتسليم أو بأداء بدل التعويض عند الإقتضاء لعدم إتمام العمل كله أو بعضه^(١).

ومعنى ذلك أن للمرسل إليه أن يرفع دعوى على الناقل يطالبه بتسليم البضاعة أو بدفع تعويض عن البضاعة الناقصة أو التالفة .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن البضاعة إذا كانت مؤمنة، فإن للمرسل إليه أن يثبت الضرر في مواجهة الناقل بحضور مندوب شركة التأمين ثم يرجع على الشركة مطالباً بالتعويض عما لحق البضاعة المؤمنة من هلاك أو تعيب، وبعد ذلك يجوز لشركة التأمين أن تحل محله وتطالب الناقل بدفع التعويض عن الضرر الذي لحق بالبضاعة المؤمنة وتستند شركة التأمين في هذا الحل Subrogation إلى نص المادة ٩٢٦ مدني أردني والذي يفيد بأنه «يجوز للمؤمن أن يحل محل المؤمن له بما دفعه من ضمان عن ضرر في الدعاوي التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن ... (٢) وهو ما يفيد بأن للمؤمن حقاً قانونياً في الحل محل المؤمن له وفي ملاحقة مسبب الضرر بمقدار ما دفعه للمؤمن له، ومن ثم فلا حاجة لخطاب حلول يأخذه من المؤمن له ليحل محله في ملاحقة الناقل مسبب الضرر .

وإذا كان الأصل أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل باعتباره الملتزم الأول في عقد النقل بتسليم البضاعة كمّاً ونوعاً وبالحالة التي تسلمها من الشاحن، إلا أنه يجوز رفع الدعوى على الربان باعتباره وكيلاً عنه^(٣) .

(١) وهو نص يماثل نص المادة ٢٦٠ تجاري سوري، أما المادة ٦٥ من قانون النقل العراقي فاعتبرت المرسل إليه طرفاً في حقوق والتزامات عقد النقل إذا قبل ما جاء فيه صراحة أو ضمناً ويعتبر قبول وثيقة النقل قبولاً ضمناً للعقد .

(٢) راجع في شرح هذه المادة تفصيلاً - د. عبد القادر العطير - التأمين البري في التشريع الأردني - مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع - عمان - ١٩٩٥ - ص ٢٤١ وما بعدها.

(٣) أنظر : يعقوب صرخوه - ص ٤٣٢ .

٣٠٥ - ثالثاً - إجراءات رفع دعوى المسؤولية :

تفيد المادة ٢١٨ تجارة بحرية (١) أنه إذا هلك البضاعة أو تضررت فعلى مستلمها أن يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في مرفأ التفريغ وفي وقت التسليم على أبعد حد وإلا فيفترض أنه تسلم البضائع كما هي في وثيقة الشحن .

أما إذا كان الهلاك أو الضرر غير ظاهرين فيكون إبلاغ هذه التحفظات قانونياً إذا تم خلال ثلاثة أيام بعد التسليم، ولا يدخل فيها أيام التعطيل، وللناقل الحق دائماً أن يطلب كشفاً وجاهياً عن البضاعة لدى تسليمها .

يتضح من النص القانوني أن على المرسل إليه عند إستلام البضاعة أن يوجه للناقل تحفظات خطية يوضح فيها طبيعة الهلاك الذي أصاب البضاعة وذلك في ميناء التسليم وفي وقت التسليم على أبعد حد، ويتم ذلك عادة بتحرير محضر إستلام البضاعة بحضور الناقل أو وكيله ثم مندوب شركة التأمين التي كانت قد أبرمت عقد تأمين على البضائع لصالح المرسل إليه وبوجود أحد رجال الإدارة من جمارك أو موانئ، ومن ثم يقوم المرسل إليه بمطالبة الناقل ودياً لتعويضه عما لحق بضاعته من ضرر، فإذا لم تفلح المطالبة الودية لجأ إلى القضاء، إلا أن المشرع لم يحدد مهلة للمرسل إليه لرفع الدعوى على الناقل بعد إجراء التحفظ ولذا فإن الحق بإقامة الدعوى على الناقل يبقى قائماً حتى تسقط بالتقادم الحولي باعتبار أن مثل هذه الدعوى ناتجة عن عقد النقل البحري .

وتجدر الإشارة إلى أن مدة التقادم تبدأ من تاريخ التسليم الفعلي للمرسل إليه ذلك لأن البضاعة قد تسلم لسلطة الموانئ لا يداعها في مستودعاتها ومن ثم يحصل التسليم للمرسل إليه بعد أن يسلم سند الشحن لوكيل السفينة ويأخذ منه أمر تسليم لمؤسسة الموانئ حتى يتمكن من إستلامها، فمنذ هذا التاريخ تبدأ مدة تقادم دعوى المسؤولية على الناقل، لا من تاريخ تسليمها لمؤسسة الموانئ لأن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بالتسليم الفعلي للمرسل إليه، وهو تمكينه من الكشف عليها والتحقق من

(١) وهي تماثل نص المادة ٢١٨ بحري ليبي، وكذا نص المادة ٢١٥ بحري سوري والمادة ٢١٥ بحري لبناني و المادة ١٩٨ بحري كويتي، المادة ٢٨٦ بحري إماراتي، المادة ١٦٤ بحري إماراتي .

حالتها ومقدارها، فلا يكفي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو التوقيع على إذن الإستلام^(١).

٣٠٦ - التحفظ الخطي الوارد في المادة ٢١٨ تجارة بحرية اردني :

اشتطت المادة ٢١٨ بحري أن يتحفظ المرسل إليه عند إستلامه البضاعة من الناقل خطياً إذا تبين له وجود نقص فيها أو تلف، فإذا لم يتحفظ عند الإستلام وفي ميناء التفريغ كان ذلك قرينة على أنه تسلمها كما هي موصوفة في سند الشحن .

واشتراط تحفظ المرسل إليه خطياً لا يقوم مقامه التحفظ الشفوي، بل يجب أن يكون خطياً بشكل خطاب عادي أو خطاب موصى عليه أو بخطاب يرسله المرسل إليه مع مراسل للناقل أو وكيله، وفي جميع الأحوال يقع على عاتق المرسل إليه إثبات قيامه بالتحفظ المطلوب وتوصيله للناقل أو وكيله .

فإذا تم التحفظ في مواجهة الناقل أو أقر الناقل بملحق محضر تسليم البضاعة بالنقص أو الضرر فلا حاجة لتوجيه التحفظ الخطي المنصوص عليه في المادة ٢١٨ بحري طالما أقر الناقل ممثلاً بوكيل الباخرة في ملحق محضر تسليم البضاعة بالنقص أو الضرر الذي أصاب البضاعة (٢) كما لا حاجة للتحفظ إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً أو تأخر تسليمها للمرسل إليه، ذلك لأن الهلاك الكلي يعني عدم التسليم، وكذا الحال في تأخير التسليم الذي يمكن إثباته بسهولة دون حاجة إلى عمل تحفظ لأن وصول السفن معروف لدى سلطات الموانئ^(٣).

وإذا كان الأصل أن عدم تحفظ المرسل إليه لدى إستلامه البضاعة يعتبر قرينة على تسلمه البضاعة كما هي واردة في سند الشحن، إلا أن عدم توجيه الأخطار الوارد في المادة ٢١٨ بحري، لا يؤدي إلى سقوط الحق بالمطالبة، ذلك أن الأثر القانوني لعدم توجيه الأخطار لا يمنع سماع الدعوى، بل هو قرينة على تسليم البضاعة سالمة ومن ثم فللمرسل إليه حق رفع الدعوى ضد الناقل وإثبات ما أصابها من تلف أو هلاك^(٤)

(١) أنظر :- تمييز حقوق أردني رقم ٧٦/٥٢ - مجلة النقابة لعام ٧٦ - ص ١٦٠٢ .

(٢) أنظر :- تمييز حقوق أردني رقم ٩١/١٣١٩ - مجلة النقابة لعام ٩٣ - ص ٢٠٢٠ .

(٣) أنظر :- انطاكي وسباعي - ص ٣٢١ .

(٤) أنظر :- تمييز حقوق أردني رقم ٩٢/٩٨ مجلة النقابة لعام ٩٣ - ص ٢٠٢٩ .

بالدليل العكسي لأن الأصل في إستلام البضاعة دون تحفظ هو أن تسليمها قد تم على موجب ما جاء في سند الشحن (١) فعدم تقديم المرسل إليه تحفظات لا يجعل دعواه مردودة بل إن ذلك يغير وضعية الطرفين من حيث إثبات الضرر الذي لحق بالبضاعة، فلا يسقط حق المرسل إليه بل يتحول عبء الإثبات على عاتقه (٢) .

وقد ميز المشرع بين حالتين في توجيه التحفظ الخطي للناقل :

الحالة الأولى التي تم فيها تسليم البضائع ويكون التلف أو الضرر ظاهراً وفي مثل هذه الحالة يقع الإخطار أثناء التسليم وفي ميناء التفريغ، ويقصد بالتسليم التسليم الفعلي للبضاعة ويقع على عاتق الناقل اثبات الوقت الذي دخلت فيه البضاعة في حوزة المرسل إليه .

أما الحالة الثانية فهي تلك التي يكون فيها الهلاك أو العيب غير ظاهر وفي مثل هذه الحالة على المرسل إليه القيام بالتحفظ وتقديمه للناقل خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع.

أما عن التمييز بين الضرر الظاهر والخفي فتلك مسألة واقع يستقل قاضي الموضوع بتقديرها على ضوء ظروف كل حالة (٣) .

٣٠٧ - رابعاً - حالات سقوط دعوى المسؤولية عن الناقل :

لقد حمل المشرع الناقل مسؤولية ثقيلة بأن جعل التزامه التزاماً بتحقيق نتيجة، مما لا يمكنه التخلص من المسؤولية عما يحدث للشيء المنقول من هلاك أو تلف إلا باثبات أن الضرر نجم عن واحد من اسباب اعفائه من المسؤولية الواردة في المادة ٢١٣ تجارة بحرية (٤) وعلى ذلك اشترط المشرع استعمال دعوى المسؤولية من جانب الشاحن/ المرسل إليه في مواجهة الناقل خلال مدة قصيرة رتب على تفويتها سقوط حق المرسل/ المرسل إليه في الرجوع على الناقل. إما على اساس الدفع بعدم القبول أو على

(١) أنظر :- تمييز حقوق رقم ٨٣/٦١٠ - مجلة النقابة لعام ٨٤ - ص ٩٩٧ .

(٢) أنظر :- انطاكي وسباعي - ص ٣٢٢ .

(٣) أنظر :- يعقوب صرخوه - ص ٤٣٦ .

(٤) أنظر :- ما سبق بند رقم ٢٨٨ وما بعده .

اساس التقادم، ذلك أن مضى الوقت يجعل من الصعب التعرف على مصدر الضرر الذي وقع على البضاعة المنقولة مع كثرة عمليات النقل المتلاحقة والمتكررة مما يوجب علينا التكلم عن الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية ثم عن تقادم هذه الدعوى .

٣٠٨ = أ - الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية :

ذكرنا فيما سبق أن للمرسل إليه الحق في إقامة الدعوى على الناقل لمطالبته بتسليم البضاعة أو التعويض عنها طبقاً للمادة ٧٣ من قانون التجارة بشرط إبرام عقد نقل مع المرسل، وعدم قيام الناقل بالنقل كلياً أو جزئياً (١) ذلك أن المشرع افترض مسؤولية الناقل عن كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب على اعتبار أنه ومن يمثله بصاحب البضاعة في مراحل نقلها ويقف على اسباب هلاكها أو نقصها أو تعيبها. ومن ثم تتاح له الفرصة لإقامة الدليل على إحدى الحالات التي تبرئه من المسؤولية عن التعويض، فإن استطاع إثبات ذلك برئت ذمته من المسؤولية والا التزم بقيمتها (٢) .

وفي مقابل ذلك إذا تسلم المرسل إليه البضاعة بدون تحفظ كان ذلك قرينة على أنه استلمها على النحو الذي وصفت به في سند الشحن مع حقه بنقض تلك القرينة بالدليل العكسي (٣) ومن جهة أخرى يجوز للناقل أن يدفع في مواجهة المرسل إليه بعدم قبول دعوى المسؤولية طالما أنه سلم البضاعة للمرسل إليه وحصل على براءة ذمة منه بتوقيعه على إذن التسليم بأنه استلم البضاعة كاملة وسليمة وبدون تحفظ أو انقضت مدة ثلاثة أيام على التسليم الفعلي دون أن يدعي المرسل إليه وجود عيب غير ظاهر في البضاعة ولا تستطيع المحكمة أن تقضى من تلقاء نفسها بعدم سماع الدعوى وإنما يجب أن يتمسك الناقل أمامها بهذا الدفع لأنه دفع لصالح الناقل وليس للنظام العام (٤) .

ولما كان الدفع بعدم قبول الدعوى يقوم على قرينة نزول المرسل إليه عن الدعوى، فلا مجال لهذا الدفع إذا انتفت هذه القرينة والتي تنتفي بامتناع المرسل إليه عن

(١) أنظر :- تمييز حقوق أردني رقم ٧٦/٩ - مجلة النقابة لسنة ١٩٧٦ - ص ١٥٥٤ .

(٢) أنظر :- تمييز حقوق رقم ٨٢/٦٧٥ - مجلة النقابة لسنة ٨٣ - ص ٢٤٨ .

(٣) أنظر :- تمييز حقوق أردني رقم ٨٣/٦١٠ - مشار إليه سابقاً

(٤) أنظر :- ثروت عبد الرحيم - القانون البحري السعودي - ص ١٧٧ .

استلام الشيء المنقول عند وصوله أو إذا هلك الشيء هلاكاً كلياً حيث لا تسليم في مثل هذه الحالة حتى يمكن افتراض النزول عن الدعوى أو إذا تحفظ المرسل إليه عند استلام الشيء المنقول لأن معنى ذلك احتفاظه بحق اقامة الدعوى، ففي كل هذه الحالات لا يفقد المرسل إليه حقه في اقامة الدعوى لعدم نزوله عن مثل هذا الحق صراحة أو ضمناً، بل يبقى له حق المطالبة بالتعويض حتى يسقط بالتقادم^(١).

٣٠٩ - ب - التقادم Time Bar

رغبة من المشرع في سرعة انتهاء المنازعات التي تنشأ عن تنفيذ عقد النقل البحري فقد اخضع دعوى المسؤولية عن الاضرار اللاحقة بالبضاعة وكذلك جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري أو عقد إيجار السفينة لتقادم قصير مدته سنة، فنص في المادة ٢١٩ تجارة بحرية على أن (يسقط بحكم مرور الزمن حق اقامة الدعوى على الناقل بسبب هلاك أو ضرر، في كل الاحوال بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة، وإذا لم يقع التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب التسليم فيه) وهو حكم مستمد من المادة ٦/٣ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ وازدادت المادة ٢٢٠ تجارة بحرية أنه (بعد انقضاء سنة من نهاية السفر يسقط بحكم مرور الزمن حق كل دعوى تنفرع عن عقد ايجار السفينة أو عقد النقل مع الاحتفاظ باحكام المادة السابقة) (م ٢١٩).

يتضح مما سبق أن المشرع الأردني قد أخذ بالتقادم الحولي في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري أو ايجار السفينة وهو اتجاه سارت عليه كثير من التشريعات^(٢).

وتبدأ مدة السنة من تاريخ التسليم الفعلي للبضاعة أو من التاريخ واجب التسليم^(٣) ذلك أن عبارة تسليم البضاعة الواردة في المادة ٢١٩ تجارة بحرية تعني التسليم الفعلي الذي هو عمل قانوني يقوم الناقل بمقتضاه بوضع البضاعة تحت

(١) أنظر : محسن شفيق - القانون التجاري الكويتي - ص ٨٤ .

(٢) مثل المادة ١/٣٢ من قانون ١٨ يونيو ١٩٦٦ الفرنسي، المادة ٢١٦ بحري لبناني، المادة ٢١٦ بحري سوري، المادة ٢٥١ بحري كويتي، المادة ٤٢٧ من نظام المحكمة التجارية السعودية،

المادة ٢١٩ بحري ليبي المادة ١٦٨ بحري بحريني، المادة ٢٨٧ بحري أماراتي .

(٣) أنظر :- تمييز حقوق أردني رقم ٩٤/١٣٠٣ - مجلة النقابة لعام ٩٥ - ص ٢٠٢٧ .

تصرف المرسل إليه أو من ينوب عنه (١) ومن ثم فلا يعتبر تسليم البضاعة للسلطات الجمركية أو الميناء إبراء لذمة الناقل أو انتهاء لعقد النقل البحري، وإنما يكون ذلك بتسليم البضاعة للمرسل إليه (٢) فإذا كانت البضاعة قد تم تسليمها للمرسل إليه على دفعات فإن مدة التقادم الحولي لا تبدأ إلا عند تسليم آخر طرد للمرسل إليه (٣).

ومن جهة أخرى إذا وافق الشاحن على تمديد مدة المطالبة بثلاثة أشهر أخرى على إنتهاء السنة يسقط حقه بالدفع بالتقادم بمرور الزمن (٤).

على ذلك فإن التقادم الحولي الوارد في المادة ٢١٩ والمادة ٢٢١ تجارة بحرية لا يطبق على تقادم الدعاوى ضد وكيل الباخرة، ذلك أن التزامه ليس ناشئاً عن عقد النقل البحري وإنما هو التزام قانوني ومن ثم يخضع تقادم الدعاوى المقامة عليه لتقادم دعاوى الضمان عن الفعل الضار بموجب المادة ٢٧٢ مدني ومدتها ثلاث سنوات من علم المضرور بالضرر وبالمسئولية عنه (٥).

ذلك أن اساس مسئولية وكيل السفينة هو المسئولية التقصيرية الناجمة عن خطئه وخطأ تابعيه (٦) بموجب عجز الفقرة (ب) من المادة ٢١٨ تجارة بحرية.

يتضح مما سبق أن التقادم الحولي الوارد في المادة ٢١٩ بحري يسرى على جميع الدعاوى الناجمة عن عقد النقل البحري سواء أكانت دعاوى الناقل على المرسل أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل والمصاريف التي دفعها على البضاعة أو دعاوى المرسل أو المرسل إليه ضد الناقل لمطالبته بالتعويض عن عدم تسليم البضاعة أو نقصها أو هلاكها.

وتحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات ولا يحسب اليوم الأول أما اليوم الأخير فيحسب كاملاً إلا إذا صادف عطلة رسمية فإنه يمتد لليوم التالي (م ٤٥٦ مدني) ولا يجوز الاتفاق على اطالة أو تقصير مدة التقادم التي حددها القانون، إلا أنه يجوز لمن

(١) أنظر :- تمييز حقوق رقم ٩٢/١١٤٨ - مجلة النقابة لعام ٩٣ - ص ٢٠٧٤ .

(٢) أنظر :- تمييز حقوق أردني رقم ٩٢/٩٨ - مجلة النقابة لسنة ١٩٩٣ - ص ٢٠٢٩ .

(٣) أنظر :- تمييز حقوق رقم ٩١/٩٢٠ - مجلة النقابة لعام ٩٣ - ص ٢٠٠٨ .

(٤) أنظر : تمييز حقوق رقم ٩١/٧ - مجلة النقابة لعام ١٩٩٢ - ص ١٨١١ .

(٥) أنظر :- تمييز حقوق رقم ٨٩/١٢٢ - هيئة عامة - مجلة النقابة لعام ٩٠ - ص ٧٣٥ .

(٦) انظر تمييز حقوق رقم ٨٧/١٠٤٣ مجلة النقابة لعام 1990، ص ٩٩٤ .

يثبت له حق الدفع بالتقادم أن ينزل عن هذا الحق بعد ثبوته شرط ألا يكون بقصد الاضرار بالدائنين (م ٤٦٣ مدني) ولا يجوز للمحكمة أن تقتضي بعدم سماع الدعوى إلا بناء على طلب المدين أو بناء على طلب صاحب المصلحة من الخصوم، ويصح إبداء الدفع بالتقادم في أي حالة تكون عليها الدعوى إلا إذا تبين من الظروف أن صاحب المصلحة قد تنازل عنه صراحة أو ضمناً .

وتجدر الإشارة إلى أن التقادم الحولي لا يستفيد منه الناقل إلا إذا كانت الدعوى تتعلق بعقد النقل أو ايجار السفينة أما إذا لم تكن كذلك، كما لو عهد إليه بحفظ البضاعة بعد انتهاء عقد النقل أو قبل ابتدائه فإن مسئوليته عن حفظ البضاعة هي مسئولية تقصيرية لا نتقادم الدعوى بشأنها إلا بمرور ثلاث سنوات من علم المضرور بالضرر (م ٢٧٢ مدني) كما لا يستفيد الناقل من التقادم الحولي إذا وقع الضرر بغش منه حيث تخضع الدعوى في هذه الحالة للتقادم الثلاثي^(١) .

وأخيراً فلا بد من معرفة مدة تقادم دعوى المسؤولية في ظل بروتوكول بروكسل لسنة ١٩٦٨ المعدل لقواعد لاهاي عام ١٩٢٤ حيث جاء في المادة الثالثة فقرة (٦) معدلة أن الناقل والسفينة يبرأ كل منهما من المسؤولية المتعلقة بالبضائع المشحونة إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليمها أو من التاريخ الذي كان يجب تسليمها فيه، ومع ذلك يجوز إطالة المدة باتفاق الطرفين، ومن ذلك يتضح براءة الناقل من كل أنواع المسؤولية عقدية كانت أم تقصيرية إذا لم ترفع الدعوى عليه خلال سنة من تاريخ التسليم، كما يتضح جواز الاتفاق على إطالة مدة التقادم شرط أن يتم هذا الاتفاق بعد وقوع الحادث سبب الدعوى .

كما سمحت المادة ٦/٣ مكرر برفع دعوى المطالبة بالتعويض ضد الغير بعد انقضاء مدة السنة المشار إليها سابقاً إذا رفعت هذه الدعوى خلال المدة التي يسمح بها قانون المحكمة التي تنظر الدعوى على ألا يقل هذا الوقت المسموح به عن ثلاثة أشهر تبدأ من تاريخ قيام المدعى عليه بتسوية المطالبة أو من تاريخ اعلامه باقامة الدعوى عليه .

أما اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ فقد جعلت مدة تقادم الدعاوى التي تتعلق بالنقل

(١) أنظر :- انطاكي وسباعي، ص ٣١٨.

البحري للبضائع سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو جزء منها أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه، كما أجازت للمدعى عليه أن يقدم طلباً كتابياً للمدعي أثناء سريان مدة التقادم يطلب منه تمديد مدة التقادم ويمكن مد هذه المدة أكثر من مرة، كما أجازت للناقل الذي ثبتت مسؤوليته عن التعويض، حتى وإن انقضت مدة التقادم المذكورة سابقاً أن يقيم دعوى الضمان على الشاحن ضمن الوقت الذي تجيزه المحكمة التي تنتظر الدعوى، على ألا يقل هذا الوقت عن تسعين يوماً تبدأ من تاريخ تسوية الناقل لدعوى التعويض أو من تاريخ تبلغه اعلان الدعوى المقامة عليه (م ٢٠ من اتفاقية هامبورج) وهي إلى حد ما تشابه ما جاء في الفقرة ٦ مكرر من المادة ٣/٦ من بروتوكول بروكسل باستثناء مدة التقادم فيهما، هذا وقد تبنى القانون البحري المصري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ مدة التقادم الواردة في المادة ٢٠ من قواعد هامبورج وفق ما جاءت به المادة ٢٤٤/١ بحري مصري جديد حيث أخذ بتقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل بمرور سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ واجب التسليم واعتبر أن عدم تسليم البضائع خلال ستين يوماً التالية لميعاد التسليم هو في حكم الهلاك الكلي كما أن التقادم في القانون المصري لا يشمل إلا الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري دون الدعاوي المؤسسة على المسؤولية التقصيرية وقد اعتبر على غرار ما جاء في قواعد هامبورج من أن عدم سماع دعوى المسؤولية بعد مرور سنتين على هذه المهمة هي مدة تقادم لا مدة سقوط ومن ثم يقع عليها الانقطاع والوقف^(١).

٣١٠ - طبيعة مرور الزمن :

ويثور تساؤل عن طبيعة مرور الزمن الحولي وهل يعتبر تقادماً يقبل الوقف والانقطاع أو هو مهلة سقوط لا يقبل ذلك .

إن الرأي الأرجح فقهاً وقضاً يذهب إلى إعتبار مهلة مرور الزمن الوارد في المادة

(١) أنظر تفصيل ذلك في : د. هاني محمد دويدار - اشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ - دار الجامعة الجديدة للنشر - الاسكندرية - ١٩٩٦ - ص ٢١١ وما بعدها .

٦/٣ - ٤ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ والتي تقابل المادة ٢١٩ تجارة بحرية أردني هي مهلة تقادم حقيقي وليس مدة سقوط ومن ثم تخضع للأحكام العامة المتعلقة بوقف التقادم وانقطاعه (١) وقد أخذ القضاء الأردني بذلك حيث قررت محكمة التمييز الأردنية (٢) بأن العبارة الواردة في المادة ٢٢١ تجارة بحرية «بحكم مرور الزمن» هي مدة تقادم وليس مدة سقوط ومن ثم فهذه المدة تخضع للمادة ٤٦٣ مدني من حيث عدم جواز الاتفاق على سماع الدعوى بعد مدة تختلف عن المدة التي حددها القانون وإنه لا يجوز التنازل عن الحق في التقادم إلا بعد ثبوته على ألا يكون ضاراً بالدائنين .

فالتقادم يقوم على اساس رغبة المشرع في انهاء المنازعات التي تنشأ عن تنفيذ عقد النقل البحري ولا يقوم على قرينة الوفاء التي يقوم عليها التقادم الحولي في القواعد العامة ومن ثم فلا يجوز توجيه اليمين إلى المجهز إذا تمسك بالتقادم (٣) .

وتجدر الإشارة إلى أن الفقه الاسلامي قبل قاعدة التقادم، لا على اساس أنه مكسب للملكية بل على أنه مانع من سماع الدعوى بالحق الذي مر عليه الزمن المعين والذي يبقى في ذمة المدين للدائن ويجب وفاؤه ديانة، وعليه فإذا أقر الخصم بالحق انهدم مرور الزمن لظهور الحق باقراره ومن ثم تسمع الدعوى (٤) .

ويترتب على اعتبار مرور الزمن تقادماً حقيقياً إن مدته تخضع للانقطاع والوقف الواردين في القانون المدني (المواد ٤٥٧، ٤٥٩، ٤٦٠) وذلك لخلو قانون التجارة البحرية من احكام بهذا الخصوص .

فالإقرار يقطع التقادم إذا اصدر عن الخصم الحقيقي الذي يملك الإقرار بالحق

(١) انظر : علي البارودي - ص ٢٩٠، سميحة القليوبي - ص ٤٠٨ .

(٢) أنظر : تمييز حقوق رقم ٨١/١٤٩ مجلة النقابة لعام ١٩٨١، ص ١٦٠٩، وقد اخذت بهذا الرأي أيضاً محكمة التمييز اللبنانية باعتبار مدة السنة هي مدة تقادم حقيقي تقبل الوقف والانقطاع (تمييز لبناني ٥٦/٨/٣٠ مجموعة حاتم ج ٣١ ص - ٥٦) .

(٣) أنظر :- علي يونس - ص ٢٥٦ .

(٤) أنظر :- د. محمد حسن الجبر - القانون التجاري السعودي - جامعة الملك سعود - الرياض

١٩٨٢ - ص ١٩٥ .

وهو الناقل أو المرسل إليه حسب الاحوال (١) ويسري على التقادم الحولي الخاص بدعوى المسؤولية الناشئة عن عقد لنقل البحري احكام وقف مرور الزمن المانع من سماع الدعوى إذا وجد عذر شرعي يمنع صاحب الحق بالدفع بالتقادم من المطالبة بالحق (م ٤٥٧ مدني) .

وكذا تنقطع مدة التقادم بالمطالبة القضائية أو بأي اجراء قضائي يقوم به المرسل/المرسل إليه للمطالبة بحقه في التعويض (م ٤٥٩، م ٤٦٠ مدني) كالتنبية والحجز وحتى الكتاب المضمون (٢) .

ووقف التقادم يعني وقف مرور الزمن الذي يمنع سماع الدعوى لقيام عذر شرعي يحول دون المطالبة بالحق فلا تحسب مدة قيام العذر ضمن مدة مرور الزمن (م ٤٥٧ مدني) ومن ثم تضاف المدة السابقة على قيام العذر للمدة التي تلي زوال العذر ليتكون منهما مدة مرور الزمن الذي يمنع سماع الدعوى . أما انقطاع المدة المقرر لعدم سماع الدعوى فيترتب عليه عدم الاعتداد بالمدة السابقة على سبب الانقطاع، وتسري مدة جديدة بعد زواله مساوية للمدة الأولى (م ١/٤٦١ مدني (٣) إلا إذا كان الانقطاع ناتجاً عن اقرار خطي من الناقل بمسئوليته عن هلاك البضاعة أو نقصها، وفي هذه الحالة فإن مدة التقادم تتراخى إلى مدة التقادم التجاري الطويل وهي عشر سنوات .

(١) أنظر :- حكم التمييز الاردنية تمييز حقوق رقم ٧٨/١٢٨ - مجلة النقابة ٧٨ / - ص ١٠٠٢ .
وتقول محكمة التمييز في هذا الشأن : إن اقرار المدين بالحق صراحة أو دلالة يقطع مرور الزمن المقرر لعدم سماع الدعوى عملاً بالمادة ٤٥٩ مدني (تمييز حقوق رقم ٧٩/١٧٥ مجلة النقابة ٩٧ ص ١٥٣٠) وقد جاء في أحد أحكام النقض المصرية أن الإقرار القاطع للتقادم هو الذي يتضمن الاعتراف بحق صاحب البضاعة في التعويض وبالمسؤولية عن فقدانها (طعن رقم ٢٥٦ سنة ٣٤ ق جلسة ٣٠/٤/٦٨ س ١٩ ص ٨٩١ .

(٢) أنظر :- انطاكي وسباعي - ص ٣١٩ .

(٣) وقد جاء في أحد احكام التمييز الاردنية في هذا الشأن بأن الانقطاع يكون سببه اعمالاً قانونية صادرة ممن يسري التقادم ضده كالإقرار أو ممن يسري التقادم لمصلحته كالمطالبة القضائية، وقد رتب المشرع على الانقطاع زوال كل اثر بالنسبة للمدة التي انقضت ويبدأ بعده ميعاد جديد، وهذا التقادم الجديد لا يكمل المدة الأولى السابقة على الانقطاع، إذ أن هذه المدة تزول نهائياً من حساب التقادم أما وقف التقادم فهو مدة خولها القانون لبعض الاشخاص الذين يكونون في حالة تمنعهم من المراجعة القضائية بسبب عذر من الاعذار القانونية كالجنون والعته والسفه والصغر والغيب والقوة القاهرة، وقد رتب القانون على وقف التقادم منع سريان مدة التقادم، مع سريانها ثانية بعد زوال السبب الذي دعا إليه، على أن تضاف المدة السابقة لقيام المانع إلى المدة اللاحقة على زواله «تمييز حقوق رقم ٧٢/٣٢٥ مجلة النقابة لسنة ١٩٧٢ ص ١٥٢٧» .

الباب الثالث

العمليات التي تقع على البضائع المنقولة بحراً

البيوع البحرية Maritime Sales

٣١١ - مقدمة : يرتبط عقد النقل البحري للبضائع بعقد التأمين عليها من المخاطر التي قد تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية والذي سنعالجه في الجزء الثاني من هذه الدراسة كما يرتبط عقد النقل البحري كذلك بعقد بيع البضائع التي ستنقل بحراً. ومن ثم سميت مثل هذه البيوع بالبيوع البحرية ومع ذلك فلا يعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن عيوب البضاعة التي تكون محل عقد مبرم بين الشاحن والمرسل إليه ومن ثم فلا يحق للمرسل إليه مطابقة البضاعة المسلمة إليه من الناقل لشروط عقد البيع بل كل ما له هو التأكد من أن البضاعة المسلمة للناقل هي البضاعة المسلمة إليه من حيث كميتها ووزنها وأوصافها كما هي في سند الشحن لا في عقد البيع^(١).

وعلى ذلك فالبيوع البحرية هي البيوع التي تقع على البضاعة التي يراد نقلها بحراً من المرسل إلى المرسل إليه، فإذا كان الشاحن هو نفسه المرسل إليه فلا نكون بصدد بيع بحري^(٢) كما لا نكون بصدد بيع بحري إذا كان الشاحن يمتلك السفينة الناقلة ومعنى ذلك أن البيع يكتسب الصفة البحرية إذا ارتبط بعقد النقل البحري بما يؤثر على التزامات كل من البائع والمشتري^(٣).

ورغم أهمية البيوع البحرية على الصعيد العملي إلا أن قليلاً من التشريعات التجارية قد عاجلتها فالمشرع الفرنسي عاجلها حديثاً بالقانون الصادر في ٢٩/١/٣١

(١) انظر : تمييز حقوق أردني رقم ٨٣/٦١٠ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٤ / ص ٩٩٧ .

(٢) انظر : د. أحمد حسن / البيوع البحرية / منشأة المعارف بالاسكندرية ط ٢ لسنة ١٩٨٣ / ص ٧ .

(٣) انظر : يعقوب صرخوه / الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي الجزء الأول / ص ٤٤٤ .

إلا أن المشرع العراقي قد سبقه في ذلك إذ عاجلها في قانون التجارة رقم ٦٠ لسنة ١٩٤٣ وكذا بالقانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ وكذلك قانون التجارة البحرية التونسي رقم ١٣ لسنة ١٩٦٢ والقانون التجاري الكويتي رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠، وعلى ذلك فإن معظم التشريعات التجارية والبحرية لم تتطرق للبيع البحري باعتبارها عقوداً تخضع لسلطان الإرادة غير المحدودة ومنها قانون التجارة الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٦٦ وقانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ .

ونظراً لارتباط عقود البيع البحرية بالصفة الدولية لها على الأغلب فقد حاولت جمعية القانون الدولي وضع تفتين لها بما أطلق عليه قواعد فارصوفيا وأكسفورد لعامي ١٩٢٨ - ١٩٣٢) ترك أمر تطبيقها لمحض إرادة الطرفين^(١) كما حاولت غرفة التجارة الدولية أن تضع قواعد دولية لتفسير المصطلحات التجارية سميت بالانكوتيرمز ١٩٣٦ وهي اختصار للعبارة الإنجليزية International Commerical Terms (Incoterms) والتي تعني مصطلحات التجارة الدولية، بهدف أن تجعل المتعاقدين على علم بما لهما من حقوق وما عليهما من التزامات فلا يكون ثمة مجال لسوء فهم في تفسير المصطلحات المستعملة في البيع البحرية ومع ذلك فالأخذ بهذه المصطلحات متروك لمحض إرادة الطرفين وتوالي غرفة التجارة الدولية تحديث هذه المصطلحات بين الفترة والأخرى لمسيرة التطورات التجارية الحديثة، فقد أصدرت نسخة جديدة عام ١٩٨٠ كما أصدرت أخيراً نسخة من مصطلحات التجارة الدولية عام ١٩٩٠^(٢) والتي تسمى أيضاً بالقواعد الدولية لتفسير

(١) انظر أحمد حسني / البيع البحرية / ص ١٢ .

(٢) لقد كانت شروط عقد البيع الدولي للبضائع محل اتفاقيات دولية متعددة بغرض توحيد هذه الشروط ومنع الاختلاف في هكذا نوع من البيع ومن هذه الاتفاقيات : الاتفاقية حول القانون واجب التطبيق على البيع الدولي للبضائع في لاهاي لسنة ١٩٥٥ ، والاتفاقية المتعلقة بالقانون الموحد الخاص بالبيع الدولي للبضائع في لاهاي لسنة ١٩٦٤ واتفاقية الأمم المتحدة حول تحديد المدة المتعلقة بالبيع الدولية للبضائع في نيويورك لعام ١٩٧٤ والبروتوكول المعدل لتحديد المدة في العقود الدولية للبضائع الصادر في فيينا عام ١٩٨٠ واتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بعقود البيع الدولية للبضائع «اتفاقية فينا للبيع عام ١٩٨٠» والاتفاقية حول القانون واجب التطبيق على العقود في البيع الدولي للبضائع =-

٣١٢ - تقسيم : ومن النظر إلى مصطلحات التجارة الدولية التي أصدرتها غرفة التجارة الدولية نجد أن البيوع البحرية تنقسم إلى قسمين أساسيين هما : بيوع الوصول وبيوع القيام وسنخصص لكل منهما فصلاً نتحدث فيه عن كل منهما.

= لاهاي ١٩٨٥ .

Schmitthoff = Op. Cit. P.46.

(١) راجع

الفصل الأول

بيوع الوصول

٣١٣ - بيوع الوصول هي البيوع التي يتفق فيها البائع والمشتري على شحن البضاعة محل البيع على سفينة معينة أو غير معينة بشرط وصول البضاعة سالمة إلى المحل المقصود^(١).

وقد عرفت محكمة التميز الأردنية بيع الوصول^(٢) بأنه البيع الذي يتم فيه تسليم البضاعة وانتقال ملكيتها إلى المشتري أو المرسل إليه في ميناء الوصول ولا يلتزم المشتري بدفع قيمتها إلا في ميناء الوصول وبعد التسليم، وتقع فيه تبعة الهلاك ومخاطر الطريق على عاتق البائع.

وعلى ذلك فإننا نعالج بيوع الوصول من خلال البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة، علماً بأن بيوع الوصول قد اتخذت في التعديل الجديد لمصطلحات التجارة الدولية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية - الانكوتيرمز ١٩٩٠ مدلولات مختلفة وتسمى Delivery Terms D-Terms أي مصطلحات التسليم حيث يتحمل البائع جميع المصاريف والمخاطر اللازمة لإحضار البضاعة لبلد الوصول^(٣).

(١) راجع المادة ٣٢٢ من قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ .

(٢) راجع تمييز حقوق أردني رقم ٨٦/٨٠٦ مجلة النقابة لعام ٨٩ ص ٢٠١٥ .

وكذا تمييز حقوق رقم ٩٣/٨٠ مجلة النقابة لسنة ١٩٩٣ / ص ٢٠٩٦ .

(٣) وهذه البيوع هي بيع DAF أي تسليم البضاعة عند الحدود Delivered at Frontier أي أن البائع يقوم بالتزامه بالتسليم عندما تكون البضاعة في متناول المشتري ومستوفية إجراءات التصدير وتوضع في المكان المتفق عليه قبل دخولها جمارك بلد الوصول ويستعمل في البيوع بالسكة الحديد أو بالطرق البرية أو البحرية .

وبيع تسليم البضاعة على السفينة في ميناء الوصول Delivered Ex-Ship (DES) وفيه يلتزم البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الوصول غير مجمركة في هذا الميناء ويتحمل البائع جميع المصاريف والمخاطر لإحضار البضاعة لميناء الوصول وكذا بيع تسليم البضاعة على رصيف ميناء الوصول .

المبحث الأول

البيع بسفينة معينة

٣١٤ - البيع بسفينة معينة هو بيع بضاعة يلتزم فيه البائع بإحضار البضاعة للمرسل إليه حتى ميناء الوصول على سفينة معينة يخطر المشتري باسمها في عقد البيع ومن ثم تنتقل ملكية البضاعة والمخاطر التي تتعرض لها إلى المشتري في ميناء الوصول، وإذا كان الأصل أن تعيين السفينة يتم في عقد البيع إلا أنه يمكن أن تعين فيما بعد، وعلى ذلك فإن البائع يتحمل المخاطر التي قد تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة البحرية، فإذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً فسخ عقد البيع أما إذا هلكت جزئياً فإنه يتم إنقاص الثمن بقدر الجزء التالف^(١) وتفضي القواعد العامة في مثل هذه الحالة بأن يخير المشتري إن شاء فسخ العقد أو أخذ المقدار الباقي بحصته من الثمن (م/٥٠٠/٢ مدني أردني). وتعيين السفينة نهائي لا رجعة فيه ويمتنع تعديله لأن ذلك عنصر من عناصر العقد ومن ثم فلا يجوز تعيين سفينة أخرى^(٢) اللهم إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك.

من ذلك يتضح أن هذا النوع من البيوع البحرية يتسم بأن تعيين البضاعة وإقرارها يتم بشحنها على ظهر السفينة المعينة في عقد البيع أو التي ستعين فيما بعد، وإن البائع هو الذي يتدبر أمر نقل البضاعة والتأمين عليها ويبقى مالكا لها حتى وصولها إلى المرسل إليه الذي لا يلتزم بدفع ثمنها إلا بعد استلامها.

ولما كان تعيين السفينة يتم بعقد البيع وأن هذا العقد يحدد نوع البضاعة وكميتها، فإن القواعد العامة توجب انتقال ملكية البضاعة للمشتري عند شحنها لأنها

= Delivered Ex-Quay DEQ وفيه يقوم البائع بالتزامه إذا سلم البضاعة للمشتري في رصيف ميناء الوصول مدفوعة الجمارك، أي أن البائع يتحمل المصاريف والمخاطر كلها بما فيها الرسوم الجمركية والضرائب وجميع النفقات اللازمة لتسليم البضاعة للمشتري وقد يتفق الطرفان على أن الرسوم الجمركية يدفعها المشتري.

(١) انظر : أحمد حسني / البيوع البحرية / ص ١٧ .

(٢) انظر يعقوب صرخوه / الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي / الجزء الثاني / ص ٤٧٣ .

تعتبر عندئذ منقولاً مفزراً معيناً بالذات (م ٤٨٦ مدني أردني) ومع ذلك فإن البائع والمشتري يمكنهما الاتفاق على تأجيل نقل الملكية إلى وقت وصول البضاعة، ذلك أنه إذا كان الأصل انتقال ملكية المبيع بمجرد تمام البيع إلى المشتري إلا أنه يجوز الاتفاق إلى غير ذلك (م ١/٤٨٥ مدني) كما يجوز للبائع تعليق انتقال ملكية المبيع إلى المشتري إذا كان الثمن مؤجلاً أو مقسطاً حتى يؤدي المشتري جميع الثمن ولو لم يسلم المبيع (م ١/٤٨٧ مدني) وعلى ذلك يمكن لطرفي عقد البيع تعليق البيع بسفينة معينة على شرط واقف هو وصول البضاعة سالمة^(١) ويرى بعض الفقه^(٢) أنه يمكن القول بأنه في مثل هذه الحالة، قد انعقد الاتفاق على تأجيل نقل الملكية إلى الوصول.

وتجدر الإشارة إلى أن البيع بسفينة معينة كانت الصورة الأولى التي ظهرت عليها البيوع البحرية حيث ارتبط ظهورها بالسفن الشراعية ومع حلول عصر السفن البخارية تحولت البيوع البحرية إلى البيوع بسفينة غير معينة.

المبحث الثاني

البيع بسفينة غير معينة

٣١٥ = البيع بسفينة غير معينة هو بيع بضائع معينة بنوعها مع التزام البائع بشحنها خلال الأجل المتفق عليه وتسليمها للمشتري ومن ثم تنتقل ملكيتها إليه وعليه فإن البائع في مثل هذه الحالة يلتزم بشحن البضاعة خلال المدة المتفق عليها على السفينة التي يختارها ويثبت ذلك بواسطة سند الشحن وله أن يشحن البضاعة على أكثر من سفينة شرط أن تكون متجهة إلى ميناء الوصول مباشرة، كما يتحمل البائع المصاريف التي قد تتطلبها الرحلة البحرية، وبالإضافة إلى ذلك فهو يلتزم بتسليم البضاعة سالمة للمشتري في الميعاد المتفق عليه وفي مقابل ذلك يلتزم المشتري بدفع ثمن البضاعة والمصاريف التي صرفت على البضاعة ويتحمل المخاطر التي قد

(١) انظر : حكم النقض المصرية - طعن رقم ٣٥١ سنة ١٠ ق جلسة ٢٣/٤/٥٣ س ٤ / ص ٩٢٤ .

(٢) انظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحرية ط ٩٦ / ص ٢٩٨ .

تقع على البضاعة بعد تسلمها ووضعها تحت تصرفه، وطالما أن البائع يلتزم بشحن البضاعة خلال مدة يتفق عليها، فإنه إذا أخل بهذا الاتفاق، فإن للمشتري أن يطلب فسخ العقد أو تمديد المدة مرة أو أكثر.

وإذا هلك البضاعة وكانت من المثليات فإن على البائع أن يشحن بضاعة بديلة عنها من النوع نفسه تطبيقاً للمبدأ القائل «بأن المثليات لا تهلك» أما إذا كانت البضاعة مالا معيناً بالذات فيفسخ العقد تلقائياً (م. ٣٣٠ / أولاً تجاري عراقي)، وهذا الوضع يختلف عما لو كانت البضاعة مشحونة على سفينة معينة، إذ لا يجوز للمشتري في مثل هذه الحالة، أن يطالب ببضاعة بديلة والسبب أن البيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة مفرزة أما البيع بسفينة غير معينة فلا تكون البضاعة مفرزة أو معينة وإنما يتحقق الإفراز بالتسليم^(١).

(١) انظر مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٢٩٩ .

الفصل الثاني

البيوع في ميناء القيام

٣١٦ = ويقصد بها البيوع التي تنفذ في ميناء الشحن ويتم فيها تسليم البضاعة وانتقال ملكيتها مع المخاطر إلى المشتري / المرسل إليه بمجرد عبور البضاعة حاجز السفينة أثناء عملية التحميل^(١) وتشمل هذه البيوع البيع سيف C.I.F أو كاف C.A.F^(٢) إلى جانب بيوع أخرى تتفرع عن هذا النوع من البيع^(٣) وكذلك البيع فوب F.O.B^(٤) الذي يتخذ في العمل أشكالاً عدة تطبق عليها أحكام العقد فوب^(٥) وهذه البيوع وضعت أحكامها وقواعدها غرفة التجارة الدولية في باريس (ICC) International Chamber of Commerce بغرض وضع قواعد دولية لتفسير

(١) راجع حكم التمييز الأردنية رقم ٩٣/٨٠ المشار إليه سابقاً.

(٢) تسمية العقد سيف C.I.F هي اختصار للكلمات الإنجليزية : Cost Insurance, Freight أي أن هذا النوع من البيوع يشمل الثمن والتأمين وأجرة الشحن ويسمى بالفرنسية كاف C.A.F وهو مختصر للكلمات الفرنسية :

(٣) مثل البيع سي اند اف - C&F وهو بيع عند الشحن تطبق عليه جميع قواعد البيع سيف ما عدا تلك المتعلقة بالتأمين، فقد قررت التمييز الأردنية أن هذا النوع من البيوع مثل البيع سيف تنتقل فيه ملكية البضاعة ومخاطرها إلى المشتري بمجرد عبورها حاجز السفينة في ميناء الشحن (قرار رقم ٨٩/٧١١ غير منشور) وهو حكم يتفق وما أخذت به قواعد الانكوتيرمز لسنة ١٩٩٠ الصادرة عن غرفة التجارة الدولية التي أطلقت عليه اسم سي. اف. ار.

(٤) وهو مختصر للكلمات الإنجليزية Free on Board أي واصل ظهر السفينة وبالفرنسية : Franco - Bord

(٥) مثل البيع بجانب السفينة F.A.S. - Free along Side أي واصل بجانب السفينة وفيه يلتزم البائع بالتزامات بائع فوب ما عدا أن التزام البائع يقتصر على إحضار البضاعة الميعة بجانب السفينة التي يستأجرها المشتري بينما يكون التزام البائع فوب بوضع البضاعة على ظهر السفينة وبالمثل هناك البيع Free on Truck F.O.T أي أن البائع يضع البضاعة على ظهر الشاحنة في مكان المغادرة وبيع تسلّم البضاعة في المصنع Ex-Work الذي يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة في مكان العمل وكذا ما يسمى بالبيع فوب المطار FOB-Air port وهو البيع الذي تسلّم فيه البضاعة في المطار المعين للانطلاق في الموعّد المحدد أو خلال الفترة المتفق عليها وحسب الطريقة المعتادة في المطار .

المصطلحات المستعملة في التجارة الدولية منعاً لاختلاف تفسيرها بين البلدان المختلفة، وقد وضعت الغرفة هذه المصطلحات منذ عام ١٩٣٦ باسم انكوتيرمز ١٩٣٦، ثم عدلت وحدثت في أعوام ١٩٥٣، ١٩٦٧، ١٩٧٦، ١٩٨٠، ١٩٩٠ لجعل المصطلحات مواكبة لممارسات التجارة الدولية.

ولا بد من الإشارة في هذا المقام إلى أن للأطراف المتعاقدة أن تتفق على ما تشاء من الشروط فمثل هذه الشروط أولى بالاتباع من القواعد الواردة في المصطلحات التجارية الدولية، ذلك أن استعمال المصطلحات التجارية هو أمر اختياري ولذا كان لا بد من الإشارة إلى تبنيها في العقود التي تبرم بين التجار على المستوى الدولي وعلى المستوى المحلي، فقد جاء في أحد أحكام التمييز الأردنية^(١) أن استعمال أطراف عقد النقل البري مصطلحي البيع سيف والبيع سن اند اف يقتضي تطبيق ذات القواعد بعد استبدال عبارة ميناء الشحن بمكان الشحن والسفينة بوسيلة النقل البري.

ولما كان عقدا البيع سيف وفوب هما العقدان الرئيسان في البيوع البحرية، فإننا سنتكلم عن كل منهما والقواعد التي تنطبق عليهما على النحو التالي :

المبحث الأول

البيع سيف - C.I.F - تسليم البضاعة خالصة أجرة الشحن

و التأمين البحري - في ميناء الوصول

٣١٧ = يعرف عقد البيع سيف بأنه بيع لبضاعة مصدرة بطريق البحر مقابل بدل مقطوع يشمل ثمن البضاعة وأقساط التأمين المعقود عليها من مخاطر النقل وأجرة النقل بالسفينة^(٢).

فالثمن مقدر جزافاً بحيث يشمل ثمن شراء البضاعة وأجرة النقل وأقساط

(١) راجع حكم التمييز الأردنية رقم ٨٩/٧١١ غير منشور.

(٢) راجع المادة ١٤١ تجاري كويتي، والمادة ٣٠١ تجاري عراقي.

التأمين على البضاعة في حركتها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول .

ومن ثم فإذا تغيرت أسعار النقل أو أقساط التأمين بعد إبرام عقد البيع فيما بين المشتري والبائع ، فلا أثر لذلك على التزامات البائع بالقيام بهذه الأعمال سواء أكانت بالزيادة أو النقصان^(١) .

وقد ظهر البيع سيف بشكل مبسط في أواسط القرن التاسع عشر في بلجيكا بشكل بيع تحت الشراع كانت مخاطر النقل البحري تقع فيه على عاتق المشتري وكان على البائع أن ينقل للمشتري سند الشحن ووثيقة التأمين ، إلا أن استعماله بشكل واضح يعود إلى عام ١٨٧٠ بعد الحرب بين فرنسا وألمانيا وانتشر بكثرة بعد الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤ حيث فرضه الأمريكيون الذين رغبوا بعدم تحمل مخاطر السفر ولتسهيل الأمر على المستوردين الأوروبيين بالتخفيف عنهم للبحث عن السفينة التي ستشحن البضائع لأوروبا وكذا لإعفائهم من مشقة إبرام عقد تأمين على البضائع^(٢) ونظراً للصفة الدولية لعقد البيع سيف فقد أهتمت جمعية القانون الدولي بوضع تقنين دولي لهذا البيع ، كان من أثر ذلك وضع تنظيم دولي للبيع سيف في فارصوفيا عام ١٩٢٨ تبعه تعديلات الأول في نيويورك عام ١٩٣٠ والثاني في اكسفورد عام ١٩٣٢ أطلق عليه جميعاً قواعد فارصوفيا - اكسفورد ١٩٢٨ - ١٩٣٢ ومع ذلك لم يقدر لهذه القواعد الانتشار على المستوى الدولي ، مما دفع غرفة التجارة الدولية لوضع قواعد اختيارية بالتزامات كل من البائع المشتري ضمن ما يسمى بمصطلحات التجارة الدولية - الانكوتيرمز اعتباراً من عام ١٩٣٦ ، أخذت تحدثها بما يواكب التطورات المستجدة في التجارة الدولية والنقل بأنواعه المختلفة حتى أصدرت النسخة الأخيرة من هذه المصطلحات عام ١٩٩٠ يمكن للأطراف تبني ما جاء فيها بالنص صراحة في عقودها على الالتزام بالمعنى الوارد في المصطلحات لنوع العقد المبرم بينها .

(١) انظر : يعقوب صرخوه / الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي / الجزء الثاني / ص ٤٤٧ .

(٢) انظر : أحمد حسني / البيوع البحرية / ص ١١٦ .

٣١٨ = مزاياء عقد البيع سيف :

يرجع انتشار البيع سيف في التجارة الدولية إلى ما يتمتع به من مزاياء باعتباره العقد المثالي لبيع القيام وإلى أنه جاء نتيجة لتطور المبادلات التجارية الناشئة عن الفن التجاري وعن تقدم وسائل النقل البحرية، فهو يحقق التوازن بين مصالح أطرافه - البائع والمشتري - وهو لذلك من أكثر عقود التجارة للبضائع المحمولة بحراً انتشاراً في العالم^(١).

أ - فبالنسبة للبائع تقع مخاطر النقل البحري على المشتري مما يجنبه مخاطر هلاك البضاعة ويستحق الثمن الجزافي لها دون اعتبار لما قد يلحقها من هلاك أثناء حركتها من ميناء القيام إلى ميناء الوصول متى قام بالتزامه بتسليم سند الشحن ووثيقة التأمين وغيرها من المستندات التي يتفق عليها إلى المشتري، ومع ذلك إذا تأخر إرسال هذه المستندات للمشتري فلا يبرر ذلك امتناعه عن دفع الثمن للبائع إنما يحق له مطالبة المتسبب بالتأخير بالمصاريف الاحتياطية ونفقات التخزين في ميناء الوصول نتيجة تأخير وصول المستندات الذي أدى إلى تأخير التخليص على البضاعة وإخراجها من حفظ السلطات الجمركية^(٢).

وعلى ذلك فالبائع يمكنه قبض الثمن فوراً بسحب سفتحة مستندية على المشتري، لأن البيع سيف يعتبر باتاً ومنتجاً لآثاره القانونية قبل بداية الرحلة البحرية^(٣).

ب - وبالنسبة للمشتري فإن عقد البيع سيف يحقق له مزاياء متعددة فيعفيه من مشقة إبرام عقد النقل وإبرام عقد التأمين على البضاعة إذا لم يكن له ممثلاً في ميناء الشحن، إذ يقوم البائع بهذه العمليات نيابة عنه، كما أن انتقال ملكية البضاعة إليه في ميناء القيام عند الشحن يمكنه من التصرف بها والاستفادة من ارتفاع الأسعار. وإذ

Schmitthoff = Op. Cit. P.26

(١) انظر :

(٢) انظر قرار تمييز أردني رقم ٨٦/٨٠٦ مشار إليه سابقاً.

(٣) انظر : د. عزيز عبد الأمير العكيلي / دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف / رسالة دكتوراة القاهرة / ١٩٧١ / ص ٢٦ .

كان لعقد البيع سيف من عيب فهو أن المشتري يدفع ثمن البضاعة قبل أن يفحصها مما قد يثير مشاكل إذا لم تكن مطابقة لشروط عقد البيع الذي تم بينه وبين البائع .

كما أن البائع يتحمل مخاطر ارتفاع أجور النقل وأقساط التأمين في المرحلة التي تفصل بين إبرام عقد البيع وتنفيذه .

٣١٩ - آثار عقد البيع سيف :

يرتب عقد البيع سيف مجموعة من الحقوق والالتزامات على عاتق كل من البائع والمشتري .

٣٢٠ - أولاً : التزامات البائع^(١) :

يلتزم البائع بعدة التزامات عددها مصطلحات التجارة الدولية لسنة ١٩٩٠ - انكوتيرمز ١٩٩٠ نجلها فيما يلي :

٣٢١ - ١ - تقديم البضاعة بما يتفق وعقد البيع :

يلتزم البائع بتقديم البضاعة مع الفاتورة التجارية أو ما يعادلها من وسائل الكترونية بما يتفق وعقد البيع وأي إثبات يدل على تطابق البضاعة لعقد البيع والتي قد يطلبها المشتري في العقد . فتوفير البضاعة هو الالتزام الأول الذي يقع على البائع بما يتطابق وشروط العقد من حيث الكمية والنوع . فإذا كانت البضاعة مخصصة قبل تسليمها فيجب تسليمها دون غيره . ولما كانت البضاعة لا تنتقل ملكيتها إلا بالتعيين ، فإن هذا التعيين يتم في البيوع البحرية بإنشاء وثيقة شحن تحتوي على ذكر نوع البضاعة وكميتها وعدد طرودها ووزنها وحجمها وعلاماتها وكل ما يلزم لتمييزها^(٢) وهذه الوثيقة تلعب دوراً بارزاً في عملية البيع سيف بحيث

(١) لقد حدد حكم النقض المصري التزامات البائع في عقد البيع سيف بشحن البضاعة المبيعة وإبرام عقد نقلها ودفع نفقات النقل وإبرام عقد التأمين عليها لصالح المشتري وحسابه كما يلتزم بإرسال المستندات إلى المشتري (طعن رقم ٣٤٤ سنة ٣٥ جلسة ١٩/٦/١٩٦٩ س ٢٠ ص ١٠٢٦) .

(٢) انظر : د . رزق الله انطاكي ود . نهاد السباعي / موسوعة الحقوق التجارية - الجزء الخامس - الحقوق التجارية البحرية / دمشق / ١٩٥٥ / ص ٣٤٥ .

أن تقديمها للمشتري مع فاتورة الثمن وبوليصة التأمين هي التي تبرر مطالبة المشتري بدفع الثمن ولذلك قيل بأن عقد سيف ليس هو عقد بيع بضائع ولكنه بيع للمستندات المتعلقة بالبضائع^(١).

وتنتقل ملكية البضاعة إما بالشحن أو بتسليم المستندات فالمخاطر التي تحيط بنقل البضاعة تنتقل عادة عند الشحن أو من وقت الشحن لكن الحيابة لا تنتقل إلا بتسليم المستندات مقابل الثمن، وفي النهاية فإن المشتري بعد استلامه المستندات يمكنه مقاضاة السفينة لمخالفتها عقد النقل والادعاء ضد المؤمن عن أي خسارة مغطاة بوثيقة التأمين^(٢). وتجدر الإشارة أن اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بعقود البيع الدولي للبضائع الموقعة في فينا لسنة ١٩٨٠ U.N. Convention on Contracts for the International Sale of Goods - Viena 1980 توجب على البائع أن يسلم البضائع من النوع والكمية والوصف الوارد في عقد البيع والتي تكون محفوظة في طرود بالشكل المطلوب في العقد (م ٣٥ من اتفاقية فينا لعام ١٩٨٠) وقد عاجلت الحالات التي لا تعتبر البضاعة فيها متفقة مع شروط العقد^(٣).

ونظراً لأن مثل هذا البيع يتم بين أشخاص بعيدين عن بعضهم، فإن دفع الثمن يتم عن طريق فتح اعتماد مستندي من المشتري لصالح البائع مصحوباً بشروط عقد البيع، وعلى ذلك فإن احتمال عدم مطابقة البضائع لشروط عقد البيع والاعتماد المستندي عند تسليمها للمشتري أمر وارد في الحياة العملية، فإذا وجد المشتري اختلافاً في النوع والكمية بين البضاعة المسلمة إليه وبين المواصفات الواردة في عقد البيع والاعتماد المستندي، فإنه يكون بالخيار إما أن يفسخ عقد البيع أو أن يقبل بالوضع القائم مقابل تنزيل القيمة، وتلافياً لمثل هذه الحالة فقد جرت عادة التجار أن

Shmitthoff = Op. Cit. P.26.

(١) راجع :

(٢) راجع في القضاء الإنجليزي قضية :

Comptoir d. Achat V. Luis de Ridder (1949) A.C. 293

Andre` et cie S.A. V. Vantol Ltd. (1952) 2Lloyd's Rep. 282.

وقضية :

(٣) راجع المواد ٣٥ - ٤٠ من اتفاقية فينا لعام ١٩٨٠ .

يشترطوا على البائع أن يستخرج شهادة من هيئة معتمدة للخبرة تفيد بأن حالة البضاعة مطابقة للمواصفات المطلوبة وتسمى مثل هذه الشهادة بشهادة النوعية Cer-tificate of Quality^(١).

وفي مقابل ذلك يحق للبائع سيف أن يمتنع عن شحن البضاعة إذا أخل المشتري بالتزامه بفتح الاعتماد المستندي فور التعاقد على تنفيذ عقد البيع كما هو متفق بين أطراف عقد البيع^(٢).

٣٢٢ = ٢ - يلتزم البائع بإبرام عقد نقل البضاعة :

ينص البند الثالث من التزامات البائع الواردة في انكوتيرمز لسنة ١٩٩٠ على أن البائع يلتزم بإبرام عقد نقل بشروط معتادة وعلى نفقته لنقل البضاعة إلى ميناء الوصول المسمى وباتباع الطريق المعتادة لسفينة بحرية أو لسفينة نقل مائي داخلي بما يتناسب وطبيعة عقد البيع ومن النوع المستعمل عادة لنقل بضائع مماثلة لبضائع العقد. كما تنص المادة ٣٢/٢ من اتفاقية فينا بأن البائع إذا كان ملزماً بترتيب نقل البضاعة فعليه إبرام العقود الضرورية لنقلها للمكان المتفق عليه بواسطة وسيلة نقل مناسبة للظروف ووفقاً للشروط المعتادة لمثل هذا النقل.

ولما كانت أجرة النقل تدخل في البديل المقطوع ثمناً للبضاعة المباعة بموجب عقد البيع سيف فإن ارتفاع أجرة النقل أو انخفاضها لا يؤثر على التزام البائع، إذ يبقى ملتزماً بذلك بغض النظر عن ارتفاع أو انخفاض النولون البحري كما يلتزم بتغليف البضاعة بما يتفق وطبيعتها وبمعكس ذلك يكون مسؤولاً عن التلف الذي يلحق بها جراء سوء التغليف، اللهم إلا إذا كان الشحن يتم بدون تغليف حسب العرف. ويتبع ذلك التزام البائع بإبرام عقد نقل البضائع إلى ميناء الوصول أن يلتزم كذلك بالحصول على إجازة تصدير لها وأي إجازات رسمية أخرى كإجازة الجمارك وغيرها على حسابه وعلى مسؤوليته كذلك (م ٣٠٢/٣ ثالثاً تجاري عراقي).

(١) راجع مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٣٠٤ .

(٢) انظر : حكم النقض المصرية طعن رقم ٢٣١ سنة ٢٥ ق جلسة ١٠/١٢/١٩٥٩ س ١٠ ص ٧٨٣ .

٣٢٣ = ٣ - الالتزام بشحن البضاعة :

يلتزم البائع بشحن البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الشحن في التاريخ المحدد أو خلال فترة معينة، وللبائع حق اختيار السفينة إلا أن عليه أن يشعر المشتري بأن البضاعة قد سلمت على ظهر السفينة كما يخطره بأي إشعار مطلوب بما يمكن المشتري من اتخاذ الإجراءات الضرورية والمعتادة لاستلام البضاعة، وإعطاء الخيار للبائع في اختيار السفينة الناقلة يتيح المجال أمامه للتعاقد مع سفينة تحمل علمه الوطني مما يعمل على ازدهار النقل البحري فيها ولذلك قيل «اشترِ فوباً وبع سيفاً» وهو مثل ينطبق على الدول صاحبة الأساطيل التجارية البحرية، أما البلدان النامية فلا فرق عندها بين الشراء فوب أو الشراء سيف ويتفرع عن التزام البائع بتسليم البضاعة للناقل أن يختار سفينة صالحة لأداء الغرض منها في نقل البضاعة ومزودة بالمعدات والأجهزة التي تحفظ البضاعة سليمة حتى تسليمها للمرسل إليه كما لو كانت بضاعة قابلة للتلف. فعليه اختيار سفينة مبردة للحفاظ على سلامة البضاعة كما عليه أن يتأكد من عدم تغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية لما لذلك من أثر على سلامة البضاعة أثناء مناولتها من سفينة لأخرى إضافة إلى اختياره سفينة تسير على خط ملاحي أسرع وأكثر أمناً في توصيل البضاعة للمرسل إليه.

٣٢٤ = ميعاد الشحن :

يلتزم البائع بشحن البضاعة في التاريخ المحدد في العقد فإذا كان الاتفاق قد تم في العقد على أن يكون الشحن خلال فترة محددة، فإن البائع ملتزم بالشحن ضمن هذه الفترة، فإذا لم يكن هناك تاريخ محدد للشحن أو فترة معينة للشحن خلالها، فالشحن يتم خلال المدة التي يقضي بها التعامل في ميناء الشحن، وفي جميع الأحوال على البائع أن يبلغ المشتري بأن البضاعة قد شحنت على السفينة. وذلك حتى يتمكن المشتري من اتخاذ الإجراءات اللازمة لاستقبال البضاعة، وعادة تحتوي وثيقة الشحن على اسم السفينة وبيانات البضاعة بحيث يمكن للمشتري المطالبة

باستلامها وفي حال نقصها أو تعيبها يمكنه المطالبة بالضرر والخسارة من الناقل ولا يخرج تحديد زمن التسليم في اتفاقية فينا لسنة ١٩٨٠ عن ذلك إذ توجب المادة ٣٣ منها أن على البائع أن يسلم البضاعة أساساً في التاريخ المحدد في العقد صراحة أو في التاريخ الذي يمكن تحديده بالرجوع إلى العقد فإذا حدد الطرفان موعد التسليم لا بتاريخ مقطوع وإنما خلال مدة زمنية واتضح ذلك من العقد، فإن البائع يكون قد نفذ التزامه إذا قام بتسليم البضائع في أي وقت خلال هذه المدة، اللهم إلا إذا تبين من الظروف أن المشتري هو الذي يختار موعداً للتسليم.

وفي جميع الأحوال الأخرى - أي إذا لم يحدد معياد التسليم لا بتاريخ مقطوع ولا خلال مدة معينة ولا يمكن استخلاص هذا التحديد من العقد ولم يكن ميعاد التسليم متروكاً للمشتري، فإن البائع يكون قد نفذ التزامه إذا سلم المبيع خلال مدة معقولة من انعقاد العقد.

وهذا النص تكريس لما جرى عليه العرف في البيوع التجارية من إعطاء البائع مهلة للتسليم بحسب طبيعة البضاعة^(١).

وقد يرى البائع أن ينفذ التزامه قبل التاريخ المحدد لتسليم البضاعة، وفي هذه الحالة أعطت اتفاقية فينا المشتري الخيار في أن يتسلم البضاعة أو يرفضها (م ١/٥٢ من الاتفاقية) ويتفق هذا الحكم مع القواعد العامة فحيث يكون الأجل المحدد لتنفيذ الالتزام مضروباً لمصلحة الطرفين معاً، الدائن والمدين، فلا يمكن لأحدهما أن يتنازل عنه بمفرده ويسدد أو يقبل سداد الدين قبل حلول أجله وإنما يلزم موافقة الطرفين معاً^(٢).

وطالما أن التزام البائع ينصب على شحن البضاعة على ظهر السفينة في الميعاد

(١) راجع : د. مراد منير فهميم - القانون التجاري (العقود التجارية وعمليات البنوك) منشأة المعارف بالاسكندرية / ط ٨٢ ص ٢١ .

(٢) راجع : د. محمد شكري سرور / موجز أحكام عقد البيع الدولي للبضائع وفقاً لاتفاقية فينا لسنة ١٩٨٠ بحث منشور في مجلة الحقوق - جامعة الكويت - العدد الثالث / السنة ١٨ - أيلول / ١٩٩٤ / ص ١٣٧ .

المتفق عليه أو خلال المدة المتفق عليها، فإن ذمة البائع لا تبرأ، إذا تم الشحن بالصنادل Lighters بقصد توصيل البضاعة للسفينة الراسية بعيداً عن الميناء حتى لو كانت الصنادل تابعة للسفينة^(١).

= انتقال ملكية البضاعة وحكم الأضرار التي تقع على البضاعة :

يُفِيد البند الخامس "أ" من التزامات البائع الواردة في عقد البيع سيف من الانكوتيرمز لسنة ١٩٩٠ على أن البائع يتحمل المخاطر والخسارة التي تصيب البضاعة حتى الوقت الذي تجتاز فيه هذه البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن وبعد ذلك يتحمل هذه المخاطر المشتري.

ولما كان انتقال ملكية البضاعة مرتبطاً بتعيين البضاعة فإن هذا التعيين والإفراز يتم بتحرير سند شحن يحتوي على وصف كامل لها فالشحن لا يؤدي إلى تخصيص البضاعة وفرزها بل إن ذلك يحدث بإصدار سند شحن خاص بها، وهذا يحدث عادة قبل شحن البضاعة أو بعد ذلك، إذ يحصل أحياناً أن يرسل البائع بضائع لمشتريين متعددين على سفينة واحدة ويحتفظ بسندات الشحن الخاصة بها، ولا يخصص حمولة لكل مشترٍ إلا بعد فتح العنابر وظهور البضاعة، وهنا تسنح الفرصة للبائع لتخصيص البضاعة السليمة لمشتري معين مقابل ثمن معين وإعطاء الآخرين البضاعة التالفة^(٢).

وفي الحالة التي يتم فيها تسلم البضاعة بوضعها على ظهر السفينة وإصدار سند شحن بها وإرساله للمشتري تنتقل ملكية البضاعة للمشتري، وتصبح مخاطر الطريق على عاتقه إذا انتفى غش البائع وإن كانت البضاعة مصابة بعيب خفي^(٣). وتجدد الإشارة إلى أن انتقال المخاطر المتعلقة بالبضاعة يتصل بال لحظة التي تبدأ فيها مسؤولية الناقل البحري وهي اجتياز البضاعة لحاجز السفينة أما انتقال الملكية فيرتبط

(١) انظر : يعقوب صرخوه / الوسيط / الجزء الثاني / ص ٤٥٩ .

(٢) انظر : علي جمال الدين عوض / القانون البحري / ١٩٧٠ / ص ٧٨٩ - ٧٩٠ .

(٣) انظر حكم النقض المصرية / طعن رقم ٢١٠ سنة ٣٨ ق جلسة ٢٧/١٢/٧٣ ص ٢٤ ص ١٣٦٣ .

بالتخصيص الذي قد يتم قبل الشحن^(١) وإن كان الأعم الأغلب أن تنتقل ملكية البضاعة عند الشحن مع انتقال المخاطر^(٢).

ولذلك فإن الفصيل في توزيع المخاطر بين البائع والمشتري هو حاجز السفينة Ship Rail فقبل هذا الحاجز تكون المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة على عاتق البائع وبعد اجتيازها لحاجز السفينة تصبح المخاطر على عاتق المشتري، وفي حالة النقل المباشر وتسليم البضاعة للناقل قبل ذلك وإصدار سند شحن مباشر Trough Transport بها تنتقل المخاطر للمشتري من لحظة تسليم البضاعة للناقل.

ومتى كان ذلك فإن المشتري يكون صاحب الحق بمطالبة شركة التأمين بالتعويض عما قد يلحق البضاعة من نقص أو تلف لأن التأمين كان لحسابه والبضاعة تكون قد خرجت من ملكية البائع وأصبحت ملكاً للمشتري^(٣).

٣٢٥ = ٤ - التأمين على البضاعة :

يعتبر التأمين على البضاعة أحد العناصر التي يلتزم البائع سيف القيام بها لقاء الثمن الذي يقبضه من المشتري، وقد نصت على هذه الالتزامات قواعد الانكوتيرمز حيث أفادت القاعدة الثالثة من التزامات البائع بأن على البائع أن يحصل على تأمين على البضاعة على حسابه كما هو متفق عليه في عقد البيع وبحيث يكون للمشتري أو أي شخص آخر مصلحة تأمينية على البضاعة ومن ثم يكون له الحق بمطالبة المؤمن مباشرة عما قد يلحق البضاعة من ضرر بمعنى أن المشتري يكون المستفيد من بوليصة التأمين على البضاعة وعلى البائع أن يزود المشتري ببوليصة التأمين أو أي دليل آخر على التغطية التأمينية، ويشترط على البائع أن يبرم عقد التأمين مع شركة تأمين أو مؤمن حسن السمعة وضمن شروط معهد لندن للتأمين ويكون التأمين سارياً من لحظة انتقال مخاطر البضاعة على المشتري وتسليمها للناقل.

(١) انظر : علي جمال الدين عوض / القانون البحري / ط ١٩٧٠ / ص ٧٩٤ .

(٢) انظر : حكم النقض المصرية طعن رقم ٢٧ سنة ٣٧ جلسة ١٩/٥/٧٣ س ٢٤ ص ٧٩١ .

(٣) انظر : حكم النقض المصرية / طعن رقم ٣٤٤ سنة ٣٥ ق جلسة ١٩/٦/٦٩ س ٢٠ ص ١٠٢٦ .

ولا يلتزم البائع بإبرام تأمين ضد المخاطر غير العادية أو مخاطر الحرب إلا إذا تم الاتفاق على ذلك مع المشتري وعلى نفقة هذا الأخير .

وعادة يكون التأمين شاملاً قيمة البضاعة الواردة في عقد البيع إضافة إلى نسبة مئوية ما بين عشرة إلى خمسة عشرة في المئة لمواجهة الربح المتوقع في ميناء الوصول ويكون التأمين بعملة عقد البيع كما تكون وثيقة التأمين قابلة للتداول حتى يمكن أن ينقلها المشتري لأي شخص آخر قد يوكل باستلام البضاعة خاصة إذا تم بيع البضاعة عائمة Floating Goods أثناء الرحلة البحرية .

٣٢٦ = ٥ - الالتزام بإرسال المستندات للمشتري :

يلتزم البائع بإرسال المستندات المتعلقة بالبضاعة للمشتري حتى يستطيع التصرف بها بالبيع أو الرهن أو توكيل غيره باستلامها كما ذكرنا سابقاً وحتى يمكنه كذلك من مطالبة الناقل بتسليمها إليه والمطالبة بالتعويض عما يلحقها من ضرر من الناقل أو من شركة التأمين، إذ بدون هذه المستندات لا يمكن للمشتري أن يتسلم البضاعة ومن ثم فإن البائع يكون مخلاً بشروط عقد البيع بالتسليم .

وتتألف هذه المستندات أساساً من سند شحن نظيف أي خالياً من التحفظات وفقاً لما اتفق عليه بين البائع والمشتري في عقد البيع والتي يحرص الطرفان على النص عليها، وهذا السند يثبت عقد النقل البحري للمكان المتفق عليه، وبوليصة تأمين على البضاعة تغطي المخاطر البحرية العادية وأي مخاطر أخرى إضافية وفاتورة الشراء بالشكل المتفق عليه، وكذا شهادة منشأ وشهادة خبرة حسب الأحوال .

ويغطي سند الشحن وبوليصة التأمين البضاعة من ميناء الشحن حتى ميناء التفريغ بحيث يكون للمشتري سيف، حق المطالبة عما يحصل للبضاعة من أضرار، إما من الناقل بناء على سند الشحن أو من المؤمن بناء على بوليصة التأمين^(١) . وعادة يرسل البائع مجموعتين من هذه الوثائق، مجموعة بالبريد الجوي والأخرى بالبريد

(١) انظر قضية : Margarine Union GmbH V. Gamhayprince Steamship Co. Ltd. (1969) IQ.B216.

اللاحق ويفضل أن يكون البريد مسجلاً خوفاً من الضياع^(١).

ويشترط في سند الشحن أصلاً أن يكون قابلاً للتداول حتى يمكن للمشتري التصرف بالبضاعة وأن يكون نظيفاً أي خالياً من التحفظات التي تعيق التصرف بالبضاعة، وأن يكون سند شحن مشحون - Shipped Bill Of Lading إلا إذا اشترط البائع قبول سند الشحن برسم الشحن Received for Shipment Bill Of Lading كبديل لسند الشحن العادي أو أن أمر التسليم Delivery Order يقبل كذلك بدل سند الشحن^(٢) ويرى بعض الفقه العربي^(٣) أن السند برسم الشحن الذي يصدره الناقل قبل الشحن لا يعتد به إلا إذا أشر عليه الناقل بم يفيد إتمام الشحن على السفينة خلال الفترة المتفق عليها للشحن، كما يشترط أن تسلم سندات الشحن للمشتري قبل فتح العنابر تلافياً لإمكانية حصول غش من البائع، بأن يعطي البضاعة السليمة لمشتري معين مقابل ثمن مرتفع والبضاعة التالفة للمشتري الآخرين وإذا أحال سند الشحن إلى عقد إيجار السفينة، فإن على البائع أن يرفق عقد الإيجار مع المستندات حتى يكون المشتري على علم بحقوقه في مواجهة الناقل البحري^(٤).

هذا وإذا تأخر البائع بإرسال المستندات للمشتري مما كبده مصاريف تخزين ورسوم جمركية، فإن البائع يتحمل هذه المصاريف لأنه هو المتسبب بها^(٥).

أما وثيقة التأمين فيشترط فيها أيضاً أن تكون قابلة للتداول حتى يمكن تظهيرها لأي شخص يشتري البضاعة عاتمة من المشتري كما تغطي المخاطر العادية في النقل البحري إلا إذا تم الاتفاق على أن تغطي أخطاراً أخرى كأخطار الحريق مثلاً يضاف إلى كل ذلك أن الاتفاق بين البائع والمشتري يتطرق عادة إلى قيمة التأمين الذي يشمل أساساً قيمة شراء البضاعة وأقساط التأمين ومصاريف الشحن العارضة ونسبة

Schmitthoff = Op. Cit. P.29

(١) انظر :

Loc. Cit. and Scrutton. P. 186

(٢) انظر :

(٣) انظر : علي يونس / العقود البحرية / ص ١٦٥ .

(٤) انظر : تمييز أردني رقم ٨٦/٨٠٦ مشار إليه سابقاً.

Scrutton : Op. Cit. P.186

(٥) راجع :

مئوية تتراوح ما بين ١٠ - ١٥٪ من قيمة البضاعة لمواجهة الربح المتوقع للمشتري في مكان الوصول. وتجدر الملاحظة أن المهم ليس هو إبرام وثيقة التأمين بل تسليمها للمشتري حتى لو وصلت البضاعة سليمة أو كان البائع على علم بهلاك البضاعة قبل تسليمها^(١).

أما فاتورة الشراء Invoice فإنها تكون موضع اهتمام طرفي عقد البيع إذ أنها تحتوي على اسمي البائع والمشتري وعنوان كل منهما وعلى تاريخ ورقم طلب شراء المشتري ووصف البضاعة المبعة بما في ذلك تفاصيل الطرود ووزن كل صندوق أو بالة وعلامات البضاعة والأرقام التي تظهر على الطرود وشروط البيع وتفاصيل الشحن بما في ذلك اسم السفينة والطريق التي ستبحر فيها وأخيراً تحتوي الفاتورة على ثمن البضاعة المتفق عليه أو الثمن الحقيقي مع العمولة وأقساط التأمين والنولون البحري حسب الحالة وقد يعطي البائع المشتري ائتماناً بقيمة أجرة النقل التي سيدفعها المشتري عند استلامه البضاعة وفي مثل هذه الحالة الأخيرة تفترض الفاتورة أن أجرة النقل ستدفع في مكان الوصول ومن ثم فلا مجال لذكر هذه العبارة إذا تم دفع الأجرة مقدماً. وقد تتضمن الفاتورة على ثمن البضاعة وأقساط التأمين وأجرة النقل كل على حدة، ومع ذلك يعتبر ثمن البيع سيف ثمناً غير قابل للتجزئة Indivisible Price^(٢).

٣٢٧ = ثانياً : التزامات المشتري في عقد البيع سيف :

يلتزم المشتري كالبائع، بجملة التزامات نجلها فيما يلي :

٣٢٨ = ١ - التزام المشتري بتسلم المستندات :

بالرغم من أن ملكية البضاعة تنتقل للمشتري سيف بشحنها وتعيينها فإن حيازتها لا تنتقل إلا بنقل المستندات التي تمثلها للمشتري، وقد يحدث أن يحتفظ البائع بالمستندات لنفسه بأن يحصل على سند شحن يجعل البضاعة قابلة للتسليم له

Scrutton : Op. Cit. P.187

(١) انظر :

(٢) انظر التفاصيل حول مستندات الشحن في :

Benjamin's Sale of Goods : A.G. Guest (General Editor and others) = Common Law Library No. 11 - Sweet & Maxwell / London, 1981, Para. 1656.

أو لو كي له، فقد يقدم مثل هذا السند لو كي له مع إصداره تعليمات له بتظهيره للمشتري مقابل دفع ثمن البضاعة، ومن ثم يحتفظ البائع لنفسه في مثل هذه الحالة بالتصرف بالبضاعة التي لا تنتقل ملكيتها للمشتري عند الشحن في هكذا حالة بل عند دفع الثمن وبالطبع يكون التأمين على البضاعة لصالح البائع باعتباره مالكا لها، وقد يضمن البائع لنفسه تقاضي الثمن من المشتري بتظهير سند الشحن له مشروطاً بدفع الثمن^(١).

وإذا كان تسليم المستندات التزاما على البائع فإن استلامها هو التزام أيضاً على المشتري، وتسليم المستندات للمشتري يتم في موطنه وفي الزمن المتفق عليه، فإذا لم يتفق عليه كان التسليم بأسرع وقت بعد الشحن. وعليه عند استلامها أن يفحصها لبيان مدى مطابقتها لشروط عقد البيع^(٢) وفي أحيان كثيرة تسلم المستندات للبنك الذي يفتح اعتماداً للبائع بناء على تعليمات المشتري، ومن ثم إذا كانت غير مطابقة لشروط فتح الاعتماد فإنها تكون مخالفة لما اتفق عليه مع المشتري ويكون البائع مخلاً بالتزامه مما يعطي المشتري حق رفضها إلا إذا تعهد البائع بتقديم مستندات جديدة صحيحة في وقت مبكر^(٣). وللمشتري الحق في رفض المستندات التي لا تطابق شروط العقد حتى لو كانت البضاعة مطابقة لشروط العقد كما لو كان سند الشحن يشير إلى زيادة في كمية البضاعة عن المقدار المتفق عليه حتى لو كانت كمية البضاعة المشحونة ضمن الكمية المتفق عليها ويتبع رفض المشتري للمستندات حقه في رفض البضاعة. ورفض المستندات لا يتطلب وجود عيب فيها فقط بل قد ينصب الرفض على نقص المستندات مع أنه قد يقبل بتسليم المستندات الناقصة في وقت لاحق اللهم إلا إذا كان المستند الناقص ليس بذي أهمية كشهادة الوزن^(٤). ومن الجدير بالذكر أن المشتري إذا رفض المستندات لغير سبب معقول التزم بتعويض

Scrutton : P.190

(١) راجع :

(٢) انظر : أحمد حسني / البيوع البحرية / ص ٤١٧ .

Benjamin`s Sale of Goods. P.890

(٣) انظر :

Benjamin`s : P223

(٤) انظر :

البائع عن الإخلال بشروط العقد^(١). وقد حددت بعض التشريعات مدة ليعترض المشتري خلالها على عيب أو نقص المستندات، فالقانون التجاري الكويتي حدد هذه المدة بسبعة أيام والتجاري العراقي حددها بأربعة أيام، فإذا لم يعترض خلال هذه الفترة اعتبر قابلاً لها.

ويتم الاعتراض بإخطار البائع بإرسال وثائق مطابقة لشروط العقد خلال فترة معقولة يحددها القضاء على ضوء ظروف عقد البيع، وبانقضاء هذه الفترة المعقولة يكون للمشتري حق طلب فسخ البيع مع طلب التعويض من البائع إذا كان له مقتضى.

وقد يحصل أن تصل السفينة قبل وصول المستندات أو أن تصل المستندات ناقصة ففي مثل هذه الحالة على المشتري إخطار البائع بذلك لاتخاذ كل ما يلزم لتمكين المشتري من الحصول على نسخة من المستندات التي لم تصل أو استكمال المستندات الناقصة ويتحمل البائع المصروفات الناجمة عن ذلك مع التعويض إذا لزم ويحدث في العمل أن يكون المشتري بحاجة ماسة للبضاعة فيلجأ للناقل لاستلامها بدون سند شحن وفي مثل هذه الحالة يطلب الناقل كفالة مصرفية بقيمة تزيد عن قيمة البضاعة وذلك تلافياً لأي مطالبة باستلام البضاعة مستقبلاً بموجب سند شحن صحيح.

٣٢٩ = ٢ - التزام المشتري باستلام البضاعة :

يلتزم المشتري باستلام البضاعة في ميناء الوصول المتفق عليه شأنه في ذلك شأن أي مشتر، والأصل أن يتم ذلك في مكان وزمان تسليم البائع البضاعة للمشتري، فإذا قام البائع بتنفيذ التزامه بشحن البضاعة كما اتفق على ذلك في عقد البيع، فإن هذا الشحن يعتبر إثباتاً أولاً على انتقال الملكية للمشتري، فالتسليم للسفينة يعادل التسليم للمشتري وللبيع حق وقف البضاعة في الطريق، إذا لم يكن الثمن قد دفع له مع أنها وصفت في سند الشحن بأنها قابلة للتسليم للمشتري، ولكن البائع لا يعتمد على هذا الضمان للحصول على ثمن البضاعة بل يتعامل مع سند الشحن بحيث يمنع انتقال الملكية للمشتري عند شحن البضاعة إما بأن يحتفظ

لنفسه بحق التصرف Jus Dispondi بالبضاعة أو يشترط عند تظهير سند الشحن بعدم نقل الملكية إلا مقابل دفع الثمن.

وإذا كانت حيازة المستندات تفيد الحيازة الحكومية للبضاعة إلا أن الحيازة المادية لها تكون منذ شحنها لربان السفينة الذي يحوزها لصالح المشتري، ولا يحوزها المشتري مادياً إلا بتسلمها من الربان في ميناء الوصول حيث تسنح له فرصة فحصها والتأكد من مطابقتها لشروط عقد البيع ومن ثم قبولها أو رفضها. ويلتزم المشتري بقبول البضاعة بعد التفريغ في ميناء الوصول كما يلتزم بقبول المستندات ودفع الثمن قبل أن يفحص البضاعة، فإذا كانت البضاعة غير مطابقة للمواصفات العقدية فإن له حق رفضها وكذا إذا كانت معيبة عيباً جسيماً يصل إلى حد الإخلال بالعقد وهذا الحق يعطي المشتري من لو كان قد قبل المستندات المطابقة لشروط العقد في مرحلة سابقة، ومثل هذه الحالة تقع في الممارسة العملية كما لو أن سند شحن برسم الشحن قد صدر عن ناقل مواد قابلة للتلف وتأخر الشحن لسبب أو لآخر وكان المشتري قد قبل سند الشحن برسم الشحن في مرحلة سابقة وعندما تم الشحن في وقت لاحق أصبحت البضاعة تالفة والقول بغير ذلك يحرم المشتري من رفض البضاعة المعيبة أو غير المطابقة لشروط عقد البيع طالما لم يتمكن من فحصها قبل دفع الثمن^(١).

وبخصوص فحص المشتري للبضاعة، فإنه يجوز الاتفاق في عقد البيع على أن يقوم بفحصها في ميناء الشحن بنفسه أو بواسطة وكيل عنه أو بواسطة هيئة رسمية معتمدة تصدر ما يسمى بشهادة تفتيش Inspection Certificate مما يغني عن فحص البضاعة عند تسليمها مادياً في ميناء الوصول.

وجدير بالقول أن البضاعة المسلمة للمشتري إذا وجدت ناقصة أو معيبة عيباً لا يجاوز القدر المسموح به عرفاً، فلا يجوز للمشتري رفض الصفقة كلها مع حقه بتنزيل قيمة البضاعة بما يتناسب ومقدار الجزء التالف أو الناقص، ويعتد في هذا الشأن بالعرف السائد في ميناء الوصول.

(١) انظر : أحمد حسني / البيوع البحرية / ص ٤٢٣ .

ولما كانت ملكية البضاعة تنتقل أساساً للمشتري عند الشحن، فإنه يتحمل بجميع المصاريف والمخاطر التي تلحق بها أثناء الرحلة البحرية وحتى تسليمها له في ميناء الوصول كما يتحمل مخاطر الحصول على رخص الاستيراد والتخليص الجمركي ورخص الترانزيت إذا كان لها مقتضى وهو ما أشارت إليه القاعدة الثانية من قواعد انكوتيرمز لسنة ١٩٩٠ الخاصة بالتزامات المشتري في البيع سيف .

٣٣ = ٣ - التزام المشتري بدفع ثمن البضاعة :

يلتزم المشتري بدفع الثمن كما هو وارد في عقد البيع، وهذا الثمن جزافي يتضمن في مبلغ واحد غير قابل للانقسام، ثمن البضاعة وأجرة النقل وأقساط التأمين، وعلى ذلك فلا أثر لانخفاض أو ارتفاع أحد عناصر هذا الثمن على التزام المشتري بدفع الثمن المتفق عليه كما لو زادت أو قلت أقساط التأمين أو أجور النقل .

وقد يشترط البائع دفع الثمن مقابل تسليم المستندات Payment Against Shipping Documents عندها يكون دفع الثمن مستحقاً خلال وقت معقول بعد تقديم المستندات دون نظر لوصول السفينة ودون ارتباط بحق المشتري فحص البضاعة لبيان مدى مطابقتها لشروط العقد، وهذا لا يعني حرمان المشتري من رفض البضاعة إذا فحصها بعد دفع الثمن، إذ له أن يطالب بما دفع إذا رفض البضاعة بعد فحصها أي أن للمشتري حق رفض المستندات وحق رفض البضاعة، فإذا كان رفض البضاعة متعلقاً بالمستندات، فإنه يفقد مثل هذا الحق في بعض الظروف إذا قبل المستندات بدون اعتراض Without Objection^(١) ومع ذلك فإن الدفع مقابل المستندات لا يخلو من خطورة على المشتري لأن حيابة المستندات دون الحيابة المادية قد تعرض مصالحه للخطر كما لو فقدت البضاعة بخطر مستثنى في سند الشحن أو بواسطة خطر غير مغطى بالتأمين، مع أن سند الشحن وبوليصة

(١) انظر قضية : Panchaud Freres - V. Establishments General Grain (1970) Lloyd's Rep.

53 CA.

حيث شحنت البضاعة بعد الوقت المتفق عليه، وقد ظهر تاريخ الشحن على سند الشحن، فاستلمه المشتري دون اعتراض ففقد حقه بالاعتماد على الشحن المتأخر كأساس لرفض البضاعة .

التأمين كلاهما موافق لشروط العقد^(١).

ويدفع الثمن عادة أما بواسطة ما يسمى بالكميالة المستندية Documentary Bill of Exchange أو بسند السحب المستندي، وفقاً للقانون التجاري الأردني، وذلك بأن يقوم البائع بسحب سند سحب على المشتري لصالح البائع نفسه ثم يتقدم من أحد المصارف المتفق فيما بينها وبين المشتري على ذلك لخصم هذا السند من المصرف بقيمة البضاعة المصدرة للمشتري مع تقديم المستندات المتفق عليها بين البائع والمشتري في عقد البيع للبنك مثل سند الشحن وبوليصة التأمين ولذلك يسمى بسند السحب المستندي، وقد يشترط المشتري عدم دفع قيمة سند السحب إلا بعد وصول البضاعة لميناء الوصول واستلامها^(٢) إلا أن العمل قد تجاوز مثل هذه الطريقة في دفع ثمن البضاعة سيف، إذ يتفق البائع والمشتري على الثمن وأن يقوم المشتري بفتح اعتماد مستندي لصالح البائع غير قابل للإلغاء بقيمة البضاعة سيف فيشترط المشتري على البائع أن يقدم للمصرف قبل صرف قيمة الاعتماد له، المستندات المطلوبة سند الشحن ووثيقة التأمين وشهادة منشأة وشهادة تفتيش وفاتورة شد البضاعة ولهذا يسمى مثل هذا الاعتماد بالاعتماد المستندي Documentary Credit وعندها يقوم البنك المراسل بناء على تعليمات البنك فاتح الاعتماد في بلد المشتري بالتأكد من سلامة المستندات وبعدها يدفع قيمة الاعتماد للبائع وبعد ذلك يقوم البنك المراسل بإرسال المستندات للبنك فاتح الاعتماد في بلد المشتري، الذي يتلقى إشعاراً من البنك بضرورة تصفية حسابه معه حتى يتسلم المستندات، فإذا تمت الأمور سهلة قام المشتري باستلام المستندات من البنك وتقديمها للوكيل الملاحي للناقل الذي يعطيه إذن استلام بالبضاعة ثم التخليص جمركياً عليها وإيداعها مخازنه. فإذا عجز المشتري عن دفع مستحقات البنك عند استدعائه لتسلم المستندات يكون للبنك رهناً حيازياً على البضاعة حتى يتسلم مستحقاته، فإذا امتنع المشتري عن تسديدها كان للبنك أن

Scrutton : Op. Cit. P. 188.

(١) راجع :

(٢) انظر : محمود سمير الشراوي / القانون البحري الليبي / ص ٣٩٧ .

يبيع البضاعة بعد إذن المحكمة بذلك في المزاد العلني لاقتضاء حقه من ثمنها والباقي يودع خزانة المحكمة لصالح المشتري^(١).

المبحث الثاني

البيع فوب Free On Board

٣٣١ = يعتبر البيع فوب أقدم أنواع بيوع القيام حيث ظهر قبل ظهور البيع سيف^(٢) فقد أشارت إليه أحكام صادرة في بداية القرن التاسع عشر وكان يعتبر البيع المناسب في التجارة الدولية وبقي كذلك حتى ظهر عقد البيع سيف في مجال التجارة البحرية منذ عام ١٨٦٢، ومع أن البيع سيف أخذ يتقدم على البيع فوب إلا أنهما بقيا في العمل جنباً إلى جنب وكلاهما مخلوق عرفي نبع من الأعراف والعادات التجارية وليس من التشريع^(٣).

ويعرف عقد البيع فوب بأنه البيع الذي يقوم فيه البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري في ميناء الشحن.

وعلى ذلك فإن البائع هو الذي يقوم على نفقته ومسؤوليته بوضع البضاعة علي ظهر السفينة التي يعينها المشتري في ميناء الشحن أي أن اختيار الناقل يترك للمشتري الذي يعين ناقلاً وطنياً تشجيعاً لأسطول الوطنيين ومن ثم كانت العبارة الدارجة في العمل البحر / أشتري فوباً وبع سيفاً تطبق لصالح الأسطول الوطني إن كان المشتري من الدول ذات الأساطيل التجارية البحرية^(٤).

والبيع فوب لا ينحصر في المجال البحري، فقد يستعمل لتنفيذ عقد البيع بواسطة الشاحنات أو سكة الحديد أو الطائرات ولذلك يطلق عليه تسميات مستمدة

(١) انظر المزيد حول هذا الموضوع : مصطفى الجمال / ص ٢٦٨ .

(٢) انظر : حامد المقدادي / ص ١٨٠ .

(٣) انظر : أحمد حسني / البيوع البحرية / ص ٤٢٩ - ٤٣٠ .

(٤) انظر : علي جمال الدين عوض / القانون البحري ط ٧٠ / ص ٨٢٠ .

من نوع وسيلة النقل Free on Truck F.O.T أي أن البضاعة واصله ظهر الشاحنة ، بمعنى أن يلتزم البائع بتسليمها للناقل البري الذي يعينه المشتري على ظهر الشاحنة ، وكذا الحال إذا كانت وسيلة النقل سكة الحديد Free on Rail F.O.R أو إذا كان الشحن بالطائرة Fob Airport ، وقد يتفق الطرفان في عقد البيع على أن البائع ينفذ التزامه إذا وضع البضاعة ليس على ظهر السفينة بل إلى جانبها ومن ثم يسمى مثل هذا النوع من البيوع بيع فاس Free Along Side FAS.

ويترتب على البيع فوب أن البائع ينفذ التزامه بتسليم البضاعة عندما تتجاز البضاعة حاحز السفينة في ميناء الشحن ، وهذا يعني أن المشتري يتحمل جميع النفقات والأخطار التي تسبب تلف أو خسارة البضاعة ابتداء من تلك النقطة ، ويستتبع ذلك أن المشتري هو الذي يبرم عقد النقل مع ناقل لنقل البضاعة كما أنه هو الذي يتولى التأمين عليها أثناء عملية النقل وعلى ذلك إذا قام المشتري باستلام البضاعة في ميناء الشحن فلا نكون بصدد بيع بحري لأن العمل الذي يضيف على البيع الصفة البحرية هو ارتباطه بالنقل البحري كما أن المستندات لا تلعب دوراً في هذا النوع من البيوع لأن المشتري هو الذي يتولى عمليتي النقل والتأمين .

ويترتب عقد البيع فوب كعقد البيع سيف التزامات على كل من طرفيه البائع والمشتري .

٣٣٢ = أولاً التزامات البائع فوب :

٣٣٣ = ١ - تسليم البضاعة المتفق عليها في عقد البيع :

يلتزم البائع بأن يسلم البضاعة المتفق عليها بينه وبين المشتري من حيث الكمية والنوع كما يقوم بتغليفها التغليف المعتاد ما لم يجر التعامل على شحنها دون تغليف أو أن تكون البضاعة من نوع لا يحتاج إلى تغليف كما يلتزم بالمحافظة عليها طالما بقيت في عهده وحتى تسليمها للناقل الذي يسميه المشتري ، فإذا حصل لها ضرر جراء إهماله التزم بالتعويض أو تعرض لمطالبة المشتري بفسخ عقد البيع .

وإذا كان التسليم للناقل في ميناء الشحن فإن ذلك لا يمنع المشتري حقه من

التحقق من مطابقة البضاعة المبيعة للعينه التي تم الشراء على أساسها، عقب وصول البضاعة إلى ميناء الوصول^(١).

وتنص المادة ٣٥ من اتفاقية فينا لعام ١٩٨٠ أن على البائع أن يسلم بضائع تكون كميتها ونوعها وأوصافها وكذلك تغليفها أو تعبئتها مطابقة لأحكام العقد، ونضيف إلى ذلك أن البضاعة لا تكون مطابقة لشروط العقد إلا إذا كانت متضمنة صفات البضاعة التي سبق للبائع عرضها على المشتري كعينه أو نموذج، ويترتب على عدم مطابقة البضاعة المسلمة للبضاعة المتفق عليها مسؤولية البائع في مواجهة المشتري (م ٣٦ من اتفاقية فينا لسنة ١٩٨٠) سيان أن يكون عدم المطابقة قد حصل عند انتقال المخاطر للمشتري أو بعد ذلك كما يترتب على ذلك أنه يجوز للمشتري مطالبة البائع بتنفيذ التزامه عيناً ما لم يطلب المشتري تعويضاً عن ذلك (م ١/٤٦ من اتفاقية فينا)، ويجوز للمشتري أيضاً أن يطالب البائع بتقديم بضائع بديلة إذا كان عدم المطابقة يشكل إخلالاً جوهرياً بالعقد وعلى المشتري أن يخطر البائع بذلك خلال فترة زمنية معقولة لا تزيد بأي حال عن ستين من تاريخ اكتشاف عدم المطابقة (م ٢/٤٦، م ٣٩ من اتفاقية فينا لسنة ١٩٨٠).

ويقع التسليم عادة بشحن البضاعة على ظهر السفينة المعينة من المشتري وخلال المدة المتفق عليها، وعليه إخطار المشتري بذلك دون تأخير فإن عجز عن ذلك كان للمشتري مطالبته بالتعويض عما يتكبده من خسائر جراء هذا التأخير^(٢).

٣٣٤ = ٢ - دفع المصاريف وتسليم المستندات المتعلقة بالبضاعة :

يلتزم المشتري بدفع النفقات والمصاريف اللازمة لشحن البضاعة كمصاريف عمليات فحص وتدقيق نوعية البضاعة أو وزنها أو قياسها أو عدّها ويتحمل كافة المصاريف والنفقات التي تترتب على البضاعة من قبل أن تجتاز حاجز السفينة في ميناء الشحن بما في ذلك مصروفات تحميل البضاعة على ظهر السفينة.

(١) انظر حكم النقض المصرية طعن رقم ٢٨٣ سن ٢٤ ق جلسة ١٣/١١/٥٨ س ٩ ص ٦٩٩ .

(٢) انظر : حامد المقدادي / ص ١٨٨ .

وإلى جانب ذلك يلتزم البائع بأن يسلم المستندات الخاصة بالبضاعة المصدرة كالفاتورة التجارية وشهادة المنشأة وشهادة التصدير وأي إجراءات رسمية تتعلق بتصدير البضاعة كالقيام بالإجراءات الجمركية اللازمة لتصدير البضاعة يضاف إلى كل ذلك تزويد المشتري بسند شحن نظيف يؤيد تسليم البضاعة على ظهر السفينة ويوضح تاريخ شحنها بما يتفق وعقد البيع، وسند الشحن هذا يصدر للبائع بناء على إذن الشحن الذي يتسلمه من المشتري أو مثله إذ أنه يتقدم به مع البضائع للنقل وبعد شحن البضاعة يحصل من ربان السفينة أو الوكيل الملاحي للسفينة على سند الشحن^(١).

٣٣٥ = ثانياً : التزامات المشتري فوب Duties of the Bayer :

يلتزم المشتري فوب بالتزامات أساسية هي دفع الثمن وإبرام عقد النقل والتأمين على البضاعة.

٣٣٦ = ١ - دفع الثمن : Payment of the Price :

الأصل أن يكون الثمن مستحقاً وقت تسليم البضاعة للمشتري، فبعد شحن البضاعة وحصول البائع على سند شحن بها وتقديم السند للمشتري، فإن على هذا أن يدفع الثمن لأن حيابة السند ترقى لحياة البضاعة وذلك إذا كان الاتفاق قد تم في عقد البيع على أن يكون الدفع مقابل تقديم سند الشحن فإذا كان المشتري هو الذي قام بإجراءات الشحن كلها فإن العقد عادة ينص على دفع الثمن مقابل تقديم مستندات أخرى تثبت تسليم البضاعة على ظهر السفينة مثل إيصال ضابط السفينة Mate's Receipt أو فاتورة الشراء Invoice أو بوليصة التأمين أو شهادة تفتيش أو شهادة منشأ أو غير ذلك^(٢) وإذا كان دفع الثمن مستحقاً أصلاً في مكان وزمان تسليم البضاعة أو في مكان وزمان تسليم المستندات حسبما ينص العقد فإنه لايجوز للمشتري أن يعلق دفع الثمن على وصول البضاعة أو فحصها

(١) انظر : أحمد حسني . البيوع البحرية / ص ٤٧٨ .

Benjamin's - P. 984.

(٢) راجع :

أو أن يرفض دفع الثمن عند تقديم المستندات إليه بحجة وجود عجز في البضاعة، بل عليه أن يدفع الثمن عندما تسلم إليه المستندات وبعد ذلك يطلب نذب خبراء لفحص البضاعة ونتيجة لذلك يطلب فسخ عقد البيع أو يطلب استبدال البضاعة ببضاعة ماثلة أو باستكمال النقص أو بإنقاص الثمن حسب الأحوال^(١).

وإذا اشترط المشتري في عقد البيع فوب أن يتم دفع الثمن نظير المستندات في ميناء الوصول، فإن للبائع أن يبرم تأميناً على البضائع لصالحه لضمان حق امتيازته على البضاعة المباعة فوب في ميناء الشحن دون دفع ثمنها، إلا أن هذا التأمين لا يغطي مخاطر أخرى تتعلق بإعسار المشتري أياً كان سبب هذا الإعسار^(٢) ويحدث أحياناً أن يرفض المشتري الوفاء بدفع الثمن في الموعد المتفق عليه مما يبرر للبائع فسخ العقد أما إذا فسخ البائع العقد بدون وجود سبب يتعلق بدفع الثمن فإن المشتري الذي يقبل بهذا الفسخ يُعفى من تنفيذ التزاماته التي ينص عليها العقد فيما يتعلق بدفع الثمن^(٣) وفي الحالة التي يتمتع فيها المشتري عن دفع الثمن مقابل المستندات فلا يجوز إلزامه بتسليم البضاعة ودفع ثمنها مع المصاريف، لأن ذلك هو استبدال التزام بالتزام غير منصوص عليه في العقد فوب وهو ما لا يجوز وإنما يجوز طلب فسخ البيع بما يترتب على ذلك من آثار، وفي مقابل ذلك إذا فسخ العقد ضد البائع لعدم مطابقة البضاعة لشروط العقد فإن عليه أن لا يرد للمشتري الثمن الذي دفعه مقابل المستندات إضافة إلى التعويض عما لحقه من خسائر^(٤).

٣٣٧ = ٢ - إبرام عقد نقل البضائع :

يلتزم المشتري في البيع فوب باستئجار سفينة أو بإبرام عقد نقل مع ناقل يتولى نقل البضاعة من مكان تسليمها إلى مكان وصولها، المتفق عليه، ويتبع ذلك ضرورة إخطار البائع باسم السفينة الناقلة للبضاعة ورصيف التحميل وتاريخ تسليم البضاعة

(١) انظر : أحمد حسني / البيوع البحرية / ص ٤٨٤ .

(٢) انظر : نقض مصري طعن رقم ٦٤ سنة ٣٠ ق جلسة ٢٧/١٢/٦٦ س ١٧ ص ١٩٧٩ .

(٣) انظر : Benjamin's - Op. Cit. P. 985.

(٤) انظر : أحمد حسني / البيوع البحرية / ص ٤٨٤ .

للسفينة، فإذا عجز المشتري عن تزويد البائع بتعليمات الشحن أو أنه لم يبلغها للبائع خلال المدة المعينة للشحن، فإن البائع لا يسأل عن التعويض جراء عدم تسليم البضاعة ويكون المشتري مسؤولاً عن التعويض الناجم عن عدم القبول^(١).

ويشترط في تعليمات المشتري الخاصة بشحن البضاعة أن تكون تعليمات فاعلة بمعنى أن تكون السفينة المعينة للنقل قادرة على تحميل البضاعة خلال المدة المتفق عليها وتكون السفينة ملائمة ملاحياً أي قادرة على مواجهة الرحلة البحرية وملائمة تجارياً أي قادرة على استيعاب البضاعة محل العقد^(٢). وألا تكون تلك التعليمات متأخرة مما لا يسمح الوقت بتحميل البضاعة على ظهر السفينة، وقد يتم الاتفاق على أن المشتري يعين السفينة ويترك إجراءات الحجز عليها للبائع^(٣) ويتصل بنقل البضاعة انتقال المخاطر المتصلة بالبضاعة، ذلك أن ملكية البضاعة تنتقل أصلاً بتعيينها عند إبرام العقد، إلا أن الوضع ليس كذلك في عقد البيع فوب حيث لا تعين البضاعة إلا بتخصيصها في العقد، وهذا ما يتوقف على إرادة الطرفين وهو ما يحصل في البيع فوب عند الشحن على أبعد تقدير إذا كان تخصيص البضاعة في العقد قد تم دون شروط، إلا أن البائع يستطيع الاحتفاظ لنفسه بواسطة وثائق الشحن بحق التصرف بالبضاعة Right of Disposal وهو وما يتضح من شروط العقد وشروط التخصيص بالطريقة التي تعمل بها وثائق الشحن والطريقة التي يتم التعامل بها بوثائق الشحن، فلا يمكن وضع قواعد ثابتة بهذا الخصوص على أن ذلك من مسائل الواقع التي يستتجها القضاء من مجريات الأمور كما لو أن البائع قد حصل على سند الشحن لصالحه أو لصالح وكيله، مما يمكنه من رهن البضاعة لصالحه وضمان حق امتيازها عليها لضمان حصوله على الثمن مقابل تقديم المستندات للمشتري^(٤).

David T. Boyd & Co. V. Louis Louca (1937) ILloyd's Rep. 209.

(١) انظر قضية

(٢) انظر : د. لطيف جبر كوماني / القانون البحري / دار الثقافة للنشر والتوزيع / عمان / ٩٦ ص ١٧٦ .

Benjamin's = Op. Cit. P.977.

(٣) انظر : تفصيل ذلك :

Benjamin's - Pp. 990 - 994.

(٤) انظر تفصيل ذلك :

وانظر كذلك حكم النقض المصرية طعن رقم ٦٤ لسنة ٣٠ ق مشار إليه سابقاً.

٣٣٨ = ٣ - إبرام عقد تأمين على البضائع :

المبدأ الأساسي في عقد البيع هل انتقال المخاطر المتعلقة بالبضاعة من خسارة وتلف وضياع من وقت اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين على عاتق المشتري، فلو سقطت البضاعة بعد اجتيازها حاجز السفينة فإن المشتري هو الذي يتحمل نتيجة ذلك .

أما قبل اجتياز البضاعة حاجز السفينة فتقع المخاطر التي قد تتعرض لها السفينة على عاتق البائع ويتبع انتقال المخاطر على هذا النحو تقسيم المصاريف التي يتكبدها الطرفان فيما يتعلق بالبضاعة فقبل الشحن يتحمل المصاريف البائع وبعد الشحن يتحملها المشتري ولذلك على المشتري أن يبرم عقد تأمين عليها لضمان ما قد تتعرض له من أخطار، ذلك أن البيوع البحرية بشكل عام يتم الوفاء بثنها عن طريق فتح الاعتمادات المصرفية ومن ثم تشترط المصارف أن تكون البضاعة مغطاة بتأمين في حركتها من ميناء المغادرة حتى ميناء الوصول، أما لو كا المشتري قد دفع الثمن نقداً للبائع فإن شراء غطاء تأميني عليها يرجع إلى محض اختياره .

تجدر الإشارة هنا إلى أنه وإن كان إبرام عقدي النقل والتأمين يقع على عاتق المشتري في البيع فوب إلا أنه يمكن للمشتري أن يوكل البائع بإبرامهما أو أحدهما لصالحه، لكن قيام البائع بذلك لا يكون التزاماً عليه وإنما على سبيل الوكالة ومن ثم تكون أجرة النقل وأقساط التأمين التي يدفعها البائع ديناً على المشتري منفصلة عن ثمن البضاعة المعين في عقد البيع فوب^(١) .

كما تجدر الإشارة إلى أن البائع الذي لم يقبض الثمن Unpiad Seller ويكون له حق رهن على البضاعة باتفاق الطرفين يمكنه أن يعقد تأميناً على البضاعة لمصلحته لاقتضاء دينه من قيمتها التأمينية بالأولوية على غيره من الدائنين .

(١) انظر هذا المعنى في حكم النقض المصرية / طعن رقم ٩٣ سنة ٣٨ ق جلسة ٣/٤/٧٣ س ٢٤

ص ٥٥٩، وطعن رقم ٦٤ سنة ٣٠ ق جلسة ٢٧/١٢/٦٦ س ١٧ ص ١٩٧٩ .

الجزء الثاني

الحوادث البحرية

والتأمين البحري

القسم الأول

الحوادث البحرية

٣٣٩ - مقدمة عامة : تكلمنا في القسم الأول من هذه الدراسة عن العلاقات التعاقدية الناجمة عن أعمال الملاحة البحرية، لكننا لم نتكلم عن الحوادث التي تقع أثناء الرحلة البحرية دون أن يكون لأطراف الحادثة البحرية أي علاقة مع بعضها بعضاً هو ما يطلق عليها الخطر البحري.

ويقصد بالخطر البحري Maritime Peril ما تتعرض له السفينة وحمولتها من حوادث استثنائية ينجم عنها أخطار جسيمة على السفينة وعلى ملاحيها وركابها وعلى ما تحمله من بضائع، كالتصادم بين السفن وما يتبع ذلك ما تقوم به سفينة من إنقاذ للسفينة الأخرى التي قد تصاب بأضرار جسيمة كما يتبع محاولة الربان إنقاذ السفينة ومن عليها وما عليها وذلك بالتضحية ببعض البضائع المحمولة على السفينة أو بأجزاء من السفينة أو إنفاق أموال لإنقاذ السفينة وما عليها ومن ثم تعتبر هدم الخسائر خسائر مشتركة يشترك فيها جميع أطراف الرحلة البحرية.

ولما كانت هذه الحوادث من طبيعة استثنائية، إذ الأصل أن تتم الرحلة البحرية بسلام من ميناء المغادرة حتى ميناء الوصول، فقد اقتضت الظروف إخضاعها لنظام قانوني خاص يتلاءم وطبيعتها الاستثنائية.

وهذا النظام القانوني الخاص يضم الأحداث البحرية التالية :

أولاً : تصادم السفن.

ثانياً : المساعدة التي تقدم للسفن في حالة الخطر.

ثالثاً : الخسارة البحرية المشتركة الناجمة عن تضحية الربان بجزء من الحمولة لإنقاذ السفينة وما عليها.

التصادم Collision

٣٤٠ - مقدمة : لم يكن التصادم بين السفن بالحادث الخطير وذلك لتكوين السفن وبنائها من الخشب من جهة وبطئها من جهة أخرى . لكن تعاظم عدد السفن وتعقيد بنائها وازدياد سرعتها واتحاد خطوط الملاحة الدولية التي تسير عليها السفن جعل من التصادم الخطر الأكبر من المخاطر التي تتعرض لها السفن أثناء الرحلات البحرية ويعزى عدم خطورة التصادم بين السفن الشراعية لبنائها الخشبي وسرعتها المتدنية إلا أن التصادم حالياً ، بالرغم من قلة عدده بين السفن بفضل وسائل الاتصال والسلامة الحديثة ، يسفر عن نتائج بالغة الخطورة بسبب ازدياد سرعة السفن وبناء أجسامها من الحديد^(١) فقد أحصى حرص السواحل الأمريكية خلال أعوام ١٩٥٧ ، ١٩٥٨ ، ١٩٥٩ (٣٩٨ حادثاً بحرياً)^(٢) كل ذلك يوضح خطورة المصادمات البحرية وضرورة تنظيمها على المستويين الدولي والمحلي .

٣٤١ - التنظيم التشريعي للتصادم :

نظراً لما يترتب على التصادم بين السفن من نتائج كبيرة ، فقد جهد الإنسان في وضع أنجع الأساليب لتنظيم سير السفن ومنع التصادم بينها . وقد ظهر ذلك أول مرة في المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار الذي وضع قواعد دولية لمنع التصادم عام ١٩١٠ ثم إعادة تنظيم هذه القواعد في أعوام ١٩٢٩ ، ١٩٤٨ ، ١٩٦٠ وأخيراً عام ١٩٧٢ في لندن حيث سرى مفعولها في الخامس عشر من شهر يوليو عام ١٩٧٧^(٣)

(١) انظر : د. أحمد حسني / النقل البحري للبضائع والحوادث البحرية / منشأة المعارف بالاسكندرية ١٩٨٠ / ص ١٤٥ .

(٢) انظر : Alderton - P.M - Sea transport - Thomas Reed publication Ltd. - London, 1973, p.136 .

(٣) انظر عميد بحري / مصطفى محمد العزيز - القواعد الدولية البحرية لمنع التصادم في البحر / منشأة المعارف بالإسكندرية / ١٩٧٧ / ص ١١ - ١٢ .

باسم International Regulation for Preventing Collisions at sea 1972
وقد انضمت إليها الأردن عام ١٩٨٥ وهذه القواعد تنظم سير السفن في البحار تماماً
كما تنظم قواعد قانون السير سير المركبات على الطرق البرية^(١).

ولما كان النشاط الملاحي يتميز بالصفة الدولية مما قد تثار بشأنه المنازعات حول
القانون واجب التطبيق على الحادثة البحرية بين سفيتين مختلفتي الجنسية سواء وقع
الحادث في المياه الإقليمية لإحدى الدول أو في أعالي البحار^(٢) فقد التقت إرادة
المجتمع الدولي على وضع اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة
بالتصادم البحري عام ١٩١٠ ومع ذلك فهذه الاتفاقية وإن وضعت بعض القواعد
الموضوعية الخاصة بالتصادم البحري إلا أنها أغفلت تنظيم مسألة الاختصاص
القضائي، مما أوجب إبرام معاهدين في بروكسل عام ١٩٥٢، إحداهما تعالج توحيد
قواعد الاختصاص الجنائي : في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى والثانية
تتعلق بتوحيد قواعد الاختصاص المدني في مسائل التصادم.

وأخيراً فقد تم وضع مشروع اتفاقية دولية بواسطة اللجنة الدولية البحرية
(Comittee Maritime International CMI) لتقدير الخسائر الناجمة عن الاصطدام
في مؤتمر لشبونة عام ١٩٨٥ وهي قواعد ليست لها قوة الإلزام بل للأطراف الاتفاق
عن طريق تحديد الخسائر وفق الأسس الواردة بها.

٣٤٢ - أما تنظيم التصادم : في التشريع الأردني فقد جاء في المواد من
٢٣٦ إلى ٢٤٧ من قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ متبنياً قواعد
بروكسل الخاصة بالقواعد الموضوعية للتصادم أي قواعد المسؤولية جرياً على ما

(١) وتسمى بقواعد الطرق البحرية (Rules of the nautical Roads)، وتقضي مثلاً بأن السفينة التي تجتاز
الطريق بوجود سفينة أخرى إلى جانبها Star Board Side يجب أن تخلي الطريق، أي أن عليها أن تدور
وتخفف من سرعتها وتقف أو ترجع لتفادي الاصطدام أو تستمر بالسير من أمام السفينة الأخرى (انظر
القضية الأمريكية Makin V. Empresa Lines - A.M.C. April, 1987 - No. 4 - P.p. 1017-1027.

(٢) انظر د. هشام علي صادق / تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري
والحوادث الواقعة على ظهر السفن / منشأة المعارف بالإسكندرية / ١٩٧٧ / ص ٧٨ وما بعدها.

أخذ به المشرع في كل من ليبيا ولبنان وتونس بالرغم من عدم انضمام هذه البلدان للمعاهدة المذكورة^(١).

٣٤٣ - تقسيم :

وعلى ذلك نقسم الدراسة : في مجال التصادم البحري إلى فصل أول - نعالج فيه تعريف التصادم البحري وماهيته وشروطه وفصل ثان ندرس فيه أحكام المسؤولية عن التصادم البحري وأخيراً نتكلم في فصل ثالث عن دعوى التصادم والتقادم.

(١) انظر : أحمد حسني / النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية / ص ١٧٤ .

الفصل الأول

تعريف التصادم البحري شروطه ونطاقه

المبحث الأول

تعريف التصادم البحري

٣٤٤ - لم يرد تعريف للتصادم البحري في قانون التجارة البحرية الأردني لكنه أخذ بما ورد بالمادة الأول من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري لعام ١٩١٠، وعلى ذلك جاء نص المادة ٢٣٦ من قانون التجارة البحرية الأردني بأنه «إذا وقع تصادم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية، فإن التعويض عن الضرر اللاحق بالسفن وما على متنها من أشياء وأشخاص يدفع وفقاً للأحكام التالية ولا عبء للمياه التي حدث فيها التصادم»^(١).

وهذا النص قد حسم الجدل الفقهي حول معنى التصادم ومكانه^(٢)، إذ أنه قد أوضح أن التصادم قد يحدث بين سفن بحرية ومراكب ملاحة داخلية دون اعتداد بالمياه التي حدث الاصطدام فيها، فسيان أن تكون مياه بحار أو أنهار، أو خلجان أو

(١) وبماثل هذا النص ما جاء في المادة ٢٣٣ بحري سوري، والمادة ٢٣٣ بحري لبناني والمادة ٢٣٦ بحري ليبي، والمادة ٢٢٣ بحري كويتي، وكذا المادة ٣١٨ بحري إماراتي والمادة ١/٢٩٢ بحري عماني، والمادة ٢٩٢ بحري مصري وكلها مأخوذة عن المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠، الأمر الذي فرض توحيد القوانين البحرية العربية في هذا الشأن كما أخذ بالتعريف نفسه المادة الأولى من القانون الفرنسي رقم ٤٥٤ لسنة ١٩٦٧ وتجدر الإشارة إلى أن القانون البحري المصري اضاف إلى ما جاء بنص المادة الأولى من اتفاقية بروكسل عبارة «وفيما عدا العائمات المقيدة بمرسى ثابت، تعتبر كل عائمة في حكم هذا المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية بحسب الأحوال» وكذا فعلت المادة ٣١٨ بحري إماراتي.

(٢) انظر : راجع هذه الخلافات : هشام علي صادق / ص ٦٥ - ٦٦ وكذا رسالة : Julien Li Clere :

L' Abordage en droit Maritime et en droit Fluvial paris, 1955,1, P.35 ets.

موانئ ذلك أن السفن البحرية كثيراً ما تتعدى المياه البحرية وتدخل الأنهار للوصول إلى الموانئ كميناء لندن مثلاً وليفربول وهامبورج .

المبحث الثاني

شروط التصادم البحري

٣٤٥- يستفاد مما جاء في تعريف التصادم البحري الوارد في المادة ٢٣٦ بحري أردني، أنه يشترط لكي يعتبر التصادم بحرياً توافر الشروط التالية :

٣٤٦ - الشرط الأول : أن يقع التصادم بين سفيتين بحريتين، أو بين سفينة بحرية وأخرى مركب ملاحية داخلية وهو ما يعني أن يكون التصادم بين منشأتين بحريتين عائمتين أو أكثر أو بين منشأة عامة ومركب ملاحية داخلية ولا عبرة بمكان حدوث التصادم الذي قد يكون في البحر أو في المياه الداخلية، وعلى ذلك فلا يعد اصطداماً بحرياً اصطدام مركبين للملاحة الداخلية بغض النظر عن مكان اصطدامهما، كما لا يعد اصطداماً اصطدام منشأة عائمة بمنشأة ثابتة كحطام سفينة أو صخور بحرية، أو أحد أرصفة الميناء، وإن كان للميناء حق الرجوع على السفينة على أساس المسؤولية التقصيرية^(١).

ولا يعد تصادماً بحرياً كذلك ارتطام سفينة بحرية بجسم عائم لا يوصف بالسفينة أو بالمركب الملاحي من الناحية القانونية كما لو اصطدمت السفينة بصندل أو غيره كطائرة مائية أو كراكة^(٢) مع أن القضاء الإنجليزي اعتبر تصادم سفينة شحن (St. Michael) مع يخت سباق (Clucometer) في القنال الإنجليزي تصادماً، وقع بسبب خطأ اليخت بعدم مراعاة أصول استعمال الرادار^(٣).

Guste V. M/V Test Bank - 1985 A.M.C. 1521

(١) انظر قضية :

(٢) انظر : د. علي يونس / أصول القانون البحري / القاهرة / ١٩٦٧ / ص ٤٢٦ .

The Glucometer II-Q.B.D. Admiralty Court

(٣) راجع قضية :

Lloyd's Law Reports - 1989 - Vo.1 part. I. P.54

منشور في :

وقد يحدث التصادم بالواسطة^(١) كما لو أن سفينة ارتطمت بسفينة أخرى نجم عن ذلك أن السفينة الثانية، ارتطمت بسفينة ثالثة مجاورة لها، ومن ثم تثار مسؤولية السفينة الأولى عن تعويض الأضرار الناجمة لكل من السفينة الثانية والثالثة ولو لم يحدث اصطدام مادي بين الأولى والثالثة وقد أشارت لذلك صراحة قواعد لشبونة Lisbon Rules في تعريف التصادم الذي يقع حتى ولو لم يتم الاتصال بين السفينتين وذلك على غرار ما يحدث في حوادث السيارات عندما تضرب سيارة سيارة أخرى مما يتسبب بأضرار لعدة سيارات أخرى، وعندئذ يرجع أصحاب السيارات المضروبة على صاحب السيارة الأولى مسبب الضرر لمطالبته بالتعويض عما لحقهم من أضرار، ومن جهة أخرى فقد يقع التصادم بخطأ الأطراف الثلاثة مما يستتبع الحكم على كل منها بحيث تتحمل كل واحدة من السفن الثلاث ثلث الضرر^(٢).

كما يستفاد من النص القانوني أن السفينة البحرية المشتركة في التصادم هي السفينة بالمعنى القانوني لها أي السفينة الصالحة للملاحة أيا كان محمولها وتسميتها وسواء أكانت ملاحتها تستهدف الربح أم لم تكن (م ٣ تجارة بحرية) مما يعني أن السفينة قد تكون تجارية أو للصيد أو للنزهة.

ويستفاد من النص القانوني كذلك أن أحكام التصادم تطبق على الحادثة حتى لو كانت السفينتين مملوكتين لشخص واحد وهو ما يعبر عنه في عالم الملاحة بالسفينة الشقيقة Sister Ships إذ بالرغم من ملكية شخص واحد لهما، إلا أنهما تعاملان من حيث المسؤولية كسفينتين مملوكتين لشخصين مختلفين، وذلك لتعلق حقوق الشاحنين والمؤمنين بالتزامات كل منهما، إضافة إلى اعتبار كل من السفينتين ثروة بحرية منفصلة بما لها من حقوق وما عليها من التزامات^(٣).

(١) انظر : د. علي البارودي / مبادئ القانون البحري / منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٨٣ ص ٢٧٦ .

(٢) انظر القضية الإنجليزية : The Eglantine, Credo and Anez - Q.B.D. Admiralty Court - Jan. Feb. 1989.

L.L. Rep. (1989) Vol.1 Part5 p. 593 - 602.

منشور في :

(٣) انظر : د. محمود سمير الشراوي (القانون البحري / دار النهضة العربية / ١٩٩٣ ص ٥٩٤ .

٣٤٧ - الشرط الثاني : حصول ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين .

ويعني ذلك أن يحصل احتكاك مادي أو ارتطام بين المنشأتين العائمتين^(١) أي التحام فعلي بينهما، ومع ذلك تطبق الأحكام الخاصة بالتصادم على الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى ولو لم يحدث ارتطام مادي بينهما وفي هذا المعنى جاء نص المادة ٢٤١ تجارة بحرية من أنه «تطبق الأحكام السابقة - الأحكام التي تطبق على حالات التصادم - في غير وقوع التصادم على التعويض من الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة غيرها أو لما على متنها من أشياء أو أشخاص بقيامها بحركة أو بإغفالها حركة أو بعدم مراعاتها للأنظمة» ذلك أن معظم حوادث التصادم تنجم عن الإخلال باستعمال القواعد المستعملة في الملاحة البحرية مثل حالات التصادم الناجمة عن عدم استمرار ملاحظة شاشة الرادار وعدم إطلاق صفارات الإنذار وعدم إنارة الأنوار وغير ذلك من التعليمات والقواعد الملاحية التي تضمن عدم حدوث التصادم وهو نص مطابق لما جاء في المادة ١٣ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ التي أضافت إلى النص السابق عبارة «ولو لم يكن هناك تصادم» كما أخذت به كثير من التشريعات البحرية العربية^(٢).

وبفهم من عجز المادة ١٣ من اتفاقية بروكسل بأن مثل هذه الحالة التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو للأشخاص والأشياء الموجودة على ظهرها لا تسمى تصادماً بالمعنى الفني للتصادم وإنما تشبه بالتصادم وتطبق عليها أحكام التصادم الخاصة بتعويض الأضرار الناشئة عنها^(٣).

ومن ذلك يتضح أنه إذا توافر الشرطان السابقان كنا بصدد تصادم بحري تطبق عليه أحكام المسؤولية الخاصة بالتصادم، فإن تخلف أحدهما خضع الحادث للقواعد العامة في المسؤولية المدنية مع احتفاظ الطرف مسبب الضرر بتحديد مسؤوليته وفقاً لأحكام القانون البحري.

(١) انظر حكم النقض المصرية بالقضية رقم ٣٢٢ سنة ٤٠ ق جلسة ١٢/١/٧٦ ص ٢٧ ص ١٨٤ .

(٢) راجع م. ٢/٢٩٢ بحري مصري، م ٢/٢٢٣ بحري كويتي، م ٢/١٨٨ بحري بحريني، م ٢/٢٩٢ بحري عماني .

(٣) انظر : محمود سمير الشرقاوي / القانون الدحري ص ٥٩٣ .

المبحث الثالث

نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري

٣٤٨ - بالرغم من توافر شروط التصادم البحري إلا أن هناك حالات تخرج عن نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري .

١ - فلا تطبق أحكام التصادم بين سفينة خاصة وبين سفينة حكومية سواء أكانت حربية أو مخصصة لخدمة مرفق عام، وفي هذا المعنى جاء نص المادة ١١ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ (لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومات المخصصة كلية للخدمة عامة)، إلا أن المشرع الأردني خالف هذه القاعدة ونص في المادة ٢٤٤ بحري على أن تطبق أحكام هذا الباب (باب التصادم) على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية . ونعتقد من جانبنا أن خطأ مادياً قد وقع في كتابة هذه المادة، إذ أن المشرع السوري وكذا اللبناني قد نصا صراحة في المادة ٢٤١ من كل منهما على عدم تطبيق أحكام التصادم على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية، وكذا فعل المشرع الليبي في المادة ٢٤٤ بحري، مما يقطع بأن المشرع الأردني لم يرد تطبيق أحكام التصادم على السفن الحربية خاصة وأن التشريعات البحرية الأربع السوري واللبناني والأردني والليبي متطابقة في معظم نصوصها، يضاف إلى ذلك أن السفن الحربية والسفن العامة معفاة من رسوم بدل الإرشاد والقطر كما أنها معفاة من بدل خدمات دخول الميناء والرسو والتراكي^(١) (المادة ٦ و ١١ من نظام بدل خدمات مؤسسة الموانئ رقم ٢٠ لسنة ١٩٨٧). ومن ذلك يتضح أن حوادث التصادم بين إحدى السفن الحربية الأردنية والسفن الحكومية المخصصة لخدمة عامة لا تنطبق عليها أحكام التصادم الواردة في القانون البحري الخاص وإنما تنطبق عليها القواعد العامة في القانون المدني، ذلك أن السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة تتعارض طبيعتها مع الأحكام الواردة في قانون التجارة البحرية مثل التسجيل وحقوق الامتياز والرهون البحرية وعقدي النقل والتأمين البحريين والحجز على السفن وغير ذلك من

(١) أي ترسية السفينة على الرصيف.

أحكام، ومن ثم فإن هذه السفن تخرج عن نطاق تطبيق القانون البحري بما في ذلك أحكام المسؤولية عن التصادم^(١) وإنما تخضع لأحكام سفن الدولة التجارية^(٢).

٢ - لا تطبق أحكام التصادم إذا وجدت رابطة تعاقدية بين المنشأتين العائمتين الذي وقع التصادم بينهما.

مثل عقد القطر إذ أن هناك عقد قطر ينظم العلاقة فيما بين السفينة القاطرة والمقطورة فالعقد يحدد التزامات كل من السفينتين^(٣) أما التصادم فإن أحكامه تنظمها المسؤولية عن الخطأ التقصيري وهو ما يعني أن أي عمل أو إهمال من جانب الطرف المسؤول عن الحادث يلزمه بجبر الضرر الناجم عن ذلك تماماً كما الحال إذا وقع حادث سير بين سيارتين بخطأ إحدهما فمالك أو مجهز السفينة الصادمة يلتزم بتعويض الأضرار التي أصابت السفينة الثانية، فالمسؤولية تقوم على الإهمال Negligence^(٤) وهذا الإهمال قد يقع من المجهز أو من تابعيه أثناء قيامهم بواجبهم بموجب عقد استخدامهم، وعليه فمن يدعي وقوع إهمال من جانب أحد تابعي المجهز عليه أن يثبت الرابطة العقدية بينه وبين مجهز السفينة الصادمة، ذلك أن المسؤولية الناشئة عن التصادم هي أصلاً مسؤولية تقصيرية^(٥) وهو ما جاء بصراحة نص المادة ٢٣٨ تجارة بحرية من أنه «إذا كان التصادم مسبباً عن خطأ إحدى السفن فيتوجب التعويض من الأضرار على المسؤول عن هذا التصادم، ويجد هذا النص أصلاً له فيما جاءت به المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ وعلى ذلك فالعلاقات العقدية تستبعد من نطاق أحكام التصادم كعقدي القطر والإرشاد وغالباً ما تنص عقود القطر على تبعية طاقم السفينة القاطرة لمالك السفينة المقطورة ذلك أن مجهز السفينة القاطرة يكون

(١) انظر حكم النقض المصرية بالقضية رقم ١٠٣٤٥ سنة ٤٨ من جلسة ١٤/١/١٩٨٠ منشور في : أحمد حسني / قضاء النقض البحري ١٩٨٠ ص ٦٧/٦٨ .

(٢) انظر محمد سمير الشرقاوي ص ٦٠٦ .

(٣) انظر : حكم النقض المصرية قضية رقم ٣٢٢ ص ١٢/١/٧٦ مشار إليه سابقاً .

Lorud Chorley & Gliès : op.cit. p.256

(٤) انظر :

(٥) انظر : هشام علي صادق ص ٦٦ .

مسؤولاً عن أفعال طاقم سفينته تجاه الغير وذلك حتى يتخلص مما ينجم عن أفعال طاقم سفينته الذي يخضع أثناء عملية القطر لمالك السفينة المقطورة.

وقد جاء في أحد أحكام محكمة النقض المصرية^(١) من أن عقد القطر من عقود النقل البحري يجوز فيه الاتفاق على أن تكون القاطرة تحت رقابة وتوجيه مالك المنشأة المقطورة بحيث يكون للمضروور الرجوع عليه مباشرة بطلب التعويض.

أما عقد الإرشاد فد أخضعتة اتفاقية بروكسل للأحكام الواردة فيها بخصوص المسؤولية عن وقوع التصادم، حيث نصت المادة الخامسة منها على أنه إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد فتبقى المسؤولية المقررة في أحكام المعاهدة هي التي تحكم مثل هذا الحادث حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً، وهو ما أخذت به المادة ٢٤٠ من قانون التجارة البحرية الأردني بما لا مجال فيه فيه للفرقة بين الإرشاد الاختياري والإرشاد الإجباري علماً بأن المادة العاشرة من النظام رقم ٤٤ لسنة ١٩٥٩ الخاص ببدل الإرشاد في ميناء العقبة تعفى إدارة الميناء عن أي مسؤولية وبأي حال من الأحوال، عن أي عطل أو ضرر يلحق بالسفينة التي تستعين بالمرشد أو الأضرار التي تلحق بالفريق الثالث نتيجة عملية الإرشاد، مما يعني أن تتحمل السفينة طالبة الإرشاد المسؤولية الناجمة عن خطأ المرشد^(٢).

(١) انظر : طعن رقم ٦٥٧ سنة ٤٢٢ ق جلسة ٧٨/٥/٨ منشور في : أحمد حسني ص ٦٩ .

(٢) انظر ما يشابه ذلك فيما جاء بالمادة ١/١٥ من قانون الإرشاد الإنجليزي لعام ١٩١٣ (Pilotage Act 1913)

الفصل الثاني

أحكام المسؤولية عن التصادم البحري

٣٤٩- مقدمة : لقد تم بحث الالتزامات الناشئة عن تشغيل السفن والعلاقات التعاقدية في ذلك المجال . أما الالتزامات خارج الإطار التعاقدي فهي الالتزامات الناشئة عن المسؤولية التقصيرية والتي يأتي التصادم بين السفن على رأس هذه الالتزامات التي تنشأ عن الأضرار الناجمة عن التصادم، فالأساس الذي تقوم عليه المسؤولية الناجمة عن حوادث التصادم هو الخطأ Fault ولا مجال للتعويض عن نتائج الحادث البحري إذا كان هناك إهمال في الملاحة Navigation أو في تشغيل السفينة Operation of the Vessel^(١) فالإهمال الذي ينشأ عنه التصادم هو الذي يترتب المسؤولية Negligence Causing the Collision Entails liability^(٢) وبالرجوع إلى قانون التجارة البحرية الأردني نجده، على غرار ما أخذت به اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠، ينظم أربعة حالات من حالات التصادم هي :

التصادم بسبب قوة القاهرة، والتصادم المشتبه في أسبابه والتصادم الناشئ عن خطأ إحدى السفن والتصادم الناشئ عن الخطأ المشترك.

المبحث الأول

التصادم العرضي أو الناشئ عن قوة القاهرة

٣٥٠ - ويقصد بهذا النوع من التصادم، التصادم الذي ينشأ عرضاً أي عن حادث فجائي أو عن قوة القاهرة، والإثنان شيء واحد يتمثل بالحادث الذي لا يمكن توقعه، ويستحيل دفعه^(٣) ومن ثم كانت القوة القاهرة في مجال التصادم البحري تحمل

(١) انظر : القضية الأمريكية Malkin V. Empresa Lines التي أشرنا إليها سابقاً.

Chorley & Giles : Op. Cit. P.261

(٢) انظر

(٣) انظر المزيد حول معنى القوة القاهرة والحادث الفجائي في : دكتور عبد الرزاق السنهوري / =

نفس مدلولها في القانون المدني بأنها الحادث الذي لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه^(١).

ويترتب على ذلك أن السفينة المصابة بفعل قوة قاهرة تتحمل الضرر وحدها دون حقها بمطالبة السفينة الأخرى بالتعويض عن هذا الضرر وهو ما نصت عليه التواعد العامة فيما جاء بالمادة ٢٦١ مدني أردني «إذا أثبت الشخص أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يدلله فيه كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر، كان غير ملزم بالضمان ما لم ينص القانون أو الاتفاق بغير ذلك».

ومن أمثلة ذلك التصادم الناجم عن عاصفة هوجاء أو عن سوء الأحوال الجوية غير المتوقعة، وقد تحدث حوادث القوة القاهرة في البحر أو في الموانئ حيث ينجم عن العواصف قطع جبال السفينة الراسية في الميناء ومن ثم اصطدامها بالسفن المجاورة، أو برصيف الميناء. كما يعتبر التصادم الناشئ عن الضباب وضعف الرؤية تصادماً ناشئاً عن قوة قاهرة^(٢).

ويعتبر كذلك من التصادمات القهرية اصطدام سفيتين بفعل سفينة ثالثة إذا كان خطأها غير متوقع لكلا السفينتين ولا يمكن تجنبه، ومن ثم فلا نرجع إحداها على الأخرى بل لكل منهما أن يرجع على السفينة الثالث للمطالبة بالتعويض عما أصابها من أضرار، إلا أن هذا الرجوع لا يكون على أساس التصادم المادي لأنه لم يحصل بينها وبين أي من السفينتين الأخريين وإنما يكون بناء على المسؤولية التقصيرية^(٣).

= الوسيط في شرح القانون المدني - الجزء الأول / دار النهضة العربية، القاهرة / ١٩٦٤، ص ٩٩٤ بند رقم ٥٨٦.

(١) انظر : تميز حقوق أردني رقم ٢٤٥ / ٩٠ مجلة النقابة لعام ٩١ ص ١٧٩٨.

(٢) وقد جاء في أحد أحكام القضاء الأمريكي بهذا الشأن بأن السفينة الصادمة كان عليها ألا تبخر بسبب كثافة الضباب وضعف الرؤية في منطقة الاصطدام، وعلى ذلك يقع عليها عبء إثبات أن الخطأ في التقدير لم يسبب الاصطدام حتى تعفى من المسؤولية.

Self Towing V. Brown Marine (1987) A.M.C. P.1068.

(٣) انظر : أحمد حسني / النقل البحري الدولي للبضائع / ص ١٦٠.

وكما أسلفنا القول، فإن كل سفينة متضررة بفعل التصادم القهري تتحمل أضرارهما، وهو حكم مقرر في القواعد العامة (م ٢٦١ مدني) ويتفق مع ما جاء بالمادة ٢٣٧ تجارة بحرية من أنه إذا وقع التصادم عرضاً أو بقوة قاهرة فيتحمل كل متضرر ما يلحقه من ضرر ويطبق الحكم ذاته على السفن السائرة أو على السفن في الميناء سواء أكانت راسية عليه أو كان إحداها راسية عليه عند وقوع التصادم^(١).

المبحث الثاني

التصادم بسبب مشتبه فيه

٣٥١ - وهو التصادم الذي لا يمكن تعيين سببه بدقة بسبب الظروف المحيطة به مما يتعذر معه إلقاء تبعة المسؤولية على إحدى السفن المتصادمة، ومن ثم تتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر، ومثال ذلك أن يقع التصادم بين سفينتين بفعل الضباب رغم تجهيز كل منها برادار يقوم بوظيفته ولم تثبت وقائع مؤكدة تسمح باستخلاص وجود خطأ بجانب أي منهما^(٢).

وقد عاملت المادة ٢٣٧ تجارة بحرية أردني التصادم المشتبه بأسبابه نفس معاملة التصادم الناجم عن حادث قهري، ومن ثم تتحمل كل سفينة الأضرار التي لحقتها دون أن يحق لها الرجوع على السفينة الأخرى، وهذا الحكم يطبق أيضاً في حالة ما إذا كانت السفن أو إحداها راسية في الميناء وقت التصادم ذلك أن الفكرة التي كانت سائدة هي أن السفينة الراسية لا يمكن أن تكون مخطئة وأن الضرر الذي يحصل هو من السفينة المتحركة ولكن اتفاقية بروكسل طرحت هذه الفكرة وتركت المجال مفتوحاً للطرفين للإثبات^(٣) وقد جاء هذا الحكم على غرار ما

(١) انظر : أحمد عشوش / ص ٣٠٧ .

(٢) انظر : محمود سمير الشرقاوي / القانون البحري / ص ٦٠٩ .

(٣) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٣٦٣ - وتطبيقاً لذلك حكم القضاء الأمريكي بأن اصطدام سفينة متحركة بسفينة راسية في الميناء بشكل لا يعترض المجرى الملاحي كان بخطأ السفينة المتحركة التي خالفت =

جاءت به المادة الثانية من قواعد بروكسل لعام ١٩١٠ وسارت عليه كثير من التشريعات العربية^(١).

البحث الثالث

التصادم بسبب خطأ إحدى السفينتين

٣٥٢ - تنص المادة ٢٣٨ تجارة بحرية أردني على أنه «إذا كان التصادم مسبباً عن خطأ إحدى السفن فيتوجب التعويض من الأضرار على المسؤول عن هذا التصادم» وهو نص مشابه لما جاء بنص المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ .

وهذا النوع من التصادم يشكل النسبة العظمى من حوادث التصادم التي تنشأ عن خطأ إحدى السفينتين أو كلاهما، وترجع أسبابه لعدم تقييد الربابنة بالقواعد الدولية لمنع التصادم والواردة في الاتفاقيات الدولية التي تنظم قواعد الملاحة كاتفاقية لندن لمنع التصادم البحري لسنة ٤٨ المعدلة في سنتين ١٩٦٠، و١٩٧٢ .

والخطأ لا ينسب عادة إلى سفينة إلا مجازاً إذ أن الخطأ مرتبط بالتقصير البشري الذي يتولى قيادة السفينة كالربان أو أحد أفراد طاقمها، فالسفينة من المنقولات المعدة بطبيعتها للانتقال من مكان إلى آخر ومع ذلك فهي تفترق عن المنقولات من وجوه عدة حيث للسفينة جنسية واسم وحمولة ومواطن ودرجة تصنيف وكل هذه الخصائص تشكل الحالة المدنية للسفينة وتميزها عن غيرها ومن ثم فهي تشبه الأشخاص من دون أن تكون شخصاً قانونياً وعلى ذلك فلا يصح اختصاصها لعدم

= القواعد التي تتبع في حالة ضعف الرؤية بسبب الضباب، ذلك أنه وبالرغم من أن السفينة الراسية لم تكن تشغل أضواءها البيضاء إلا أن ذلك لم يكن له أثر في اصطدام السفينتين - ومن ثم تحملت السفينة المتحركة المسؤولية عن التصادم.

(Self Towing V. Brown Marine - Reported Ante.

انظر قضية :

(١) مثل البحري المصري (٢٩٥م) البحري الكويتي (٢٢٤م) البحري السوري (٢٣٤م) البحري اللبناني (٢٣٤م) البحري الليبي (٢٣٧م) البحري البحريني (١٨٩م).

توافر الشخصية القانونية لها اللازمة لمقاضاتها^(١).

وعلى ذلك فالسفينة جسم مادي يخضع لإشراف وتوجيه الطاقم البشري الذي يعمل على ظهرها بقيادة الربان، وعلى ذلك فالتصادم الذي يقع بين السفن ينتج عن خطأ العنصر البشري العامل على ظهرها^(٢) وعلى ذلك حكم القضاء الأمريكي^(٣) بحرمان صاحب أحد السفن المسببة للتصادم من حقه في تحديد المسؤولية Liability Limitation على أساس عجزه عن إثبات كفاءة ضابط السفينة Vessel's Mate الذي كان يفترض فيه قيامه بواجباته عند حدوث التصادم فالمسؤولية التي تترتب على التصادم يتحملها أخيراً مجهز السفينة الصادمة باعتباره متبوعاً وعلى ذلك يطلق على المسؤولية الناجمة عن خطأ أفراد الطام بالمسؤولية النيابية Vacarious Liability^(٤) وهذه المسؤولية تجد سنداً لها في القواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن أخطاء التابع، شرط أن يقع الخطأ أثناء تأدية العمل أو بسببه (م ٢٨٨/٧ مدني أردني).

وعلى من يدعي حصول التصادم بسبب خطأ طاقم السفينة الصادقة أن يثبت وجود عقد استخدام بين من ارتكب الفعل التقصيري الذي أدى إلى التصادم وبين مجهز السفينة الصادمة وعندها يرجع على المجهز باعتباره متبوعاً وملئاً في الوقت ذاته. وتبعية الربان والطاقم للمجهز قائمة على حقه بإصدار التعليمات والأوامر لهم لا على الرقابة التي تتعذر عليه في كثير من الأحيان لبعد السفينة عنه. ويعالج القضاء الأمريكي أخطاء البحارة التي تسبب الاصطدام ومدى مسؤولية المجهز عنها بالنظر إليها من ناحيتين :

(١) انظر حكم المحكمة المدنية الابتدائية بدبي في دولة الإمارات العربية المتحدة بالقضية رقم ٩٠/٣ صادر بتاريخ ٢٨/٢/١٩٩٠ - حكم غير منشور.

(٢) انظر : Chorley & Giles : Op. Cit. P.256

(٣) انظر قضية : M/V Stena Freighter V. M/V. Seirya (1986) A.M.C. Vol.17, No.4. P.597.

(٤) انظر : د. يعقوب صرخوه / الوسيط في شرح قانون التجارة البحري الكويتي / الحوادث البحرية / الجزء الثاني / الكويت / ١٩٨٩ . ص ٢٥ .

الأولى : الأخطاء الملاحية Navigational Errors ، فإذا حدث الاصطدام بسبب إهمال الربان أو البحارة في أمور ملاحية ولم يكن المجهز على صلة أو اطلاع على ذلك الخطأ، لتعذر الإشراف على السفينة في البحر، فإن للمجهز أن يتمسك بتحديد مسؤوليته^(١).

الثانية : الالتزام باستخدام بحارة كفاء Duty to Hire Competent Crew يلتزم المجهز بتجهيز السفينة بالبحارة عدداً وكفاءة^(٢) إذ أن البحار يجب ألا يكون كفتاً للواجبات العادية بل يجب أن يكون كذلك لمواجهة أي طارئ محتمل .

وإذا كان المجهز يعهد للربان عادة باختيار البحارة، فإن على المجهز ممارسة العناية المعقولة Reasonable Deligence للتأكد من أن الربان يدير السفينة وفق التعليمات الصادرة إليه^(٣). وكذا للتأكد من أن الربان قد استخدم بحارة كفاء للمشاركة في العمليات الملاحية للسفينة وذلك بالقدر الذي تسمح ظروف الرحلة البحرية، فال التزام المجهز باستخدام بحارة كفاء هو التزام قانوني، وبغير ذلك فإن إدارة عمليات الملاحة البحرية يمكن أن تتعرض للإهمال^(٤).

وعلى ذلك فإذا ثبت أن الخطأ قد وقع بسبب خطأ أحد أفراد طاقم إحدى السفينتين المتصادمتين دون غيرها. تحملت هذه السفينة المسؤولية بأكملها تجاه الغير وتجاه السفينة المصدومة وإثبات الخطأ يتم بكافة الوسائل باعتبار أن موضوع الإثبات هو واقعة مادية كما لا مجال للقول بالخطأ المفترض فيما يتعلق بالمسؤولية الناجمة عن التصادم وهو ما عبر عنه عجز المادة ٢٤٥ تجارة بحرية أردني من أنه «لا تترتب أية قرينة خطأ خاصة بجهة تبعة التصادم» وسيان أن يكون الخطأ من أحد أفراد الطاقم أو من مرشد السفينة لأن هذا المرشد يكون تحت إمرة الربان وإشرافه (م ٢٤٠ تجارة بحرية) والتي تتطابق مع المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ .

(١) انظر القضية : Waterman Steamship Corporation V. Gay Cottens (1969) A.M.C. 1682.

(٢) انظر قضية : Empire Sea Roods, Inc. V. Anderson (1968) A.M.C. 2664.

(٣) انظر قضية : Spencer Kellogge Co. V. Hecks, (1932) A.M.C. 503.

(٤) انظر قضية : Tug Ocean Prince, Inc. V. United States (1978) A.M.C. p.1789.

المبحث الرابع

التصادم الناشيء عن الخطأ المشترك

٣٥٢ - وهو التصادم الذي يقع بخطأ أو إهمال كل من رباني السفينتين المتصادمتين كمخالفة قواعد مرور السفن الخاصة بمنع التصادم.

وتقضى المادة ١/٢٣٩ تجارة بحرية أردني بأنه إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة بنسبة درجة الخطأ الذي ارتكبته، وإذا تعذر إثبات هذه النسبة أو ظهرت الأخطاء على أنها متساوية فيتم توزيع المسؤولية بحصص متساوية^(١).

وتسأل السفن المشاركة في الاصطدام بنسبة خطئها كذلك وبدون تضامن بينها في مواجهة الغير عن الأضرار التي تلحق السفن أو البضائع أو أمتعة البحارة أو الركاب وسائر أموالهم وأي شخص آخر موجود على ظهر السفينة وعلى ذلك يلتزم المضرور فيما يتعلق بالأضرار المادية بتوزيع مطالبته بين المسؤولين عن الخطأ، كل

(١) هذه القاعدة أخذت بها اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ (م ١/٤٢ منها) وقد كان القانون الفرنسي قبل عام ١٩١٥ لا يعرف هذه القاعدة مما أفسح المجال للاجتهاد الذي كان يقرر أحياناً أن الخطأ المشترك لا يسمح بالتعويض لسفينة من السفينة الأخرى كما كان يقرر توزيع الأضرار بنسبة الأخطاء وهو ما جاءت به اتفاقية ١٩١٠، أما في بريطانيا فكان الحال قبل عام ١٩١١ (العام الذي انضمت فيه بريطانيا لاتفاقية بروكسل) هو التوزيع النصفى للأضرار بين طرفي التصادم وذلك بأن تسأل كل سفينة عن نصف الأضرار التي تحملتها الأخرى أو بطريقة المسؤولية المفردة بأن تدفع السفينة الأقل ضرراً إلى الأخرى نصف الفرق بين ما تحملته كل منهما من ضرر إلا أن الوضع قد تغير بانضمام بريطانيا عام ١٩١١ إلى معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ حيث أصبحت اعدة توزيع الأضرار بين السفن المتصادمة تقوم على الخطأ النسبي Proportional Fault وهو ما أخذت به المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل (انظر : PoBERT Grime : Shipping Law - London, 1983 p.170 أما في الولايات المتحدة فقد بقيت قاعدة التوزيع النصفى Divided Damages سارية المفعول من عام ١٩٧٥ عند ما عرضت قضية United States V. Reliabele Transfer Co. (1975) A.M.C. 541 على المحكمة العليا حيث طرحت المحكمة قاعدة التوزيع النصفى جانباً وأخذت بقاعدة نسبية الخطأ بحيث أن كل سفينة تسأل في مواجهة السفينة الأخرى المتصادمة معها عن الأضرار التي تتناسب ومقدار خطئها أو مسؤوليتها بالتساوي عند تساوي السفينتين بالخطأ أو إذا كانت معرفة نسبة الخطأ متعذرة. (Frank Maraist : op. Cit. P. 163/164 انظر :)

بنسبة خطئه^(١) وذلك على خلاف القواعد العامة للمسؤولية التي تجيز للمحكمة أن تقضي بالتضامن والتكافل فيما بين المسؤولين عن الفعل الضار، إذ الأصل أنه إذا تعدد المسؤولون عن الفعل الضار كان كل منهم مسؤولاً بنسبة نصيبه فيه (م ٢٦٥ مدني أردني) إلا أن الفقرة الثالثة من المادة ٢٣٩ تجارة بحرية أردني^(٢) تقرر التضامن بين المسؤولين عن الأضرار البدنية التي تلحق الغير نتيجة الاصطدام والسفينة التي تدفع حصة أكبر من الحصة التي تترتب عليها وفقاً لقاعدة النسبية أن ترجع على السفينة الأخرى المشتركة في الخطأ لمطالبتها بالفرق.

ويمكن إعطاء بيان عملي لتوزيع التعويضات المستحقة على السفن المتصادمة كل بنسبة خطئها، فإذا كانت السفينة "أ" مخطئة بنسبة الثلث والسفينة "ب" بنسبة الثلثين فإن السفينة "أ" تدفع ثلث أضرار السفينة "ب" والسفينة "ب" تدفع ثلثي أضرار السفينة "أ" وبالمثل، وعلى فرض أن الاصطدام قد وقع بسبب خطأ ملاحي من جانب السفينتين فإن صاحب البضاعة المشحونة على السفينة "أ" يسترد ثلثي خسارته من السفينة "ب" ولا شيء بين السفينة "أ" وكذا الحال في صاحب البضاعة المشحونة على السفينة "ب" يمكنه استرداد ثلث خسارته من السفينة "أ" ولا شيء من السفينة "ب"^(٣).

وتجدر الإشارة إلى أن الشاحن لا ينجح في الحصول على تعويض من السفينة الشاحنة إذا وقع الاصطدام بخطأ ملاحي أو بخطأ في إدارتها بسبب قوة القاهرة تطبيقاً

(١) وقد طبق القضاء الأمريكي نسبة الخطأ في أحد القضايا التي عرضت عليه في حادثة تصادم بين سفينة ألمانية وأخرى برازيلية لأن كلا من هذين البلدين عضو في معاهدة بروكسل عام ١٩١٠ ولذا قررت تعويض أصحاب البضائع المحمولة بنسبة خطأ كل من السفينتين فحصلوا على ٢٠٪ من السفينة غير الشاحنة وذلك على اعتبار أن نسبة خطئها كان ٢٠٪ (انظر قضية : Sarinam Transport Co. V. M/ V Erich Schroder (1970 A.M.C. 414).

(٢) حكم المادة ٢٣٩ تجارة بحرية أردني يطابق نص المادة (٤) من اتفاقية بروكسل والمادة ٢٣٩ بحري لبيي والمادة ٢٣٦ بحري سوري والمادة ٢٣٦ بحري لبناني والمادة ٢٣٩ بحري تونسي والمادة ٢٢٦ بحري كويتي.

Tetley = Op. Cit p. 504

(٣) انظر :

لما جاء في المادة ٤/٢/أ من اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن والتي أخذ بها التشريع البحري الأردني في المادة ١٣١/٢، ١، ٣ .

وعلى ذلك يلجأ الشاحنون لتوجيه مطالبتهم لأصحاب السفينة الصادمة التي لا يرتبطون معها بعقد كالسفينة الشاحنة، ومن ثم لا يستطيع صاحبها التمسك بالإعفاء من المسؤولية على النحو السابق، وعليه يمكنهم الحصول على التعويض الكامل استناداً للمسؤولية التقصيرية التي ترتبت على السفينة الصادمة والتي بدورها ترجع على السفينة الشاحنة المشتركة معها في التصادم Joint Tortfeasor لمطالبتها بالمساهمة بالتعويض الذي دفع للشاحنين^(١) مما دفع الناقلين إلى تضمين سندات الشحن شروطاً تعفيهم من مثل هذه التعويضات ويسمى مثل هذا الشرط بشرط الخطأ المشترك Both To Blame^(٢) وقد أبطلت المحكمة العليا الأمريكية مثل هذا الشرط^(٣).

ويلاحظ أن أصحاب السفن المتصادمة لا يتضامنون في مواجهة الغير عما يطالب به هذا الغير أحدهم من تعويض عما لحقه من أضرار مادية في أمواله أو أمتعته، إلا أن المشرع أوجب تضامنهم في مواجهة الغير إذا نجم عن التصادم وفاته أو إصابته بجرح ومن ثم كان للمضرور أو ورثته حق مقاضاة أي من السفينتين المتصادمتين مطالباً بالتعويض المستحق للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع على السفينة الأخرى بما دفعت زيادة انطلاقاً من التزام كل منهما بالتعويض بنسبة خطئها^(٤).

(١) وعليه إذا كان خطأ السفينة الصادمة بنسبة ٢/٣ والسفينة الشاحنة ١/٣، فيرجع الشاحن على الصادمة لتعويضه كاملاً ١٠٠٪ وتعود الصادمة على الشاحنة بنسبة ١/٣ التعويض المدفوع للشاحنة (= Tetley Op. Cit. 309)

Frank Maraist : Op. Cit. 151/152/153.

(٢) انظر :

(٣) انظر قضية : 343 U.S. 236, 72 S. Ct. 666, United states V. Atlantic Mutual Insurance Co. 96 L. Ed. 907 (1952).

(٤) انظر قضية Ocean Foods Boat, Lim, Procs. Mekinley مشار إليها سابقاً - حيث توفي بحار

بسبب اصطدام سفينتين بخطئهما المشترك فقرر القضاء مسؤوليتهما فرادى ومجتمعين & Jointly Severally في مواجهة الورثة عن التعويض المستحق.

المبحث الخامس

تحديد مسؤولية أصحاب السفن المتصادمة

٣٥٤ - إن قواعد الاصطدام والمسؤولية الناجمة عنه توجب على مجهزة السفينة أن يعرض الأطراف المتضررة من التصادم سواء أكانت الأضرار بدنية أو مادية، إلا أن هذا التعويض لا يكون بمقدار الضرر الفعلي، ذلك أن صاحب السفينة أو مجهزها يحدد مسؤوليته عن هذه الأضرار حسب حجم سفينته وحمولتها الناجمة عن الإهمال في ملاحة السفينة^(١) ويعرض المتضررون من المبلغ المستحق عن السفينة بشكل نسبي Pro Rato وهذا التحديد يعود بالفائدة على صاحب السفينة وعلى صناعة التأمين التي تحدد القسط بما يتناسب والتزامات السفينة تجاه الغير وعلى ذلك يدرج صاحب السفينة في بوليصة التأمين التي يعقدها على جسم السفينة Hull Insurance Policy شرط التصادم Collision Clause أو ما يسمى بلغة التأمين Running Down Clause والذي يعالج مسؤولية صاحب السفينة في مواجهة الغير وتغطية هذه المسؤولية من جانب شركة التأمين المصدرة لبوليصة التأمين على السفينة سواء تعلقت المطالبات بالتعويض عن الأضرار التي تسببها السفينة المؤمنة للسفن الأخرى عن التصادم بها أو بالمطالبات التي يقدمها أصحاب البضائع المحمولة على السفن الأخرى وأجور نقلها والخسارة التي تلحق بتلك السفينة جراء تعطّلها بعد الاصطدام^(٢).

وعلى ذلك نجد قانون التجارة البحرية الأردني يجيز تحديد مسؤولية صاحب السفينة ومجهزها عما يلحق الغير من ضرر مادي وجسدي جراء نشاط السفينة (م ٩٦م تجارة بحرية) إلا أنه استثنى حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة وكذا حقوق ورثتهم وخلفائهم من تحديد المسؤولية (م ٩٦م/٢ بحري) ولا يكون مالك

Chorley & Giles : Op. Cit. p. 45.

(١) انظر :

(٢) انظر : مقال Sir Barny Sheen بعنوان : تحديد المسؤولية Limitation of Liability The Law Goav

and the Lords have Taken it away

منشور في مجلة : Journal of Maritime Law and Commence - Vol. 18, No. 4 Oct. 87. p473

السفينة أو تجهيزها مسؤولاً إلا بقدر قيمتها وأجرتها وتفرعاتها (م ١٠٧ تجارة بحرية).
أما في الحالات التي يجوز تحديد المسؤولية عنها فإن مقدار هذه المسؤولية يحددها ما جاء في المادة ٩٩ تجارة بحرية إذ تحدد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار المادية فقط بمقدار ٢٤ ديناراً عن كل برميل من حمولة السفينة وعن الأضرار الجسدية فقط بمقدار ٧٤ ديناراً عن كل برميل من حمولة السفينة وعن الأضرار المادية والجسدية الناشئة عن الحادث مقدار ٧٤ ديناراً عن كل برميل من حمولة السفينة، على أن يخصص خمسون ديناراً للأضرار الجسدية وأربعة وعشرون ديناراً عن الأضرار المادية.

ومقدار التعويض المستحق بسبب التصادم يعتبر ديناً على صاحب السفينة المدعى عليها يتمتع بامتياز علي غيره من الديون يأتي بالمرتبة الرابعة من الديون الممتازة الواردة في المادة ٥٠ من قانون التجارة البحرية.

وعلى ذلك وضعت اتفاقيات دولية لتحديد مسؤولية أصحاب السفن كانت أولاً الاتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية أصحاب السفن البحرية والتي أبرمت في بروكسل في ١٠ / ١٠ / ١٩٥٧ International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owner of Sea going Vessels Signed in Brussels on 10th Oct. 1957.

ثم تلتها اتفاقية لندن لتحديد مسؤولية أصحاب السفن عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 ، وقد حددت المادة السادسة من هذه الاتفاقية الأخيرة مسؤولية أصحاب السفن عن المطالبات البحرية بدلالة الوحدة الحسابية Unit of Account عن الأضرار التي تلحق الغير مادية كانت أو جسدية على أساس حمولة السفينة فمثلاً السفينة، التي لا تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن تحدد مسؤوليتها عن الوفاة أو الإصابات الجسدية بمقدار ٣٣٣,٠٠٠ وحدة حسابية وعن المطالبات الأخرى بمقدار ١٦٧,٠٠٠ وحدة حسابية، وتزداد التعويضات بزيادة حمولة السفينة، كما تحدد المادة السابعة من الاتفاقية

مسؤولية صاحب السفينة عن مطالبات المسافرين الناجمة عن الوفاة والإصابات الجسدية بمقدار ٤٦٦٦٦ وحدة حسابية مضروباً بعدد المسافرين المسموح للسفينة بحملهم بما لا يزيد عن ٢٥ مليون وحدة حسابية .

هذا وتجدر الإشارة إلى أن تصادم السفن الشقيقة يوجب أن تكون مسؤولية كل منهما منفصلة عن الأخرى وذلك وفق ما يسمى بشرط السفن الشقيقة Sister Ship Clause المدرج في وثيقة التأمين^(١) .

وتكمن الحكمة من تحديد مسؤولية أصحاب السفن بعدم إرهابهم بدفع التعويضات كاملة وهو نوع من مساندة الدول لأصحاب السفن حتى اعتبر هذا الحق من النظام العام برأي بعض رجال القانون في القرن السابع عشر^(٢) ، إلا أن أحد رواد القانون البحري الحديث اعترف بأن تحديد المسؤولية ليس مسألة عدالة ولكن ما يبرره هو الملاءمة The Right of Limitation is not a Matter of Justice, but has its Justification in Convenience^(٣) .

أخيراً تجدر الإشارة إلى أن تحديد مسؤولية أصحاب السفن عن المطالبات الناجمة عن الاصطدام فيما بين السفن بسبب إهمال الربان أو أحد البحارة له ما يماثله بالنسبة لحوادث الطرق البرية حيث يحدد نظام التأمين الإلزامي على المركبات لتغطية أضرار الغير رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٥ بالمادة السادسة منه الحد الأقصى لمسؤولية شركة التأمين عن الإضرار الجسدية في الحادث الواحد مبلغ مائة ألف دينار أردني أما الأضرار المادية فتكون مسؤولية الشركة المؤمنة بمقدار الخسائر والأضرار الناشئة عن الحادث على ألا تتجاوز مسؤولية الشركة المؤمنة عن

(١) انظر William Rodda - Marine Insurance - Ocean and Inland - New Jersey, 1970 - p.58.

(٢) مثل هوجو جروتوس Hugo Grotius من أعلام القانون الدولي في القرن السابع عشر وكذا الدكتور لوشينجتون Lushington أحد كبار القضاة البحريين في القرن التاسع عشر مشار إليه في شورلي وجايليز / ص ٤٥ .

(٣) انظر ما قاله اللورد ديننج Lord Denning في قضية :

Alexander Towing Co. V. Millet - The Bramly moore (1964) p. 200, 220.

مجموع الخسائر وتصليح الأضرار عن الحادث الواحد مبلغ خمسين ألف دينار، ويحدد الملحق بهذا النظام مقدار التعويض عن فقدان الحياة بمبلغ ٧٥٠٠ دينار وكذا عن العجز الكلي^(١).

المبحث السادس

التزامات ربان السفينة الصادمة

٣٥٥ - إذا كان تقديم يد العون والمساعدة للسفينة المنكوبة واجباً أخلاقياً وأديباً على ربان السفينة الأخرى، إلا أن المشرع لم يترك أداء هذا الواجب لمحض الواجب الأدبي بل قننه بنص قانوني حيث ورد في المادة ٢٤٢ تجارة بحرية بأن على ربان السفينة التي تشترك في اصطدام مع سفينة أخرى أن تهب لمساعدة السفينة الأخرى المعطوبة وبحارتها وركابها بشكل لا يعرض سفينته وبحارته وركاب سفينته للخطر الجدي، ومن ذلك يتبين أن المساعدة تكون لإنقاذ الأشخاص دون الأموال في حدود استطاعة السفينة القادرة على تقديم المساعدة.

وعلى الربان أن يخبر السفينة الأخرى بقدر استطاعته باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها (م ٢٤٣ / ١ تجارة بحرية) فالتزام المساعدة هو التزام متبادل وبحيث لا يعرض أي من الربانين سفينته وبحارتها وما عليها من ركاب لخطر أكثر من الخطر التي تكون معرضة له، لأنه لا معنى لإنقاذ أرواح مقابل فقدان أرواح أخرى.

وتبادل المعلومات بين السفن يقصد منه سهولة الاتصال فيما بعد لتسوية آثار الحادث بينهما.

فإذا خالف الربان هذه الالتزامات القانونية تحمل المسؤولية وحده عن هذه المخالفة، إذ لا يكون صاحب السفينة مسؤولاً في مثل هذه الحالة (الفقرة الثانية من

(١) انظر تفاصيل التعويضات المستحقة عن الإصابات البدنية الجدول رقم (١) الملحق بنظام التأمين الإلزامي.

المادة ٢٤٣ تجارة بحرية).

وتجدر الإشارة إلى أن السفينة التي تقدم مساعدة للسفينة الأخرى لا تحرم من الحصول على مكافأة الإنقاذ Salvage، إذا توافرت شروطه^(١).

S.S. Melanic V. S.S. San Onofre (1925) A. C. 246.

(١) انظر قضية :

الفصل الثامن

دعوى التصادم

٣٥٦ - مقدمة : دعوى التصادم ناشئة عن عمل تقصيري بفعل إهمال أو خطأ من إحدى السفينتين المتصادمتين نجم عن ذلك ضرر لهما أو لأحدهما، ومن ثم تلتزم مسببة الضرر بالتعويض عما لحق السفينة الأخرى من أضرار، وهذه المسؤولية التقصيرية تختلف عن المسؤولية العقدية في أنه يجب إثبات وجود خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما. وهذه الدعوى ككل الدعاوى لا بد من وجود أطراف لها ومحكمة مختصة بنظر موضوع النزاع، وقانون واجب التطبيق كما لا بد من تحديد فترة زمنية لرفعها.

المبحث الأول

أطراف الدعوى

٣٥٧ - أطراف دعوى التصادم هم : المدعي والمدعى عليه، وهنا يكون صاحب كل سفينة مدع ومدعى عليه إلا إذا ثبت أن أحدهما مسؤول عن الحادث لوحده، كما قد يكون أطرافها أحد البحارة الذين أصيبوا بفعل الاصطدام أو أحد ركاب السفينتين صاحب البضاعة المشحونة على أحدهما.

وترفع الدعوى على مجهز كل من السفينتين مالكا كان أو مستاجرا كما قد ترفع الدعوى على الريان باعتباره وكيلا عن المجهز الذي يعرف من الرجوع إلى أوراق السفينة.

المبحث الثاني

المحكمة المختصة

٣٥٨ - أعطت المادة ٢٤٦ تجارة بحرية^(١) المدعي في دعوى التصادم حق رفع دعواه إما أمام محكمة المدعى عليه وإما أمام محكمة ميناء تسجيل السفينة الصادمة، وأمام محكمة البداية التي يتبعها ميناء العقبة إذا وقع التصادم في المياه الإقليمية الأردنية، وفي هذه الحالة الأخيرة تكون الصلاحية واجبة لمحكمة بداية العقبة، كما يعطي القانون المحكمة التي يتبعها ميناء العقبة حق التحقيق والكشف الفني على السفينة المصدومة إذا دخلت بعد الاصطدام ميناء العقبة.

ونظراً لاختلاف الدول في تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع الناشئ عن التصادم، خاصة وأن اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ خلت من تحديد هذه المحكمة، فقد وضعت اتفاقية دولية في بروكسل عام ١٩٥٢ لتوحيد بعض قواعد الاختصاص المدني في مسائل التصادم والتي حددت المادة الأولى منها المحاكم التي ترفع أمامها دعوى بالتصادم^(٢) كما وضعت اتفاقية دولية في بروكسل عام ٥٢ لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم والتي نصت المادة الأولى منها على عدم اتخاذ أي إجراء ضد ربان السفينة الصادمة أو أي شخص في خدمتها إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي كانت السفينة تحمل علمها وقت وقوع الحادث^(٣).

(١) وهي تماثل نص المادة ٢٤٣ بحري سوري، ٢٤٣ بحري لبناني، ٢٤٦ بحري ليبي.

(٢) وهي محكمة محل إقامة المدعى عليه أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله أو أمام محكمة مكان حجز السفينة المدعى عليها أو على سفينة أخرى مملوكة للمدعى عليه إذا كان مسموحاً بحجزها أو أمام محكمة مكان وقوع التصادم إذا وقع في الموانئ أو في المياه الداخلية.

(٣) يضاف إلى ذلك أن الحالات المختلفة للاختصاص القضائي في حالات التصادم قد عالجتها المواد ٢١، ٢٢، ٢٣ من اتفاقية بروكسل بشأن الاختصاص القضائي وتنفيذ الأحكام في المسائل المدنية والتجارية لسنة ١٩٦٨ والتي تسمى Convention on Jurisdiction and Enforcement of Judgments in

Civil and Commencial Matters, Brussels, 1968.

=(Elizabeth Blackburn

(انظر شرح هذه المواد في مقال :

وعلى ذلك إذا وقع التصادم في المياه الإقليمية الأردنية أو في ميناء العقبة كان الاختصاص لمحكمة بداية العقبة وهو وضع طبيعي لارتباط هذا الاختصاص بإخضاع كل ما يحدث ضمن حدود الدولة لقوانينها ومحاكمها الوطنية انطلاقاً من مبدأ سيادة كل دولة على إقليمها^(١). حتى لو حدث التصادم بين سفن أجنبية لأن الموازنة بين المصالح الخاصة والعامة تميل إلى صالح محكمة مكان حدوث الاصطدام حيث تتوفر سهولة الحصول على وسائل الإثبات والشهود ومعاينة مكان الاصطدام عند الضرورة بالإضافة إلى الاعتبار المتعلق بالتكاليف^(٢).

كما أنه إذا لجأت إحدى السفن المتصادمة لميناء العقبة فإن الاختصاص في التحقيق والكشف الفني يعطى لمحكمة ميناء العقبة بغض النظر عن جنسية السفينة، ذلك أن التصادمات تعتبر مسائل قانونية عامة يمكن الفصل بها من محاكم جميع الدول البحرية^(٣) كما أن ذلك وضع طبيعي لما في ذلك من سرعة معرفة حقيقة التصادم والمسؤول عنه لأنه لم يمض وقت طويل على وقوعه^(٤).

هذا وتجدر الإشارة إلى أن لطرفي التصادم الاتفاق على اختيار المحكمة للنظر في المنازعات الناشئة عن التصادم، ففي حادثة تصادم بين سفينة برازيلية وأخرى يوغسلافية وقعت في قناة كيل Kiel Canal تم الاتفاق بين الطرفين على إعطاء حق

= عن المحكمة المختصة في مسائل التصادم بعد صدور قانون الاختصاص المدني والأحكام القضائية لعام ١٩٨٢ في إنجلترا - Civil Jurisdictions and Judgments Act, 1982 منشور في مجلة Lloyd's Maritime and Commercial Law Quartely. Feb. 88 - p.91.

(١) وتطبيقاً لذلك فقد أعطي اختصاص النظر باصطدام حدث في البوسفور بين سفينة إنجليزية وأخرى تركية للمحاكم التركية (قضية : (Abiden Dover) 1984) A.C. 398

(٢) انظر قضية Partenred, Carolina V. Fedral Huron (1987) A.M.C. P1199.

وفيها رفضت محكمة اليوي في الولايات المتحدة الأمريكية النظر بدعوى تصادم بين سفينتين وقع في المياه الإقليمية البلجيكية وإن كانت القضية قد عرضت عليها إلا من الشاحنين الأمريكيين طمعاً في تعويض أكبر مما تمنحه المحاكم البلجيكية.

(٣) انظر : Chorley & Giles : op.cit. 271.

(٤) انظر رزق الله أنطاكي ونهاد السبادعي / ص ٣٦٨ .

الفصل في المنازعة للقضاء الإنجليزي^(١).

كما تجدر الإشارة إلى أن قانون التجارة البحرية الأردني وكذا اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ لم تحدد القانون واجب التطبيق الأمر الذي يثير صعوبات في هذا الشأن، ذلك أنه وإن كان من السهل بيان هذا القانون إذا وقع التصادم في المياه الإقليمية لدولة ما، فإنه يكون من الصعب تحديده إذا وقع الاصطدام في أعالي البحار، مما أثار كثيراً من الجدل حول القانون واجب التطبيق ما بين قانون القاضي الذي ينظر النزاع وما بين قانون علم السفينة وما بين القانون الأصلح للمضروور أو القانون الذي يحدده القانون البحري العام^(٢).

ومن جهة أخرى فإن إقامة دعوى التصادم لا تخضع لأي إجراء كعمل بروتستو إلا من السفينة الصادمة كي تعتبر الدعوى مقبولة ومن ثم فإن دعوى التعويض تقبل دون حاجة لاتخاذ أي احتجاج أو أي إجراء شكلي (م ٢٤٥م تجارة بحرية وتطابق المادة ٦ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠).

المبحث الثالث

تقديم دعوى التصادم

٣٥٩ - لم تأخذ اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ وكذا قانون التجارة البحرية الأردني بالدفع بعدم قبول الدعوى، لأن كلا منهما أجاز إقامة الدعوى بدون اتخاذ أي إجراء شكلي. لكن كلا منهما قرر تقادماً قصيراً لانقضاء دعوى المطالبة بالتعويض الناجمة عن التصادم، وعلى ذلك جاء نص المادة ٢٤٧ تجارة بحرية أردني^(٣) يقرر سقوط حق إقامة كل الدعاوى للمطالبة بالتعويض عن الأضرار

(١) انظر قضية : The Zirje التي نظرت أمام محكمة الملكة Q.B. في ١٩٨٨/١٢/٨ منشورة في : Lloyd's Law Rep. (1989) Vol.1 P.994.

(٢) انظر تفاصيل ذلك في : هشام علي صادق / ١١٩ وما بعدها.

(٣) وقد جاء هذا الحكم مطابقاً لما جاء في المادة السابعة من اتفاقية بروكسل عام ١٩١٠ وبنفس المعنى =

الناجمة عن التصادم بانقضاء مهلة سنتين بعد الحادث.

وهذا النص عام يشمل جميع الدعاوى الناشئة عن التصادم كدعوى صاحب السفينة المصدومة أو دعوى البحارة المتضررين أو دعوى ركاب السفينة المتضررين أو دعوى الشاحنين إلا أن المشرع استثنى حق الادعاء على السفينة الأخرى. المشتركة في التصادم الذي ينجم عنه وفاة أو جرح شخص من الملاحين أو الركاب أو غيرهم، إذ أن مثل هذا الحق يسقط بحكم مرور الزمن بعد مرور سنة على يوم الدفع، وذلك لأن كلا السفينتين متضامتان في مواجهة الضرر في مثل هذه الحالة (الفقرة الثانية من المادة ٢٤٧ تجارة بحرية).

أما عن وقف وانقطاع مدة التقادم فرغم أن قانون التجارة البحرية قد جاء خلواً من الإشارة إلى أيهما إلا أن المادة ٣/٧ من اتفاقية بروكسل أعطت حق وقف وانقطاع التقادم لقانون المحكمة التي تنظر النزاع، وأضافت الفقرة الرابعة من المادة المذكورة أن للأطراف اعتبار عدم إمكانية الحجز على السفينة في المياه الإقليمية سبباً لوقف التقادم.

= المادة ٢٤٤ بحري سور، ٢٤٤ بحري لبناني ٢٤٧ بحري ليبي، ٢٣٢م بحري كويتي م١/٣٢٦ بحري إماراتي.

الكتاب الثاني

الإسعاف والإنقاذ Salvage

٣٦٠ - مقدمة عامة : أخذ المشرع الأردني باستعمال عبارة الإسعاف والإنقاذ دون التمييز بين مصطلح الإسعاف ومصطلح الإنقاذ جرياً على ما أخذ به القانون الإنجليزي من استعمال كلمة الإنقاذ Salvage لتعني الإسعاف والإنقاذ أما القانون الفرنسي فكان يميز بين المساعدة Assistance والإنقاذ على اعتبار أنه إذا تركت السفينة المصدومة أو المنكوبة في البحر بدون بحارتها فإن أي عملية لمساعدتها كانت تسمى إنقاذاً، بينما إذا بقي بحارتها على ظهرها وكانت بحاجة إلى مساعدة فالعمليات التي تقدم لها تسمى مساعدة أو إسعافاً، إلا أن اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ قد استعملت الاصطلاحين معاً (المساعدة والإنقاذ) دون تمييز بينهما^(١) جرياً على ما أخذ به النظام الأنجلوسكسوني، ومن ثم أخذ المشرع الأردني بما جاء في اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ المعدلة بروتوكول ٢٧/٥/١٩٦٧ فيما ورد فيه عن المساعدة والإنقاذ في المواد من ٢٤٨ إلى ٢٥٧^(٢).

ونعالج المساعدة والإنقاذ في فصول ثلاثة هي :

الفصل الأول : تعريف المساعدة والإنقاذ وشروطها.

الفصل الثاني : الالتزام بالمساعدة والإنقاذ.

الفصل الثالث : مكافأة المساعدة والإنقاذ.

(١) انظر في التفرقة بين مصطلحي المساعدة والإنقاذ في النظامين الأنجلوسكسوني والفرنسي وما جاءت به اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ / محمود سمير الشراوي ص ٦١٦ - ٦١٧ .

(٢) وقد سار على خطى اتفاقية بروكسل كذلك - التشريع البحري الليبي المواد ٢٤٨ - ٢٥٧ ، التشريع البحري السوري المواد ٢٤٥ - ٢٥٤ ، التشريع البحري اللبناني المواد من ٢٤٥ - ٢٥٤ .

الفصل الأول

تعريف المساعدة والإنقاذ وشروطهما

المبحث الأول

تعريف المساعدة والإنقاذ البحري

٣٦١ - أولاً : التعريف الفقهي للمساعدة والإنقاذ :

اختلف الفقه في وضع تعريف للمساعدة والإنقاذ (Savage)، فاستعمال الكلمة في تأمين الممتلكات Property Insurance على اليابسة تعني حفظ أو إصلاح البضاعة المتضررة Renovation of Goods بحادث مؤمن ضده، كما أن الإصطلاح نفسه يطبق على البضائع المستردة Reclaimed Goods، كما تعني عبارة الإنقاذ والمساعدة، البضاعة التي تضررت في البحر وتم إحضارها للشاطئ لتجديدها وبيعها لصالح شركة التأمين أو المؤمن له أو كلاهما.

ويقصد باصطلاح المساعدة والإنقاذ في التجارة البحرية إنقاذ Rescue السفن والبضائع في البحر Rescue^(١).

وقد عرف البعض^(٢) الخدمة التي يقدمها المنقذ بأنها الخدمة التي تنقذ أو تساعد على إنقاذ الملكية البحرية Maritime Property وهي السفينة، توابعها، الحمولة أو الحطام أو أرواح الأشخاص التابعين لأي سفينة منكوبة على البحر أو على شاطئ البحر أو في مياه المد Tidal Waters إذا كان تقديم تلك الخدمة طوعاً ولا تعزى لالتزام قانوني أو لأجل المحافظة على الذات ولا تحت وطأة الواجب الرسمي.

كما عبر عن امساعدة في الإنقاذ بعض الفقه^(٣) بأنه إذا تم إنقاذ الحمولة من

William Rodda = Op. Cit. P.25.

(١) راجع :

Kennedy : The Law of salvage - 3rd. ed. London, 1975 P.5.

(٢) انظر :

الهلاك أو التلف خلال رحلة بحرية من أشخاص غير أولئك الذين تعهدوا بنقلها، فإن المنقذين لهم حق مقابل خدماتهم التي تسمى المساعدة والإنقاذ Salvage .

ويرى البعض^(١) أن المساعدة والإنقاذ : هي إنقاذ الممتلكات Rescue of Property من الخطر البحري Maritime Peril أو قد يتم الإنقاذ باتفاق صريح بين مالك السفينة والمنقذ Salvor بموجب ما يسمى بعقد إنقاذ، إلا أنه في معظم الحالات يتصرف المنقذ لإنقاذ الممتلكات البحرية بدون اتفاق مسبق بخصوص التعويض الذي سيدفع من مالك السفينة، وفي مثل هذه الحالة يفرض القانون البحري التزاماً شبه عقدي Quas - Contractual Obligation على الممتلكات وصاحبها لتعويض المنقذ عن جهوده، ويتم تأمين مطالبة التعويض عن الإنقاذ بحبس بحري Maritime Lien على الممتلكات المنقذة.

أما الفقه العربي فيرى في معظمه^(٢) أن المساعدة البحرية هي المعونة التي تقدم للسفينة التي تكون في خطر لإنقاذها والبضائع المحمولة عليها وكذا الأرواح البشرية الموجودة على ظهرها.

٣٦٢ - ثانياً : التعريف التشريعي للمساعدة والإنقاذ :

عرفت المادة ٢٤٨ تجارة بحرية أردني المساعدة والإنقاذ على غرار ما جاء في المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لعام ١٩١٠^(٣) - بأن مجال عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة، خدمة لسفينة أخرى - تكون في خطر، وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولأجرتها وأجرة نقل ركابها حتى في حال ترك بحارتها لها يخضع للأحكام التالية» .

Scrutton : Op., ?Cit. P.286.

(٣) انظر :

Frank Maraist : Op. Cit. P.121

(١) انظر :

(٢) انظر مصطفى طه / القانون البحري اللبناني / ص ٣٤٥، علي البارودي / مبادئ القانون البحري / ص ٢٨٦، مصطفى الجمال / ص ٢٧٤ - ٢٧٥ .

(٣) وقد جاء نص المادة ٢٤٥ بحري سوري والمادة ٢٤٥ بحري لبناني والمادة ٢٤٨ بحري ليبي متطابقاً مع نص المادة ٢٤٨ بحري أردني وكلها متطابقة مع نص المادة الأولى من اتفاقية بروكسل إلى حد بعيد .

ومن ثم نجد أن التعريف التشريعي قد حسم الجدل الفقهي حول هذا الموضوع إلا أننا نلاحظ أن التعريف التشريعي لم يتطرق لإنقاذ الأرواح الموجودة على ظهر السفينة، ويعود السبب في ذلك إلى أن إنقاذ الأرواح واجب إنساني رفيع تتطلب قداسته الترفع عن طلب الأجر^(١) ذلك أن حياة الإنسان لا تقدر بثمن ومن ثم جاء في المادة ٢٥٦ تجارة بحرية أردني بأنه لا يلزم أي جعل (أجر) عن الأشخاص المنقذين وهو ما نصت عليه المادة التاسعة من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ ومع ذلك استثنت الفقرة الثانية من المادة نفسها اقتران إنقاذ الأشخاص بإنقاذ السفينة والحمولة وتفرعاتها، إذ أوجب المشرع لمنقذي الأشخاص حقاً في حصة عادلة من الأجر الذي يستحقه منقذوا السفينة والحمولة.

كما نجد أن التعريف التشريعي لم يشر إلى المياه التي توجد فيها السفن التي تحتاج لإنقاذ وإنما فصلت ذلك المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة في الإنقاذ إذ أنها شملت عمليات الإنقاذ التي تتم بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون تمييز وبغض النظر عن المياه التي حدثت فيها المساعدة، ونعتقد أن عموم النص الوارد في المادة ٢٤٨ تجارة بحرية أردني على السفن يشمل أيضاً المساعدة والإنقاذ بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية.

المبحث الثاني

شروط المساعدة والإنقاذ

٣٦٣ - يتضح من النص القانوني الوارد في المادة ٢٤٨ تجارة بحرية بخصوص عمليات الإسعاف والإنقاذ أنه يشترط توافر عناصر معينة حتى نكون بصدد عملية مساعدة وإنقاذ.

(١) انظر : صلاح الدين الناهي، ص ٢٦٠ .

٣٦٤ - أولاً : يجب أن تقع عمليات الإنقاذ والمساعدة على السفينة .

بمعنى أن عمليات الإنقاذ البحرية تقع على سفينة بالمعنى القانوني لها الذي جاءت به المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية وهي كل مركب صالح للملاحة أياً كان محموله وتسميته سواء أكانت الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن .

ومن ثم فإن إنقاذ الطوافات والفنائر وأحواض السفن لا يترتب عليه دفع مكافأة إنقاذ لأنها تخرج عن مفهوم السفينة بالمعنى القانوني .

ويلاحظ على النص القانوني الوارد في المادة ٢٤٨ تجارة بحرية أنه يحصر المساعدة للسفينة النكوبة وللبضاعة المحمولة على ظهرها وأجرتها وأجرة نقل ركبائها المساعدة المقدمة من سفينة أخرى ، مما لا يدع مجالاً للاجتهاد في أن المساعدة قد تقدم من أشخاص عاديين للسفينة النكوبة^(١) بل أن ذلك يعتبر فضالة^(٢) كما لا يشترط في المساعدة أن تكون مادية بل قد تكون بصورة تقديم معلومات من سفينة إلى السفينة النكوبة^(٣) .

أما بخصوص المساعدة والإنقاذ التي تشترك فيها سفن عامة وهي السفن الحربية أو السفن المخصصة لخدمة عامة فإنها لا تخضع للأحكام الواردة في الباب السابع من قانون التجارة البحرية الذي يشتمل على التصادم والمساعدة والإنقاذ على غرار المادة الحادية عشرة من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحري وكذا المادة ١٢ من اتفاقية المساعدة والإنقاذ .

وعدم خضوع السفن الحربية والعامة التي تقوم بخدمة عامة لقواعد المساعدة

(١) انظر : أحمد حسني / النقل البحري الدولي للبضائع / ص ٣٢٣ .

(٢) انظر : محمود سمير الشرقاوي / القانون البحري / ص ٦٣٠ .

(٣) انظر : Julian Laclere ; Op. Cit. P.128.

بينما يرى البعض بأن المساعدة يجب أن تكون مادية كمعاونة السفينة النكوبة على تخفيف حمولتها أو المساهمة بإخماده وحريق شب فيها أو قطرها إلى ملجأ أمين (انظر : ثروت عبد الرحيم / القانون البحري السعودي / ص ٢٤٩) .

والإنقاذ هو استثناء مما جاء في المادة ٢٤٨ تجارة بحرية التي جاءت بنص عام يطبق قواعد المساعدة والإنقاذ على جميع المصادمات التي تحدث بين السفن بالمعنى القانوني للسفينة.

ويرجع سبب هذا الاستثناء برأي البعض^(١) إلى أن الممتلكات البحرية التي يتم إنقاذها تعرض للبيع أو يتم تحديد ثمنها لتقدير قيمة مكافأة الإنقاذ المستحقة للمنقذين، إلا أن السفن العامة يصعب تقدير ثمنها لاعتبار ذلك من الأسرار التي لا يجوز الإفصاح عنها.

فإذا وقع تصادم بين سفينة تجارية وأخرى عامة أو حربية، فإنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن العامة نظراً لما تتمتع به من حصانة بموجب المادة الثالثة من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد التي تتعلق بحصانات السفن الحكومية لسنة ١٩٢٦ والمعدلة ببروتوكول ١٩٣٤، ومع ذلك يجوز لأصحاب الشأن المتضررين من تصادم السفن العامة رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة صاحبة السفينة وكذا الحال في القضايا الناجمة عن أعمال المساعدة والإنقاذ وعن الخسائر البحرية العامة (م ٢/٣ من الاتفاقية الدولية الخاصة بحصانات السفن الحكومية) إلا أن المادة ١٤ من اتفاقية المساعدة والإنقاذ لعام ١٩١٠ قد تعدلت ببروتوكول بروكسل لعام ١٩٦٧ فاستبدلت المادة ١٤ التي كانت تستثني السفن الحربية والسفن العامة من تطبيق قواعد المساعدة والإنقاذ عليها بالمادة الأولى من البروتوكول الذي نص على تطبيق قواعد المساعدة والإنقاذ على السفن الحربية وغيرها من سفن الدولة وتختص بنظر المنازعات التي ترفع ضد الدولة عن خدمات المساعدة والإنقاذ التي قدمت إلى سفنها، محاكم هذه الدولة دون غيرها.

وعلى ذلك أصبحت سفن الدولة تستحق مكافأة إنقاذ كما تلتزم بالمكافأة إذا تم إنقاذها من قبل سفينة تجارية أو سفينة مخصصة لخدمة عامة.

(١) علي يونس / أصول القانون البحري / ص ٢٢٦ .

ولا بد من الإشارة في هذا المجال إلى أن خدمات المساعدة والإنقاذ إذا قدمت من سفينة إلى سفينة أخرى مملوكة لنفس المالك فإن السفينة التي قدمت المساعدة تستحق مكافأة إنقاذ من السفينة الأخرى وهو ما يسمى بإنقاذ السفن الشقيقة وذلك لتعدد المصالح المرتبطة بالثروة البحرية في كل حاله كأصحاب البضائع وشركات التأمين (م ٢٥٢ تجارة بحرية، مادة ٥ من اتفاقية المساعدة والإنقاذ).

وانطلاقاً مما جاء في المادة ٢٤٨ تجارة بحرية فإن أحكام قواعد الإنقاذ تطبق على السفينة وملحقاتها والبضائع المحمولة عليها وكذا على أجزائها وأجور المسافرين التي تؤخذ بعين الاعتبار عند تقدير مكافأة الإنقاذ، كما تطبق على السفينة المتروكة كذلك إذ تعتبر سفينة سائبة فإذا التقتطتها سفينة تحمل العلم الأردني، اعتبرت سفينة أردنية (م ٥/أ تجارة بحرية) وفي مقابل ذلك فلا تطبق قواعد المساعدة والإنقاذ على حطام السفن الغارقة. لأن عمليات الإنقاذ تقع بنص القانون على سفينة بالمفهوم القانوني وكذا لا تطبق على البضائع الطافية على سطح الماء، علماً بأن النظام الأنجلو سكسوني يخضع هذه العمليات لقواعد الإنقاذ والمساعدة باعتبارها ممتلكات بحرية^(١).

كما لا تطبق قواعد الإسعاف والإنقاذ في حالة إنقاذ الأرواح من عرض البحر وذلك بنص الماد ٢٥٦ / ١ تجارة بحرية، فإذا تضمنت عمليات الإنقاذ إنقاذ أرواح بشرية والسفينة والبضائع التي عليها، فإن لمنقذي الأرواح حصة عادلة من المكافأة التي تمنح لمنقذي السفينة وحمولتها وتفرعاتها.

وخوفاً من أن يؤدي هذا الواجب القانوني إلى العزوف عن إنقاذ الأرواح البشرية المهددة بالغرق وإنقاذ الأموال بدلاً منها، فقد أخذ المشرع الأمريكي بتقرير مكافأة إنقاذ للأرواح البشرية سواء أكان الإنقاذ مشتركاً مع إنقاذ الأموال أو اقتصر على إنقاذ الأرواح البشرية، تأسيساً على أن المنقذ في الحالة الثانية يتكبد مصاريف لإنقاذ أرواح الأشخاص الذي كانوا موجودين على ظهر السفينة المنقذة ومن ثم يحق

له المطالبة بها بموجب مبدأ الإثراء بلا سبب^(١)، وهذا الاتجاه تحاول الوصول إليه المحاكم الإنجليزية كذلك^(٢).

وعلى ذلك وجدنا المشرع البحري الأردني يقرر إلزامية المساعدة والإنقاذ للأشخاص المهددين بالموت غرقاً في عرض البحر، إذ تعاقب المادة ٢٥٧/٣ من قانون التجارة البحرية ربان السفينة الذي يشاهد شخصاً في البحر مهدد بالغرق، ويمتنع عن مساعدته بدون أن يعرض سفينته وبحارتها وركابها لخطر جدي، بالحبس مدة تتراوح ما بين شهر وستين وبالغرامة من عشرة دنائير إلى ثلاثمائة دينار أو بإحدهما وهو نفس الالتزام الذي نجده في المادة ٢٤٢ تجارة بحرية والتي سبق شرحها والتي تطابق المادة ١١ من اتفاقية المساعدة والإنقاذ البحري لسنة ١٩١٠.

٣٦٥ - ثانياً : وجود خطر جدي على سلامة السفينة المنكوبة :

اشتراطت المادة ٢٤٨ تجارة بحرية أن عمليات الإسعاف والإنقاذ تقدم من سفينة إلى سفينة أخرى تكون في حالة خطر، وهو نفس النص الوارد في المادة الأولى من اتفاقية المساعدة والإنقاذ لعام ١٩١٠.

ونظراً لأن المشرع لم يحدد نوع الخطر المحدق بالسفينة المنكوبة فقد أثير التساؤل حول معيار الخطر، فقد قال البعض^(٣) بأنه خطر الهلاك، وقال البعض الآخر^(٤) بأن ليس معنى الخطر أن تكون السفينة قد أشرفت على الغرق وإنما قد تكون في حالة تعرضها لخطر الهلاك أو الضياع حالياً أو بعد حين كما لو توقفت محركاتها أو فقدت مقودها أو القدرة على تحديد اتجاهها.

وإطلاق كلمة السفينة في المادة ٢٤٨ تجارة بحرية يتسع للقول بأن المساعدة

(١) انظر المادة ٧٢٩ من قانون التجارة الأمريكي رقم ٤٦ .

Robert Grime - P.188.

(٢) انظر شرح هذا الاتجاه مفصلاً في :

(٣) انظر : مصطفى طه / البحري اللبناني / ص ٣٥٢، البارودي / مبادئ القانون البحري / ص ٢٨٧ .

(٤) انظر : أنطاكي وسباعي / ص ٣٧٧ .

والإنقاذ تطبق على كل مركب صالح للملاحة ولو كان كل من السفينتين سفينة نهرية^(١).

وعلى ذلك إذا لم تكن السفينة في خطر جدي تحمل الظروف على الاعتقاد بجدية الخطر^(٢) فإن المعونة التي تقدم لها لا تعد من قبيل المساعدة البحرية، وعادة ما يترك تقدير جدية الخطر لتقدير قاضي الموضوع^(٣).

وعنصر الخطر الذي هو يميز المساعدة عن القطر، فالقطر هو الصورة الغالبة للمساعدة وعلى ذلك فإن الأشخاص الذين يعرضون مكافأة الإنقاذ Salvage Award يدعون بأن المنقذ يستحق فقط أتعاب القطر Towage Fee وليس إلى مكافأة الإنقاذ المرتفعة، فإذا لم ينجم عن القطر تسريع رحلة السفينة إلا أنه أعانها من خطر حال أو خطر متوقع بشكل معقول، فإن المحكمة قد تصنف مثل هذا النشاط بأنه قطر إنقاذ Salvage Towage ثم تحكم بمكافأة إنقاذ^(٤). وعلى ذلك حكم القضاء^(٥) بأن قطر سفينة تعطلت محركاتها في المحيط الهندي إلى المملكة المتحدة لإصلاحها يعتبر مساعدة وإنقاذاً بحرياً مع أنها لم تكن تحت خطر الغرق، إلا أن التأخير في إصلاحها يتضمن خطراً حقيقياً محتملاً، ومن جهة أخرى، اعتبر القضاء^(٦) أن السفينة التي تستطيع الرسو بواسطة محركاتها ولكن ربانها طلب قارب قطر لمساعدتها على الرسو، لا بعد ذلك من قبيل المساعدة بل هو عقد قطر بين السفينة القاطرة والمقطورة.

ومن ثم يتضح أن الخطر المقصود في المادة ٢٤٨ تجارة بحرية هو الخطر الحقيقي

(١) انظر : إنطاكي وسباي / ص ٣٧٨ .

Robert Grime : Op. Cit. P. 189.

(٢) انظر :

(٣) انظر : فايز رضوان / ص ٤٧١ .

Frank Maruist = Op. Cit. P.129.

(٤) انظر :

Grime : P.189.

(٥) انظر : قضية السفينة The Toilus عام ١٩٥١ منشورة في

The Demitrious V. Bogiazides (1930)

(٦) انظر قضية :

Grime : P.189

مشار إليها في :

القائم على أسباب معقولة تبرر طلب المساعدة والإنقاذ الصادر عن ربان عادي تحتم عليه الظروف المحيطة طلب المساعدة والإنقاذ.

فإذا أخطأ الربان في تقدير الظروف الموجبة لطلب المساعدة وأعطى إشارة الخطر وطلب المساعدة S.O.S فإن السفينة التي تهب لمساعدته تستحق التعويض عما دفعته لبحارتها وعما تعرضت له من خطر وما أنفقته من مصاريف بالإضافة إلى معاقبته بفرض غرامة عليه^(١).

الفصل الثاني

الالتزام بالمساعدة والإنقاذ

٣٦٦ - مقدمة : لم يكن الالتزام بالإنقاذ البحري مقررًا كالالتزام قانوني وإن كان التزاماً قديماً تمارسه السفن البحرية قائم على تشجيع البحارة على مساعدته بعضهم بعضاً في أوقات الشدائد، ومن ثم يقوم حقهم بالتعويض بإنقاذ أموال شخص آخر معرضة للهلاك وذلك ببذل جهد ووقت في سبيل ذلك، بل أن النظام الجديد يحتم مكافأة الإنقاذ في سبيل المصلحة العامة للسفن والتجارة البحرية^(١) وانطلاقاً من الاعتبارات السابقة تحول هذا الالتزام الأدبي إلى التزام قانوني في التشريعات الدولية^(٢) وفي كثير من التشريعات المحلية^(٣) ومن بينها قانون التجارة البحري الأردني (م ٢٤٢، ٢٥٧ منه) مع أن الأصل أن الشخص لا يلتزم وفقاً للقواعد العامة بإنقاذ شخص أو مال معرض للخطر، بل يلتزم بعدم الإضرار بالغير.

المبحث الأول

الالتزام الإلزامي للإنقاذ

٣٦٧ - لم تشأ التشريعات البحرية الدولية الوطنية أن تترك موضوع المساعدة لإنقاذ الأرواح البشرية المعرضة لخطر الغرق في البحار لمجرد الاختيار، ولذا وجدنا أن اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري لعام ١٩١٠ تلزم ربابنة السفن المتصادمة أن يهبوا لنجدة السفن التي تحتاج مساعدة من بين السفن

Kannedy : Op. Cit. P.13.

(١) انظر :

(٢) مثل المادة ١١ من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ لعام ١٩١٠ ومثل المادة ٨ من اتفاقية

بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري.

(٣) مثل المادة ٢٣٩ بحري سوري، ٣٩٩ بحري لبناني، والمادة ٢٣٠، ٢٤٢ بحري كويتي، المادة ٢٤٢

بحري ليبي.

المتصادمة وكذا مساعدة الطاقم والركاب، المعرضين لخطر الغرق في البحر بقدر الإمكان ودون تعريض سفينته وركابها وطاقمها لخطر الهلاك.

وسارت إثر ذلك التشريعات المحلية كالتشريع البحري الأردني فيما جاءت به المادة ٢٤٢ تجارة بحرية وغيره من التشريعات البحرية العربية^(١) وزاد المشرع الأردني في أن ألزم الربان الذي يشاهد شخصاً في البحر مهدداً بالغرق بإنقاذه، فإذا امتنع عن تقديم المساعدة له فإنه يعاقب بالحبس من شهر إلى سنتين وبالغرامة من عشرة دنانير إلى ثلاثمائة دينار أو بإحدهما (٢٥٧م تجارة بحرية) وهذا النص مأخوذ عن المادة ١١ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ بل أضافت هذه المادة إلى أن المساعدة واجبة حتى ولو كان الشخص المعرض للهلاك من الأعداء مع عدم فرضها العفو به بل تركت ذلك للقوانين المحلية (١٢م من الاتفاقية).

وهذا الالتزام بمساعدة الأرواح البشرية التي تكون على وشك الغرق أو تحت خطر الهلاك يستقل به القانون البحري^(٢)، لأن الأصل ألا يلتزم الإنسان بالمساعدة جبراً.

ويتضح من النصوص السابقة أن الالتزام واجب شخصي على الربان لا بوصفه تابعاً للمجهز ومن ثم تقع العقوبة شخصية عليه دون المجهز الذي يظل بمنأى عن المسؤولية في حالة عدم إعانة الشخص المعرض لخطر الهلاك في البحر، وهذا التزام أيضاً قائم على الربان أو من يقوم مقامه بغض النظر عن نوع السفينة أو جنسيتها وحمولتها طالما كانت سفينة بحرية^(٣).

كما يتضح أن محل التزام الربان هو إنقاذ الأرواح البشرية وليس الأموال إذ لا التزام عليه في هذا المجال.

وبالطبع لا بد من أن يكون الشخص الواجب مساعدته في خطر جدي أي

(١) انظر نص المادة ٢٤٢ بحري ليبي، والمادة ٢٣٩ بحري سوري، ٢٣٩م بحري لبناني، المادة ٣٢٤

بحري إماراتي، المادة ٢٣٠ بحري كويتي.

(٢) انظر : محمود سمير شرقاوي / ص ٦١٨.

(٣) انظر علي جمال الدين / القانون البحري / ط ٨٧ / ص ٤٥٣.

خطر حقيقي لا وهمي وأن يوجد مثل هذا الشخص في البحر لا في النهر وكل ذلك بشرط عدم تعريض السفينة المعنية وبحارتها وركابها لخطر حقيقي لأنه لا فائدة من التضحية بأرواح في سبيل إنقاذ أرواح أخرى.

وقد ظهرت أهمية الصفة الإلزامية لإنقاذ الأرواح في الحرب العالمية الأولى، لأن الاتفاقية تلزم ربان السفن بإنقاذ الأشخاص المعرضين للغرق ولو كانوا من الأعداء، ولذا وجدنا معاهدة الصلح بين الدول المتحاربة في الحرب الأولى التي عقدت عام ١٩١٩، تشير إلى أهمية اتفاقية بروكسل وضرورة استمرارها^(١).

المبحث الثاني

الصفة الطوعية للإنقاذ

٣٦٨ - الأصل أن تقديم المساعدة للسفن التي تستغيث طلباً للنجدة فتطلق نداء الاستغاثة S.O.S^(٢) هو أمر اختياري للسفينة التي تسمعه، إلا أن امتناعها عن تقديم يد العون للملهوف هو إخلال بالتزام أدبي وأخلاقي ومهني ومع ذلك فلا جزاء على إهمال القيام بهذا الواجب لا في اتفاقية بروكسل للمساعدة والإنقاذ ولا في التشريع الوطني، ومن ثم فإن إنقاذ الأموال متروك لخيار الربان الذي قد يرى في القيام بذلك خطراً جدياً على سفينته وطاقمها وركابها، إلا أن قواعد المساعدة والإنقاذ والمكافأة التي يقررها القانون تشجع على تقديم يد العون في حالة إنقاذ الأموال، ومع ذلك فعلى الربان واجب تقديم يد العون للسفينة المصدومة ولركابها وطاقمها إذا لم يكن في ذلك خطر حقيقي على سلامة سفينته وركابه وطاقمها (٢٤٢م) تجارة بحرية، م٨ من اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض قواعد التصادم) إلا أن المشرع الأردني لم يضع عقاباً على الربان الذي يخالف هذه القاعدة وإن كانت المادة التاسعة من اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم البحري قد أهابت بالدول الأعضاء

(١) انظر : أنطاكي وسباعي / ص ٣٧٩ .

(٢) هو اختصار إلى : Save Our Souls أي أنقذوا أرواحنا .

وضع عقوبة على الإخلال بواجب المساعدة عند التصادم.

ومن ثم نلاحظ أن على الربان تقديم المساعدة في حالة التصادم لإنقاذ الأموال (السفينة) وركابها وطاقمها أي أن إنقاذ الأموال في مثل هذه الحالة التزام قانوني على الربان يقترن مع التزامه بإنقاذ الأشخاص بعد وقوع التصادم.

وتجدر الإشارة إلى أن إنقاذ الأرواح لا يكون سبباً في تقديم مكافأة للمنقذ إذ أن الأرواح البشرية تسمو على كل شيء مادي ويتعذر وضع قيمة لها كما تجدر الإشارة إلى أن المساعدة التي يقدمها الربان والبحارة للسفينة المنكوبة لا يستحقون مكافأة لالتزامهم بذلك بموجب عقود استخدامهم، أما إذا خرجت المساعدة عن نطاق عقد استخدامهم كانت المساعدة اختيارية وكذا الحال في عقود القطر التي تبرم لقطر السفن في الظروف العادية إذ أن التزام القاطرة بالقطر هو التزام تعاقدية لا مجال للخيار في هذه الحالة وكذا خدمات الإرشاد التي تقدم بناء على عقد^(١).

ومن ثم يتضح أن عناصر استحقاق مكافأة إنقاذ الأموال هي وجود الأموال Property في خطر والمساعدة اختيارية والجهود المبذولة تؤدي إلى نجاح^(٢).

Chorley & Giles : Op. Cit. P.289.

(١) انظر :

William Rodda = Op. Cit. P.25.

(٢) انظر :

الفصل الثالث

مكافأة المساعدة والإنقاذ

٣٦٩ - مقدمة : ذكرنا فيما سبق أن الإسعاف والإنقاذ كما يكون اختياراً يكون إلزامياً بحسب المحل الذي يقع عليه الإنقاذ فيما بين أموال وأشخاص، وإذا كان القانون قد حرم المنقذ من مكافأة إنقاذ الأرواح للأسباب التي ذكرنا آنفاً، فإنه قد أعطى المنقذ للأموال (السفينة وتوابعها وأجرة نقلها) مكافأة على ذلك مع اشتراط أن تأتي عمليات المساعدة والإنقاذ بنتيجة مفيدة، ومن ثم وجدنا المادة ٢٤٩ تجارة بحرية والتي جاءت على غرار المادة الثانية من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لعام ١٩١٠ تنص على أن : «كل عمل إسعاف أو إنقاذ نتج عنه نفع يستوجب جعلاً عادلاً، ولا يتوجب أي جعل إذا لم تنتج أية منفعة عن تقديم المساعدة، وأن المبلغ الواجب دفعه لا يتجاوز في أي حال من الأحوال قيمة الأشياء المنقوذة».

وعلى ذلك فإننا نبحث مكافأة الإنقاذ من حيث شروط استحقاقها ومن حيث قيمتها ثم الأساس القانوني الذي تقوم عليه.

المبحث الأول

شروط استحقاق مكافأة الإنقاذ

٣٧٠ - يستفاد من النص القانوني الوارد في المادة ٢٤٩ تجارة بحرية^(١) أن

(١) وهذا النص يشابه ما جاء في المادة ٢٤٦ بحري سوري، ٢٤٦ بحري لبناني، ٢٤٩ بحري ليبي، ٢٤٥ بحري تونسي، والمادة ٢٣٥ بحري كويتي، وكذا المادة ٣٢٨/٢٢١ بحري إماراتي التي أضافت إلى نص المادة ٢٤٩ تجارة بحرية أردني وإلى المواد المذكورة سابقاً بأن مكافأة الإنقاذ تستحق ولو تمت المساعدة أو الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد (سفن شقيقة) وهو ما لم يرد في المادة الثانية من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ والتي تعتبر المنع الذي استقت منه التشريعات السابقة أحكامها لكنه ورد في المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ والمادة ٢٥٢ تجارة بحرية أردني.

مكافأة الإنقاذ تستحق للمنقذ إذا أسفرت عمليات الإنقاذ عن نتيجة مفيدة وأن مقدار المكافأة لا يزيد بأي حال من الأحوال عن قيمة الأشياء المنقوذة كما تستحق مكافأة الإنقاذ في حالة السفن الشقيقة.

٣٧١ - أولاً : ضرورة تحقيق نتيجة مفيدة من عمليات المساعدة والإنقاذ.

إن فرض المشرع للمكافأة في حال إنقاذ الأموال، يفيد بأن الإنقاذ غير مجاني، ولكن حتى يعطى المنقذ مكافأة على مساعدته فلا بد من أن تأتي جهوده بثمره نافعة، فإن لم يحقق جهده فائدة للسفينة المنكوبة فلا يستحق مكافأة على ذلك، وهو ما يعبر عنه العرف المستقر في العمل البحري من أنه إذا لم يحقق الإنقاذ فائدة فلا مكافأة No Cure No Pay، إلا أن السفينة المنقذة في حالة عدم تحقيق نتيجة من الإنقاذ، تستحق ما أنفقته في سبيل محاولة الإنقاذ كمصاريف التي تتطلبها ظروف الإنقاذ وذلك كتعويض لها عن هذه المصاريف طبقاً لأحكام الفضالة (م ٣٠١، م ٣٠٧ مدني أردني).

ومع ذلك فلا يشترط أن يكون الإنقاذ كاملاً، فلو ترتب على المساعدة تحسين وضع السفينة المنكوبة بفعل جهود الإنقاذ ثم جاء آخرون وقدموا مساعدة أدت إلى إنقاذ السفينة وأمتعتها أو تفرعاتها، فإن المنقذ الأول يكافأ جزئياً بما يتناسب وجهوده ويستحق الآخرون مكافأة تتناسب وجهودهم والمنفعة التي حققوها من المساعدة^(١).

٣٧٢ - ثانياً : ألا تزيد قيمة المكافأة عن قيمة الأشياء المنقذة :

يستفاد مما جاء بعجز المادة ٢٤٩ تجارة بحرية بأن قيمة المكافأة لا يجوز بأي حال من الأحوال أن تزيد عن قيمة الأشياء التي تم إنقاذها، وهو وضع طبيعي إذ أن لا فائدة تعود على صاحب السفينة جراء مثل هذا الإنقاذ، فخير لأصحاب السفينة والبضائع أن تغرق من أن تنقذ بمكافأة تزيد عن قيمتها. ولذلك فإن مكافأة الإنقاذ تحدد بنسبة مئوية من الأموال المنقذة مع تقديرها تبعاً للجهود والظروف التي أحاطت بعملية الإنقاذ وبقية الأموال المنقذة.

(١) انظر : صلاح الدين الناهي / ص ٢٦٤ .

٣٧٣ - ثالثاً : مكافأة الإنقاذ بين السفن الشقيقة :

تنص المادة ٢٥٢ تجارة بحرية والتي تطابق المادة الخامسة من اتفاقية المساعدة والإنقاذ «يلزم الجعل وأن يكون كل من الإسعاف والإنقاذ قد وقع بين سفن لها مالك واحد» ومعنى ذلك أن مكافأة الإنقاذ يستحق بين السفن وإن كانت السفينة المنقذة والسفينة المنكوبة مملوكتين لمالك واحد، أي أنهما سفن شقيقة.

وسبب ذلك يعود إلى أن كل سفينة تعتبر ثروة بحرية مستقلة عن غيرها من السفن المملوكة لنفس الشخص فيتعلق بها حقوق الدائنين ومن بينها السفينة المنقذة كما أن مكافأة الإنقاذ يتعلق بها حقوق الربان والبحارة الذين اشتركوا في عملية الإنقاذ إضافة إلى أن مكافأة الإنقاذ تهم الشاحنين وشركات التأمين التي تلتزم بدفع جزء من مكافأة الإنقاذ التي ينص عليها بشكل خاص في وثيقة التأمين، وتجدر الإشارة إلى أن القضاء الإنجليزي^(١) أسس مكافأة الإنقاذ على مبدأ العدالة في حالة السفينتين المملوكتين لشخص واحد وإحداهما منكوبة والأخرى مغيثة لها.

المبحث الثاني

الحالات التي تستثنى فيها مكافأة الإنقاذ

٣٧٤ - نصت المادة ٢٥٠ تجارة بحرية على أنه «لا يحق أي جعل للأشخاص الذين يشتركون بأعمال المساعدة إذا كانت السفينة المغائة قد منعتهم عن إغايتها منعاً صريحاً معقولاً» وهو نص مطابق للمادة الثالثة من اتفاقية بروكسل للمساعدة والإنقاذ البحري.

كما نصت المادة ٢٥١ تجارة بحرية على أنه «لا يحق أي جعل للسفينة القاطرة عن إسعافها أو إنقاذها للسفينة المقطورة بها أو لحمولتها ما لم تقم بأعمال خارقة

(١) انظر القضية : Owners Of Beaver Ford V. Owners Of Kafiristan (1938) A.C.136.

للعادة لا يمكن اعتبارها تنفيذاً لعقد القطر».

وهو تطبيق لنص المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة الإنقاذ ويستفاد من النصوص القانونية السابقة أن مكافأة الإنقاذ لا تستحق للمنقذ في حالات معينة هي :

٣٧٥ - أولاً : رفض السفينة المغائة للمساعدة رفضاً صريحاً ومعقولاً :

إن أفضل من يحكم على سلامة السفينة المنكوبة هو بالطبع ربانها، وطالما كان قائماً على إدارتها فهو الذي يحدد مقدار المساعدة التي يحتاجها، فإذا رأى أن مساعدة أكثر من المساعدة التي قدمها المنقذ الأول ضرورية لسلامة سفينته، فإنه لا يحق للمنقذ الثاني أن يستبعد المنقذ الأول، كما أن أي منقذ يتقدم لإنقاذ السفينة ضد رغبة ربانها لا يحصل على مقابل^(١). وهذا المبدأ أملت به بعض الممارسات البحرية القديمة حيث كان البحارة ينظرون في أماكن معينة في البحر، حتى إذا ما اقتربت منهم سفينة بفعل الأمواج والرياح صعدوا عليها ورفضوا إطلاق سراحها حتى تدفع لهم مكافأة إنقاذ على اعتبار أنها كانت مهددة بالهلاك^(٢) وكان يطلق عليهم «صيادو مكافأة الإنقاذ»^(٣).

ورفض المساعدة يجب أن يكون صريحاً من ربان السفينة المنكوبة فإذا أصدر نداء الاستغاثة SOS فهبت إحدى السفن القريبة لنجدته، إلا أنها عندما وصلت كانت حدة الخطر قد قلت فأعطت إرشادات ملاحية للسفينة المنكوبة مكنتها من الوصول إلى المياه المفتوحة Open Waters، كانت هذه مساعدة أخلاقية وكانت الإرشادات الملاحية المعطاة للسفينة المنكوبة تشكل عمل إنقاذ فعلي يستوجب مكافأة إنقاذ للسفينة المغيثة^(٤).

Chorley & Giles : Op.285.

(١) انظر :

(٢) انظر : يعقوب صرخوه / الحوادث البحرية / ص ٧٥ هامش رقم (١).

(٣) انظر : علي البارودي / مبادئ القانون البحري / ص ٢٩٤ .

The Tower Bridge (1939) P. 30.

(٤) انظر قضية :

كما يجب أن يكون الرفض مؤسساً على أسباب معقولة، كما لو حاول ربان السفينة المنكوبة التهرب من دفع مكافأة الإنقاذ إذ رأى أنه يستطيع أن يقود السفينة لبر الأمان أو نه فضل أحد المتقدمين للإنقاذ على غيره، كل ذلك خاضع لتقدير ربان السفينة المنكوبة فإذا تقدم منقذ للسفينة المنكوبة بالرغم من رفض ربانها فإن لهذا المنقذ مكافأة الإنقاذ إذا ثبت فيما بعد من الظروف المحيطة بعملية الإنقاذ عدم معقولية رفض الربان للمساعدة^(١)، وتقدير المعقولية يخضع لتقدير المحكمة التي تنظر في مثل هذا النزاع.

وبناء على ذلك فإذا تركت السفينة في البحر من ربانها وبحارتها بدون أمل في استعادتها، فإن للمنقذ أن يقوم بعمليات الإنقاذ دون حاجة لإذن من ربانها أما إذا بقي على ظهرها فله حق رفض الإنقاذ Rescue شرط أن يرفض الشخص المعقول الإنقاذ في مثل هذه الظروف^(٢).

٣٧٦ - ثانياً : وجود التزام تعاقدى بالمساعدة :

أ - وهو ما أشارت إليه المادة ٢٥٣ تجارة بحرية أردني والمماثل لنص المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لعام ١٩١٠ يستفاد من النص القانوني أنه إذا وجدت رابطة عقدية بين السفينة المنكوبة والسفينة المغيثة بشكل عقد، فإن السفينة المغيثة لا تستحق مكافأة إنقاذ نظراً لأن عليها التزاماً عقدياً بالمساعدة وذلك أن مكافأة الإنقاذ لا تستحق الأداء إلا إذا كان الإنقاذ اختياراً وليس التزاماً قانونياً، ومع ذلك فالسفينة القاطرة تستحق مكافأة إنقاذ إذا أنقذت السفينة المقطورة من مخاطر غير عادية أو استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر مثل قيام السفينة القاطرة بإخماد حريق شب على السفينة المقطورة أو تخفيف حمولتها أو تعويمها إذا جنحت أو إذا فسخ عقد القطر لاستحالة تنفيذه، ومن ثم هبت لنجدة السفينة المقطورة إذا تعرضت لخطر الغرق.

(١) انظر أحمد حسني / النقل البحري الدولي للبضائع / ص ٢٣٩ .

Frank Maraist : Op. Cit. P. 126.

(٢) انظر :

وبالرغم من أن المشرع الأردني لم يتطرق لعقد الإرشاد إلا أن ما يطبق على عقد القطر يطبق عليه بخصوص عدم استحقاق المرشد مكافأة إنقاذ إلا استثناءً.

ب - طاقم السفينة وركابها :

وانطلاقاً من عدم استحقاق المنقذ مكافأة إنقاذ إذا كان ملتزماً بذلك قانونياً فإن ربان السفينة وأفراد طاقمها الذين يساعدون السفينة المنكوبة على تخطي نكبتها لا يستحقون مكافأة إنقاذ بسفيتهم لارتباطهم بعقد مع صاحبها، ومن ثم فإن عليهم التزاماً تعاقدياً بالمساعدة وتنص المادة ١٣٤/٢ تجارة بحرية أردني «بأن الملاح ملزم بالعمل على إنقاذ السفينة والحمولة».

وكذلك الحال مع وكلاء السفينة والمسافرين إذ أنهم ملتزمون بالمحافظة على سلامة السفينة، إلا إذا أتيحت الفرصة لأحد المسافرين بالهرب ولكنه اختار البقاء على ظهر السفينة للمساعدة في إنقاذ السفينة المنكوبة و قدم خدمة استثنائية في هذا المجال، فإنه يرقى لمرتبة المنقذ^(١).

ج - إنقاذ الأشخاص المهددين بالغرق :

إن إنقاذ الأشخاص المهددين بالهلاك في البحر هو واجب إنساني قبل أن يكون واجباً قانونياً وعلى ذلك فلم يترك المشرع تقديم مثل هذه المساعدة لمحض إرادة الجهة المنقذة بل قننه المشرع الدولي في اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ إذ قررت المادة التاسعة منها على عدم استحقاق أي أجر على الأشخاص الذين صار إنقاذهم دون الإخلال بما يرد في القوانين الوطنية في هذا الشأن ومع ذلك لمنقذي الأرواح البشرية الذين يتدخلون بمناسبة الحادث الذي أدى إلى المساعدة أو الإنقاذ حصة عادلة في الأجر الذي يعطى لمنقذي السفينة وشحنتها وملحقاتها وهو ما أخذت به المادة ٢٥٦ تجارة بحرية أردني.

وسبب ذلك يعود إلى أن حياة الإنسان لا تقوم بمال^(٢)، إلا أنه إذا اجتمع

Kecnnedy = Op. Cit. P.241.

(١) انظر :

(٢) راجع ما قبل بهذا الشأن بند رقم ٢٦ سابقاً.

إنقاذ الأرواح مع إنقاذ الأموال فلمنقذي الأرواح حصة عادلة من مكافأة الإنقاذ لأنه في مثل هذه الحالة يكون هناك مبلغ من المال تدفع منه المكافأة^(١) وفي حادثة بحرية تم إنقاذ البحارة وركاب السفينة دون السفينة وحمولتها، مع ذلك حكم للسفينة المنقذة بالمكافأة من أجور الشحن وأجور النقل التي بقيت بحوزة أصحاب السفينة الغارقة^(٢) والحال كذلك لو أن منقذي السفينة والحمولة غير منقذي الأرواح، إذ لمنقذي الأرواح مكافأة من المبلغ المتحصل من السفينة المنقودة ومن حمولتها أيضاً.

يضاف إلى كل ذلك أن إنقاذ الأرواح هو التزام قانوني لا مجال فيه للاختيار انطلاقاً مما جاء في المادة ٢٥٧ تجارة بحرية والتي تعاقب كل ربان شاهد شخصاً في البحر مهدداً بالغرق، وامتنع عن إغاثته بالحبس من شهر إلى سنتين وبالغرامة من عشرة إلى ثلاثمائة دينار أردني أو بإحداهما، شرط ألا يعرض سفينته وبحارتها وركابها لخطر فعلي.

د - خطأ السفينة المنقذة :

تنص الفقرة الأخيرة من المادة ٢٥٥ تجارة بحرية على أن «للمحكمة أن تنقص الجعل أو أن تبطله إذا تبين أن الإنقاذ أو الإسعاف اقتضاها خطأ المنقذين أو إذا أقدم هؤلاء على ارتكاب سرقات أو على إخفاء أشياء مسروقة أو على غيرها من أعمال الاحتيال» وهو نص يطابق الفقرة الأخيرة من المادة الثامنة من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة.

يستفاد من النص القانوني أنه إذا تعرضت سفينة لخطر بفعل سفينته أي وقع تصادم بينهما فلا تستحق السفينة المنقذة مكافأة عن عملها وذلك لوجود التزام قانوني بالمساعدة (م ٢٤٢ تجارة بحرية) بمعنى أن الإنقاذ ليس اختيارياً في مثل هذه الحالة بل هو مقرر بنص قانوني.

Kennedy : Op. Cit. P.98.

(١) راجع :

The Medina (1876) I.P.D. 272.

(٢) انظر قضية :

ويأخذ الاتجاه القضائي^(١) الإنجليزي بإعطاء مكافأة إنقاذ لفاعل الخطأ Wrongdoer فإذا وجدت المحكمة أن الضرر الناجم عن الإنقاذ أكثر من المكافأة فإن المجال يصبح مفتوحاً لتعديل هذه المبالغ.

فإذا قدمت المساعدة من أشخاص غير السفينة الصادمة وارتكبوا خطأ زاد من مقدار الخطأ الأصلي الذي كانت السفينة معرضة له، فإنهم لا يحرمون من مكافأة الإنقاذ وإن كان يمكن إجراء مقاصة بين هذه المكافأة ومقدار التعويض المستحق على المتقذين جراء الأضرار التي أصابت السفينة المنكوبة^(٢) يضاف إلى ذلك أن للمحكمة أن تحكم بتخفيض المكافأة أو إلغائها إذا ثبت أن المتقذين قد قاموا بعمليات سرقة الممتلكات من السفينة أو حمولتها أو أخفوا أشياء مسروقة أو غير ذلك من أنواع الاحتيال، والحرمان من المكافأة في مثل هذه الحالات هو عقوبة مدنية تضاف إلى العقوبة الجزائية^(٣).

المبحث الثالث

تقدير مكافأة الإنقاذ

٣٧٧ - قد تتم عمليات المساعدة والإنقاذ بموجب اتفاق تعاقدى بين المغيث والمغاث ومن ثم تحدد مكافأة الإنقاذ في مثل هذا الاتفاق مع حق الطرف المغاث اللجوء إلى المحكمة إذا ثبت أن الطرف المغيث قد استغل ظروفه، وقد تتحدد مكافأة

(١) انظر القضية الإنجليزية التي نظرها مجلس اللوردات بـ

Owens & Beaver Rord V. Wonens Of Karinistan - Reported Ante, Chorley & Giles : P.187.

وانظر كذلك :

(٢) انظر قضية السفينة The Togo Maru اليابانية التي أصيبت بعطل في مياه الخليج، استعانت على إصلاحها بشركة لحام حيث أخطأ عامل اللحام فسبب انفجاراً في السفينة، حكم فيها بتخفيض مكافأة الإنقاذ.

Lloyd's Reports - 1969 - P.133.

منشور في

(٣) انظر : مصطفى طه / البحري اللبناني / ص ٣٥٦ .

الإنقاذ بدون اتفاق مسبق بين الجهتين .

ونظراً للظروف التي تحيط بعملية الإنقاذ فإن المشرع لم يترك حرية تقدير المكافأة لطرفي عقد الإنقاذ بل أعطى المحكمة سلطة تقدير المكافأة أو تعديلها بما يتناسب والظروف التي تمت فيها عملية الإنقاذ وقيمة الأموال المنقوذة ومقدار الجهود والمخاطر التي واجهت المنقذ، وعلى ذلك وضع المشرع قيوداً معينة يجري تقدير المحكمة لمكافأة الإنقاذ على أساسها .

٣٧٨ - أولاً : التقدير الاتفاقي لمكافأة الإنقاذ :

سبق أن ذكرنا إمكانية الاتفاق بين المغيث والمغاث على تحديد مكافأة الإنقاذ مع إمكانية إثبات هذا الاتفاق بكافة الطرق .

وقد جاء نص المادة ٢٥٤ تجارة بحرية على غرار المادة السابعة من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ حيث ورد النص القانوني على أن «للمحكمة أن تلغي أو تعدل بناء على طلب أحد المتعاقدين كل اتفاق على إسعاف أو إنقاذ نشأ في وقت الخطر وتحت تأثيره، إذا اعتبرت أن شروط الاتفاق غير عادلة» .

«ولها أيضاً في كل الحالات وبناء على طلب الجهة صاحبة العلاقة أن تلغي أو تعدل الاتفاق، إذا ثبت لها تعيب رضى أحد الفريقين بسبب خداع أو كتم معلومات أو إذا كان الجعل فادحاً من إحدى الناحيتين ولا يتناسب والخدمة المقدمة» .

يستفاد من النص أن حالات إبطال الاتفاق أو تعديله هي :

(١) إذا تم الاتفاق وقت الخطر وتحت تأثيره :

فللمحكمة في مثل هذه الحالة أن تعدل الاتفاق أو تلغيه بناء على طلب أحد الطرفين، وتدخل المحكمة هو استثناء على مبدأ "العقد شريعة المتعاقدين" وذلك لعدم تساوي طرفي الاتفاق، فأحدهما يريد الربح والآخر يريد الخلاص من محنته، ومن ثم فلا يسمح المشرع لطرف بابتزاز الطرف الثاني، فأعطى المحكمة سلطة إلغاء الاتفاق على تحديد المكافأة أو تعديله بما يتناسب والظروف المحيطة بعملية الإنقاذ والمساعدة بما يتناسب والجهود المبذولة للإنقاذ وكذا بما يتناسب وقيمة الأشياء

المنقذوة، ويعبر عن ذلك المشرع في عجز الفقرة الأولى من المادة ٢٥٤ تجارة بحرية، من أن للمحكمة إلغاء أو تعديل الاتفاق على المكافأة إذا رأت أن شروط الاتفاق غير عادلة كما أضاف عجز الفقرة الثانية من المادة نفسها بأن للمحكمة أن تلغي أو تعدل الاتفاق إذا كانت المكافأة مبالغاً فيها زيادة و نقصاً ولا تتناسب مع الخدمة المقدمة.

٢ - إذا ثبت تعيب رضى أحد الفريقين :

وهذا التعيب في الإرادة غالباً ما يقع على الطرف طالب المساعدة الذي تكون إرادته معيبة تحت وطأة الخطر المحدق به بل تكون إرادته أحياناً معدومة ومن ثم يقبل الشروط التي يحددها الطرف الآخر وقد يكون تعيب رضا الطرف المنكوب راجعاً إلى خداع وكتم معلومات من جانب ربان السفينة المغيثة كالمبالغة في تقدير الخطر طمعاً في مكافأة الإنقاذ كما قد يصدر عيب الرضا عن كتّم معلومات خاصة بجسامة الخطر وبصعوبات الإنقاذ المحتملة^(١).

ثانياً : التقدير القضائي لمكافأة الإنقاذ :

٣٧٩ - إذا لم يتفق الطرفان المغيث والمغاث على تحديد قيمة مكافأة الإنقاذ أو إذا كان الاتفاق يحتوي على شروط غير عادلة، فإن للمحكمة بناء على طلب أحد الطرفين أن تتولى تحديد مكافأة الإنقاذ وفقاً للأساسين الواردين في المادة ٢٥٥ تجارة بحرية وهما :

الأول : ١ - مدى نجاح جهد المساعدة والإنقاذ :

ويذكر في هذا الشأن أن كثيراً من اتفاقيات المساعدة والإنقاذ تشتمل على شرط الدفع مقابل النجاح No Cure No Pay، ومع ذلك فإن للسفينة المنقذة أن تطالب بالتعويض عن المصاريف والنفقات التي تكبدتها جراء محاولتها الإسعاف والإنقاذ.

٢ - الخطر الذي يتهدد السفينة المنكوبة وركابها وبحارتها وحمولتها وكذا الخطر الذي تعرضت له السفينة المغيثة والمنقذون.

(١) انظر : علي البارودي / مبادئ القانون البحري / ص ٢٩٦ .

٣ - المدة التي استغرقتها عملية المساعدة والإنقاذ.

٤ - المصاريف التي تكبدتها السفينة المغيثة والأضرار التي أصابتها جراء عمليات المساعدة كثمن الوقود وأجور البحارة الإضافية وفوائد الربح والمسؤولية التي تتحملها السفينة المغيثة في مواجهة الغير أو في مواجهة الشاحنين.

٥ - قيمة السفينة المغيثة والأدوات التي استعملت في المساعدة مع مراعاة كبر حجم المكافأة إذا كانت السفينة المغيثة سفينة مخصصة للمساعدة والإنقاذ لأنها مزودة بمعدات خاصة بالإنقاذ تكلف مبالغ طائلة بعكس السفينة التي تقدم المساعدة عرضاً.

الثاني : قيمة الأشياء المنقوذة :

يشترط في تحديد مكافأة الإنقاذ من المحكمة ألا تزيد فيه المكافأة عن قيمة الأشياء المنقوذة بأي حال من الأحوال (عجز المادة ٢٤٩ تجارة بحرية).

ويلاحظ أن المشرع لم يحدد مقدار المكافأة بالنسبة لقيمة السفينة والأشياء المنقوذة بل ترك ذلك لتقدير المحكمة على ألا تتجاوز المكافأة قيمة هذه الأشياء.

أما فيما يختص بتوزيع مكافأة الإنقاذ بين مالك السفينة المغيثة وربانها وبحارتها فيترك ذلك أيضاً للمحكمة التي تنظر بموضوع المكافأة، أما إذا كانت السفينة المغيثة أجنبية فيترك تحديد أنصبة صاحب السفينة والربان والملاحين من المكافأة لقانون بلد هذه السفينة (م ٢٥٣ تجارة بحرية).

وعلى المحكمة أن تراعي تخصيص أجر عادل لمنقذي الأرواح البشرية من المبالغ المخصصة لمكافأة إنقاذ السفينة وحمولتها والأشياء التابعة لها (م ٢/٢٥٦ تجارة بحرية).

المبحث الرابع

المطالبة بالمكافأة

٣٨٠ - ترفع دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ من مالك السفينة المغيثة أو من ربانها

أو من بحارتها أي من جماعة المنقذين على أصحاب الممتلكات المنقوذة وهم مالك

السفينة المنقوذة الذي له أن يرفع الدعوى على أصحاب البضائع المنقوذة للمساهمة في مكافأة الإنقاذ وكذا تدخل في الأموال المنقوذة أجرة الشحن ويستثنى من الممتلكات التي تساهم في المكافأة المنقولات الشخصية الخاصة بالبحارة والمسافرين .

والمحكمة المختصة بنظر النزاع حول مكافأة المساعدة هي بحسب الأصل محكمة موطن المدعى عليه أي مالك السفينة المغائنة، كان المحاكم الأردنية تختص بالنظر في هذه الدعوى إذا حصل الإنقاذ في المياه الإقليمية الأردنية (م ٢/٢٨ أصول محاكمات مدنية) على أساس أن المساعدة التي قدمت للسفينة المنكوبة في المياه الإقليمية الأردنية سواء كان السفينة أردنية أو أجنبية، تتعلق بالتزام نشأ في المياه الإقليمية الأردنية .

وتعتبر مكافأة الإنقاذ بعد تقديرها من الديون الممتازة التي تأتي في المرتبة الثالثة طبقاً للمادة ٥٠/ح من قانون التجارة البحرية .

وإذا قدمت المساعدة للسفينة عدة مرات في رحلة واحدة فإن المكافأة تستحق وفقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوء المساعدة (م ٥٢ تجارة بحرية) .

كما يجوز توقيع الحجز الاحتياطي على السفينة وفاء لهذا الدين البحري سنداً للمادة ١٤١ أصول محاكمات مدنية بشرط تقديم كفالة نقدية أو مصرفية أو عدلية من كفيل مليء بصحة ما قد يلحق بالمحجوز عليه من عطل أو ضرر إذا ظهر أن طالب الحجز لا أحقية له فيه . وتسقط دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ بمرور سنتين من تاريخ انتهاء أعمال الإسعاف والإنقاذ ولا تسري هذه المدة إذا لم يتم حجز السفينة في المياه الإقليمية الأردنية (م ٢٥٧/٢٤١ تجارة بحرية) وهذه المدة هي نفس مدة تقادم دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم كما أنها نفس المدة التي ومنعتها المادة العاشرة من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لعام ١٩١١ .

وتخضع مدة التقادم هذه لأسباب الانقطاع والوقف الواردة في القواعد العامة .

الباب الثامن

General Average الخسارات البحرية المشتركة

٣٨١ - مقدمة عامة : تعني الخسارات المشتركة ببساطة أن ما يضحى به وقت الخطر لصالح جميع المستفيدين من الرحلة البحرية يتم تعويضه بمساهمة الجميع ذلك أن السفينة تتعرض في رحلتها إلى مصاعب كثيرة تؤدي أحياناً إلى قربها من حالة الغرق فيعمد الربان إلى عمل كل ما يمكن لإنقاذ السفينة وما عليها من أموال وأرواح^(١) يتمثل ذلك بإلقاء جزء من الحمولة في البحر لتخفيف حملها أو التضحية بحبالها أو بصواريخها، كما يتمثل عمل الربان بالاستعانة بسفن أخرى لمساعدة سفينته في محتتها إما بقطرها أو بتعويها في حالة الجنوح أو بمساعدتها في إخماد حريق شب عليها أو بدفع مصاريف لإصلاحها إذا اضطرت للجوء إلى أحد الموانئ مصابة بعطب ومن ثم فإن المصالح التي استفادت من هذه التضحية أو من المصاريف التي انفقت في سبل إنقاذ الأموال الأخرى التي وصلت سالمة إلى ميناء الوصول عليها أن تساهم بتعويض أصحاب المصالح التي تمت التضحية بها، وتلك المصالح هي أصحاب السفينة وأصحاب البضاعة وأجرة الشحنة.

أما الأساس القانوني لاشتراك تلك المصالح بالخسارة التي لحقت بأصحاب الأموال التي رمت في البحر أو تلك التي لحقت بأصحاب السفينة جراء إصلاحها،

(١) وقد أشارت بعض المراجع الفقهية الإسلامية إلى نظام التضحية عند تعرض السفينة للغرق فقالت : إذا أشرقت السفينة على الغرق فالواجب على الركبان إلقاء بعض الأمتعة حسب الحاجة دفعاً لأعظم المفسدين بأخفهما، لأن حرمة الحيوان أعظم من حرمة المتاع وإن ألجأت الضرورة إلقاء الدواب جاز ألقاؤها صوناً للآدميين لأنهم أعظم حرمة - العبيد كالأحرار، لاستوائهم في الحرمة - وإن تقاعد الركبان عن إلقاء المتاع والدواب مع الإمكان ودعت الضرورة إليه أمموا لقوله تعالى : ﴿ولا تلقوا بأيديكم إلى التهلكة﴾ [نظر : كشف القناع عن متن الإقناع الجزء الرابع / ص ١٣٢ - مشار إليه : في د. ثروت عبدالرحيم / الخسائر المشتركة / الكويت / ١٩٧٤ / ص ٣٣٦].

فيكمن في قواعد العدالة المستمدة من القانون الطبيعي وليس نتيجة لعقد^(١).

وعليه فإننا نميل إلى الأخذ بالأساس القانوني المشار إليه الذي تقوم عليه فكرة المساهمة في الخسارات المشتركة.

ولا حاجة بنا إلى العقد لتأسيس هذه المساهمة على أساس مبدأ الإثراء بلا سبب أو على أساس المذهب الاتفاقي الذي كان مطبقاً عندما كان الشاحن يصاحب بضاعته على السفينة أو على أساس وجود اتفاق ضمني بين المشتركين في الإرسالية البحرية بشكل تفويض ضمي للربان بالتصرف وقت الخطر كما يتصرف الموكل وقت الخطر لو كان موجوداً^(٢).

ونظام المساهمة في الخسارات البحرية المشتركة نظام قديم قدم الملاحة البحرية نفسها وأول إشارة إلى هذا النظام وجدت في القانون الروديسي Rhodian Law منذ عام ٩٠٠ قبل الميلاد في جزيرة رودس في البحر المتوسط حيث كانت ضمن الامبراطورية الفينيقية التي سادت البحار في تلك الأيام، ثم انتقلت الفكرة للرومان الذين أدخلوها في قانونهم المدني في كتاب الدابجست رقم ٣٨٥ Digest زمن الامبراطور جوستنيان وقد احتوى هذا الكتاب قاعدة مفادها «إن الخسارة التي تتم لمنفعة الجميع يجب التعويض عنها بمساهمة الجميع»^(٣) وقد اقتضت الظروف الملاحية الأخذ بالمبدأ السابق لأن التجار كانوا يصاحبون بضائعهم ومن ثم يتنازعون فيما بينهم عندما يقرر الربان رمي بعض البضاعة في سبيل سلامة الإرسالية البحرية، وعليه تم التوصل إلى تعهد يصدر عن جميع الشاحنين بأن من يتم إلقاء بضاعته يعرضه الجميع ثم تطور هذا التعهد إلى عرف مستقر أغنى عن التعهد الصريح^(٤) وقد طور فقهاء الرومان هذه القاعدة فلم تعد تقتصر على رمي البضائع في البحر

(١) انظر : Leslie J. Buglass = Marine Insurance and General Average in the United States - Cornell Maritime Press, Inc - Cambridge - Maryland, 1973 - P.116.

(٢) انظر عرض هذه الآراء في : يعقوب صرخوه / الحوادث البحرية / ص ١٠٣ - ١٠٥ .

(٣) انظر : Frank Mariast : Op. Cit. P.134.

(٤) انظر : د. ثروت عبد الرحيم / الخسارات البحرية المشتركة / ص ١٣ / هامش (٢).

Jesttison بل تشمل كذلك قطع صاري السفينة وإلقائه بالبحر كما قصروا المساهمة في الخسارات التي تترتب على تضحية اختيارية في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية بحيث تخرج عن نطاقها الخسارات الناشئة عن الحوادث الاستثنائية مثل الأضرار التي تقع على الممتلكات المنقولة بفعل الاصطدام أو بفعل الحريق أو تضرر البضاعة بفعل ماء البحر، ففي مثل هذه الحالات تسمى الخسارة بالخسارة الخاصة Particular Average ويتحملها من تقع عليه دون مساهمة الآخرين في التعويض عن مثل هذا الضرر، ثم انتقلت هذه القاعدة أو المبدأ إلى قنصلية البحر في القرن الرابع عشر الميلادي ليطبق على الملاحة في الساحل الغربي للبحر المتوسط، ثم أصبحت هذه القاعدة جزءاً من قواعد أوليرون Rules Or Judgments of Oleron^(١) التي دخلت القوانين البحرية الأوروبية القديمة إلى أن ظهرت هذه القواعد المتعلقة بالخسارات المشتركة في الأمر الملكي الفرنسي لسنة ١٦٨١ زمن الملك لويس الرابع عشر الذي أعطى تعريفاً واضحاً لمعنى الخسارة البحرية المشتركة ثم تبناها أيضاً أمر روتردام عام ١٧٢١ الذي اقتدت به جميع البلدان الأوروبية ومنها التقنين التجاري الفرنسي عام ١٨٠٧^(٢) أما في النظام الأنجلوسكسوني فقد عرضت أول قضية على القضاء الإنجليزي بشأن الخسارات المشتركة عام ١٢٨٥م إلا أن الفكرة لم تتضح بشكل جلي إلا في الحكم الصادر عام ١٧٩٩ والحكم الذي تلاه عام ١٨٠١ حيث تم تعريف الخسارة المشتركة بالشكل الذي ظهرت فيه بالقانون الإنجليزي^(٣).

وتجدر الإشارة إلى أن فقهاء الشريعة الإسلامية تعرضوا لحكم التضحيات التي تقع عندما تتعرض الرحلة البحرية لخطر يهددها ومنهم مالك بن أنس رضي الله عنه

(١) أوليرون جزيرة في غرب البحر المتوسط مر بها ريتشارد الأول ملك إنجلترا أثناء رجوعه من الأراضي المقدسة واطلع على قواعد أوليرون وأمر بمراجعتها وأطلق عليها قانون البحر Law Of The sea وسميت Laley Olyroun وقد أدخلت هذه القواعد في القانون البحري الإنجليزي وغيره من القوانين البحرية الأوروبية القديمة.

(٢) انظر : Lawondes and Radolf = General Average and York Antwer Rules = British Shipping Laws Vol.7, 10th ed. 1975 - Pana - 6.

(٣) انظر : يعقوب صرخوه / ص ٩٨ .

إذ قال : إذا طرح بعض الحمل للهول شارك أهل المطروح من لم يطرح لهم شيء في متاعهم وكان ما طرح وسلم لجميعهم في تمامه ونقصه بثمانه يوم الشراء أن اشتروا من موضع واحد بغير محاباة لأنهم صاروا بالمطروح مالهم، والعدل عدم اختصاص أحدهم بالمطروح إذ ليس أحدهم بأولى من الآخر وهو سبب سلامة جميعهم، فإن اشتروا من مواضع أو اشترى بعض أو طال زمن الشراء حتى تغيرت الأسواق، اشتركوا بالقيم يوم الركوب دون يوم الشراء لأنه وقت الاختلاط، وسواء طرح الرجل متاعه أو متاع غيره بإذنه أم لا^(١).

أما فيما يتعلق بالمساهمة بالخسارات البحرية المشتركة في قانون التجارة البحرية الأردني، فقد ظهر في الفصل الثالث من الباب السابع في المواد من ٢٥٨ إلى ٢٨٤ التي جاءت على غرار ما أخذ به كل من القانونين البحرين السوري لعام ١٩٥٠ واللبناني لسنة ١٩٤٧ .

يتضح مما سبق أن الدول على اختلاف مذاهبها التشريعية قد أخذت بنظام المساهمة في الخسارات البحرية المشتركة، إلا أن الاختلافات المتعددة في ممارسة تطبيق نظام الخسارات البحرية المشتركة من بلد إلى آخر كان لزمن طويل مصدر قلق واضطراب بين المجتمعات البحرية في العالم، مما دفع أصحاب السفن والتجار ورجال التأمين لمحاولة إيجاد قواعد موحدة في هذا الشأن.

فكانت أولى هذه المحاولات عقد مؤتمر دولي ملاحى في جلاسجو ببريطانيا عام ١٨٦٠ أسفر عن وضع مشروع قانون موحد لتقوم الدول بتبنيه في تشريعاتها الوطنية إلا أن الدول عارضت هذا الاتجاه الأمر الذي دعا إلى عقد مؤتمر آخر في يورك ببريطانيا عام ١٨٦٤ أسفر عن وضع أحد عشر قاعدة عرفت باسم قواعد يورك Rules Of York, 1964، ومع ذلك لم تلق هذه القواعد قبولا دولياً، مما حتم عقد مؤتمر آخر في أنتويرب ببلجيكا عام ١٨٧٧ تبنى قواعد يورك مع إضافة مادة جديدة

(١) أورده الأستاذ محمد صالح / شرح القانون التجاري / الجزء الأول / القاهرة ١٩٤٩ - ص ٣١، ٣٢
أشار إليه ثروت عبد الرحيم / الخسارات المشتركة / ص ٣٣٦ .

تتعلق بتقدير قيمة البضاعة التي تمت التضحية بها، ثم توالى التعديلات عليها، فكان مؤتمر ليفربول عام ١٨٩٠ ثم مؤتمر استوكلهوم بالسويد عام ١٩٢٤ أسفر عن وضع ما يسمى بقواعد مع يورك - أنتويرب ١٩٢٤ York - Antwerp Rules - 1924^(١) إلا أن مؤتمر يورك - أنتويرب لسنة ١٩٢٤ أدخل قواعد مرقمة بالأحرف A, B, C, D, E, F, التي تعالج المبادئ العامة، والقاعدة الأولى تعرف الخسارة المشتركة بالشكل الذي أخذ به القانون البريطاني مما أثار استياء الولايات المتحدة التي حذفت القواعد المرقمة بالأحرف باستثناء القاعدة F ذلك أن التعريف لم يكن واسعاً بحيث يشمل المفهوم الفرنسي للخسارة المشتركة القائم على نظرية "المنفعة العامة" Common Benefit وإنما يتضمن المفهوم الإنجليزي القائم على حفظ السفينة والحمولة Preservation Of Ship and Cargo كما أن القواعد لم تكن منسجمة مع المواد المرقمة بالأرقام، إضافة إلى أن القضاء الإنجليزي قد اعتبر القواعد المرقمة ليست مطلقة بل مقيدة بما جاء في القواعد المرقمة بالأحرف، مع أن هذه الأخيرة لا تعالج إلا القواعد العامة، وعلى ذلك تم الاتفاق بين أصحاب السفن وشركات التأمين والشاحنين على إعادة النظر بهذه القواعد عام ١٩٥٠ أضيفت إليها قاعدة تتعلق بالتفسير Rule Of Interpretation توضح العلاقة بين القواعد المرقمة بالأحرف وتلك المرقمة بالأرقام بحيث أعطيت القواعد المرقمة بالأرقام الأولوية على القواعد المرقمة بالأحرف^(٢) ومع ذلك بقيت خلافات بين الدول بشأن هذه القواعد، حتمت على اللجنة البحرية الدولية إعادة صياغة قواعد عام ١٩٥٠ مع تعديلات عليها، فانعقد للنظر بهذه القواعد الجديدة مؤتمر دولي في مدينة هامبورج عام ١٩٧٤ تركز التعديل فيه على مبادئ تسوية الخسائر المشتركة وأصبحت القواعد تعرف باسم قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤^(٣).

(١) وتسمى أيضاً قواعد يورك، انفرس باللغة الفرنسية.

(٢) انظر تفصيل ذلك في Leslie = Buglaas = Op. Cit. P. 117 - 120.

(٣) انظر : ثروت عبد الرحيم / الخسائر البحرية المشتركة / ص ٢٥ / ٢٦ .

وتجدر الإشارة إلى أن هذه القواعد وبالرغم من الجهد الدولي في وضعها، إلا أنها لا تعتبر اتفاقية دولية وإنما هي قواعد للاسترشاد بها، ولا تطبق إلا باتفاق الطرفين، وقد جرت العادة بين الشاحنين والمجهزين ومكتتبي التأمين على الإحالة إليها في ذات الشحن وفي عقود التأمين، فإذا خلا أحد هذه الوثائق من الإحالة لتطبيق قواعد يورك - أنتويرب في تسوية الخسارات البحرية المشتركة، طبق القانون العادي على هذا النزاع^(١).

٣٨٢ - تقسيم : سنعالج الخسارات البحرية المشتركة على النحو الذي جاء في قانون التجارة البحرية الأردني.

- أولاً : تعريف الخسارة البحرية وأنواعها.
- ثانياً : شروط الخسارة البحرية المشتركة.
- ثالثاً : صور الخسارات البحرية المشتركة.
- رابعاً : تسوية الخسارات البحرية المشتركة.

الفصل الأول

تعريف الخسارة البحرية وأنواعها

٣٨٣- عرفت المادة ٢٥٨ تجارة بحرية أردني^(١) الخسائر البحرية بأنها كل ما يطرأ أثناء الرحلة البحرية على السفينة والحمولة من أضرار أو هلاك وكذلك كل ما يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة.

ويلاحظ عن هذا التعريف أنه لم يتطرق إلى التضحية الاختيارية التي يقوم بها الربان، ذلك أن مثل هذه الخسارة البحرية قد تكون خاصة يتحملها من تقع عليه سواء أكان صاحب السفينة أو صاحب البضاعة جراء حوادث طارئة كالأضرار الناشئة عن اصطدام السفينة أو بفعل حريق شب في بعض البضائع المنقولة، وقد تكون عامة يترتب عليها اشتراك الجميع في تحمل نتائجها كتعرض السفينة للغرق واستعانتها بإحدى السفن لإنقاذها من محتتها لأن مثل هذا الخطر الذي تتعرض له السفينة يؤثر على سلامة الرحلة كاملة. وعلى ذلك كانت الخسارة البحرية نوعين خسائر خاصة وخسائر عامة مشتركة.

وقد عرفت المادة ٢٦١ تجارة بحرية الخسائر الخاصة بأنها كل الخسائر البحرية التي لا تكتمل فيها الشروط المطلوبة في المواد اللاحقة، ويتحمل هذه الخسائر صاحب الشيء المتضرر.

ويتضح من النص القانوني أن الخسائر الخاصة لا تقع تحت حصر وعلى ذلك اكتفى المشرع بالإشارة إليها على أنها مما لا تتوافر فيها شروط الخسائر العامة أو المشتركة ويتحمل نتائجها من تقع عليه وحده، سواء وقعت بفعل حادثة كاصطدام السفينة بصخور وتلف جزء منها، أو بفعل اختياري لا تتوفر فيه شروط قيام الخسارة المشتركة كما لو تعرضت البضاعة للتلف بفعل ارتفاع الحرارة فقام الربان ببيعها، ففي

(١) وهو نص يشابه ما جاء في المواد ٢٥٥ بحري سوري ٢٥٥ بحري لبناني، ٢٥٨ بحري ليبي.

مثل هذه الحالة يتحمل الشاحن وحده الضرر، لأن الحادثة خاصة به ولا تؤثر على المصالح المشتركة لأصحاب السفينة وأصحاب البضائع^(١)، وفي مقابل ذلك إذا تعرضت السفينة لعاصفة بحرية فانقطعت جبالها مما أدى إلى اهتزاز السفينة وسقوط جزء من البضاعة في البحر، فإن مثل هذه الخسارة التي لحقت السفينة والبضاعة تعتبر خاصة، أما إذا رأى الربان أن قطع الحبال قد أثر على سير السفينة وعرضها للخطر فقام برمي جزء من البضاعة لتخفيف الحمولة فإن الأضرار الناشئة عن ذلك تعتبر خسائر مشتركة بالرغم من أنها وقعت بناء على خسارة خاصة وذلك لوجود الإرادة القصدية للربان، مع بقاء الخسائر الأولى ضمن الخسائر الخاصة^(٢) وكذا الحال لو اصطدمت السفينة بصخرة أحدثت فجوة فيها مما سمح للماء بدخول السفينة ومن ثم قام الربان بإلقاء قسم من البضاعة في البحر لإنقاذ السفينة فإن مثل هذه الخسارة يشترك فيها الجميع أما حدوث الفجوة فهو خسارة خاصة يتحملها مالك السفينة^(٣).

أما الخسارة المشتركة فقد عرفتها المادة ٢٦٢ تجارة بحرية بأنها ما ينتج من أضرار وهلاك أشياء ونفقات استثنائية عن هلاك أقدم عليه الربان قصداً للمنفعة المشتركة ومجابهة للخطر تعرضت له الرحلة ولا يشترط حصول نتيجة مفيدة من ذلك فيما عدا الحالات الواردة في المادة ٢٦٦ تجارة بحرية والتي تتعلق بإنقاذ كامل السفينة والحمولة أو بعضها ما لم يهلك أحدهما هلاكاً تاماً حفظاً لسلامة الآخر، حتى يمكن القول بوجود مجال للمقاصة.

ثم تضيف المادة ٢٦٢ تجارة بحرية بأن ذلك هو شأن خسائر الأضرار التي تلحق بالحمولة والسفينة وخسائر النفقات.

وقد جاء تعريف القاعدة رقم «أ» من قواعد يورك وانتويرب لسنة ١٩٥٠، ١٩٧٤ بشكل قريب مما جاء بتعريف المادة ٢٦٢ تجارة بحرية أردني، إذ تنص القاعدة

(١) انظر : ثروت عبد الرحيم / الخسارة البحرية المشتركة / ص ١٠٥ هامش رقم (١).

(٢) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٣٩٧.

(٣) انظر : ثروت عبد الرحيم / ص ١٠٦.

رقم «أ» على أنه توجد خسارة مشتركة عندما تتم تضحية غير عادية أو دفع أو تكبد نفقات بشكل إرادي ومنطقي من أجل السلامة العامة بغرض حفظ الممتلكات من الخطر والتي تكون مشتركة في الإرسالية البحرية.

وعلى ذلك نجد أن الخسارة البحرية إما أن تكون خسارة خاصة يتحملها من تقع عليه مع حقه بالرجوع على الناقل أو شركة التأمين حسب مقتضى الحال وإما أن تكون خسارة مشتركة وهي خسارة ناجمة عن عمل إرادي Voluntary Act وغيرها مما يقع وقت الخطر من أجل سلامة الإرسالية البحرية من سفينة وبضائع وأرواح ومن ثم يساهم في التعويض عنها جميع من استفاد من نتائج التضحية التي ساهمت في إنقاذ الإرسالية وهم أصحاب السفينة وأصحاب الحمولة وأجرة النقل^(١) إذا تم تحصيلها، وهذه التضحية قد تكون برمي قسم من البضاعة في البحر أو بصرف نفقات مالية كدفع أجور للقاطرة التي تقطر السفينة إلى ميناء آمن إذا تعرضت لخطر الهلاك^(٢).

Schmetthoff = Op. Cit. P.318.

(١) انظر :

(٢) انظر قضية : Australian Coastal Shipping Commission V. Green (1971) IQ. B. 456.

وكذا القاعدة رقم ٦ من قواعد يورك أنتويرب لعام ١٩٧٤ التي تعتبر النفقات التي يتكبدها أطراف الإرسالية البحرية كمكافأة إنقاذ سواء بعقد أو بغيره تعتبر خسائر مشتركة بشرط أن عمليات المساعدة تتم لحفظ الممتلكات المشتركة في الإرسالية من الخطر.

الفصل الثاني

شروط الخسارة البحرية المشتركة

٣٨٤ - يستفاد مما جاء بالمادة ٢٦٢ تجارة بحرية أردني أن الشروط التي يجب توافرها لاعتبار الخسائر البحرية مشتركة هي :

المبحث الأول

الخسارة البحرية ناجمة عن عمل أقدم عليه الربان قصداً

٣٨٥ - يشترط النص القانوني الوارد في المادة ٢٦٢ تجارة بحرية وكذا القاعدة «أ» من قواعد يورك - انتويرب لعام ١٩٧٤ بأن التضحية أو النفقات غير العادية التي تدخل في عداد الخسارة المشتركة يجب أن تتم عمداً Intentionally وبطريقة معقولة Reasonable، بمعنى أن تتم هذه التضحية اختياراً. كما لو رمى الربان بعض البضائع لتخفيف حمولة السفينة التي تكون في حالة خطر، أو دفع مجهز السفينة مصاريف قطر السفينة الجانحة المحملة بالبضائع^(١).

وعلى ذلك فالخسائر التي تنجم عن عمل عرضي أو قوة قاهرة لا تعتبر خسائر مشتركة كما لو تلفت بعض أجزاء السفينة بفعل العواصف أو سقوط بعض البضائع عن سطح السفينة (حيث يكون مثل هذا النقل على السطح قد تم بموافقة الشاحن والناقل) أو دفعت الأمواج السفينة إلى البحر فاصطدمت بالصخور أو بسفينة أخرى ففي مثل هذه الحالات لا تطبق قواعد الخسائر المشتركة على المشتركين في الإرسالية البحرية بل يتحملها من تقع عليه طبقاً للقواعد العامة التي تقضي بتحمل المالك تبعة هلاك المملوك له^(٢).

(١) انظر القضية الأمريكية : North Land Navigation Co. Ltd. V. Baterson Boiler Works Ltd.

(1985) A.M.C. P.764.

(٢) انظر : مصطفى الجمال / ص ٢٩١ .

كذلك يخرج عن نطاق الخسارة المشتركة إذا نجم الضرر عن خطأ الغير كتصادم سفينتين فالمخطئ لا يمكنه المطالبة بنصيبه من الخسارة المشتركة إذا حدثت الخسارة المشتركة بسبب خطئه^(١) ونعني بالخطأ، الخطأ الفعّال - Actionable Fault عند حدوث الخسارة المشتركة كما لو أهمل صاحب السفينة بجعلها صالحة للملاحة SeaWorthy Ship وعلى ذلك حرم مالك السفينة من مطالبة الشاحنين باعتبار تلف مرجل السفينة موجبا لمسألتهم بالخسارة التي لحقتهم من جراء قطر السفينة لأحد الموانئ وذلك في غياب نص صريح في عقد النقل على ذلك بسبب أن مالك السفينة لم يبذل الحرص الكافي Due Diligence لجعل السفينة صالحة للملاحة عند بدء الرحلة^(٢) وكانت الخسارة المشتركة بسبب ذلك^(٣).

إلا أن قواعد يورك - انتويرب قد عاجلت موضوع الخطأ بشكل آخر إذ نصت القاعدة (د) من قواعد يورك - انتويرب لعامي ١٩٥٠ ، ١٩٧٤ بأن الحق بالمساهمة في الخسارة المشتركة لا يتأثر بفعل خطأ أحد الأطراف المشتركة في الإرسالية البحرية في الحادث الذي أوجب التضحية أو صرف مصروفات ومع ذلك فهذا الوضع لا يؤثر على التعويض أو الدفع التي يمكن إثارتها في مواجهة الطرف المخطئ.

وقد فسر القضاء^(٤) ما جاء في القاعدة (د) من أن المخطئ يتحمل تعويض الأضرار للشخص المتضرر، فإذا طالب المخطئ بنصيبه من الخسارة المشتركة دفع المضرور في مواجهته بمطالبته بالتعويض عن الضرر الناجم عن خطئه وتحصل مقاصة

(١) انظر البحث الذي قدمه John Crump بعنوان :

General Average Salvage, and the Contract of Affreightment إلى المؤتمر السنوي لجمعية =

القانون البحري في استراليا ونيوزلندا المنعقد في Christ Church نيوزلندا - أكتوبر ١٩٨٤ - منشور في مجلة :

Lloyd's Maritime and Commerce Law - Feb. 1985, P.19 - 32.

Great Eastern Associate V. India (1978) A.M.C. P.1288.

(٢) انظر القضية الأمريكية

John Crume - Op. Cit. P.20.

(٣) انظر مقال :

(٤) انظر القضية الإنجليزية : Goulandris Brother V. Goldman and Sons Ltd. (1958) IQ.B. 74.

مشار إليها في ثروت عبد الرحيم / ص ٨١ .

وقد جاءت المادة ٢٦٧ تجارة بحرية أردني بالمعنى نفسه تقريباً إذا اعتبرت أن الخطر المشترك الناجم عن عيب في السفينة أو في البضائع أو بخطأ الربان أو الشاحنين فإن الأضرار والنفقات التي لها صفة الخسارة البحرية المشتركة تفسح مجال المساهمة أو التحاصص لسائر أصحاب العلاقة ويكون لهؤلاء حق الرجوع على المسؤول عن العيب الخاص في السفينة أو على المسؤول عن الخطأ بالمبلغ الذي دفعوه، وليس لهم من جهة أخرى أن يطالبوا بإدراج خسائهم الخاصة ضمن الخسائر البحرية المشتركة .

وعلى ذلك فللشاحن إذ صدر خطأ من الربان، إما أن يرجع بدعوى المسؤولية على صاحب السفينة بسبب الخطأ للربان وإما أن يرجع على الشاحنين الآخرين والمجهزين بدعوى المساهمة في الخسائر المشتركة، ، فإذا رجع على الشاحنين بدعوى المساهمة، كان لهؤلاء حق الرجوع على المجهز لمطالبته بما دفعوه، ومن جهة أخرى فلا يجوز لفاعل الخطأ أن يطالب بإدراج الأضرار التي لحقت به جراء دفع التعويضات للمتضررين باعتبارها خسائر خاصة ضمن الخسائر البحرية المشتركة .

ويلاحظ أن المجهز يعفى قانوناً عن المسؤولية الناجمة عن خطأ الربان الملاحي (م ١/٢١٣ تجارة بحرية) ومع ذلك إذا لحق السفينة أضرار جراء الحادث الذي أوجب إعلان الخسارة المشتركة، فإن له أن يرجع على الشاحنين بدعوى المساهمة في الخسارة المشتركة^(١) .

والتصرف الإرادي بالتضحية يجرىء من البضاعة أو بدفع مصاريف السفينة لإصلاحها أو إنقاذها أو تعويضها يرجع لتقدير الربان الذي يستشير ضباط السفينة ويسجل في دفتر اليومية ما تم الاتفاق عليه بينه وبين ضباط السفينة وملاحيها^(٢) .

ولا بد من الإشارة في هذا المجال إلى أن الخسارة الخاصة قد تختلط مع الخسارة المشتركة كما لو أن عاصفة ضربت السفينة وقذفت بها على الشاطئ حيث

(١) انظر : مصطفى طه / البحري اللبناني / ص ٣٧٥ .

(٢) انظر : أنطاكي وسباعي / ص ٣٩٦ .

جنت ونشبت في رمال الشاطئ فالأضرار التي لحقت بالسفينة نفسها تعتبر خسارة خاصة لأنه لا اختيار في مثل هذا العمل، لكن نفقات تعويم السفينة وقطرها لميناء آمن هو خسارة مشتركة لأن الأموال التي أنفقت كانت في سبيل إنقاذ السفينة والحمولة^(١). أما لو أن الربان قد جنح بالسفينة على الشاطئ عمداً في سبيل تجنبها آثار عاصفة هوجاء فإن ما يلحق السفينة من أضرار وما ينفقه الربان من مصاريف لتعويضها كلها تعتبر خسائر مشتركة وهو ما عبرت عنه المادة ٢٦٣ تجارة بحرية من «أن الأضرار والهلكات والنفقات الناتجة مباشرة عن عمل له صفة الخسارة البحرية المشتركة تقبل وحدها في عداد الخسائر البحرية المشتركة».

المبحث الثاني

أن تكون الخسارة البحرية المشتركة

لمواجهة خطر تعرضت له الرحلة البحرية

٣٨٦ - يشترك لاعتبار التضحية التي يقوم بها الربان أو النفقات التي يصرفها سلامة الرحلة البحرية، أن تقع دفعا لخطر يحق بالرحلة البحرية وهو ما أشارت إليه م ٢٦٢ تجارة بحرية والقاعدة «أ» من قواعد يورك - انتويرب لعامي ١٩٥٠/١٩٧٤ .

وعليه فإن تقدير وجود الخطر لأعمال الخسارة المشتركة هو فيما إذا كان هناك خطر حقيقي وجوهري يهدد السفينة قبل أن يتصرف بحارتها، فإذا شب حريق في أحد عنابر البضاعة وكان مقدر له أن ينتشر لولا تدخل البحارة وإطفائه، فإن مثل هذا الوضع يخضع للخسارة المشتركة، وعلى مالك السفينة أن يعرض أصحاب البضائع التي تضررت بفعل ماء إطفائية الحريق عن نصيهم فيما لو أعلنت حالة الخسارة المشتركة^(٢) وعلى ذلك فلا يشترط في التضحية أو النفقات التي تعتبر من

(١) انظر : مصطفى الجمال / ص ٢٩٢ .

(٢) انظر قضية : American African Export Co. Inc. V. SS Export Champion (1978) A.M.C. P.1109.

الخسارات البحرية المشتركة أن تحدث في ظرف عادي فقط بل يجب أن تقع في وقت الخطر وهذا الخطر يجب أن يكون حقيقياً وعماماً وليس خطراً يتوهمه الربان فقط، وعلي ذلك إذا تمت التضحية أو النفقات في وقت لا خطر فيه على سلامة الإرسالية البحرية فلا نكون بصدد خسارة بحرية أو إذا كان الخطر وهمياً، كما لو اعتقد الربان بأن ناراً اشتعلت في البضائع المحمولة على السفينة ثم قام البحارة بتوجيه خراطيم المياه لها، وتبين بعد ذلك أن لا نار في عنابر البضاعة وإنما بخار يخرج من أحد أنابيب البخار في السفينة، ففي مثل هذه الحالة لا يوجد خطر يبرر إعلان الخسارة المشتركة ويلتزم مجهز السفينة بتعويض أصحاب البضائع عما لحق بضائعهم من ضرر جراء ماء إطفاء الحريق^(١).

ويضاف إلى ذلك أن الخطر لا يشترط فيه أن يكون حالاً وإنما يترك تقديره لحصافة ربان السفينة فلا يكون وهمياً بل حقيقياً وجوهرياً لا بسيطاً فحصافة الربان تظهر في تقدير وقوع الخطر، إذ أنه لا ينتظر حتى وقوعه، كما لو تعاقد مع سفينة لكسر الجليد أمام السفينة من أجل الخروج والدخول إلى أحد الموانئ التي تحيط بها الثلوج فمثل هذه النفقات لا تعتبر من الخسارة البحرية المشتركة لعدم وجود خطر يهدد السفينة سواء في دخولها أو خروجها إذ يمكنها الانتظار حتى يذوب الجليد^(٢).

وسندنا فيما قلنا به من أن الخطر لا يشترط أن يكون حالاً هو ما جاء بالمادة ٢٦٢ تجارة بحرية من أن الخطر الذي يعتد به هو الخطر الذي تتعرض له الرحلة، وإزاء عموم النص فإنه قد يكون الخطر حالاً أو مستقبلاً فلا يشترط فيه إلا أنه يواجه الرحلة ويهدد سلامتها ومن ثم فإن العبرة هي في توفر الخطر دون نظر لسببه بل بوجود الغاية التي من أجلها اتخذ الربان إجراءاته لضمان سلامة الإرسالية البحرية.

(١) انظر قضية : Joseph Watson and Son Ltd. V. Fireman's Fund Suranc Co. Of Sanfran- cisco. (1922) ZK.B. 355.

(٢) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٣٩٧ .

المبحث الثالث

أن تقع التضحية في سبيل المنفعة المشتركة

٣٨٧ - يشترط لتحقيق الخسارات البحرية المشتركة أن تقع التضحية بشقيها المادي والمصرفات في سبيل السلامة العامة Common Safety للإرسالية البحرية بما تشتمل عليه كالسفينة والحمولة أحدهما أو كلاهما، ما دامت التضحية تهدف إلى إنقاذ الأموال المشتركة في الإرسالية البحرية فهذه المصلحة المشتركة هي الأساس الذي تقوم عليه التضحية التي تبرر ضرورة اشتراك جميع المصالح الممثلة في الإرسالية البحرية بالمساهمة في الخسارات المشتركة التي تتم بالتضحية الاختيارية بجزء من أموال الإرسالية البحرية حماية وإنقاذاً لمجموع أموال الإرسالية البحرية من خسارة تهددها كوحدة واحدة^(١). فإذا كانت التضحية بقصد إنقاذ بضائع معينة لا يؤثر هلاكها على سلامة البضائع الأخرى ولا على السفينة فإن مثل هذه الخسارة لا تعتبر مشتركة بل خسارة خاصة يتحملها صاحبها، وبالمثل لو أن سفينة جنحت على الشاطئ وأفرغت منها بعض البضائع لإنقاذها وإنقاذ بقية الحمولة، فإن مصاريف التفريغ تعتبر خسارة مشتركة أما إذا أفرغت البضاعة كلها وتم نقلها بوسائل أخرى أو تم تخزينها، فإن مصاريف تعويم السفينة بعد ذلك لا تعتبر خسارة مشتركة بل خاصة يتحملها مجهزة السفينة وحده وقد تضمنت الفقرة الأولى من المادة ٢٦٢ بحري أردني هذا الشرط والتي جاء فيها أنه لكي تعتبر الخسارة مشتركة يجب أن تنتج عن هلاك أقدم عليه الربان قصداً لتحقيق المنفعة المشتركة عندما تواجه الرحلة خطراً، وذلك اتساقاً مع ما جاء في القاعدة رقم «أ» من قواعد يورك أنتويرب لعامي ١٩٥٠/١٩٧٤ التي نصت على أن التضحية الاختيارية أو المصرفات التي تتفق قصداً أو بشكل معقول من أجل السلامة العامة بقصد المحافظة على الأموال من الخطر تعتبر من الخسارات المشتركة.

وتضيف المادة ٢٦٢ بحري أردني أنه لا يشترط تحقيق نتيجة مفيدة من التضحية

(١) انظر : أحمد عشوش / ص ٣٦٧ .

أو إنفاق المصروفات طالما كانت في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية ولا تجري المقاصة فيما إذا حصل هلاك كلي للحمولة أو السفينة في سبيل إنقاذ الأخرى، أما إذا تم إنفاذ كامل الحمولة والسفينة أو بعض منهما، فإنه يفتح المجال لإجراء المقاصة بين مساهمات كل منهما في الخسارة المشتركة (م ٢٦٦ بحري أردني) أما إذا هلك الحمولة والسفينة فلا مجال لطلب المقاصة وذلك لزوال العناصر الإيجابية في الخسارات المشتركة، ويمكن تصور عدم تحقق نتيجة التضحية كأن تنجح السفينة على الشاطئ فيستغيث الربان بقاطرة لتعويها فتفشل هذه العملية وتتحقق بواسطة ارتفاع المد فمصاريف القطر تعتبر خسارة مشتركة رغم عدم تحقق نتيجة مفيدة من ذلك^(١).

يتضح مما سبق أن التضحية التي يقوم بها الربان بإلقاء قسم من البضاعة في البحر أو إنفاق مصروفات على الإرسالية البحرية يتم بقصد توفير السلامة العامة للسفينة وما عليها من حمولة، دون أن يتطرق النص القانوني لتعرض الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة لخطر الهلاك والتضحية بالبضاعة أو بجزء من السفينة لإنقاذ هذه الأرواح البشرية، ذلك أنه من النادر أن يقع خطر الهلاك على الأرواح دون تعرض السفينة والحمولة للخطر كذلك، فإذا فرضنا أن التضحية بجزء من السفينة أو بجزء من البضائع قد وقعت إنقاذاً للأرواح البشرية، فإن الخسارة الناجمة تعتبر خسارة خاصة تقع على عاتق من تصيبه، إذ أن حياة الإنسان لا تقدر بمال حتى يمكن اشتراكها في الخسارة المشتركة^(٢).

ومما يجدر ذكره أن أمتعة البحارة والركاب وأجهزتهم الشخصية وأجور البحارة ومؤون السفينة، والإرساليات البريدية وكل الأشياء التي تنقل بدون وثيقة شحن كالأشياء الموجودة في المحلات المؤجرة على السفينة، تعفى من الاشتراك في الخسارة المشتركة، أما إذا تمت التضحية بأحدها فإنها تدخل في تقدير الخسارة المشتركة (م ٢٧٠ تجارة بحرية أردني).

(١) انظر في هذا المعنى : ثروت عبد الرحيم / ص ٥٢، علي جمال الدين / ط ٨٧ / ص ٤٩٢ محمود

سمير الشرقاوي / ص ٦٥٢ .

(٢) انظر : علي جمال الدين / ط ٨٧ / ص ٤٩٢ .

أما البضائع التي تنقل خلصة على ظهر السفينة بدون أن يحرر بها سند شحن ولا يسلم الربان لأصحابها إشعاراً بتسلمها، فلا تعد من الخسائر البحرية المشتركة إذا هلكت أما إذا أنقذت فتدخل في تقدير الخسارة المشتركة، وذات الحكم يطبق على البضائع التي قدم الشاحن عنها تصريحاً كاذباً ما لم يثبت أنه فعل ذلك بحسن نية، فإذا صرح الشاحن عن قيمة البضاعة بأقل من ثمنها الحقيقي، اشتركت في الخسارة البحرية المشتركة بمقدار هذا الثمن إذا هلك، أما إذا اشتركت بالخسارة إذا بقيت سليمة، فإنها تدخل بقيمتها الحقيقية (م ٢٦٨ تجارة بحرية أردني).

وقد عاجلت المادة ٢٦٩ تجارة بحرية أردني حالة البضاعة المشحونة على السطح ومدى اشتراكها في الخسارة البحرية المشتركة، فقررت بأن البضاعة إذا شحنت على السطح خلافاً للعادات البحرية المتبعة فإنها تدخل في الخسارة المشتركة إذا أنقذت، أما إذا هلكت فلا يسمح لصاحبها بطلب الاشتراك في الخسارة العمومية إلا إذا أثبت أنه لم يوافق على شحن بضاعته بهذه الطريقة، ومثل هذا النص لا يطبق على الملاحه الساحلية لأن المشرع أجاز النقل على السطح في مثل هذا النوع من الملاحه (م ١٢٢ بحري أردني).

الفصل الثامن

صور الخسارات البحرية المشتركة

٣٨٨ - مقدمة وتقسيم : عدت المادة ٢٦٢ تجارة بحرية في فقرتيها ١ ، ٢

أنواع الخسارات البحرية المشتركة ومؤدى ذلك أن الخسائر البحرية المشتركة هي خسائر الأضرار التي تلحق بالسفينة والحمولة وخسائر النفقات الاستثنائية التي يدفعها الربان لسلامة الرحلة البحرية، وقد شارك المشرع الأردني بعض التشريعات البحرية العربية^(١) في ذلك وعليه فنقسم هذا الفصل إلى مبحثين، نتكلم في الأول منهما عن خسائر الأضرار أو الخسائر المادية، وفي الثاني نتكلم عن خسائر النفقات أو المصروفات.

المبحث الأول

خسائر الأضرار أو الخسائر المادية

٣٨٩ - لقد قسم المشرع خسائر الأضرار إلى الخسائر التي تلحق بالحمولة والخسائر التي تلحق بالسفينة.

المطلب الأول

الأضرار المادية التي تلحق بالحمولة

٣٩٠ = تنص المادة ٢٦٢/٢ تجارة بحرية في الفقرة (١) منها على أن الخسارة

البحرية المشتركة هي الخسارة اللاحقة بالحمولة من جراء طرح البضائع في البحر أو استعمالها وقوداً لإتاحة إكمال السفرة، وتفرغها على طوف للتخفيف عن السفينة أو لتعويضها والقيام بأعمال نوتيه (بحرية) لإطفاء الحريق.

(١) مثل المادة ٢٦٢ بحري ليبي، المادة ٢٥٩ بحري سوري، المادة ٢٥٩ بحري لبناني.

وهذا النص يفصل الأضرار التي قد تلحق بالحمولة وهي :

٣٩١ - ١ - طرح البضائع في البحر - الرمي البحري Jettison of Cargo

يعتبر الرمي البحري النموذج التقليدي والتاريخي على الخسارات البحرية المشتركة، إذ أنه عرف زمن الفينيقيين سادة البحار في زمنهم وظهر في قانون رودس البحري وأصبح بالممارسة عرفاً بحرياً معروفاً لدى كل المشتغلين في الملاحة البحرية.

ذلك أن السفينة القديمة كانت شراعية ومن ثم كانت الظروف البحرية توجب على الربان رمي جزء من الحمولة لتخفيف السفينة وتمكينها من استمرار السير نحو هدفها ومن ثم كان أصحاب السفينة والبضاعة السالمة يساهمون إلى جانب أصحاب البضائع التي تم ألقاؤها في البحر، بالخسارة الناجمة عن هذا الرمي الذي تم في سبيل المصلحة العامة للمشاركين في الرحلة البحرية، وإذا كانت هذه الصورة البدائية في السفن الشراعية قد اندثرت هذه الأيام، فإن مجال تطبيقها بقي في الملاحة الساحلية حيث تستعمل سفن صغيرة ومن مختلف الأنواع.

ويمكننا أن نتصور وقوع الرمي البحري في السفن المعاصرة في الحالة التي تتعرض فيها السفينة لمهاجمة أعداء واضطرارها لزيادة السرعة هرباً منهم.

كما يمكننا تصور ذلك في سفن الحاويات التي تحمل نسبة من الحمولة على سطحها فإذا تعرضت لظروف جوية عاصفة فإن الربان يمكنه تخفيف حمولة السفينة بإلقاء بعض حاويات السطح في البحر.

ويخضع تقدير الرمي البحري لحسن تقدير الربان، إذ يجب أن يكون هناك سبب معقول يدفعه لمثل هذا التصرف، ويبدأ الرمي عادة بالبضائع الأثقل وزناً وأقل ثمناً ثم بالبضاعة المشحونة على السطح ثم البضاعة المشحونة في السطح الأول وهكذا وفقاً لتقدير الربان بعد استشارة ملاحي السفينة^(١).

علماً بأن مثل هذا الترتيب في رمي الحمولة يصعب تحقيقه عملياً لأن التصرف

(١) انظر : علي يونس / أصول القانون البحري / ص ٤٧٤ .

وقت الخطر لا يفسح المجال للربان لاتباع الترتيب السابق، وإنما يلجأ لرمي البضاعة التي تكون في متناول يده، كما تجدر الإشارة إلى ندرة وقوع الرمي البحري هذه الأيام، بسبب كبر حجم السفن وتزويدها بأحدث المعدات الاليكترونية والميكانيكية التي تعمل على تحديد حمولة السفينة بمراعاة ما يسمى بخط الحمولة الذي تلتزم السفن به في المياه المالحة وكذا في المياه الحلوة Load Line^(١).

وقد جاء نص المادة ١/٢٦٢ تجارة بحرية أردني على غرار ما أخذت به قواعد يورك - انتويرب لعامي ١٩٥٠/١٩٧٤ في القاعدة رقم (١) التي تشترط بأن الرمي في البحر لا يعد من الخسارات البحرية المشتركة إلا إذا كانت البضائع التي أُلقيت في البحر مشحونة طبقاً للعرف السائد في التجارة.

وعلى ذلك فالرمي البحري لا يعتبر خسارة مشتركة في الحالتين التاليتين :

٣٩٢ - أ - رمي بضائع السطح والخسارة المشتركة :

يشترط المشرع لاشتراك بضائع السطح في الخسارة المشتركة أن يتم شحنها حسب العرف البحري السائد، ذلك أن السطح في السفن التقليدية Conventional Vessels ليس المكان المناسب لشحن البضاعة لأنها تعيق عمليات الملاحة من أجل السلامة العامة وعليه كان رميها في البحر تخلصاً من عائق كان يحول دون تقديم المساعدة للسفينة ومن ثم فلا يعتبر تضحية من أجل السلامة العامة^(٢)، فإذا نقل الربان بضائع على سطح السفينة خلافاً للعرف البحري السائد في تجارة نوع البضاعة المشحونة أو دون أن يحصل على موافقة الشاحنين، فإنه يكون مسؤولاً عن أي هلاك أو ضرر يلحق بهذه البضاعة المشحونة على السطح (م ١٢٢ تجارة بحرية) ومن جهة أخرى، فإن هذه البضائع المشحونة خلافاً للعادات البحرية، على سطلح السفينة إذا أُلقيت في البحر وتم إنقاذها، فإنها تدخل في الخسارة البحرية المشتركة، أما إذا هلك فلا يسمح لصاحبها بتقديم طلب للاشتراك في

Alan Branch : P.6 - 7.

(١) راجع حول معرفة المزيد عن هذا الخط في :

Chorley & Giles : Op. Cit. P.201.

(٢) انظر في هذا المعنى :

الخسائر البحرية المشتركة، وإنما يرجع على الربان بالتعويض المستحق له، اللهم إلا إذا أثبت أنه لم يوافق على نقل البضاعة على السطح، ويستثنى من هذه الأحكام البضائع المشحونة على السطح في الملاحة الساحلية لأن طبيعتها تتطلب الشحن على السطح (م ٢٦٩ تجارة بحرية) هذا وتجدر الإشارة إلى أن ظهور نظام النقل بالحاويات وسفن الحاويات المتخصصة Container Vessels ونقل الحاويات على سطح هذه السفن قد أوجد خللاً في المفاهيم القانونية في هذا المجال ذلك أن العرف البحري الذي يقضي بنقل الحاويات على السطح لم ينشأ بعد لحدثة هذا النظام، وعلى ذلك أخذ المجهزون ينقلون الحاويات على السطح سواء وجد مثل هذه الشرط في سند الشحن أم لم يوجد، على اعتبار أن طبيعة هذا النظام والجدوى الاقتصادية لسفن الحاويات تتطلب نقل الحاويات على السطح ويتحمل المجهز المسؤولية عن هذه الحاويات تماماً كما لو كانت منقولة في العنابر تحت السطح^(١).

٣٩٣ - ب - البضائع التي تشحن خلسة أو التي وصفت وصفاً متعمداً غير صحيح :

وكما الحال في شحن البضائع على السطح والتي لا تدخل في الخسارة المشتركة إلا بشروط، فإن المشرع استبعد أيضاً بعض البضائع من الدخول في الخسائر البحرية المشتركة حيث استثنت المادة ٢٦٨ تجارة بحرية البضائع التي لم تنظم بها وثيقة شحن أو التي لم يقدم عنها الربان إشعاراً بالاستلام، أي البضائع المشحونة بشكل سري بدون علم الربان ومن ثم فلا تدفع أجور شحن، ومن ثم لا تعد من الخسارة البحرية المشتركة إذا أُلقيت في البحر، لكنها إذا أُلقيت وتم إنقاذها فإنها تدخل في خسارة البحرية المشتركة والحال نفسه فيما لو قدم صاحب البضاعة بياناً كاذباً عنها بشكل متعمد، اللهم إلا إذا أثبت الشاحن حسن نيته، أما إذا قدم عنها بياناً بأقل من قيمتها الحقيقية وهلك أو تلفت فإنها تدخل في الخسائر المشتركة على الأساس القيمة المعلن عنها، لكنها إذا أنقذت فإنها تساهم بالخسارة المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية.

(١) انظر المزيد من التفاصيل حول هذه المسألة : عبد القادر العطير / الحاويات / ص ٢٦٦ - ٢٦٨ .

وردت هذه الصورة من صور الخسارات المشتركة في المادة ٢٦٢/١ تجارة بحري وهي تطبيق للقاعدة العامة في الخسارة المشتركة والتي تعتبر التضحية أو المصروفات التي تقع اختياراً وفي ظروف غير عادية ضمن الخسارة البحرية المشتركة، من أجل دفع خطر يهدد مصلحة الإرسالية البحرية، وعلى ذلك فحرق البضائع لاستعمالها وقوداً للسفينة كي تواصل سيرها تفادياً لتعطل محركاتها في عرض البحر ومن ثم تتعرض لخطر الغرق، يعتبر ضرراً لحق بأصحابها يعوضون عنه بإعلان الخسارة المشتركة واشتراكهم فيها، وإن كان مثل هذه الحالة ممكناً وقوعها فيما مضى في السنين السالفة عندما كانت السفن تمخر عباب البحار بقوة البخار الناجم عن مراحل الفحم، فإنه يمكن حالياً تصور استعمال الوقود المحمول بالسفن الحديثة من النفط ومشتقاته، وقوداً للسفن الناقلة له.

إلا أن الواقع العملي يشير إلى غير ذلك، فالربان يجهز السفينة من الوقود بما يكفيها ويزيد، فإذا طرأت ظروف عليها ونفذ وقودها، فيستطيع بواسطة الاتصالات الحديثة أن يطلب عوناً من السفن المجاورة أو من أصحاب السفينة حيثما كانوا، وعليه فهذه الحالة هي من بقايا الماضي الذي لا وجود له.

وعلى فرض أن الربان أخطأ في تزويد سفينة بما يلزم من وقود، فإن قيمة الوقود المستعمل من حمولة السفينة يدخل في الخسارة المشتركة، وهو ما أشارت إليه المادة ٢٦٧ تجارة بحرية ولأصحابها كذلك أن يرجعوا على الربان بسبب خطئه، أما لو كان الربان (أصحاب السفينة) هم أصحاب البضاعة فلا مجال للرجوع على الشاحنين الآخرين للمساهمة في الخسارة البحرية المشتركة لأن من يتحمل الخسارة في مثل هذه الحالة هم أصحاب السفينة أصحاب البضاعة^(١).

٣٩٥ - ٣ - الأضرار التي تلحق البضاعة بسبب عمليات التفريغ :

عندما تفرغ الحمولة من السفينة في ظروف غير عادية لإنقاذ السفينة والحمولة

(١) انظر أحمد عوش / ص ٣٧٧ .

في صنادل أو أطواف، كما لو أصيبت السفينة بفتحة في هيكلها فاضطر الربان فراغ البضاعة في صنادل لتخفيف حمولة السفينة لإنقاذها والحمولة الباقية، ففي مثل هذه الحالة يعتبر الضرر الذي يلحق البضاعة خسارة مشتركة، لأن التفريغ كان تضحية لإنقاذ الإرسالية البحرية من الخطر.

وقد جاءت القاعدة الثامنة من قواعد يورك - انتويرب لعامي ١٩٥٠/١٩٧٤ بهذا المعنى حيث اعتبرت مصاريف تعويم السفينة وأجور الصنادل وإعادة الشحن ضمن الخسارة المشتركة.

٣٩٦ - ٤ - إتلاف البضاعة أثناء إطفاء الحريق :

لقد جاء نص المادة ٢٦٢ تجارة بحرية على غرار ما أخذت به القاعدة الثالثة من قواعد يورك - انتويرب ١٩٥٠، ١٩٧٤ التي قررت بأن الضرر للسفينة والحمولة أو أي منهما من الماء أو خلافه عند إطفاء النار من على ظهر السفينة، يدخل في الخسارة المشتركة أما الخسائر الناجمة عن الدخان أو الحرارة مهما كان سببهما فلا تعتبر ضمن الخسارة المشتركة، والمعنى المقصود من هذه القاعدة وما جاء بالمادة ٢٦٢ بحري أردني واضح من أن الأضرار التي تلحق البضائع المجاورة للحريق بفعل ماء الإطفاء تعتبر ضمن الخسائر البحرية المشتركة لأن إطفاء النار كان لمصلحة جميع المشتركين في الإرسالية البحرية وأن عمليات إخماد الحريق إرادية من الربان بغض النظر عن نوع البضاعة المتضررة قمحاً كان أو سكرأ أو دقيقاً، أو ملابس، بشرط أن تكون النار التي يتم إخمادها حقيقية لا مجرد دخان أو بخار، إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن البضائع التي تشب فيها النار أو السفينة، فإن الأضرار الناجمة عنها لا تعتبر خسارة مشتركة بل خاصة تقع على كاهل صاحبها، ذلك أن هذه البضاعة تهلك من الحريق لا من الماء المستعمل للإنقاذ، ولذا فالتعويض عنها يطلب من المجهز إذا كان لذلك مقتضى^(١).

(١) انظر : ثروت عبد الرحيم / ص ١١٠، انطاكي وسباعي / ص ٤٠٢ .

المطلب الثاني

الأضرار التي تلحق بالسفينة

٣٩٧ = أوردت المادة ٢٦٢/١ - ب من قانون التجارة البحرية أمثلة للأضرار

المادية التي تلحق بالسفينة وعددها على النحو التالي :

٣٩٨ - ١ - هلاك مهمات وتفرعات السفينة :

كما يتم تضحية أصحاب البضائع عن طريق رمي بضائعهم في البحر إنقاذاً للسفينة والحمولة، يتم أيضاً التضحية اختياراً بجزء من السفينة للسلامة العامة كقطع الصواري أو الحبال أو الأشرعة أو الروافع وغير ذلك من معدات السفينة لتخفيفها وتقويمها خدمة للمصالح المشتركة في الإرسالية البحرية ولذلك جاء نص المادة ٢٦٢/١ - ب بحري على غرار القاعدة الثانية من قواعد يورك - انتويرب لعامي ١٩٧٤/١٩٥٠ .

ويلاحظ في هذا الشأن أن التضحية بأحد مهمات السفينة تكون تنفيذاً من المجهز لالتزامه في تنفيذ عقد التنقل البحري^(١).

٣٩٩ - ٢ - تجنيح السفينة على البر قصداً :

لقد جاء نص المادة ٢٦٢/١ - ب بحري أردني بشأن الخسائر التي تلحق بالسفينة جراء تشييبها (تجنيحها) على البر بقصد إنقاذ الحمولة على غرار القاعدة الخامسة من قواعد يورك - انتويرب لعام ١٩٧٤ التي نصت على أنه إذا سيرت السفينة قصداً للشاطئ من أجل السلامة العامة سواء أكان من الممكن دفعها للشاطئ أم لا، فالخسارة الناجمة والضرر يدخل في الخسارة المشتركة.

ذلك أن الرهان قد يجد أن السلامة العامة تتطلب تجنيح السفينة على الشاطئ هرباً من خطر قد تتعرض له السفينة بسبب غرقها، كتفادي اصطدام يمكن أن ينشأ عنه أضرار فادحة أو تبادياً لارتطام بصخور، وفي مثل هذه الحالات تدخل الخسائر

والأضرار الناجمة عن التنشيب وكذا نفقات التعويم، ضمن الخسارة المشتركة لأن التجنيح كان باختيار الریان، ولكن لتفادي خطر أكبر^(١).

٤٠٠ - ٣ - تعطيل السفينة وإحداث ضرر بها لإنقاذ الحمولة :

قد يلجأ الریان لإحداث ضرر عمدي بالسفينة كما لو دخلتها مياه البحر، فيحدث فجوة لإخراجها أو يحدث فجوة لإخراج البضاعة عندما توشك السفينة على الغرق كي يخفف من الحمولة، وفي مثل هذه الحالة تعتبر الخسارة والإضرار التي تنجم عن مثل هذا العمل الذي وقع بقصد السلامة العامة، من الخسائر البحرية المشتركة.

٤٠١ - ٤ - إطلاق العنان للأشعة والبخار عند نشوب السفينة في رمال الشاطئ : وهذه الحالة تفترض أن السفينة ناشبة أي جانحة على البر فيعمل الریان طواعية على نشر الأشعة بأقصى ما يمكن حتى تدفع الرياح السفينة إلى الشاطئ، أو في حالة السفينة البخارية، يحرك الماكينات بسرعة عالية حتى يمكن لقوتها أن تحرك السفينة من الرمال الناشبة فيها وكل ذلك في سبيل إنقاذ الأرسالية البحرية، تماماً كالسيارة التي تغوص في الرمال فيلجأ سائقها إلى زيادة سرعة الماكينة بدرجة عالية أملاً في الخروج من هذا المأزق.

فالأضرار التي تلحق بالسفينة في مثل هذه الحالة تعتبر خسارة مشتركة لأنها تمت طواعية ومن أجل السلامة العامة.

وقد جاءت المادة ٢٦٢/١ - ب بحري أردني على غرار القاعدة السادسة من قواعد يورك - أنتويرب لعامي ١٩٥٠/١٩٧٤، ومن جهة أخرى إذا أطلق العنان للأشعة أو للقوة البخارية للسفينة وهي عائمة على الماء، فالخسارة الناجمة لا تدخل في الخسارة المشتركة لأن ذلك قد يكون لأسباب ملاحية خاصة^(٢). وقد عالجت

(١) انظر : محمود سمير الشراوي / ص ٦٦٢ .

Laundes and Rudolf Para. 213.

وانظر كذلك :

(٢) انظر عجز القاعدة السابعة من قواعد يورك - أنتويرب عامي ١٩٥٠/١٩٧٤ .

الأضرار التي تلحق بمراجل السفينة وماكنتاتها عند تجنبها للتخلص من الخطر المحيط بها والأضرار التي تلحقها من جراء محاولتها التخلص من هذا المأزق القاعدة السابعة من قواعد يورك - انثربوب ١٩٥٠/١٩٧٤ .

المبحث الثاني

خسائر النفقات Expenditures

٤.٢ - مقدمة : تتطلب سلامة الرحلة البحرية في بعض الأحيان أن ينفق الربان مصاريف لتأمين سلامة الرحلة البحرية، وهذه النفقات على ما جاء في المادة ٢/٢٦٢ من قانون التجارة هي نفقات استثنائية يدفعها الربان قصداً وبشكل معقول دفعاً لخطر يهدد السلامة العامة، مثل النفقات التي تنفق لتعويم السفينة عند جنوحها والنفقات التي تدفع للإنقاذ وقطر السفينة إذا كانت متضررة ونفقات الإرساء في ميناء اللجوء إذا استلزمه خطر بحري .

وكذا الحال النفقات التي تدفع بمناسبة حادث استثنائي كنفقات غذاء البحارة وأجورهم، وأخيراً النفقات البديلة عن نفقات كانت معتبرة من الخسارات المشتركة على ألا تزيد عن النفقة المستبدلة منها ثم النفقات التي تدفع لتسوية الخسارة المشتركة وعلى ذلك نعالج هذه الأنواع من النفقات على النحو التالي .

المطلب الأول

النفقات الاستثنائية

٤.٣ = وتشمل النفقات التالية :

١ - نفقات تعويم السفينة بعد جنوحها :

إذا تعرضت السفينة لخطر بحري ورأى الربان أن سلامة السفينة والحمولة تتطلب تجنب السفينة ففعل ذلك، فإن الخسارة الناجمة عن هذا التجنح الاختياري

تدخل في الخسارات البحرية المشتركة لأنها وقعت من أجل السلامة العامة، وهذه الخسائر تتمثل بمصاريف تعويم السفينة، والتجنيد في مثل هذه الحالة يخضع لتقدير الربان كما لو جنح تفادياً لاصطدام بصخور أو بسفينة أخرى أو هرباً من أمواج البحر العاتية.

أما لو تم التجنيد بسبب قوة قاهرة بمعنى أنه قد حصل قهراً وبدون خيار للربان فإن خسائر التعويم تعتبر خسائر خاصة يتحملها مجهزة السفينة، أما إذا بقيت السفينة بعد التجنيد في حالة خطر فإن نفقات التعويم تعتبر خسارة مشتركة لأنها هدفت لإنقاذ السفينة والحمولة وكذا مصاريف إصلاح السفينة ومصاريف تفريغ البضاعة لتخفيف حمولة السفينة^(١) أما مصاريف إعادة شحن البضاعة على السفينة ورسوم الإرشاد ورسوم الميناء فلا تعتبر خسارة مشتركة لزوال الخطر الذي كان يهدد السفينة ومن ثم فإنها تقع على عاتق المجهز وحده^(٢).

وقد عاجلت القاعدة الخامسة من قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤ نفقات التجنيد Stranding فنصت على أنه إذا جنحت السفينة عمداً إلى الشاطئ من أجل السلامة العامة سواء أكان جنوحها حتمياً أم غير حتمي، فإن الخسارة الناجمة عن ذلك الضرر تدخل في الخسارة المشتركة.

فهذه القاعدة حسمت الخلاف حول التجنيد الاختياري والإجباري، إذ اعتبرت التجنيد بصفة عامة والنفقات التي تصرف على السفينة لتعويضها خسارة مشتركة أما القاعدة الثامنة من قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤ فنصت على أن السفينة عندما تكون على الشاطئ وتنزل منها الحمولة والوقود ومخزونها، فإن العمل الذي يقع على أي منها يعتبر خسارة مشتركة، وتعتبر نفقات تخفيف الحمولة Lightening واستئجار الصنادل Lighters hire وإعادة الشحن إذا وقع، وكذا الخسارة والضرر الذي قد يقع في مثل هذه الأعمال، كل ذلك يدخل في الخسارة المشتركة.

(١) نظر : أحمد عشوش / ص ٣٨٢ .

Charley & Giles : Op. Cit. P.294.

(٢) انظر :

ومن ذلك يتضح أن هذه القاعدة لا تعتبر أي نفقات تصرف على التعويم خسارة مشتركة وإنما اقتصر نصها على النفقات التي تصرف لتخفيف الحمولة وأجور الصنادل التي تفرغ فيها البضائع ومصاريف إعادة الشحن إذا حصل .

كما أنها لم تتطرق إلى الجروح بسبب الخطر، على اعتبار أنه يكون بسبب الخطر غالباً^(١) فإن لم ينشأ عن الجروح القهري خطر على السلامة العامة فإن مصروفات التعويم تعتبر خسارة خاصة يتحملها الجهاز وحده^(٢) .

٢ - نفقات المساعدة والإنقاذ Salvage :

وهي الأخطار التي تحدى بالسفينة فتدفع ربانها لطلب المساعدة كما لو تعرضت لتجنّيح أو حريق أو غرق، ومصاريف المساعدة التي تنفق للحصول على مثل هذه الخدمات التي تخلص السفينة والحمولة من الخطر تعتبر خسارة مشتركة لأنها صرفت في سبيل السلامة العامة، ومثل هذه المصاريف التي تصرف على المساعدة والإنقاذ تعتبر من أكثر صور الخسارات البحرية شيوعاً، فهي تماثل الرمي في نظام التضحية لتحقيق السلامة العامة .

وقد أوضحت هذه الحالة من الخسارة المشتركة المادة السادسة من قواعد يورك-انتويرب ١٩٧٤ تحت عنوان - تعويضات الإنقاذ Salvage Remuneration بأن المصروفات التي يتكبدها أطراف المخاطرة البحرية علي حساب الإنقاذ سواء وقعت بقصد أو بدونه تدخل في الخسارات المشتركة طالما كانت عمليات الإنقاذ تهدف للسلامة العامة، ومن جانب آخر إذا كانت السفينة تستطيع الوصول إلى ميناء آخر بقوتها الذاتية ولكن الربان أخطأ التقدير واستغاث بسفينة أخرى مقابل مكافأة، فإن مثل هذه المصاريف تعتبر خسارة خاصة لا مشتركة .

(١) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٤٠٣ .

(٢) انظر : مصطفى طه / البحري اللبناني / ص ٣٨٤ .

٣ - نفقات قطر السفينة المتضررة :

يستعين الربان عادة بسفينة قطر عند دخول الموانئ أو الخروج منها أو عند الرسو على الرصيف، إلا أنه قد يضطر للاستعانة بسفينة قاطرة إذا كانت سفينته متضررة وهناك خطر عليها من الغرق كإصابتها بحادث أو تعطل محركاتها في عرض البحر ومن ثم تتعرض للغرق فيطلب ربانها مساعدة أحد السفن لقطر سفينته إلى أقرب ميناء لإصلاحها، ومن ثن تعتبر نفقات القطر ضمن الخسائر البحرية المشتركة لأنها وقعت في سبيل السلامة العامة .

المطلب الثاني

النفقات التي تترتب على حادث استثنائي

٤٠٤ = ١ - نفقات الرسو في ميناء اللجوء Port of Refuge Expenses :

رسو السفينة في الموانئ أمر عادي، يتحمل المجهز الرسوم المترتبة على ذلك من قطر وإرشاد ورسو ورسوم ميناء، وأجور شحن البضاعة وتفريغها، إلا أن الظروف البحرية قد تجبر الربان على اللجوء إلى أحد الموانئ طلباً للسلامة العامة وإصلاح السفينة إذا أصابها عطب ومن ثم يتخذ الربان قراراً باللجوء إلى ميناء قريب أملاً بإنقاذ السفينة والحمولة، فإذا كان قرار الربان غير سليم فإنه يرتكب ما يسمى بالانحراف غير المبرر عن خط سير السفينة Unreasonable Deviation^(١) يعرض المجهز لمطالبة الشاحنين بالعطل والضرر، مما دفع الناقلين في الولايات المتحدة لتضمين سندات الشحن شرطاً يسمى بشرط جيسون الجديد New Jason Clause يستطيع الناقل بواسطته مطالبة الشاحنين بالاشتراك في الخسارة المشتركة سواء وقع الحادث بإهمال أو بدونه^(٢) .

Carver : Op. Cit. Para.728.

(١) انظر :

Tetley : Op. Cit. P. 368.

(٢) راجع نص الشرط وشرحه في :

هذا وتجدر الإشارة إلى أن اللجوء إلى أحد الموانئ إذا لم يكن بسبب خطر يهدد السفينة والحمولة والأرواح التي عليها وإنما بسبب عطل عادي، فإن مصاريف الالتجاء تقع على عاتق المجهز وحده لأنه يلتزم أصلاً بتقديم السفينة صالحة للملاحة عند بدء الرحلة البحرية.

وقد عاجلت هذه الحالة القاعدة العاشرة والرابعة عشرة من قواعد يورك - انتويرب لعام ١٩٧٤ بالتفصيل حيث اعتبرت مصاريف إصلاح السفينة في ميناء التحميل أو ميناء اللجوء خسارة مشتركة إذا وقعت من أجل السلامة العامة.

٢ - أجور البحارة ونفقات غذائهم في ميناء اللجوء :

الأصل أن أجور البحارة ونفقات غذائهم تقع على عاتق المجهز كما يلتزم البحار عند وقوع الخطر بإنقاذ السفينة والحمولة (م ١٣٤ تجارة بحرية أردني) إلا أن المادة ٢٦٢/٢ تجارة بحرية أردنية اعتبرت نفقات غذاء وأجرة البحارة التي تدفع لهم جراء حدث استثنائي من الخسائر المشتركة، وقد فصلت ذلك القاعدة الحادية عشرة من قواعد يورك - انتويرب لعام ١٩٧٤، إذ نصت على اعتبار أجور الطاقم التي يتم تحملها بشكل معقول وكذا الوقود والمخزونات التي تستهلك خلال امتداد الرحلة بسبب دخول السفينة في ميناء اللجوء أو رجوعها إلى مينائها أو إلى مكان التحميل كلها تدخل في الخسائر المشتركة، وكذا الحال إذا دخلت السفينة إلى أحد الموانئ أو الأمكنة أو احتجزت فيها بسبب حادث أو تضحية أو ظروف استثنائية تجعل من ذلك ضرورياً للسلامة العامة أو لإصلاح ضرر بسبب تضحية أو حادث إذا كان الإصلاح ضرورياً للاستمرار في الرحلة، فإن أجور البحارة والصيانة التي يتم تكبدها بشكل معقول خلال الوقت الإضافي لاحتجاز السفينة حتى استعادها لإكمال رحلتها، كلها تعتبر من الخسارة البحرية المشتركة.

وعلى وجه الإجمال تعتبر أجور البحارة ونفقات غذائهم من الخسارة المشتركة خلال مدة وقوف السفينة في ميناء اللجوء طلباً للإصلاح، ذلك أن اللجوء بحد ذاته

يستهدف غالباً السلامة العامة، مما يجعل كل نفقة تصرف لإنقاذ السفينة والحمولة من الخطر تعتبر ضمن الخسارة البحرية المشتركة^(١).

المطلب الثالث

المصروفات التي تلحق بالخسارة المشتركة

٤٠٥ = وقد قسمها المشرع في عجز المادة الثانية من المادة ٢٦٢ تجارة بحرية إلى قسمين هما :

١ - المصروفات البديلة : Substituted Expenses :

اعتبرت المادة ٢/٢٦٢ تجارة بحرية أن النفقات المدفوعة بدلاً من نفقة كان من الواجب إلحاقها بالخسائر البحرية المشتركة، من الخسائر البحرية على ألا تتجاوز مبلغ النفقة المستبدلة منها، وذلك أخذاً بما ورد في القاعدة رقم «F» من قواعد يورك - أنتويرب لعامي ١٩٥٠/١٩٧٤ وأضافت أن مثل هذه المصاريف البديلة تدخل في الخسارة المشتركة دون نظر إلى المنفعة التي قد تعود على أحد المصالح المشتركة في الإرسالية وتضاف إلى نفقات الخسارة المشتركة الذي أمكن تجنبها.

فمثلاً إذا اضطرت سفينة للالتجاء إلى أحد الموانئ لإصلاحها حرصاً على سلامة الإرسالية البحرية ورأى الربان أن مدة بقاء السفينة لإصلاحها سيطول إذا تم الإصلاح والحمولة على ظهرها، ومن ثم بادر إلى تفريغ الحمولة ووضعها في مخازن مما قصر مدة بقاء السفينة في الميناء، فإن النفقات التي صرفت على إنزال الحمولة وتخزينها وإعادة تحميلها تعتبر مصاريف بديلة تدخل في الخسارة المشتركة بما لا يتجاوز النفقات التي كانت ستنفق على إصلاح السفينة لو بقيت الحمولة على ظهرها^(٢).

(١) انظر : يعقوب صرخوه / الحوادث البحرية / ص ١٥٦ .

(٢) انظر : ثروت عبد الرحيم / ص ٢٠٩ .

فالمصروفات البديلة لا تدخل أصلاً في حساب الخسارات المشتركة، لكنها تدخل فيها لأنها حلت محل مصروفات تدخل أصلاً في الخسارات المشتركة بشرط ألا تتجاوز قيمتها قيمة المصروفات الأصلية فإذا زادت تحملها المجهز.

فلو فرضنا أن سفينة التجأت إلى أحد الموانئ لإصلاح عطب فيها اقتضته السلامة العامة فوجد ربانها أن أحواض السفن مزدحمة وأن عليه الانتظار مدة طويلة فقرر استئجار قاطرة تقطر السفينة لميناء آخر، فتعتبر مصاريف القطر في مثل هذه الحالة ليس من الخسارات المشتركة ولكنها تعتبر هنا بديلة عنها، لأنها تخفف من المبالغ التي كانت ستدفع لو أن السفينة بقيت تنتظر مدة طويلة.

وكذا لو أن الربان رأى أن تكاليف إنزال الحمولة في ميناء اللجوء وتخزينها وإعادة شحنها أكبر من ثمنها، فاتفق مع صاحبها على بيعها وشراء بضائع ماثلة يقل ثمنها عن المصاريف التي كانت ستنفق عليها، فثمن شراء البضائع البديلة يدخل في الخسارة المشتركة لأنها حلت محل المصاريف الأساسية التي كانت تعتبر جزءاً من الخسارات المشتركة.

٢ - مصروفات تسوية الخسارات المشتركة Costs of Adjustment اعتبر المشرع الأردني فيما جاء بعجز الفقرة الثانية من المادة ٢٦٢ تجارة بحرية نفقات تسوية الخسارات المشتركة ضمن الخسائر المشتركة، وقد جاء هذا النص وفقاً للمادة عشرين من قواعد يورك - أنتويرب لعامي ١٩٥٠/١٩٧٤ التي أجازت إدخال عمولة مقدارها ٢٪ من النفقات الخاصة بالخسارة المشتركة ضمن الخسارة المشتركة، كما أدخلت ضمن الخسارات المشتركة تكاليف الحصول على سند قرض على جسم السفينة Bottomry Bond إذا لم تقدم الأموال اللازمة لتسوية الخسارة المشتركة من أي من المشتركين في الإرسالية البحرية وكذا الحال في تكاليف تأمين الأخوال التي تدفع مقدماً كنفقات للخسارة المشتركة، والنفقات الخاصة بتسوية الخسارات المشتركة هي عادة الأموال التي تدفع إلى مصفى الخسارات المشتركة General Average Adjusters، والمحكمين والعمولة التي تدفع على الأموال

المدفوعة. فإذا قام المجهز بذلك بنفسه التزم الجميع بتعويضه عما أنفقه في هذا الشأن حتى ولو لم يدخل في عداد الخسائر المشتركة^(١) ومع أن هذه النفقات لا تنشأ مباشرة عن أي عمل من الأعمال التي تشكل خسارة مشتركة، إلا أن العرف قد جرى على اعتبارها كذلك^(٢).

Master Shipping Co. V. M/S V.Faria (1978) A.M.C. 1267.

(١) انظر القضية الأمريكية

Lowdnes & Rudolrf = Para. 313.

(٢) انظر :

تسوية الخسارات البحرية المشتركة

General Average Adjustment

٤٠٦ - مقدمة : تعتبر الخسارة مشتركة إذا أنفقت في سبيل السلامة العامة للسفينة والحمولة كما تعتبر التضحية الاختيارية بجزء من الحمولة والسفينة خسارة مشتركة إذا اقتضتها السلامة العامة، ومن ثم فإن جميع المصالح الممثلة في الإرسالية البحرية تشترك في تعويض أصحاب المصالح التي تمت التضحية فيها من أجل الصالح العام وكذا فإنها تشترك في المصاريف التي تصرف لبلوغ الهدف نفسه، ويساهم كل من أصحاب المصالح بنسبة قيمة أمواله بمن فيهم المصالح التي تمت التضحية بها حيث تساهم هذه كالمصالح الأخرى بنسبة قيمة أموالها، والقول بغير ذلك يجعلها تثري بلا سبب على حساب المصالح الأخرى ويسمى مثل هذا الاشتراك وتوزيع نسبته بين المصالح الممثلة في الإرسالية البحرية لتعويض المتضررين عما لحقهم من ضرر جراء التضحية بأموالهم، تسوية الخسائر البحرية المشتركة، والتي تتطلب تثبيت القيم التي يتم على أساسها تقديم المساهمة - Contribution فالمساهمة تنبع من قيمة الأموال المنقذة مقدرة في ميناء الوصول.

ويتم تسوية الخسارات المشتركة عادة بواسطة ما يسمى بمصفي الخسائر البحرية Adjusters المشتركة المحترفين لمثل هذا العمل، وذلك باتفاق أطراف الإرسالية البحرية فإن تعذر مثل هذا الاتفاق طبقت الأحكام القانونية، وانطلاقاً مما جاء في المادة ٢٥٩ تجارة بحرية (تسوى الخسائر البحرية في حالة عدم وجود اتفاق خاص بين أصحاب العلاقة كلهم بمقتضى الأحكام التالية ...) وكذا مما جاء في المادة ٢٦٥ تجارة بحرية التي لا تعتد بالاتفاق الخاص إلا إذا وافق عليه كل من له علاقة بالرحلة وبخلاف ذلك تسوى الخسائر البحرية بموجب أصول التحاوص المبينة في القانون، وعادة ما يتم الاتفاق بين أصحاب العلاقة على تسوية الخسارات المشتركة

بموجب قواعد يورك - أنتويرب .

ومن ثم نجد أن هناك مجموعتان من القيم ، المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة اللتين يتم حصرهما ثم إجراء التسوية بينهما ، فإذا تعذر الاتفاق على القيام بتسوية الخسارات المشتركة ودياً بين أطراف الإرسالية ، تم اللجوء للقضاء بالنسبة للطرف الذي يدعي حقه بالاشتراك في الخسارة المشتركة .

وعلى ذلك فإننا نتكلم عن :

أولاً : المجموعة الدائنة .

ثانياً : المجموعة المدينة .

ثالثاً : طريقة عمل التسوية بين المجموعتين الدائنة والمدينة .

رابعاً : دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة .

المبحث الأول

المجموعة الدائنة

٤٠٧ - تنجم الخسارة المشتركة عن التضحيات التي يقوم بها الربان طواعية في وقت الخطر بجزء من البضاعة أو بجزء من السفينة بهدف سلامة الرحلة البحرية ، كما تنجم عن مصروفات أنفقها الربان في سبيل السلامة العامة .

وتعتبر المصالح التي تضررت من التضحية سواء أكانت مصالح المجهز أو مصالح الشاحنين بأنها دائنة للمصالح التي لم تتضرر والتي تشكل المجموعة المدينة .

وقد حددت المادة ٢٧٥ تجارة بحرية العناصر التي تدخل في المجموعة الدائنة بنفقات الربان ومقدار الضرر اللاحق بالسفينة وثمان البضائع الهالكة وأجرة النقل المفقودة ونفقات تسوية الخسائر .

المطلب الأول

خسائر النفقات

٤٠٨ = إذا كانت الخسارة المشتركة بشكل نفقات أنفقها الربان في سبيل المصلحة العامة للإرسالية البحرية، فإن ذلك لا يشكل صعوبة في تسوية الخسارة المشتركة إذ يكون المجهز دائناً للمصالح الأخرى بمقدار هذه النفقات، اللهم إلا إذا كانت نفقات مبالغاً فيها فتزد إلى الحد المعقول ودياً أو قضائياً، إلا أن الصعوبة التي تثور في هذا الشأن تتعلق بتقلب أسعار العملة ما بين سعرها يوم الصرف وسعرها يوم الوفاء أي يوم تسوية الخسارة ويمكن التغلب على هذا الوضع بالنص على ذلك في عقود النقل المبرمة بين المجهز والشاحنين^(١) أو تقدر النفقات على أساس القيمة الذهبية^(٢).

وتظهر النفقات التي تدخل في الخسارة المشتركة بشكل أجور أرضية البضائع أثناء فترة التسوية وأجور وكلاء السفينة والمخمين أثناء فترة التسوية وكذا مصاريف التحكيم، إذا تم لصالح المشتركين في الإرسالية البحرية كما تدخل في هذه النفقات عمولة مقدارة ٢٪ من النفقات التي تصرف من أجل السلامة العامة، وهو مبلغ يقصد منه تعويض المجهز عما أنفق من جهد لتدبير الأموال اللازمة لتسوية الخسائر المشتركة، يضاف إلى ذلك الفائدة التي تفرض على المبالغ المطلوبة من المشتركين بالخسارة المشتركة عن الفترة منذ تقريرها وحتى الوفاء بها فعلياً دون الحاجة إلى أعذار^(٣).

(١) انظر : أحمد عشوش / ص ٣٨٨ .

(٢) انظر : مصطفى طه / البحري اللبناني / ص ٣٨٩ .

(٣) انظر : يعقوب صرخوه / ص ١٦٩ .

المطلب الثاني

الأضرار المادية التي تلحق بالسفينة

٤٠٩ = تنص المادة ٢٧٦ تجارة بحرية أردني على «أن المبلغ المعد من الخسائر البحرية المشتركة بسبب هلاك أو ضرر لحق بالسفينة، يتكون من بدل الترميم أو الاستبدال، على أن يحسم منه فرق التجديد كما هي العادة، لكن الترميمات المؤقتة لا تقبل الحسم، وإذا لم يكن في الأمر ترميم أو استبدال فيحدد المبلغ المعد من الخسائر بواسطة التخمين» ومعنى ذلك أن المجهز يدخل في المجموعة الدائنة بقيمة الأضرار التي لحقت بالسفينة جراء التضحية الاختيارية من أجل السلامة العامة، وهذه الأضرار قد تكون بشكل هلاك كلي للسفينة أو هلاك جزئي، فإذا كان الهلاك كلياً فإن المجهز يدخل في المجموعة الدائنة بقيمتها قبل الحادث بما يساوي المبلغ الذي يدفع لاستبدالها غيرها، مخصوصاً منه قيمة ما يكون قد تبقى من حطام^(١)، فإذا تعذر الاستبدال، فإن تحديد قيمتها يتم بالتخمين (م ٢٧٦/٢ تجارة بحرية)^(٢) ويعتد في هذا التقدير بالقيمة التي أمن بها المجهز السفينة والمذكورة في وثيقة التأمين^(٣).

أما إذا كان هلاك السفينة جزئياً، فإن تقدير الضرر يكون بمقدر المبالغ التي أنفقت على إصلاحها بشكل معقول غير مبالغ فيه، إلا أنه يخصم من مبلغ الإصلاح فرق التجديد وفقاً للعرف السائد، أي أنه يخصم من ثمن القطع الجديدة قيمة القطع القديمة، ويدخل بهذا الفرق في الخسارة المشتركة حتى لا يثري المجهز على حساب الآخرين^(٤). أما إذا كان الإصلاح مؤقتاً فلا مجال للخصم المذكور لأن المجهز سيضطر إلى إعادة استبدال القطع التالفة في الميناء الذي يرغب بإصلاح السفينة فيه،

(١) انظر : مصطفى الجمال / ص ٣٠٣ .

(٢) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٤١٣ .

(٣) انظر : مصطفى الجمال / ص ٣٠٣ .

Edward Stevens : Op. Cit. P. 86.

(٤) انظر :

ومع ذلك فهذه النفقات المصروفة على الإصلاحات المؤقتة تدخل ضمن الخسارات المشتركة باعتبارها مصاريف بديلة (م ٢٦٢/٢ تجارة بحرية).

هذا وتجدر الإشارة إلى أن قواعد يورك - أنتويرب لعامي ١٩٥٠/١٩٧٤ قد عاجلت تقدير المبالغ التي تنفق على السفينة عند إصابتها بهلاك كامل أو ضرر جزئي معالجة تفصيلية كما عاجلت المبالغ التي تخصم للجديد مقابل القديم New for Old سواء أكانت الخسارة جزئية أو كلية وحسب عمر السفينة (القاعدتان ١٣، ١٨ من يورك - أنتويرب).

المطلب الثالث

الأضرار المادية التي تلحق بالبضاعة

٤١ = وقد عاجلت اذلك المادة ٢٧٧ تجارة بحرية بالنص على أن «تخمن البضائع المهلكة أو الأضرار اللاحقة بها حسب السعر الراجح في مكان الشحن، على أن يدفع صاحبها أجرة السفينة بعد حسم نفقات التفريغ ورسوم الجمارك عند الاقتضاء» ويستفاد من النص القانوني أنه يجب التفريق بين حالة هلاك البضاعة هلاكاً كلياً وبين هلاكها هلاكاً جزئياً.

فإذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً في سبيل سلامة الرحلة البحرية، كما لو رميت في البحر، فإن صاحبها يدخل في المجموعة الدائنة بقيمة هذه البضائع مقدرة بسعرها في ميناء الشحن، بعد خصم أجور النقل محسوماً منها أجور التفريغ ورسوم الجمارك، وهو وضع منقود، إذ لا معنى لتقدير قيمة البضاعة في ميناء الشحن ثم خصم أجرة النقل لأن تقدير قيمتها في ميناء الشحن يفترض أنها لم تنقل ومن ثم فلا تلحقها أجرة النقل ورسوم الجمارك والتفريغ وقد كان الأصح أن تقدر القيمة في مكان التفريغ على النحو الذي أخذ به المشرع الليبي في المادة ٢٧٧ بحري المشابهة للمادة ٢٧٧ بحري أردني، وعند احتساب قيمة البضاعة في ميناء التفريغ، يدخل في هذه القيمة ثمن شراء البضاعة وأجرة النقل وأقساط التأمين والربح الذي

فات على الشاحن ونفقات التفريغ والرسوم الجمركية، ويدخل في المجموعة الدائنة من هذه القيمة ثمن شراء البضاعة وأجرة النقل التي تكون واجبة الأداء حتى لو عد هلاك البضاعة من الخسارات المشتركة (م ١٨٤/ ج- تجارة بحرية) كما يدخل الربح الفائت وقسط التأمين^(١)، أما نفقات التفريغ والرسوم الجمركية فلا محل لها لأن البضاعة لم تفرغ.

وقد أوضحت المادة ٢٧٨ تجارة بحرية بأنه إذا تم اعتبار أجرة النقل خسارة مشتركة فيخصم منها أجور تحصيلها وكل بديل لهذه الأجرة لأن مثل هذه النفقات لم يتم إنفاقها في حالة هلاك البضاعة كلياً.

أما في حالة تلف البضاعة جزئياً، فتقدير قيمة البضاعة التي تدخل في الخسارة المشتركة يتم على أساس الفرق بين قيمتها سليمة في ميناء التفريغ وبين قيمتها تالفة في مكان التفريغ وإذا بيعت البضاعة التالفة أمكن تحديد القيمة التي تدخل في الخسارة المشتركة بالفرق بين ثمن البضاعة سليمة والتمن المتحصل من البيع في ميناء التفريغ أو في أي مكان انتهت فيه الرحلة.

هذا التقدير للقيمة التي تدخل في الخسارة المشتركة يعتبر عادلاً إذا بيعت البضاعة يوم التفريغ في آخر ميناء وصلته السفينة إلا أن البضاعة المتضررة لاتباع عادة إلا بعد فترة تتغير فيها الأسعار ارتفاعاً وانخفاضاً؛ وعلى ذلك يتبع في إيجاد القيمة التي تدخل في الخسارة المشتركة ما يسمى بطريقة التسوية بالنسبة. وهي احتساب الخسارة على أساس النسبة بين ثمن المثل للبضاعة التالفة فعلاً ثم تستنزل ذات النسبة من ثمن المثل للبضاعة سليمة يوم التفريغ. ونوضح ذلك بالمثال التالي : فلو فرضنا ثمن البضاعة سليمة يوم البيع كان ٣٠٠٠ دينار، ولكنها بيعت تالفة بمبلغ ٩٠٠ دينار، فيحصل صاحب البضاعة على $٩٠٠ \div ٣٠٠٠ \times ١٠٠ = ٣٠\%$ من ثمن البضاعة سليمة، وهذه النسبة تطبق على ثمن البضاعة سليمة عند التفريغ، فلو فرضنا أن ثمنها سليمة كان عند التفريغ ٢٠٠٠ دينار، فإن نسبة

(١) انظر : مصطفى طه / البحري اللبناني / ص ٣٩١ .

خسارة صاحب البضاعة هي $70\% \times 2000 = 1400$ دينار وهذا هو المبلغ الذي يدخل في الخسارة المشتركة.

وبالرغم من أن قاعدة التسوية بالنسبة أدق وأكثر عدالة إلا أن قواعد يورك انتويرب قد عدلت عنها إلى التسوية بحسب الفرق بين ثمن البضاعة سليمة عند التفريغ وثمانها تالفة (القاعدة رقم ١٦ من قواعد يورك انتويرب لعامي ١٩٥٠، ١٩٧٤).

وتعرف قيمة البضاعة من الفاتورة التجارية أو قيمة الشحن ويدخل في هذه القيمة نفقات التأمين وأجرة النقل أما إذا كان التلف جزئياً فيدخل في الخسارة المشتركة القرق بين ثمن البيع الصافي للبضاعة في ميناء التفريغ وبين الثمن الصافي للبضاعة حسب الفاتورة التجارية.

وقد أخذ المشرع الأردني بقاعدة الفرق بين ثمن البضاعة سليمة عند التفريغ وثمانها بعد التلف وكذا فعلت بعض التشريعات العربية البحرية^(١)، إذ جاء في المادة ٢٧٢ تجارة بحرية أردني على أن تسوى الخسائر المشتركة على أساس القيم الكائنة وقت التفريغ وتجدر الإشارة إلى أنه يخصم من قيمة التعويض الذي يشترك فيه صاحب البضاعة بالمجموعة الدائنة سواء ما تلف منها أو ما هلك، مصروفات التفريغ والرسوم الجمركية ومصاريف التخزين، لأن مثل هذه المصاريف كان سيدفعها حتماً عند وصول البضاعة سليمة^(٢) أو على اعتبار أنه لم يدفعها إذا هلك كلياً^(٣).

أما أجرة النقل فتدخل في قيمة البضاعة وتشترك في الخسارة المشتركة مع خصم مصاريف تحصيلها (م ٢٧٨ بحري اردني).

(١) انظر : المادة ٢٧٢ بحري ليبي، المادة ٢٧٤ بحري سوري، المادة ٢٧٤ بحري لبناني.

(٢) انظر محمود سمير الشراوي / ص ٦٧٠.

(٣) انظر : مصطفى الجمال / ص ٣٠٣.

المبحث الثاني

المجموعة المدينة

٤١١ - تتكون المجموعة المدينة من جميع العناصر التي استفادت من الخسارة المشتركة وهي الأموال التي اشتركت في الإرسالية البحرية وتم إنقاذها.
وقد عددها المادة ٢٧٩ تجارة بحرية وهي البضائع التي أنقذت والسفينة بقيمتها الصافية وأجرة النقل على التفصيل التالي :

المطلب الأول

البضائع

٤١٢ = جاء نص الفقرة الأولى من المادة ٢٧٩ تجارة بحرية على أن تحسب في عداد المجموعة المدينة البضاعة بكامل قيمتها إذا هي أنقذت أو بكامل القيمة المقدرة لها في الميناء المقصود إذا هي هلكت بعد حسم النفقات مع الرسوم الجمركية وأجرة السفينة، ما لم يشترط أن الأجرة مكتسبة مهما طرأ من حوادث.

يستفاد من النص القانوني أن البضاعة التي يتم إنقاذها تدخل بكامل قيمتها في الخسارة المشتركة مقدرة بقيمتها الصافية في ميناء الوصول وفي يوم الوصول، وعليه يخصم من قيمتها الإجمالية أجرة النقل وأجور التفريغ والرسوم الجمركية.

أما إذا تمت التضحية بجزء من البضاعة، فإن قيمة البضاعة تقدر بسعرها التجاري يوم الوصول على اعتبار أنها سليمة ثم يخصم من هذه القيمة أجور النقل والتفريغ والرسوم الجمركية لأن البضاعة الهالكة لا تدفع هذه النفقات وما تبقى يدخل في الخسارة المشتركة، اللهم إلا إذا اشترط في سند الشحن أن الأجرة تدفع أيًا كانت الحوادث التي تتعرض لها الإرسالية ومن ثم فإن أجرة النقل تضاف إلى قيمة البضاعة وتدخل في الخسارة المشتركة.

وتبرير إدخال قيمة البضاعة المضحاة بها في المجموعة المدينة بالإضافة إلى

إدخالها في المجموعة الدائنة، هو تحقيق المساواة بين عناصر الإرسالية البحرية لأن إعطاء صاحب البضاعة المضحاة بها كامل قيمتها يعني أنه أصبح أفضل حالاً من أصحاب البضائع المنقذة^(١) على أنه يلاحظ أن إدخال قيمة البضاعة المضحى بها في المجموعة الدائنة، يدخل معها أيضاً أجرة النقل^(٢)، أما إدخال قيمتها في المجموعة المدينة فإنه يخصم منها أجرة النقل لأن هلاك البضاعة يسقط حق الناقل بالمطالبة بها كما يخصم من القيمة رسوم الجمارك وأجور التفريغ اللهم إلا إذا وجد شرط استحقاق الأجرة أياً كانت الظروف وعندها تدخل في المجموعة المدينة.

ومما يجدر ذكره أن كل بضاعة لم ينظم بها سند شحن أو لم يصدر الريان إشعاراً باستلامها لا تعد من الخسائر البحرية المشتركة إذا هلكت لكنها تدخل فيها إذا هي أنقذت وهو الحكم نفسه فيما إذا قدم عن البضائع تصريح كاذب إلا إذا أثبت صاحبها بأن ذلك حدث بحسن نية (م ٢٦٨ تجارة بحرية) وهذه البضائع التي صرح صاحبها بأقل من قيمتها الحقيقية تستفيد من الخسائر البحرية على أساس القيمة المصرح بها لكنها تدخل في المجموعة المدينة على أساس قيمتها الحقيقية.

كما تستثنى أيضاً من المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة أمتعة المسافرين والبحارة والإرساليات البريدية وأجور البحارة، ومؤن السفينة وكل ما يتم نقله بدون وثيقة شحن، أما إذا هلكت أو تلفت فإنها تساهم في الخسائر المشتركة بقيمتها التقديرية (م ٢٧٠ تجارة بحرية) وقد أشارت لذلك الفقرة الأخيرة من القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك أنتويرب لعامي ١٩٥٠/١٩٧٤ بنصها على أن أمتعة المسافرين ومنقولاتهم الشخصية التي لا تشحن بموجب سند شحن لا تساهم في الخسائر المشتركة، وتعليل ذلك هو ضالة قيمة هذه المنقولات وصعوبة تقدير قيمتها، والحال نفسه ينطبق على الطرود البريدية^(٣) وبالطبع فإن إنقاذ أرواح البحارة والمسافرين لا تساهم في الخسارة المشتركة لأن حياة الإنسان لا تقوم بمال ولا تعتبر جزءاً من مبلغ

(١) انظر : مصطفى الجمال / ص ٣٠٤ .

Chorely & Giles : Op. Cit. P.210.

(٢) انظر :

Lowneds and Rudolf = Op. Cit. P.436.

(٣) انظر :

يمكن المساهمة منه .

For the Life of Man has no Assessable value It Cannot be part of a Fund out of which the contribution can be paid.

يضاف إلى كل ذلك أن البضائع المشحونة على السطح خلافاً لاتفاق الشاحن والناقل أو خلافاً للعرف البحري لا تساهم في الخسارة المشتركة إذا هلك إلا إذا أثبت صاحبها أنه لم يوافق على شحنها بهذا الأسلوب، أما إذا أنقذت فتشارك بالخسارة المشتركة في المجموعة المدينة (م ٢٦٩ تجارة بحرية).

المطلب الثاني

السفينة

٤١٣ = يدخل صاحب السفينة في المجموعة المدينة بقيمة السفينة التي تقدر وفقاً للفقرة الثانية من المادة ٢٧٩ تجارة بحرية بقيمتها الحقيقية الصافية في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية بعد حسم النفقات .

وهذا النص يحد أساسه في القاعدة رقم ١٧ من قواعد يورك / أنتويرب لعامي ١٩٥٠/١٩٧٤ التي جاءت تحت عنوان : القيم المساهمة Contributory Value التي تعتمد بالقيمة الفعلية الصافية للممتلكات في مكان انتهاء الرحلة البحرية والقيمة الحقيقية يستبعد منها النفقات التي لم يحددها المشرع وهي عادة نفقات الميناء .

المطلب الثالث

أجرة نقل البضائع وأجرة نقل الركاب

٤١٤ = جاء نص الفقرة الثالثة من المادة ٢٧٩ تجارة بحرية على أن تحسب في عداد المجموعة المدينة أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب المتعرضين للخطر بثلاثي مبلغهما القائم، ما عدا أجرة السفينة إذا اشترط اكتسابها مهما طرأ من حوادث .

ويستفاد مما جاء بالنص القانوني أن المجهز يدخل في المجموعة المدينة بثلاثي
أجرة نقل البضائع والأشخاص ، لأنه يستفيد من التضيعة الاختيارية التي تتم في
سبيل السلامة العامة ، فالأجرة مصلحة للمجهز منفصلة عن المصلحة التي تمثلها
السفينة ، وتدخل الأجرة في المجموعة المدينة بقيمتها الإجمالية وليس الصافية ، وذلك
على اعتبار أن المشرع قد أدخل ثلثي الأجرة في المجموعة المدينة ، إذ قدر أن الثلث
هو لمواجهة الأعباء التي يتحملها المجهز كأجور الطاقم وثمان الوقود والرسوم
والضرائب المختلفة وهي مبالغ كان يجب خصمها من الأجرة الإجمالية التي يحصل
عليها المجهز^(١).

أما إذا احتوى سند الشحن أو عقد النقل على استحقاق المجهز الأجرة فقدت
السفينة أو لم تفقد Ship lost or not Lost ، فإن المجهز لا يدخل في المجموعة
المدينة بمقدار أجرة النقل لأنه يستحقها أياً كانت الظروف حتى لو هلكت السفينة أو
البضاعة ذلك أن مثل هذا الشرط يجعل الأجرة غير معرضة للمخاطر^(٢).

هذا ويجوز للمدين بالخسارة المشتركة أن يتخلص من التزامه بالمساهمة في
الخسارة المشتركة بالتخلي عن الأموال الخاضعة للتخاص قبل صدور حكم التسوية
(م ٢٧١ تجارة بحرية).

المبحث الثالث

طريقة تسوية الخسارات البحرية المشتركة

٤١٥ - جاء في المادة ٢٧٢ تجارة بحرية على أن تسوية الخسارات البحرية
المشتركة تتألف من ثلاثة أقسام : هي تحديد المجموعة الدائنة وتحديد المجموعة المدينة
ثم إيجاد النسبة التي يوزع بها مبلغ المجموعة الأولى على المجموعة الثانية .
ومن ثم وجب لإجراء التسوية بين المجموعتين الدائنة والمدينة إيجاد النسبة

(١) انظر : على يونس / أصول القانون البحري / ص ٤٨٩ .

(٢) انظر : مصطفى الجمال / ص ٣٠٥ .

بينهما ويتحمل كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة مقدار مساهمته بتلك النسبة من قيمته ويصبح العنصر الدائن دائناً لمجموع المصالح المنقذة ويكون له دعوى مباشرة في مواجهة كل منها بمقدار المساهمة النسبية Pro Rato Contribution في سبيل تعويضه عما تمت التضحية بأمواله^(١).

فلو فرضنا أن قيمة عناصر الإرسالية البحرية كانت على النحو التالي :

أ - قيمة السفينة = ٢٥٠,٠٠٠ دينار.

ب - قيمة البضاعة = ١٠,٠٠٠ دينار.

ج - أجرة نقل البضاعة = ١٠٠,٠٠٠ دينار.

مجموع قيمة عناصر الإرسالية = ٣٦٠,٠٠٠ دينار.

قيمة البضاعة التي تم إنقاذها = ٦٠,٠٠٠ دينار.

و قيمة البضاعة التي تمت التضحية بها = ٤٠,٠٠٠ دينار.

فتكون نسبة مشاركة كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة في الخسارة هي :

$$٤٠,٠٠٠ \div ٣٦٠,٠٠٠ = ١ : ٩ .$$

وعلى ذلك يسهم كل عنصر من عناصر الإرسالية في الخسارة المشرقة بنفس

النسبة، فالسفينة تسهم بمقدار $\frac{1}{9} \times ٢٥٠,٠٠٠ = ٢٧,٧٧٧$ ديناراً.

والبضاعة المنقذة تسهم بمقدار $\frac{1}{9} \times ٦٠,٠٠٠ = ٦٦٦٦,٦٦$ ديناراً.

والبضاعة التي تم التضحية بها تسهم بمقدار $\frac{1}{9} \times ٤٠,٠٠٠ =$

٤٤٤٤,٤٤ ديناراً.

والأجرة تسهم بمقدار $\frac{1}{9} \times ١٠٠,٠٠٠ = ١١١١,١١$ ديناراً.

فيكون المجموع هو ٤٠,٠٠٠ دينار، وهذا المقدار الذي تمت التضحية به هو

الخسارة المشتركة.

وعلى نفس النمط يمكن بيان نسبة مساهمة كل عنصر من عناصر الإرسالية البحرية في حالة الخسارات المشتركة المتمثلة بالنفقات التي تصرف في سبيل السلامة العامة .

ومن ذلك يتضح أن أصحاب البضاعة التي تلفت أو هلكت يعوضون بمقدار ٤٠,٠٠٠ - ٤٤,٤٤ = ٣٥٥٥٥,٥٦ ديناراً .

٤١٦ - إجراءات التسوية :

تفيد المادة ٢٧٣ تجارة بحرية بأن التسوية يقوم بها خبراء محترفون يسمون Proffessional Adjusters بالسرعة الممكنة بناء على تعيين من قاضي محكمة صلح العقبة إذا تعذر الاتفاق على تعيينهم ودياً من الأطراف ذوي العلاقة، وتضيف المادة ٢٧٤ تجارة بحرية إلى ذلك أنه إذا لم يرض جميع أطراف العلاقة بالتسوية التي توصل إليها خبراء التسوية، فإن التسوية الاتفاقية تعرض على محكمة صلح العقبة بناء على طلب الفريق الأكثر عجلة بإجراء التسوية، ومن جهة أخرى إذا قبل الجميع بتسوية الخبر فإن التسوية تصبح نهائية . وبالطبع تجري تسوية الخسائر البحرية المشتركة في ميناء الوصول أو في آخر ميناء انتهت فيه الرحلة البحرية (م ٢٧٢ تجارة بحرية) .

المبحث الرابع

دعوى المساهمة في الخسارات المشتركة

المطلب الأول

إثبات حدوث الخسارة المشتركة

٤١٧ = بعد أن تسوى الخسارة المشتركة بالاتفاق بين أطرافها أو بالرجوع إلى محكمة مكان الوصول عن طريق خبراء تسوية الخسائر المشتركة، يكون لكل دائن

فيها أن يطالب بدينه كل مدين في الخسارة المشتركة ليدفع نصيبه الذي تحدد بواسطة الخبراء، ودعوى الدائن هذه هي دعوى عينية^(١) يشترك فيها الأموال لا الأشخاص. فلا تتجاوز قيمة الأشياء المنقذة، ومن ثم يجوز للمدين بها أن يبرأ من التزامه بترك البضاع قبل أن يستلمها (م ٢٧١ تجارة بحرية) وعلى من يطالب أن يدخل في الخسارة المشتركة عن ضرر أو نفقة أو هلاك أن يثبت ذلك (م ٢٦٤ تجارة بحرية) ويجوز له أن يثبت حقه بالدخول في الخسارة المشتركة بكافة الطرق^(٢).

وقد جاء نص هذه المادة على غرار القاعدة رقم E من قواعد يورك أنتويرب ١٩٥٠ - ١٩٧٤ بأن عبء الإثبات يقع على الطرف الذي يدعي الدخول في الخسارة المشتركة لبيان أن الخسارة أو النفقات المطالب بها هي من ضمن الأضرار المسموح بدخولها في الخسارة المشتركة.

المطلب الثاني

الدفع بعدم قبول الاشتراك في تسوية الخسارة المشتركة

٤١٨ = تنص المادة ٢٨٣ تجارة بحرية على أن «ترد كل دعاوى غرامة الخسائر البحرية المشتركة بهلاك أو ضرر لم يقدم بها احتجاج معلل بمهلة ثلاثة أيام لا تدخل فيها أيام التعطيل ابتداء من تسليم البضاعة».

ومفاد النص أنه لا يقبل طلب الاشتراك في تسوية الخسارة المشتركة عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة إلا إذا قدم صاحب البضاعة احتجاجاً معللاً للربان أو المجهز خلال ثلاثة أيام من تاريخ استلام البضاعة، ولا تدخل العطل التي تتخلل هذه المدة من ضمنها، وكذا الحال بالنسبة إلى المجهز أو الربان الذي يطالب بإدخال الأضرار التي لحقت بالسفينة ضمن الخسارة المشتركة، إذ عليه أن يقدم احتجاجاً

(١) انظر : د. مصطفى كمال طه / مبادئ القانون البحري / منشأة المعارف بالاسكندرية / ١٩٩٦ / ص ٣٩٨ .

(٢) انظر : أحمد عشوش / ص ٣٩٨ .

معللاً خلال ثلاثة أيام من تاريخ تسليم البضاعة للمرسل إليه .

ويلاحظ أن النص القانوني قد تطرق إلى الهلاك أو الضرر الذي يلحق البضاعة أو السفينة فهو لم يتطرق لخسائر النفقات والمطالبة بإدخالها في تسوية الخسارة المشتركة كما أن الدفع بعدم قبول دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة لا محل له إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً إذ لا يمكن أن يحدث تسليم للبضاعة في مثل هذه الحالة^(١) .

كما تجدر الإشارة إلى أن الدفع بعدم قبول الاشتراك في تسوية الخسارة المشتركة هو خاص بالدعوى الأصلية للمطالبة بإثبات الخسارة المشتركة وتسويتها أما إذا تمت تسوية الخسارة وتحدد نصيب كل دائن ونصيب كل مدين، فإن دعوى مطالبة الدائن بنصيبه من كل مدين، لا تخضع للدفع بعدم القبول بل للتقادم لأن هذه الدعوى تنشأ عن التسوية نفسها^(٢) .

المطلب الثالث

تقادم دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة

٤١٩ = تنص المادة ٢٨٤ تجارة بحرية على أن «يسقط بحكم مرور الزمن حق دعوى التحاص بعد سنتين من وصول السفينة إلى آخر مرفأ تقصده البضاعة التي كانت في السفينة وقت الهلاك أو إلى مكان انقطاع السفر» .

يتضح من النص القانوني أن دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة تتقادم بمرور سنتين ابتداء من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء الوصول أو من تاريخ وصول السفينة إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة .

ولعل زيادة مدة تقادم دعوى الاشتراك إلى سنتين يرجع إلى أن إجراءات

(١) انظر : مصطفى الجمال / ص ٣٠٩ .

(٢) انظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٣٩٨ .

تسوية الخسائر المشتركة وحصرها وتوزيعها إجراءات معقدة وطويلة، وذلك مقارنة مع تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري والتي تتقادم بمرور سنة من تاريخ تسليم البضاعة، أو من التاريخ الواجب التسليم فيه (م ٢١٩م تجارة بحرية).

المطلب الرابع

ضمانات الوفاء بديون الخسائر المشتركة

٤٢٠ = يلتزم كل من صاحب السفينة والشاحنين بالوفاء بحصصهم التي تقررت عند تسوية الخسارة المشتركة سواء تحددت هذه الحصص بموجب تسوية ودية أو قضائية ويتوجب مطالبة كل مدين بدينه بدون تضامن بين المدينين، ومع ذلك إذا عجز أحدهم عن الوفاء بدينه قسم هذا الدين على الجميع بنسبة حصة كل منهم (م ٢٨٢م تجارة بحرية).

وعلى ذلك قد أعطى القانون لكل دائن، سواء أكان المجهز أو الشاحن، امتيازاً أو ضماناً لاستيفاء حقه الذي تقرر بعد إجراء التسوية، إذ أعطى الربان حق حبس البضاعة تحت يده ما لم تقدم له ضمانات كافية لدفع ما يستحق للسفينة من دين على الشاحنين (م ٢٨٠م تجارة بحرية) وعادة يطلب الربان من الشاحنين تقديم ما يسمى بكفالة الخسارة المشتركة Average Bond تصدر عن أحد البنوك المعترف بها^(١) كم أعطى القانون مجهزة السفينة امتيازاً على البضائع أو الثمن المتحصل من بيعها لمدة خمسة عشر يوماً بعد تسليمها إذا لم تنتقل ليد شخص ثالث.

وبالمثل أعطى أصحاب البضائع التي هلك امتيازاً على السفينة وأجرتها ضماناً للوفاء بحصتها من الخسارة المشتركة (م ٢٨١م تجارة بحرية) فإذا كان أحد المدينين معسراً توزعت حصته على المدينين الباقين كل بنسبة مساهمته في الخسارة المشتركة (م ٢٨٢م تجارة بحرية).

Schmitthoff = Op. cit. P.320.

(١) انظر مزيداً من الشرح حول هذه الكفالة في :

القسم الثاني

التأمين البحري Maritime Insurance

٤٢١ - مقدمة عامة :

ترتكز التجارة الخارجية عادة على ثلاث عقود منفصلة تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليهم سالمة، وهذه العقود هي : عقد البيع، وعقد النقل، وعقد التأمين. فعقد التأمين يحتل مركزاً هاماً في التجارة الخارجية لأنه يندر أن تبحر سفينة إلا وهي مغطاة بالتأمين، وكذا البضاعة المحمولة على ظهرها. وهذه العقود مكاملة لبعضها ومتحدة سوية في الأساس اللازم لتنفيذ عملية تجارية واحدة، وكل عملية بيع دولي تتم ضمن هذا الإطار ثلاثي الجوانب^(١)، ويعتبر دور التأمين البحري في هذا المجال جوهرياً، إذ لا يوجد مصرف يقبل الدخول في مثل هذه العملية إلا إذا كان سند الشحن مصحوباً بوثيقة تأمين على البضائع من جميع الأخطار. بالرغم من أن التأمين البحري ليس إجبارياً على التاجر إلا أن إصرار المصارف عليه يجعله إجبارياً من الناحية العملية^(٢) ولكل مما سبق فإننا سنتولى شرح التأمين البحري على ضوء ما أخذ به المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية رقم ١٢ سنة ١٩٧٢ مع مقارنة ذلك بما جاء في قوانين التجارة البحرية للدول الأخرى وخاصة قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ .

ونعهد لهذه الدراسة بفصل تمهيدي عن التأمين البحري بشكل عام.

(١) أنظر : د. سلامة عبد الله، عصام الدين عمر = التأمين البحري أصوله العلمية والعملية - دار النهضة العربية/ القاهرة/ ١٩٨١/ ص ١٧ .

(٢) أنظر : د. السيد أبو الفتوح حفاوي = الإثبات في التأمين البحري/ شركة الاسكندرية للطباعة والنشر/ ط ١ - ١٩٨١/ ص ١٢ .

الفصل التمهيدي

٤٢٢ - أولاً : الفكرة الجوهرية التي يقوم عليها التأمين البحري .

يقوم التأمين بصفة عامة على فكرة التعاون بين مجموع المؤمن لهم على جبر الضرر الذي يصيب أحدهم أو قلة منهم عن طريق إجراء المقاصة بين مجموع المخاطر التي تم تجميعها وبين قيمة الأضرار التي وقعت على القلة من المؤمن لهم عن طريق تشتيت أو توزيع الخسارة على مجموع المؤمن لهم . ويقوم بالتنسيق فيما بين المؤمن لهم في هذا المجال شركة التأمين^(١) .

ومن ثم كان عقد التأمين أساساً هو عقد تعويضي باستثناء التأمين على الأشخاص فهو يهدف إلى جبر الضرر الذي يقع على من يتعرض للخطر المؤمن منه فهو بذلك لا يسمح للمؤمن له بالإثراء على حساب شركة التأمين وقد جاءت المادة ٢٩٦ تجارة بحرية أردني بهذا المعنى على اعتبار أنه عقد يرضى المؤمن بموجبه تعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به ، على ألا تتجاوز قيمة التعويض الأشياء الهالكة .

٤٢٣ - ثانياً : أهمية التأمين البحري :

تمثل السفن عموماً ثروة عاتمة وكذا البضاعة المحمولة عليها ، وهي معرضة في أثناء الرحلة البحرية إلى خطر الهلاك ، ومن ثم فإن أصحاب السفينة كما أصحاب البضاعة لا يمكنهم أن ألا أن يؤمنوا على أموالهم من مخاوف البحر وأحواله ، إذ بغير ذلك فإنهم يتعرضون لمخاطر تشل قدرتهم الاقتصادية وتخرجهم من مجال التجارة البحرية بما يترتب على ذلك من ضرر للاقتصاد الوطني ، وعلى ذلك كان التأمين البحري على هذه الأموال ضماناً وأماناً لهم من المخاطر البحرية ، إذ تقوم شركات

(١) د . عبد القادر العطير/ التأمين البري في التشريع الأردني - دراسة مقارنة/ مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع/ عمان/ ٩٥/ ص ٧١ .

التأمين البحري بعمل احتياطات مالية لمواجهة حالات الخطر الذي قد يواجه السفن وحمولاتها مقابل أقساط مالية يدفعها أصحاب السفن أو البضائع، وعن طريق إعادة التأمين لدى شركات تأمين كبرى.

يضاف إلى ذلك أن شركات التأمين البحري ومن خلال الأقساط التي تجمعها تكون احتياطات مالية ضخمة تستثمرها في الاقتصاد الوطني الذي يعود بالفائدة على مجموع قطاعات الشعب^(١).

٤٢٤ - ثالثاً : نشأة التأمين البحري وتطوره :

التأمين البحري قديم قدم التاريخ البشري بحيث يصعب نسبة نشوئه إلى أمة من الأمم، فقد عرف لدى البابليين بشكل قرض على السفينة وآخر على البضاعة^(٢)، كما عرف عند الفينيقيين والهنود بعد تعديله بما يتلاءم وظروفهم^(٣).

ثم انتقل من الفينيقيين إلى الإغريق الذين طبقوه في عمليات تجارتهم العالمية^(٤)، وعندهم أخذ الرومان فكرة عقد القرض الذي يسمى بعقد المخاطرة الجسيمة وصاغوه صياغة قانونية وأطلقوا عليه اسم *Nauticum Foenus*^(٥)، وملخصه إذا اقترض مجهز السفينة من شخص نقوداً لحاجات سفينته، ورجعت السفينة بسلام دفع مقدار القرض مع فائدة مرتفعة، وإذا غرقت السفينة في طريق عودتها خسر المقرض القرض والفائدة^(٦).

(١) أنظر : جاسم أمين فارس/ التأمين وأثره في التنمية الصناعية - مجلة الاتحاد العربي للتأمين/ ١٩٦٨/ ص ٩ .

(٢) أنظر : د. ثروت عبد الرحيم/ الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري/ رسالة دكتوراه/ القاهرة/ ١٩٦٦ / ص ١٠ .

(٣) أنظر : د. حسين غنايم - المصلحة في التأمين البحري/ رسالة دكتوراه/ جامعة القاهرة/ ١٩٧٩ / ص ١٥ .

(٤) أنظر : سلامة عبد الله وعصام عمر/ ص ٢٣ .

(٥) أنظر رزق الله انطافي/ ونهاد اسباعي/ ص ٤٢٥ .

(٦) عبد القادر العطير / التأمين البري / ص ٢٣ .

وهذا النوع من العقود هو السلف البدائي لعقد التأمين الحالي مع الأخذ بعين الاعتبار أن المؤمن في العقد الحالي لا يدفع إلا بعد وقوع الخطر. أما في عقد قرض المخاطرة الجسيمة فالمؤمن يدفع قبل وقوع الخطر.

وقد ظهر قانون في مجموعة جوستينيان الرومانية يعالج نظام الرمي البحري والخسارات البحرية المشتركة بصورة تتضمن فكرة التأمين بشكل أو بآخر^(١).

ويعد هذا القانون وأمثاله السلف المباشر لعقد التأمين البحري الحالي.

وقد بقيت فكرة التأمين البحري تتطور حتى العصور الوسطى حين كانت تجارة مدن شمال إيطاليا تزدهر فنظم بحارة البندقية عقد قرض على السفينة أو على السفينة والبضاعة المشحونة عليها مع بداية القرن الثالث عشر الميلادي لدرجة أن الكنيسة حظرت مثل هذا القرض لما يشتمل عليه من فائدة ربوية^(٢).

إلا أن اكتشاف أمريكا وانتشار التجارة وتعدد آفاقها، أدى كل ذلك إلى تغيير النظرة إلى فوائد القروض وأصبح مفهوم الربا ينصرف إلى الفائدة غير المعقولة^(٣).

يضاف إلى ذلك أن سكان شمال إيطاليا - اللومبارديين - قد أرسوا قواعد عرفية للتأمين البحري بفعل نشاطهم التجاري في حوض البحر المتوسط. ويعتقد البعض^(٤) أن عقد التأمين البحري قد ظهر نتيجة تعديل قام به بعض موثقي العقود الإيطاليين لعقد القرض البحري بأن حل مبلغ التعويض محل مبلغ القرض وأصبح لا يدفع إلا عند وقوع الخطر، وحل قسط التأمين محل الفائدة في عقد القرض وأصبح القسط يدفع في جميع الأحوال وليس عند سلامة الوصول.

(١) انظر : Maritin (E) The History of Lloyd's of marine Insurance in Great Britian , London 1876 - P.3.

(٢) انظر : د. محمود سمير الشرقاوي / القانون البحري / ص ٥٠٣ .

(٣) انظر : حسين غنايم / ص ١٧ .

(٤) انظر : هانز مولر : محاضرات ألفاها على طلبة الدكتوراة في كلية الحقوق جامعة القاهرة، ٦٠ / ٦١ -

مشار إليها في محمود سمير الشرقاوي / ص ٥٠٣ هامش رقم (٣).

وعلى ذلك كان اللومبارديون والعصبة الهانزية Hanseatic League في شمال أوروبا أول من مارس التأمين البحري بصورته العلمية الحديثة، وإلى هؤلاء جميعاً يعزى إدخال التأمين البحري إلى السوق الإنجليزية^(١)، مع أن البعض^(٢) يرى أن اللومبارديين هم الذين أدخلوا التأمين البحري إلى إنجلترا.

وأياً كان الذي أدخل التأمين البحري إلى بريطانيا فإن أول قانون خاص بالتأمين البحري كان عام ١٦٠١ في بريطانيا زمن الملكة إليزابيث الأولى ومن ثم برغ في إنجلترا التأمين البحري كما نمارسه اليوم^(٣)، ولا أدل على ذلك من ظهور لويذر لندن Lloyd's of London في أواخر القرن السابع عشر كأول مؤسسة للتأمين البحري والتي لا زالت تتربع على قمة أعمال التأمين البحري^(٤) كما وأن بوليصة اللويذر للتأمين التي تعرف بـ Lloyd's Ship and Goods policy S.G. التي نجد أصولها فيما تم استيراده من إيطاليا قبل أكثر من مئتي عام^(٥) لا زالت المرجع الأساسي لمعظم وثائق التأمين البحري المعاصر^(٦).

(١) انظر : Chorely & Giles : Op. Cit. P.301.

(١) انظر :

(٢) انظر : محمود سمير الشرقاوي / ص ٥٠٤، سلامة عبد الله وعصام عمر / ص ٢٤، حسين غنايم / ص ١٨.

(٣) راجع بحثاً للسيد / نبيل غرفة بعنوان : أساسيات التأمين Fundamentals of Insurance عمان / ١٩٩٥ / ص ٣.

(٤) سميت اللويذر بهذا الاسم نسبة إلى Edward Lloyd الذي كان أحد اللومبارد بين الذي وفدوا إلى بريطانيا في القرن الرابع عشر وفتح مقهى باسم Lloyd's Coffee House مع نهاية القرن السابع عشر حيث كان هذا المقهى ملتقى جميع المهتمين بالأمور البحرية، كبيع السفن أو البضائع وعمليات التأمين البحري وبعد وفاته ثم نقل المقهى إلى مكان آخر وأنشئت شركة للتأمين البحري باسمه تخليداً لذكراه.

(٥) انظر : Chorely & Giles : Op. Cit. P. 301.

(٥) انظر :

(٦) تم سحب وثيقة التأمين البحري / بضائع (وثيقة اللويذر والشروط الملحقة بها) من سوق التأمين الدولية وحلت محلها وثيقة تأمين جديدة مع أعطيتها واعتمدت هذه في أسواق التأمين منذ ٨٢/١/١ وذلك بفعل الانتقادات التي وجهت لوثيقة اللويذر لصعوبتها وغموض لغتها وكثرة التعديلات على أحكامها. [راجع الكتيب الصادر عن شركة التأمين الوطنية العراقية بعنوان مزايا وثيقة التأمين البحري / بضائع الجديدة الصادرة في ٨٣/٩/١٣.

ومع بداية القرن العشرين زادت ضغوط التجار وأصحاب السفن ورجال التأمين على المشرع البريطاني لإصدار قانون تأمين بحري عصري فكان ذلك عام ١٩٠٦ الذي لا زال قائماً مع بعض التعديلات .

أما في فرنسا فقد ظهرت قواعد التأمين البحري في الأمر الملكي الصادر عام ١٦٨١م ثم انتقلت هذه القواعد لقانون نابليون التجاري عام ١٨٠٧، ونظراً لما كان يعتور هذا القانون من قصور فقد أصدر المشرع الفرنسي قانوناً للتأمين البحري عام ١٨٨٥ وهذه الوثائق النمطية هي ما يعمل بها حالياً في شركات التأمين الفرنسية^(١) .

أما الأردن فقط كان مطبقاً فيها نظام السيغورطا (التأمين) الوارد في قانون التجارة البحرية العثماني الصادر عام ١٢٨٠ هجري والذي ألغي بصدر قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ الذي نظم التأمين البحري في الباب التاسع منه في المواد من ٢٩٦ إلى ٣٨٣ .

٤٢٥ - رابعاً : التأمين البحري في الشريعة الإسلامية :

لقد كانت ولا زالت فكرة التأمين موضع جدل بين فقهاء الشريعة الإسلامية، وذلك بسبب عدم ذكر التأمين في النصوص القرآنية والأحاديث النبوية ولا في أثر الصحابة، إذ أن عقد التأمين عقد مستحدث، ومن ثم ثار خلاف حول مشروعيته، إذ قال الأحناف بأنه طالما كان عقداً مستحدثاً والعقود جاءت على سبيل الحصر في الشريعة الإسلامية، فإنه عقد محرم لأن الأصل في الأشياء الحظر إلا ماورد دليل على جوازه، بينما رأى الحنابلة والمالكية أن الأصل في عقود الأشياء الإباحة لأن الدين الإسلامي دين يسر ورفع للمشقة، وأنه لذلك يجب إعمال قواعد المنطق لتكييف العقود المستحدثة بما يتلاءم وحاجات الناس، فالدين يسر لا عسر، وأن الأمر إذا ضاق اتسع والضرورات تبيح المحظورات على ألا يكون في هذه العقود المستحدثة ما يحرم حلالاً أو يحلل حراماً .

أما بالنسبة للتأمين البحري على وجه الخصوص فقد أفتى الإمام محمد بن

(١) انظر انطاكي وسباعي / ص ٤٢٦ .

عابدين^(١) بأن عقد التأمين البحري هو عقد معاوضة فاسد لا يلزم الضمان به لأنه التزام بما لا يلزم شرعاً إذا عقد في دار الإسلام أما إذا عقد في غير دار الإسلام، فالعقد لا حكم له ويحل للمسلم أخذ البدل رضا لا قضاء.

ومع ذلك فالمشرع الأردني أخذ بالرأي القائل بأن أعمال التأمين بأنواعها مباحة سنداً لرأي القائلين بمشروعية عقد التأمين شرط ألا يخالف قاعدة شرعية^(٢).

٤٢٦ - تقسيم : وبعد تلك العجالة عن التأمين عامة والبحري خاصة، فإننا ستتولى شرح التأمين البحري كما ورد في قانون التجارة البحرية الأردني مع الاهتداء بما ورد في القانون المدني عن عقد التأمين بشكل عام في المواد من ٩٢٠ - ٩٣٢ فتتكلم أولاً في عقد التأمين البحري ثم في تحديد تعويض التأمين وتسديده وأخيراً في تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين على النحو التالي :

الفصل الأول : عقد التأمين البحري .

الفصل الثاني : تحديد تعويض التأمين وتسديده .

الفصل الثالث : التقادم .

(١) هو محمد أمين بن عمر بن عبد العزيز الدمشقي (١١٩٨ - ١٢٥٢هـ) (١٧٨٤ - ١٨٣٦م) في كتابه -

رد المختار على الدر المختار - شرح تنوير الأبصار - ج ٣ ص ٢٧٣ .

(راجع د. مصطفى الزرقا - عقد التأمين (السوكرة) وموقف الشريعة الإسلامية منها - محاضرة أُلقيت في مؤتمر أسبوع الفقه الإسلامي - دمشق عام ١٩٦١ - صادرة عن كلية الشريعة / جامعة دمشق عام ٦٢ ص ١٤).

(٢) انظر في موقف الشريعة الإسلامية من فكرة التأمين بشكل عام : عبد القادر العطير / التأمين البري / ص ٣٢ - ٤٧ .

الباب الأول

عقد التأمين البحري

٤٢٧ - مقدمة : لم يكن في الأردن قانون ينظم عقد التأمين البحري قبل صدور قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ بل كان مطبقاً فيه قانون التجارة البحرية العثماني الصادر عام ١٢٨٠ هجري وعليه فقد كان القضاء يطبق القواعد الواردة في هذا القانون^(١) ، إضافة إلى أحكام القواعد العامة والشروط الواردة في وثائق التأمين وعلى ذلك جاءت معظم أحكام عقد التأمين تفسيرية تعتمد بإرادة طرفي العقد وهو ما أشارت إليه المادة ٢٩٧ تجارة بحرية من أن جميع أحكام باب التأمين الواردة في قانون التجارة البحرية التي لا نص على أنها أحكام أمرة تكون خاضعة لمشيئة الطرفين المتعاقدين ويجوز مخالفتها بموجب نص صريح .

وقد أشارت المادة ٩٢٣ من القانون المدني الأردني إلى أن عقود التأمين التي لم ترد في القانون المدني ينظمها قوانين خاصة بها ، مما يعني أنه إذا لم يوجد نص في قانون التجارة البحرية على مسألة من مسائل التأمين البحري يتم الرجوع فيها إلى أحكام القانون المدني .

٤٢٨ - تقسيم : وعلى ذلك نعالج عقد التأمين البحري بتعريفه أولاً وبيان خصائصه التي يتسقل بها عن العقود الأخرى ثم نتكلم عن انعقاده وإثباته وبعد ذلك نتكلم في آثاره وأخيراً في انقضائه .

(١) مثال ذلك ما جاء في أحد قرارات محكمة التمييز الأردنية من أن الدعوى المتولدة عن سندات التأمين البحرية تتقدم بمرور خمس سنوات من تاريخ نشوء الحق عملاً بالمواد ٢٧٤ ، ٢٨٠ من قانون التجارة البحرية العثماني (قرار تمييز رقم ٧١ / ٢٢٠ مجلة النقابة لعام ٧٢ ص ١٧٢) .

الفصل الأول

تعريف عقد التأمين البحري

٤٢٩ - تعددت التعريفات الفقهية لعقد التأمين البحري، ولا نرى حاجة لذكرها أمام وجود تعريف تشريعي له.

فقد جاء في المادة الأولى من قانون التأمين البحري الفرنسي لعام ١٩٦٧ من أن عقد التأمين هو «عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية، وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله، وذلك نظير قطر معين» فالنص ضمن تعويض المؤمن للمؤمن له عن الأضرار التي تلحق بذمته بسبب تحقق خطر بحري وهذا الضمان هو الميزة الأساسية للتأمين البحري.

كما جاء في المادة الأولى من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام ١٩٠٦ بأن عقد التأمين البحري هو العقد الذي يتعهد المؤمن بموجبه تعويض المؤمن له بالشكل وإلى المدى المتفق عليه في مواجهة الخسارات البحرية التي تتصل بالمخاطرة البحرية.

فهو لم يتطرق لقسط التأمين ولا إلى المصلحة المؤمن عليها، ويعزى ذلك لقدم القانون، إلا أن الأعراف البحرية الإنجليزية قامت بسد هذا لنقص عن طريق شروط البوالص كما تولت المحاكم الإنجليزية إعطاء مدول محدد للكلمات الواردة في الوليصة في القانون^(١).

أما قانون التجارة البحرية الأردني فقد نصت المادة ٢٩٦ منه على تعريف عقد التأمين البحري بقولها: «التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما، مقابل دفع قسط على أن لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة».

(١) انظر : Ivamy (E.R.Hardy) = Chalmer's Marine Insurance Act 1906 - London - 1983, P.2

ويشارك القانون الأردني في تعريف عقد التأمين البحري كثيراً من التشريعات البحرية الأخرى^(١) وإن اختلفت في التعبير عن خصائصه.

ومن ذلك يتضح أن عقد التأمين هو كغيره من العقود تحكمه القواعد التي تحكم العقد بصفة عامة مع بعض التعديلات التي تتطلبها الطبيعة الخاصة لعقد التأمين البحري .

(١) راجع المادة ٢٩٣ بحري سوري والمادة ٢٩٣ لبناني والمادة ٢٩٦ بحري لبيي وكلها جاءت متطابقة مع نص المادة ٢٩٦ بحري أردني، المادة ٢٦٧ بحري كويتي.

(الفصل الثاني)

خصائص عقد التأمين البحري

٤٣ - عقد التأمين بشكل عام نظمه المشرع الأردني في القانون المدني في المواد من ٩٢٠ إلى ٩٣٢ باعتباره من العقود المسماة في الباب الرابع الذي يعالج عقود الغرر وقد أشارت المادة ٩٢٣ مدني إلى أن الأحكام الخاصة بعقود التأمين المختلفة والتي لم ترد في القانون المدني تنظمها القوانين الخاصة، وهذا القانون الخاص الذي ينظم عقد التأمين البحري هو قانون التجارة البحرية في المواد من ٢٩٦ إلى ٣٨٦ .

ومن ثم فإن عقد التأمين البحري هو عقد كبقية العقود يجب أن توافر فيه الشروط اللازمة لانعقاد العقد وصحته وهي الأهلية والرضى والمحل والسبب، يضاف إليها وجود المصلحة التأمينية المشروعة، فلا تأمين بلا مصلحة، ويوجد شرط وجود المصلحة في التأمين سنده القانوني فيما جاءت به المادة ١٦٦ مدني من أنه «لا يصح العقد إذا لم تكن فيه منفعة مشروعة لعاقديه، ويفترض في العقود وجود هذه المنفعة المشروعة ما لم يقيم الدليل على غير ذلك» .

كما أشارت المادة ٣١٣ تجارة بحرية إلى أن كل شخص صاحب علاقة (مصلحة) يمكنه أن يعقد تأميناً على السفينة ولواحقها، وبالإجمال على الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة .

ودراسة شروط انعقاد العقد وصحته من حيث ضرورة توافر هذه الشروط أو الأركان وإن كانت تدخل في دراسات القانون المدني عن العقد بشكل عام، إلا أننا نتطرق إليها بالشكل الذي تظهر فيه في عقد التأمين البحري بما يتناسب وطبيعته .

أما عن خصائص عقد التأمين البحري التي تميزه عن غيره من العقود، فإننا نتكلم عنها على النحو التالي :

المبحث الأول

عقد التأمين البحري عقد رضائي

٤٣١ - يستفاد من تعريف التأمين البحري الوارد في المادة ٢٩٦ تجارة بحرية أن عقد التأمين البحري ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب بالقبول وما طلب التأمين إلا إيجاب يتطلب قبولاً لتحقيق توافق الإرادتين^(١). أي أنه تعبير عن إرادتين متطابقتين بقصد إحداث أثر قانوني، ويشترط في عقد التأمين ما جاء بنص المادة ٢٩٦ تجارة بحرية من أن التأمين البحري هو عقد يرضي بمقتضاه المؤمن لتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به.

أما ما جاء في المادة ٢٩٨ تجارة بحرية من أن عقد التأمين ينظم خطأً، فإن هذه الكتابة ليست شرط انعقاد بل هي للإثبات^(٢) ذلك أن شروط عقد التأمين الذي يبرم فيما بين المؤمن والمؤمن له في مرحلة سابقة تدرج في وثيقة التأمين، وقد عبرت محكمة التمييز الأردنية عن ذلك^(٣) بقرارها الذي يعتبر أن تاريخ صدور شهادة التأمين لا يعتبر دليلاً على تاريخ انعقاد عقد التأمين أو موافقة المؤمن على العقد إلا أن إصدار شهادة التأمين هو إجراء لاحق على انعقاد عقد التأمين كما قضت في أحد أحكامها بأن يعتبر تاريخ توقيع شركة التأمين على طلب التأمين هو تاريخ موافقتها على طلب التأمين ونشوء عقد التأمين وليس تاريخ صدور شهادة التأمين التي تعتبر إخباراً وليس تاريخاً لنشوء وانعقاده^(٤) بل لقد ذهبت في أحد أحكامها^(٥) إلى إثبات عقد التأمين بواسطة عقد الإبراء والحلول الذي يشكل قرينة على وجود عقد التأمين إذ لولا وجود عقد التأمين لما دفعت

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٧٨٠/٨٥ مجلة النقابة لعام ٨٦ ص ٥٥٧ .

(٢) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٤٣٠، أحمد عشوش / ص ١٧٩، مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٤٠٦، عادل المقدادي / ص ٢٤٧ .

(٣) نظر : تمييز حقوق رقم ٤٤٥/٨٥ غير منشور .

(٤) انظر تمييز حقوق رقم ٦١٨/٩٢ - هـ ع، المجلة لسنة ٩٤ ص ٨٠٥ .

(٥) انظر تمييز حقوق رقم ٢٩٧/٨٦ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٦ ص ١٢٤٥ (هيئة عامة).

شركة التأمين قيمة البضاعة الناقصة، إن تعزيز عقد الإبراء والحلول الذي يعتبر قرينة على وجود عقد التأمين باستمارة التأمين ووثيقة التأمين تشكل بيئة كاملة على إثبات عقد التأمين وتجدر الإشارة إلى أن طرفي عقد التأمين قد يعلقان تمام العقد على توقيع وثيقة التأمين أو على دفع القسط الأول من أقساط التأمين، فيكون العقد في الحالة الأولى شكلياً وفي الحالة الثانية عينياً^(١) على أن يكون قصد الطرفين في الحالتين صريحاً^(٢).

وقد جاءت المادة ٢١ من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة ١٩٠٦ واضحة في هذا المجال، إذ اعتبرت عقد التأمين منعقداً عندما يقبل المؤمن رغبة المؤمن له بالتأمين سواء أصدرت البوليصه آنذاك أم لم تصدر، ويستدل على رغبة المؤمن له بالتأمين من مذكرة التغطية Covering Note أو أي مذكرة عرفية للعقد Or Other Customary Memorandum Embodied in the Policy حتى يمكن إثباته وهذه الوثيقة قد تصدر وقت إبرام العقد أو بعد ذلك^(٣) فتاريخ صدور شهادة التأمين لا يعتبر دليلاً على تاريخ انعقاد عقد التأمين أو موافقة المؤمن على العقد لأن إصدار شهادة التأمين هو إجراء لاحق على انعقاد عقد التأمين ويقصد منه تزويد المؤمن له بما يشعره بوقوع التأمين^(٤).

المبحث الثاني

عقد التأمين عقد ملزم للجانبين

٤٣٢ - يقصد بهذه الصفة التي تلحق بعقد التأمين هي أن طرفيه (المؤمن والمؤمن له) يلتزمان بتعهدات متقابلة، فالشروط التي يتضمنها عقد التأمين ملزمة

(١) انظر : د. عبد الرزاق السنهوري / الوسيط في شرح القانون المدني / مجلد ٢/٧ ص ١٠٨٧ هـ ١.

(٢) انظر : د. عبد المنعم البدر اوي / العقود المسماة - الإيجار والتأمين - الأحكام العامة ١٩٦١/ ص ١٤٧.

(٣) انظر تفصيل ذلك في : Evamy : Op. Cit. P.p.35-36.

(٤) انظر تمييز حقوق رقم ٨٨/٤٨٥ غير منشور.

للفريقين ما لم تخالف أحكام القانون أو النظام العام أو الآداب العامة^(١). فالمؤمن له يتعهد بدفع الأقساط المتفق عليها والمؤمن يتعهد بدفع قيمة التأمين عند وقوع الخطر المؤمن منه فكل منهما يأخذ مقابلاً لما يلتزم^(٢) وهذا المعنى يستفاد مما جاء في المادة ٢٩٦ تجارة بحرية من أن المؤمن يرضى بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في مقابل دفع قسط من جانب المؤمن له.

فالتزام المؤمن له هو التزام محقق أما التزام المؤمن فهو احتمالي قد يقع وقد لا يقع تبعاً لحدوث الخطر المؤمن منه^(٣)، الأمر الذي دفع البعض^(٤) للقول بأن التزام المؤمن لا ينشأ عند إبرام العقد بل عند وقوع الخطر، فعقد التأمين لا ينشئ إلا التزاماً في جانب المؤمن له ورد عليه البعض^(٥) بأن تحقق الخطر لا يعتبر سبباً في نشوء الالتزام بل هو شرط لتنفيذه مع ما في ذلك من فرق بين الإنشاء والتنفيذ، فتعليق تنفيذ الالتزام على تحقق الخطر لا يجرد عقد التأمين من صفته التبادلية، إذ أن التزام المؤمن ينشأ فور انعقاد العقد ويكون هذا الالتزام سبباً لنشوء التزام المؤمن له بدفع القسط^(٦) فالصفة الاحتمالية للالتزام المؤمن لا تنفي عن العقد الصفة التبادلية في الالتزامات، إذ أن التزام طرف هو سبب التزام الطرف الثاني.

ويترتب على الصفة التبادلية في عقد التأمين أنه لا يجوز لأي من طرفيه تعديل شروط العقد بإرادته المنفردة^(٧) كما أن الطبيعة التبادلية لعقد التأمين يترتب عليها أن امتناع أحد الطرفين عن أداء التزامه يبرر للطرف الآخر الامتناع عن الوفاء بالتزامه (م ٣٨٧ مدني أردني) وغير ذلك من النتائج المترتبة على الصفة التبادلية في العقود.

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٢٨٠ / ٩٥ مجلة النقابة ٩٥ ص ٢١٢٩ .

(٢) انظر : السيد أبو الفتوح / ص ١٠٠ .

(٣) انظر : السنهوري / ص ١١٣٩ .

(٤) انظر : البدر اوي / ص ٢٤٧ .

(٥) انظر : د. أحمد شرف الدين : أحكام التأمين في القانون والقضاء / جامعة الكويت / ١٩٨٣ / ص ١١٢ .

(٦) انظر حسين غنايم / ص ٥٩ .

(٧) انظر : د. توفيق فرج : أحكام الضمان في القانون اللبناني - الدار الجامعية / بيروت / ١٩٩١ /

المبحث الثالث

عقد التأمين البحري من عقود المعاوضة

٤٣٣ - ويعني ذلك أن كل طرف يأخذ مقابلًا لما أعطى، فالمؤمن يتحمل نتائج وقوع الخطر في مقابل الأقساط التي يدفعها المؤمن له، وبالمثل فالمؤمن له يتقاضى عوض التأمين عند حدوث الخطر مقابل ما دفع من أقساط، ولا يغير من ذلك عدم وقوع الخطر أحياناً، كما لو أن المؤمن له دفع الأقساط ولم يحدث الخطر ومن ثم لا يتسلم مقابلًا لما أعطى إلا أن مقابل ذلك هو ما حصل عليها من أمان واطمئنان على ثروته البحرية العائدة سفينة كانت أم بضائع^(١). يضاف إلى ذلك أن عدم تحقق الخطر هو أمر تتطلبه الطبيعة الاحتمالية لعقد التأمين، فالعقود الاحتمالية تعتبر كلها عقود معاوضات^(٢) وقد نصت المادة ٢٩٦ تجارة بحرية صراحة على اعتبار عقد التعويض عقد تعويض فلا يجوز أن يترتب عليه استفادة المؤمن له من تحقق الخطر «لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة» وهو ما أكدته المادة ٣٢٥ تجارة بحرية بالنص على أن «يتحتم أن يكون التأمين البحري عقد تعويض على الرغم من كل اتفاق مخالف ولا يجوز أن يجعل الشخص المؤمن له، بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ»، ذلك أن التعويض إذا جاوز قيمة الهلاك فإن المؤمن له قد يعتمد إلى إحداث الضرر ومن ثم يثري على حساب المؤمن بلا سبب قانوني^(٣) وصفة التعويض هذه تميز عقد التأمين عن عقود المقامرة والرهان. ويطرأ على هذه الصفة التعويضية لعقد التأمين^(٤) :

١ - لا بد من وقوع ضرر للمؤمن له جراء وقوع الخطر، وإلا انتفى حقه بالتعويض.

(١) انظر : د. حسام الدين كامل الإهوائي : المبادئ العامة للتأمين، دار النهضة العربية / القاهرة / ١٩٧٧ / ص ١٠٥ .

(٢) انظر : أحمد شرف الدين / ص ١١٣ .

(٣) انظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٤٠٨ .

(٤) انظر د. علي جمال الدين عوض / محاضرات في القواعد العامة في التأمين البحري / جامعة الكويت / ١٩٧٥ / ص ٢٥ .

٢ - الفكرة التي يقوم عليها التعويض في عقد التأمين هي جبر الضرر الذي لحق بالمؤمن له وعلى ذلك فلا يجوز جبر الضرر أكثر من مرة بوساطة تعدد التأمينات على الشيء الواحد بما يزيد عن قيمة الشيء المؤمن عليه وتوضح ذلك المادة ٣٢٦ تجارة بحرية بأنه يجوز للشخص أن ينشئ بقدر ما يشاء من عقود التأمين على شيء واحد بشرط ألا يحصل من تعدد هذه العقود على منفعة تزيد عن الضرر الذي لحق به .

٣ - إذا عقد التأمين على مبلغ من المال يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه وكان هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له، فيمكن إبطال العقد بناء على طلب المؤمن ويستحق هذا كامل بدل التأمين كتعويض له، أما إذا انتفى الغش فالعقد يبقى صحيحاً بقدر قيمة الشيء المؤمن عليه كما اتفق عليه ولا يحق للمؤمن استيفاء بدل التأمين عن المقدار الزائد ومع ذلك فله بدل عطل وضرر عند الاقتضاء (م ٣٢٧ تجارة بحرية) .

٤ - ويترتب على اعتبار عقد التأمين البحري عقد معاوضة أنه لا يرد على الأشخاص بل على الأموال، لأن الارواح البشرية لا تقدر بمال .

المبحث الرابع

عقد التأمين البحري عقد مستمر أو عقد زمني

٤٣٤ - العقد الزمني هو العقد الذي يكون الزمن فيه عنصراً جوهرياً بحيث يكون هو المقياس الذي يقدر به محل العقد كعقد الإيجار وعقد العمل محدد المدة^(١) .
فالتزام أحد الطرفين أو كليهما هو عبارة عن عدة أداءات مستمرة مع الزمن^(٢) ولما كان عقد التأمين كذلك فهو يعتبر من العقود المستمرة التي تنفذ خلال مدة زمنية يتفق عليها، فالمؤمن يلتزم بأداء التزامه إذا حدث الخطر المؤمن منه خلال مدة سريان

(١) انظر : السنهوري / الوسيط / الجزء الأول / ص ١٧٩ بند ٦٥ .

(٢) انظر : البدر اوي / ص ٢٤٨ .

العقد، والمؤمن له يلتزم بأداء أقساط التأمين على فترات دورية، وحتى لو دفع الأقساط مرة واحدة فيبقى خلال سريان العقد ملتزماً بالتزامات أخرى مثل امتناعه عن القيام بأي عمل يتفاقم معه الخطر المؤمن ضده، وهو التزام يستمر طيلة سريان عقد التأمين^(١) وصفة الاستمرار في عقد التأمين عامة والبحري خاصة أصبحت من المسلمات^(٢).

ويترتب على صفة الاستمرار أنه إذا تخلف أحد الطرفين عن أداء التزامه فإن العقد يوقف أو يفسخ بأثر فوري ينسحب على المستقبل دون أن يكون لذلك أثر رجعي وقد عبرت عن ذلك المادة ٢١٢ مدني كويتي من أنه في العقود المستمرة لا يكون للفسخ أثر إلا من وقت تحققه.

ومع ذلك فقد حرص المشرع الأردني فيما جاءت به المادة ٣٠٥ تجارة بحرية على عدم تشجيع المؤمن على فسخ عقد التأمين إذا تخلف المؤمن له عن دفع أحد الأقساط المستحقة إلا بعد إغذار المؤمن له بوجوب الدفع أو تقديم كفالة مقبولة خلال أربع وعشرين ساعة على أن يتخلى المؤمن عن القسط بنسبة مدة الأخطار الباقية وتبقى الزيادة ديناً له، ويعزز هذا الاتجاه ما جاء في المادة ٢٤٦ مدني أردني. وترتب على الصفة المستمرة لعقد التأمين بأنها تسمح للمؤمن بإجراء المقاصة بين المخاطر خلال فترة معينة إذ بدون مثل هذه العملية يستحيل قيام التأمين من الناحية الفنية^(٣).

كما يترتب على الصفة المستمرة لعقد التأمين البحري، أنه إذا استحال تنفيذ التزامات أحد الطرفين بقوة قاهرة أو حادث فجائي كما لو هلك الشيء المؤمن عليه بحادثة غير مؤمن عليها، فإن ذلك يؤدي إلى سقوط التزامات طرفيه من وقت استحالة محل التأمين وما ذلك إلا تطبيقاً للقواعد العامة كما وردت في المادة ٢٤٧ مدني أردني.

وقد طبقت محكمة النقض المصرية ذلك في أحد أحكامها^(٤) حيث جاء فيها

(١) انظر عكس هذا الرأي : أحمد شرف الدين / ص ١١٦ .

(٢) انظر : حسين غنايم / ص ٦٣ .

(٣) انظر : عبد القادر العطر / التأمين البري / ص ١٠١ .

(٤) انظر : طعن رقم ٥٥ لسنة ٣٦ ق جلسة ١٩٧٠/٤/٢٨ ص ٢١ ص ٧٠٩ .

أنه لما كاك من مقتضى عقد التأمين تغطية الأضرار التي يحتمل أن تصيب المؤمن له خلال مدة معينة ويتحمل المؤمن تبعة هذه الأضرار مقابل جعل التأمين الذي يتقاضاه من المؤمن له، سواء دفع هذا الجعل دفعة واحدة أو على أقساط تدفع خلال سريان عقد التأمين، فإن مؤدى ذلك أنه وإن كان عنصر الزمن جوهرياً في عقد التأمين لأنه يلزم المؤمن لمدة معينة، إلا أنه محدد المدة فإذا فسخ أو إذا انفسخ قبل انتهاء مدته فلا ينحل إلا من وقت الفسخ أو الانفساخ، ويتبقى مانفذ منه قائماً، أما إذا استوفى مدته فإنه يعتبر منتهياً ويشترط لتجديده أن ينص على ذلك صراحة بما يعني أنه لا يجوز تجديده ضمناً، وهذا الحكم يوضح بجلاء عنصر الاستمرار في عقد التأمين بشكل عام بما في ذلك عقد التأمين البحري.

البحث الخامس

عقد التأمين البحري عقد إذعان

٤٣٥ = أدى التقدم الاقتصادي إلى ظهور حالات لا يتسع فيها المجال للمناقشات والمساومات التي تسبق إبرام العقد عادة، مما يجعل أحد العاقدين ذا القوة الاقتصادية يحدد، في حالات كثيرة، شروط العقد مقدماً على نحو لا يقبل المناقشة ويعرضها على الطرف الآخر الذي لا يملك إلا أن يقبل هذه الشروط أو يرفضها، ولما كان هذا الأخير في وضع المضطر إلى التعاقد لسبب أو لآخر فإنه يذعن أو يرضخ لإرادة ذلك الطرف دون مناقشة، ولذلك سمي مثل هذا العقد بعقد الإذعان - Contract of Adhesion^(١).

وقد أقر المشرع الأردني عقد الإذعان فيما جاءت به المادة ٢٠٤ مدني^(٢) بنصها

(١) انظر : د. عبد المنعم البدر اوي - النظرية العامة للتزامات - الجزء الأول - مصادر الالتزام - بيروت - بدون سنة الطبع / ص ١١٧ .

(٢) انظر المادة ٨٠ مدني كويتي التي جاءت بحكم مطابق وكذا المادة ١٧٢ من قانون الموجبات والعقود اللبناني والتي أطلقت على عقد الإذعان عقد الموافقة وضربت لذلك مثلاً بعقد الضمان (التأمين).

على أنه «إذا تم العقد بطريق الإذعان وكان قد تضمن شروطاً تعسفية جاز للمحكمة أن تعدل هذه الشروط أو تعفي الطرف المذعن منها وفقاً لما تفضي به العدالة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك».

وعقد التأمين من عقود الإذعان البارزة التي أصابت النظرية التقليدية للعقد بالصميم واكتفى المشرع الأردني بذكر هذه العقود التي يكون القبول فيها مقتصرأ على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها (م ١٠٤ مدني أردني) ولما كان الإذعان يخل بمبدأ التوازن الاقتصادي في عقد الإذعان، فإن المشرع حرص على توفير الرعاية للطرف المذعن يتمثل بإعطاء المحكمة حق تعديل الشروط التعسفية التي يتضمنها العقد أو حقها بإعفاء الطرف المذعن منها وفقاً لقواعد العدالة (م ٢٠٤ مدني) ولا يجوز الاتفاق على سلب المحكمة مثل هذا الحق.

وزيادة على ذلك فإن المادة ٢/٢٤٠ مدني أردني، قررت بأن يفسر الشك والغموض في عقود الإذعان لمصلحة الطرف المذعن سواء كان دائناً أو مديناً وذلك استثناءً من القاعدة العامة في أن الشك يفسر لصالح المدين (م ١/٢٤٠ مدني).

وإضافة لذلك فإن المؤمنين يشكلون اتحادات تستقل بوضع شروط التأمين وأقساطه مما يجعلها في موقف احتكاري.

وزيادة على ذلك فإن المادة ٩٢٤ مدني^(١) قد أبطلت شروط المؤمن التي يدرجها في وثائق التأمين مع إبقاء العقد صحيحاً حتى يمكن التخفيف من غلواء شركات التأمين في إبطال حق المؤمن له بعوض التأمين في الحالات التالية^(٢) :

١ - الشرط الذي يبطل حق المؤمن له بسبب مخالفة القوانين إلا إذا انطوت المخالفة على جناية أو جنحة قصدية.

٢ - الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه إلى الجهات المطلوب إخبارها أو في تقديم المستندات، إذا تبين أن التأخير

(١) وهو نص مطابق لما جاء في المادة ٢٧٢ تجاري بحري كويتي.

(٢) انظر شرحاً مفصلاً لهذه الحالات في : عبد القادر العطير / التأمين البري / ص ١٥٠ - ١٥٤ .

كان لعذر مقبول .

٣ - كل شرط مطبوع لم يبرز بشكل ظاهر إذا كان متعلقاً بحالة من الأحوال التي تؤدي إلى بطلان العقد أو سقوط حق المؤمن له .

٤ - شرط التحكيم إذا لم يرد في اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة المطبوعة في وثيقة التأمين، والحكمة من ذلك أن شروط التحكيم إذا لم يبرز بصورة اتفاق مستقل (يسمى مشاركة التحكيم) فلا يجتذب نظر المؤمن له لمثل هذا الشروط وما يرتبه من نتائج .

٥ - كل شرط تعسفي يتضح أنه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه . فالمشرع أبطل هذه الشروط لأنها جائرة وتعسفية في حق المؤمن له ، رغبة منه في التخفيف من مبدأ الإذعان الذي ينطوي عليه عقد التأمين ولتحقيق التوازن بين طرفيه .

ومجمل هذه النصوص يشكل حماية للمؤمن له من نفوذ واحتكار شركات التأمين، ومع ذلك يجوز الاتفاق على شروط خاصة في عقد التأمين ويكون العقد متوازناً إذا كان المؤمن له قوياً اقتصادياً وعندها تنتفي صفة الإذعان عن عقد التأمين بل قد يكون العقد إذعائاً من جانب المؤمن إذا كان المؤمن له قوياً اقتصادياً بحيث يفرض شروط على شركة التأمين كما لو كان المؤمن له شركة بحرية تملك أسطولا كبيراً من السفن .

المبحث السادس

عقد التأمين البحري من عقود منتهى حسن النية

Contract of Utmost Good Faith

٤٣٦ = إن مبدأ حسن النية The Principle of Good Faith من المبادئ

العامة التي تسري على جميع العقود، فقد أفادت المادة ٢٠٢/١ مدني أردني بقولها : يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن

النية كما أفادت المادة ٢٣٩ مدني أردني بضرورة تفسير عبارات العقد الغامضة بالبحث عن النية المشتركة للمتعاقدين دون التوقف عند المعنى الحرفي مع الاستهداء بطبيعة التعامل وبما ينبغي أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين وفقاً للعرف الجاري في المعاملات .

فإذا كان الأمر كذلك في العقود بشكل عام وأنها تقوم على حسن النية والثقة بين الأطراف فإن عقد التأمين يتطلب درجة أعلى من الأمانة وحسن النية تفرضها طبيعة الظروف الخاصة بإبرامه التي تضع المؤمن تحت رحمة المؤمن له^(١) الذي يلتزم بالإفصاح عن جميع المعلومات المتعلقة بالشيء المراد التأمين عليه بما فيها المعلومات التي لا يسأل عنها ويفترض علمه بها من مجريات العمل العادية وهي المعلومات التي تؤثر على قرار المؤمن في تعيين القسط وفي قبول أو رفض التأمين وهي ما تسمى بالمعلومات والظروف الجوهرية Material Circumstances . وعلى ذلك كان عقد التأمين قائماً على منتهى حسن النية^(٢) . فإذا لم يراع أحد الطرفين ذلك كان العقد معرضاً لطلب الفسخ من الطرف الآخر^(٣) ، وبالطبع فإن المؤمن له يفصح عن البيانات والمعلومات التي يعلمها أو من المفروض أنه يعلمها أما إذا لم يكن كذلك فلا التزام بمستحيل .

والحكمة من اشتراط حسن النية في عقد التأمين هو أن المؤمن يجهل الظروف المحيطة بالشيء محل التأمين . الأمر الذي يضعه تحت رحمة المؤمن له الذي يعلم جميع الظروف المحيطة بذلك الشيء مع افتراض أن المؤمن يكون على دراية بالظروف المشتركة في مثل نوع التأمين المطلوب^(٤) . وعلى ذلك فرض المشرع الالتزامات التي تقع على المؤمن له عند التعاقد بضرورة الإفصاح عن البيانات المتعلقة بالشيء محل التأمين فيما جاء بالمادة ٣٠١ تجارة بحرية من أن كتم المعلومات أو

Chorely & Giles : Op. Cit. P.316.

(١) انظر :

Schmitthoff = Op. Cit. p. 301.

(٢) انظر :

(٢) انظر نص المادة ١٧ من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة ١٩٠٦ .

(٤) انظر : حسين غنايم / ص ٥١ .

التصريح الكاذب من جانب المؤمن له ومن شأنه التقليل من فكرة الخطر يبطل التأمين حتى لو انتفت نية الاحتيال وحتى لو لم يكن لكتم المعلومات أو التصريح الكاذب أثر في الضرر أو في هلاك الشيء المؤمن عليه، بل وللمؤمن كامل القسط إذا كان للمؤمن له نية الاحتيال ونصفه إذا انتفت هذه النية.

وحسن النية كما يفترض ابتداءً عند إبرام العقد يجب أن يبقى خلال سريانه أيضاً، بحيث يعمل المؤمن له على عدم وقوع الخطر وإذا وقع فعليه الحد من تفاقمه والإسراع في إبلاغ المؤمن بوقوع الخطر والمحافظة على حق رجوع المؤمن على الغير المسؤول عن وقوع الخطر (م ٣٠١، م ٣٠٨ تجارة بحرية).

وعليه فعقد التأمين يعتبر من عقود منتهى حسن النية يوجب على طرفيه كل ضمن حدوده أن يكون حسن النية عند إبرام العقد وعند تنفيذه بحيث يقدم كل منهما على إبرام العقد وهو مطمئن إلى صدق المعلومات التي قدمها له الطرف الآخر.

المبحث السابع

عقد التأمين البحري من العقود الاحتمالية أو عقود الغرر

Marine Insurance Contract is an Aleatory Contract

٤٣٧ = عقد الغرر أو العقد الاحتمالي هو العقد الذي لا يعرف فيه وقت انعقاده مقدار المكسب أو الخسارة التي ستعود على طرفيه^(١) ولا يتحدد ذلك إلا مستقبلاً تبعاً لحدوث أمر غير محقق الحصول أو غير معروف وقت حصوله، فأداء أحد الطرفين أو كليهما يتوقف على حصول حادثة احتمالية^(٢)، على غرر ومن هنا جاءت تسمية هذا العقد بعقود الغرر ومن الأمثلة عليها ما ورد في الباب الرابع من القانون المدني الأردني، عقود الرهان والمقامرة والمرتب مدى الحياة والتأمين.

(١) انظر : البدر اوي / النظرية العامة للالتزامات / ص ١٠٩ .

(٢) انظر : تمييز حقوق رقم ٧٧٩ / ٨٥ مجلة النقابة لعام ٨٦ / ص ٥٤٣ .

فعقد التأمين يعقد على خطر معين، لا يعرف عند إبرام العقد فيما إذا كان هذا الخطر سيقع أم لا، فالتأمين البحري محله المخاطر البحرية وهي غير محققة الوقوع، فقد لا تقع ومن ثم يدفع المؤمن له الأقساط دون أن يحصل على مقابل، أما إن وقعت فهو يحصل على عوض التأمين بما يزيد عن مجموع الأقساط التي دفعها. فالخطر والصدفة تلعب دوراً هاماً في تحقيق الربح أو الخسارة لطرفي العقد^(١) فدفع مبلغ التأمين يكون معلقاً على وقوع حادث مستقبلي غير محقق الوقوع. وعلى ذلك يسمى عقد التأمين عقداً احتمالياً مع أن عاملي الخطر والصدفة يتضاءل لأن في ظل الوسائل الفنية التي تتبع في عملية التأمين لتحديد قسط التأمين من جهة ولبیان احتمالات وقوع الخطر ومدى جسامته من جهة أخرى.

وخاصية الاحتمال تشكل عنصراً أساسياً في عقد التأمين، فإذا عقد العقد بدون وجود خطر أو بعد أن تحقق الخطر، فلا يكون هناك احتمال ويصبح العقد باطلاً لانعدام محله، فمحل العقد هو الاحتياط من وقوع الخطر^(٢) وتقول محكمة التمييز الأردنية في هذا الخصوص بأن إبرام عقد التأمين بعد انتهاء الرحلة البحرية بوصول الباخرة إلى الميناء، والأضرار المدعى بها قد حصلت أثناء الرحلة البحرية وقبل رسو الباخرة، فإن عقد التأمين يكون باطلاً لانعدام محله لأنه أبرم بعد وقوع الخطر^(٣).

المبحث الثامن

الصفة التجارية لعقد التأمين البحري

٤٣٨ = يعتبر التأمين بأنواعه عملاً تجارياً بطبيعته بنص المادة ١/٦ - ط من قانون التجارة الأردني ويشارك التشريع الأردني في ذلك عدد من التشريعات

(١) انظر : حسام الدين الإهواني / ص ١٠٩ .

(٢) انظر : علي جمال الدين / محاضرات في القواعد العامة في التأمين البحري / ص ٤ .

(٣) انظر تمييز حقوق رقم ٧٧٩/٨٥ مجلة النقابة لعام ٨٦ ص ٥٤٣، وكذا تمييز حقوق ٨٦/٤٢٩ مجلة

النقابة لعام ٨٦ ص ١٢٥٣ .

التجارية العربية^(١).

ويعتبر عقد التأمين عقداً تجارياً بغض النظر عن نوعه، تأمين حريق، أو حياة أو بحري أو حوادث، لعموم النص الوارد في المادة السابعة فقرة (١) من القانون التجاري الأردني كما يعتبر كذلك عقد التأمين التعاوني لعموم النص، إضافة إلى ما جاء في المادة السابعة من قانون التجارة الأردني التي أضفت الصفة التجارية على سائر العقود المختصة بالتجارة البحرية (م٧/د من قانون التجارة) ومن هذه العقود عقد التأمين البحري.

وعلى ذلك فإن التأمين البحري يكون تجارياً إذا أبرم المؤمن له عقد تأمين على سفينة تجارية أو على تجارته أما إذا أبرم عقد تأمين على سفينة نزهة أو سفينة صيد فإن هذا العقد يتصف بالصفة المدنية، إلا أن عقد التأمين يظل تجارياً من جهة شركة التأمين التي تمارس عملاً تجارياً بطبيعته. ويترتب على ذلك أن عقد التأمين البحري إذا كان طرفاه تاجرین طبقت عليه قواعد القانون التجاري من حيث الاختصاص القضائي وقواعد الإثبات والالتزامات التجارية كتضامن المدينين والإفلاس والمهلة القضائية والتقدم والفائدة التجارية أما إذا كان مختلطاً فيطبق على شركة التأمين قواعد القانون التجاري إذا كانت مدعى عليها ويطبق على الشخص الآخر غير التاجر قواعد القانون المدني إذا كان مدعى عليه، وذلك فيما يختص بقواعد الاختصاص القضائي وقواعد الإثبات والالتزامات التجارية.

(١) مثل المادة ٩/٦ من التجاري اللبناني والمادة ٩/٥ تجاري كويتي، والمادة ١٤/٥ من قانون التجارة العراقي المادة ١/٦ - ط تجاري سوري.

الفصل الثامن

شروط إبرام عقد التأمين البحري وإثباته

٤٣٩ - مقدمة - عقد التأمين البحري عقد رضائي كما جاء في المادة ٢٩٦

بحري أردني من أنه عقد يرضى بمقتضاه المؤمن تعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به . . . وعلى ذلك فالرضائية تسود عقد التأمين، بمعنى أنه ينعقد بتلاقي الإيجاب مع القبول دون اشتراط أن يظهر هذا التلاقي بشكل معين وبشرط خلو إرادتي الطرفين من أي عيب من عيوب الإرادة كالإكراه أو الغش أو التدليس .

وهذا الرضا يمر في عقد التأمين البحري بمراحل تبدأ بطلب التأمين الذي يقدمه المؤمن له للمؤمن كما قد يلجأ من يريد التأمين على سفينة أو بضاعة أو نولون (أجرة الشحن) إلى إصدار تعليماته إلى وسيط تأمين - Broker الذي يتولى تحرير ما يسمى بـ Slip مذكرة يدرج فيها تفاصيل عملية التأمين المطلوبة مثل اسم الوسيط - إسم السفينة والرحلة و المدة الزمنية المطلوب تغطية مخاطرها بالتأمين والأموال المطلوب التأمين عليها وقيمتها وقسط التأمين والقيمة المؤمن عليها وأي شروط تأمينية أخرى^(١) ومن ثم يقوم بعرضها على شركة التأمين أو مكنتبي التأمين التابعين للويدز - ليقبلوها كلياً أو جزئياً والتأشير عليها بذلك، فإذا قبل المؤمن المذكرة أو طلب التأمين أصدر وثيقة تأمين تشتمل عناصر عقد التأمين وجزئياته وبعد ذلك يجوز للطرفين تعديل شروط عقد التأمين أو إضافة شروط أخرى في مرحلة لاحقة بما يسمى ملحق الوثيقة، وستولي شرح كل من طلب التأمين والوثيقة وملحقها باعتبارها مظاهر خاصه لركن التراضي في عقد التأمين البحري بشكل مختصر، وقيل أن نبحت في وجود الرضا وصحته نتكلم عن أطراف عقد التأمين البحري .

المبحث الأول

أطراف عقد لتأمين البحري

٤٤٠ = يستفاد مما جاء في المادة ٢٩٦ تجارة بحرية أن أطراف عقد التأمين

البحري هما : المؤمن والمؤمن له .

المطلب الأول

The Insurer المؤمن

٤٤١ = هو الذي يتحمل نتيجة وقوع الخطر المؤمن منه ، وقد عرفته المادة الثانية

من قانون مراقبة أعمال التأمين رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ بأنه شركة التأمين التي تتولى العناية بأعمال التأمين مباشرة أو بواسطة وكيل تأمين معتمد ، مما يفهم منه أنه لا يجوز للأفراد ممارسة أعمال التأمين وقد أكد ذلك ما جاء في المادة ٩٣/أ من قانون الشركات رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٧ من أنه لا يجوز القيام بأعمال التأمين بأنواعه المختلفة إلا من قبل شركات مساهمة عامة وفي حالة التأمين التعاوني تمارس أعمال التأمين من قبل جمعية تأمين تعاونية أو تبادلية^(١) . وقد لا تمارس شركة التأمين أعمال التأمين مباشرة وإنما تمارسه من خلال وكلائها الذين يمثلونها في إبرام العقود^(٢) . ووكيل التأمين على النحو الذي ورد في المادة الثانية من قانون مراقبة أعمال التأمين هو الشخص الذي يمارس أعمال التأمين باسم شركة تأمين أردنية ، أو باسم فرع شركة أجنبية مسجلة في المملكة ، أو باسم وكيل تأمين معتمد . وهذا الأخير هو الممثل القانوني الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بأعمال التأمين نيابة عن شركة تأمين مسجلة ومجازة لممارسة أعمال التأمين بموجب قانون مراقبة أعمال التأمين ، ويمارس تلك الأعمال باسمها .

(١) جمعيات التأمين التعاونية أو التبادلية في الملاحة البحرية تتخذ شكل نوادي حماية وتعويض (P.&I)

Protection & Indemnity clubs

(٢) أنظر : حكم التمييز الأردنية / تمييز حقوق رقم ٨٨/٩٥٧ مجلة النقابة لعام ١٩٩٠/ص ٢١٣٢

وقد يتم التأمين بواسطة وسيط تأمين يعمل بين المؤمن والمؤمن له لإبرام عقد التأمين، كما أنه قد يتوسط في عقود إعادة التأمين، ويمكنه التوسط لحساب أكثر من شركة تأمين.

المطلب الثالث

المؤمن له The Insured

٤٤٢ = عرفت المادة الثانية من قانون مراقبة أعمال التأمين المؤمن له بأنه الشخص الذي صدر باسمه عقد التأمين فهو كما جاء في المادة ٩٢٠ مدني، كذا المادة ٢٩٦ تجارة بحرية بأنه الطرف الذي يدفع له المؤمن قيمة التأمين مقابل مبلغ محدد أو أقساط دورية يدفعها المؤمن له للمؤمن، وفي التأمين البحري ينصرف معنى المؤمن له لصاحب السفينة أو صاحب البضاعة شخصاً طبيعياً أو معنوياً، وليس للربان أو وكيل السفينة أن يؤمن عليها لحساب المالك اللهم إلا إذا كان كل منهما موكلاً من المالك بينما يجوز للمجهز المدير إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع أن يؤمن على السفينة^(١). كما يقوم بالتأمين على البضاعة صاحبها، وفي حالة البيع سيف يؤمن عليها البائع تنفيذاً لشروط عقد البيع.

المطلب الثالث

التأمين لمصلحة شخص غير معين

Insurance for the benefit of unknown person

٤٤٣ = وهو التأمين الذي يعقده شخص باسمه ولكن لحساب شخص آخر لا يظهر اسمه في العقد على خلاف التأمين بواسطة وكيل عادي حيث يظهر اسم المؤمن في العقد، ويختلف هذا الوضع عن التأمين بواسطة وكيل بالعمولة، حيث أنه في

(١) أنظر : مصطفى طه/ مبادئ القانون البحري/ ص ٤١٠

مثل هذه الحالة الأخيرة وإن كان الوكيل بالعمولة يعقد عقد التأمين باسمه ولكن لحساب شخص معروف لديه وإن كان غير معروف للطرف الآخر، أما في التأمين لمصلحة شخص غير معين فإن هذا الشخص لا يكون معلوماً عند إبرام العقد بل يعرف وقت وقوع الحادث باعتباره صاحب مصلحة.

ومثل هذا التأمين لا يقع كثيراً في التأمين على السفينة لأن صاحبها معروف ويمكن معرفته بسهولة إنما يتم هذا التأمين في التأمين على البضائع حيث يعرف صاحبها عند وقوع الضرر لأنها تباع أكثر من مرة ومن ثم لا يكون صاحبها معروفاً عند التعاقد. وقد أجاز المشرع تحرير مثل هذا العقد من التأمين فيما جاءت به المادة ٢١٢ تجارة بحرية من أنه يجوز التأمين لمصلحة شخص غير معين، ويكون ذلك بشكل عقد تأمين في مصلحة الشخص الذي وقع الوثيقة وبمثابة تعاقد للغير في مصلحة المنتفع معلوماً كان أم مستقبلاً ويلتزم موقع عقد التأمين لمصلحة الغير يدفع القسط في مواجهة المؤمن، مع حق المؤمن بالدفع في مواجهة المستفيد من التأمين بكافة الدفع التي كانت له في مواجهة موقع العقد.

وتظهر فائدة هذا النوع من التأمين في بوالص التأمين العائمة Floating policies التي تبرم لتغطي بضائع التاجر التي تشحن خلال فترة معينة كشهر أو ستة شهور ويشترط المؤمن له عادة أن التأمين قد وقع لحساب من يشتري البضاعة فيما بعد، وكذا حالة الناقل الذي يؤمن لحساب عملائه كل الشحنات التي يعهدون بها إليه، ومن ثم تقوم شركة الملاحة بعرض الاستفادة من الوثيقة العائمة على الشاحنين للاستفادة منها^(١). فمثل هذه الوثائق من التأمين البحري تصدر لحساب من يهمه الأمر To The Account of whom It May concern حيث يقصد منها أن تطبق على الأطراف الذين يقصد إدخالهم بواسطة الشخص الذي طلب التأمين^(٢)، ويعتبر التأمين في مثل هذه الحالة من قبيل الاشتراط لمصلحة الغير الذي نص عليه

(١) أنظر : أحمد عشوش/ص ١٨٥

Rodda (william) = op. cit. p.31

(٢) أنظر :

القانون المدني في المواد من ٢١٠ إلى ٢١٢ إذ نصت المادة ٢١٢ على أنه يجوز في الاشتراط لمصلحة الغير أن يكون المنتفع شخصاً مستقبلاً أو جهة مستقبلية، كما يجوز أن يكون شخصاً أو جهة لم يعينها وقت العقد متى كان تعيينها مستطاعاً وقت أن ينتج العقد أثره طبقاً للمشاركة.

ويترتب على اعتبار التأمين لمن يهمله الأمر اشتراطاً لمصلحة الغير ما يلي :

١ - أن موقع عقد التأمين هو الملتزم بدفع الأقساط (م ٢/٢١٢ تجارة بحرية) ومن ثم يلتزم بكل الالتزامات التي يتحملها المؤمن له من حيث حسن النية والصدق في تقديم البيانات الصحيحة عن الخطر المؤمن منه.

٢ - أن المستفيد من هذا الاشتراط لمصلحة الغير يتعين عند وقوع الحادث، أي هو من يكون حائزاً على سند شحن البضاعة بشكل قانوني.

٣ - ويترتب على هذا الاشتراط أن المستفيد يكون له حق مباشر في مواجهة المؤمن إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك (م ٢/٢١٠ مدني أردني).

٤ - للمؤمن أن يدفع في مواجهة المستفيد بكافة الدفع التي كانت له في مواجهة المؤمن له (م ٣/٢١٠ مدني، م ٢/٣١٢ تجارة بحرية) كأن يدفع في مواجهة المستفيد ببطان عقد التأمين لإخفاء المؤمن له بيانات جوهرية عن الشيء المؤمن عليه، أو قدم عنه بيانات غير صحيحة.

المبحث الثاني

الرضا في عقد التأمين

٤٤٤ = عقد التأمين عقد رضائي كما ذكرنا سابقاً يبرم بمجرد تلاقي الإيجاب مع القبول سواء أفرغ هذا التراضي بين طرفي العقد في محرر مكتوب أم لا، إلا أن الواقع العملي يفرز حالات متعددة ومتنوعة، إذ يحصل المؤمن له على طلب من الشركة مباشرة أو من وكيل تأمين، ويعبئ البيانات المطلوبة، ويسلمها للشركة أو

للوكيل حيث تستغرق دراسته وقتاً، يطلب المؤمن له غطاءً تأمينياً مؤقتاً، فإذا قبلت الشركة عرض التأمين تحرر وثيقة تأمين وتوقعها وتسلمها للمؤمن له. وتقول محكمة التمييز الأردنية^(١) في هذا الشأن بأن عقد التأمين يمر على ثلاثة مراحل، الأولى تقديم طلب التأمين، والثانية موافقة شركة التأمين، وهذه الموافقة هي التي يتم بها العقد، والثالثة إصدار شهادة التأمين وهي مستند معطى من شركة التأمين إلى المؤمن له لإثبات العقد، بمعنى أن الشهادة هي وثيقة إثبات وليس تاريخ انعقاد عقد التأمين. إضافة إلى أنه قد تطرأ ظروف تتطلب تعديل الوثيقة.

وعلى ذلك يمر عنصر التراضي بعقد التأمين بمراحل أربع هي :

المطلب الأول

طلب التأمين Insurance Proposal Form

٤٤٥ = طلب التأمين هو نموذج مطبوع يحتوي على بيانات خاصة بالشئ المراد التأمين عليه، يقوم المؤمن له بتعبئتها بصدق وأمانة، ويتوقف على معرفة المؤمن لتلك البيانات تحديد القسط ومقدار المخاطر التي يتعرض لها.

وطلب التأمين هو إيجاب من جانب المؤمن له^(٢)، فإذا اقترن بتوقيع المؤمن أو ممثله انقلب إلى عقد من تاريخ توقيع المؤمن أو ممثله وليس من تاريخ صدور وثيقة التأمين التي تعتبر لاحقة على إبرام العقد كمستند يؤكده ولا ينشئه^(٣) فتوقيع الشركة على وثيقة التأمين المتضمنة البيانات الواردة في طلب التأمين مع شروط أخرى يعتبر قبولاً من الشركة^(٤) تلاقى مع إيجاب المؤمن له، وعلى ذلك فإن رجوع المؤمن له

(١) أنظر : تمييز حقوق رقم ٨٦/٣٨٧ مجلة النقابة لعام ١٩٩٠ ص ٧

(٢) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٨٥/٧٨٠ مجلة النقابة لعام ١٩٨٦ ص ٥٥٤ (هيئة عامة)

(٣) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٨٥/٤٦٠ مجلة النقابة لعام ١٩٨٧ ص ١٨٦٢ وكذا تمييز حقوق

٨٠٥ ص ٩٢/٦١٨ هيئة عامة مجلة النقابة ٩٤ ص ٨٠٥

(٤) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٨٥/٥٦٣ مجلة النقابة لعام ١٩٨٧ ص ١٩٣٨

عن طلب التأمين قبل أن يقترب بقبول الشركة يعتبر عدولاً منه عن مشروع التعاقد، اللهم إلا إذا تضمن توقيع المؤمن له إيجاباً دائماً أو إيجاباً ساري المفعول لمدة محددة، فلا يجوز له في الحالة الأولى الرجوع عن إيجابه، كما لا يجوز له في الحالة الثانية إلا بعد انتهاء مدة الإيجاب، أما إذا اقترن إيجاب المؤمن له بقبول المؤمن انعقد العقد فلا يجوز لأي من الطرفين تعديله أو فسخه بإرادته المنفردة كما يلتزم كل منهما بأداء التزاماته العقدية، فالمؤمن له يلتزم بدفع القسط أو الأقساط المحددة في العقد، والمؤمن يلتزم بدفع قيمة التعويض عند وقوع الخطر^(١).

وأخيراً فإن طلب التأمين بعد إبرام العقد يعتبر بما فيه جزءاً من العقد بالنص على ذلك صراحة في وثيقة التأمين^(٢).

المطلب الثاني

مذكرة التغطية Covering Note

٤٤٦ = يحدث في كثير من الأحيان أن يقدم طلب التأمين لشركة التأمين مباشرة أو بواسطة وكيل لها، فتحتاج إلى وقت لدراسته ومن ثم قبوله أو رفضه، وعليه توجد فترة زمنية بين تقديم الطلب والحصول على إجابة عليه، ولذا يحرص المؤمن له على طلب غطاء تأمين مؤقت خلال فترة النظر بالطلب، وهو ما يسمى بعقد تأمين مؤقت شفوي Oral Binder يعزز فيما بعد كتابه بما يسمى مذكرة التغطية Covering Note.

وتصدر هذه الوثيقة عادة من وكيل التأمين الذي استلم طلب التأمين من المؤمن له، وإذا كان هذا الوكيل مخولاً من الشركة بتوقيع المذكرة فإنها تلتزم بها حتى لو لم تكن صادرة طبقاً لتعليماتها^(٣) لكن ما يحدث عملاً هو أن شركة التأمين عندما تتسلم

(١) أنظر : Ivamy (E.R Hardy) = General Principles of Insurance Law - london - 1979 - P. 98

Anderso (Ronald) = OP . cit .P. 496

(٢) أنظر :

Marshall V. Western Canada Fire Ins. CO (1911) 18 W.L.R. 68.

(٣) أنظر قضية :

من الوكيل طلب التأمين تزوده بمذكرة تغطية مع تعليمات محددة في هذا الشأن^(١).
هذا ولا يشترط في مذكرة التغطية أن تكون بشكل رسمي، فقد تكون بشكل
كتاب صادر عن المكتب الرئيسي للشركة موجه للمؤمن له، أو حتي قد تكون بشكل
شفوي من الوكيل إذا كان مخولاً بذلك^(٢).

ويترتب على إعطاء مذكرة تغطية للمؤمن له أنه إذا حدث الخطر المراد التأمين
منه أثناء سريان مذكرة التغطية فإن الشركة تدفع قيمة التأمين، فإذا قبل طلب التأمين
فإن عقد التأمين ينسحب إلى تاريخ إصدار المذكرة وتعتبر المذكرة منتهية، أما إذا
رفض طلب التأمين فإنها تبقى سارية المفعول حتى انتهاء مدتها، وعلى ذلك فالمذكرة
تعتبر عقد تأمين مؤقت للفترة التي تستغرقها شركة التأمين لدراسة طلب التأمين وهي
عادة ما بين ١٥ إلى ٣٠ يوماً^(٣). وقد حددتها المادة ٩٨٤ موجبات وعقود لبناني
بخمسة عشر يوماً. أما في غيره من التشريعات فيرجع في تحديده للمدة المعقولة^(٤).

المطلب الثالث

المذكرة المؤقتة The slip

٤٤٧ = ويتصل بمذكرة التغطية أو بعقد التأمين المؤقت ما هو متبع بالتأمين على
طريقة اللويدز حيث تستعمل مذكرة مؤقتة تسمى The Slip بدلاً من طلب التأمين
ويبرم العقد بمجرد توقيع المؤمن المبدئي على المذكرة المؤقتة.

As Far as Lloyd's Policies also Concerned, a slip is Some times
used instead of a Proposal Form, and the Contract intialled by

(١) أنظر قضية : Linford. V. Provincial Horse and cattle Insurance CO. (1864) 34 Beav. 291

(٢) أنظر قضية : Stockton V. Mason, Vehicle of General Insurance CO. Ltd. and Arthur :

Edward Ins. Ltd (1978) 2 Lloyd's. Rep. 430.CA

(٣) أنظر : Beckel hau pt (david) = Genesal Insurance 11th ed - south - west publishing co-
ohio - 1981, p99.

(٤) انظر : أحمد شرف الدين / ص ١٣٧ .

وعلى ذلك فإن سمسار التأمين Ins. Broker الذي تصدر إليه التعليمات لتنظيم وثيقة تأمين اللويدز يجب أن يعد مذكرة مؤقتة Slip والتي تعتبر وثيقة محل محل طلب التأمين ومذكرة التغطية بالنسبة للأنواع الأخرى من التأمين.

ويقوم سمسار اللويدز بكتابة تفاصيل الغطاء والتأمين المطلوب في المذكرة المؤقتة وبعدها يعرض المذكرة على مكتبتي التأمين Unde Writers في غرفة اللويدز للتأمين ويفاوض جماعات التأمين كوكيل عن المؤمن له^(٢) وليس عن المؤمنين ومن ثم عليه الإفصاح عن جميع البيانات المتعلقة بالشيء محل التأمين وإثبات المعلومات الأولية في المذكرة المؤقتة وقيمة التأمين وأي شروط أخرى^(٣)، فإذا لاقت قبولا من مكتب التأمين وقع عليها بالأحرف الأولى Intials the Slip ومن ثم يلزم المؤمن بإعطاء الغطاء التأميني كما جاءت بالمذكرة، إلا إذا كان التوقيع مشروطاً^(٤).

وهذا التوقيع المبني يعني قبول طلب التأمين ويلتزم المؤمن بإبرام وثيقة التأمين فيما بعد، فعقد التأمين البحري يعتبر مكتملاً عندما توقع المذكرة المؤقتة من مكتب التأمين وتصبح المخاطرة البحرية مغطاة بالتأمين^(٥) ومع ذلك فإنها من الوجهة القانونية تعتبر مقدمة لعقد التأمين A Memorandum of the Contract of Insurance^(٦)

وتنجلي أهمية المذكرة المؤقتة في الإثبات، فبعد إصدار وثيقة التأمين إذا وجد تعارض بين شروطها وشروط الوثيقة تعطى الأولوية لشروط المذكرة المؤقتة^(٧) كما لو ورد اسم السفينة غير صحيح في الوثيقة أو أن أحد الشروط المتفق عليها لم يرد في الوثيقة.

Ivamy - General Principles of Ins. Op. Cit. P. 281.

(١) راجع :

American Air Lines. V. Hope (1974) 2Lloyd's Rep. 301.

(٢) انظر قضية :

Chorley & Giles : Op. Cit. P.322.

(٣) انظر :

Eagle Star Insurance V. Spratt (1971) - 2Lloyd's Rep. 116.

(٤) انظر قضية :

Schmitthoff - Op. Cit. P. 299.

(٥) انظر :

Chorley & Giles : Op. Cit. P. 323.

(٦) انظر :

Schmitthoff = Op. Cit. P.300.

(٧) انظر :

المطلب الرابع

وثيقة التأمين Insurance Policy

٤٤٨ = وثيقة التأمين هي مستند قابل للتداول ويضم معظم الشروط الخاصة بنوع التأمين المطلوب والتي لا يمكن تحصيل أي مطالبة تستند إليها بدون تقديم النسخة الأصلية التي تحتوي على المبلغ المتفق على دفعه، وهي عبارة عن تجسيد لعقد التأمين في النظام الإنجليزي بينما هي مجرد إثبات لعقد التأمين البحري في الولايات المتحدة^(١) أما في الأردن فعقد التأمين هو وثيقة (بوليصة) التأمين التي يصدرها المؤمن وتشتمل على أي تعهد أو أي ملحق بها دون إخلال بتعريف عقد التأمين الوارد في القانون المدني (م ٢ من قانون مراقبة أعمال التأمين رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤)، لكن الواقع أن عقد التأمين ليس هو الوثيقة، وإنما تعتبر إثباتاً له، فإذا حدث خطر قبل إصدار وثيقة التأمين فإنه يحكم بالرجوع إلى العقد الذي تم إثباته بمذكرة التغطية^(٢) وقد اعتبر القضاء الأردني^(٣) أن شهادة التأمين مستند يعطى من شركة التأمين لإثبات العقد بمعنى أن الشهادة هي دليل إثبات وليس تاريخ انعقاد عقد التأمين.

وعليه فوثيقة التأمين بعد صدورها هي المحرر الذي يثبت عقد التأمين وتتضمن الشروط المطبوعة الخاصة بالخطر محل التأمين، أسماء أطراف عملية التأمين وصفاتهم مدة سريان عقد التأمين، وشرط المصلحة التأمينية وكيفية تقديم المطالبات، قيمة التأمين قسط التأمين ثم توقيع موظف الشركة المختص ثم توقيع مندوب أو وكيل أو وسيط التأمين الذي يعتمد توقيع الموظف المختص^(٤) وقد يضاف للشروط المطبوعة شروط خطية أو عند التعارض بينها وبين الشروط المطبوعة ترجح الشروط الخطية لأنها تعبر

Buglas : Op. Cit. P. 5.

(١) انظر :

Mac Gillivray and parkington : on Insurnace Law - 7th ed. 1981 - London - P. 120. : انظر (٢)

(٣) انظر انظر تمييز حقوق رقم ٨٦/٣٨٧ مشار إليه سابقاً.

Rodda = Op. Cit. P.115.

(٤) انظر :

وانظر كذلك شروط مجمع مكنتي التأمين بلندن الخاصة بالتأمين البحري على البضائع (نموذج أ)

عن إرادة الطرفين، ووثائق التأمين البحري متعددة منها بوالص للتأمين بالرحلة أو بوالص تأمين زمنية وبوالص مقدرة القيمة Valued Policy وبوالص غير مقدرة القيمة وبوالص عائمة وغير ذلك، إلا أن النمط المنتشر هو نموذج بوليصة اللويدز التي تسمى :

Lloyd's Ships and Goods Policy - Lloyd's S.G. Policy

والتي تستعمله شركات التأمين البحرية ومكتتبو أعضاء اللويدز Lloyd's underwriters.

وتصدر الوثيقة عادة من المؤمن بعد تلقيه إيجاباً باتاً من المؤمن له، فقد نصت المادة ٢٩٨ تجارة بحرية على أن ينظم عقد التأمين البحري خطأً ومن نسختين. وبالرغم من هذا النص فإن عقد التأمين البحري من العقود الرضائية التي تثبت بالكتابة^(١).

وقد أخذت أحكام التمييز الأردنية بهذا الاتجاه^(٢) إذ اعتبرت أن عقد إبراء شركة التأمين وحلولها محل المؤمن له قرينة على وجود عقد التأمين، إذ لولا وجوده لما دفعت شركة التأمين قيمة النقص في البضاعة للمؤمن له ويكون تعزيز عقد الإبراء والحلول باستمارة التأمين ووثيقة التأمين التي تشكل بيئة كاملة على إثبات عقد التأمين.

وقد قضت في أحد أحكامها^(٣) بأن تاريخ وثيقة التأمين لا يعتبر دليلاً على تاريخ انعقاد عقد التأمين أو موافقة المؤمن عليه لأن إصدار شهادات التأمين هو إجراء لاحق على انعقاد عقد التأمين، بإصدار شهادة التأمين لإثبات العقد وليس لانعقاده^(٤).

مع أن هناك من يرى^(٥) أن الكتابة في عقد التأمين هي للانعقاد والإثبات انطلاقاً من نص المادة ٢٩٨ بحري التي تفيد بأن عقد التأمين ينظم من نسختين، وهو

(١) انظر انطاكي وسباعي / ص ٤٣٠، أحمد عشوش / ص ١٨٨، مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٤١٢.

(٢) قرار رقم ٢٩٧/٨٦ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٦ ص ١٢٤٥ (هيئة عامة).

(٣) قرار رقم ٨٨/٤٨٥ - غير منشور.

(٤) قرار رقم ٨٦/٣٨٧ مجلة النقابة لعام ١٩٩٠ / ص ٧.

(٥) انظر لطيف خير كوماتي / ص ٢٥٤.

رأي جدير بالاعتبار.

وهذه الكتابة قد تكون عرفية وهذا هو الغالب، وقد تكون رسمية^(١) يتم تحريرها لدى موثق وعندها يسري على عقد التأمين من حيث الشروط والآثار القانونية وقوتها الثبوتية ما يسري على الأوراق الرسمية في هذه الأمور، وعلى أي حال فإنها يجب أن تكت باللغة العربية وإلى جانبها اللغة الأجنبية، وعند الاختلاف يعتمد النص العربي (م ٥١ من قانون مراقبة أعمال التأمين) وطالما اعتبر طلب التأمين وملحق الوثيقة جزءاً منها فإنهما يجب أن يحررا باللغة العربية، وأما المراسلات السابقة أو اللاحقة على إبرام عقد التأمين فيمكن أن تتم بلغة أجنبية.

وبالمقارنة مع المادة ٢٢ من قانون التأمين البحري الإنجليزي نجد أن هذه المادة قد نصت على أن عقد التأمين البحري لا يقبل Inadmissible في الإثبات ما لم يتجسد في وثيقة تأمين بحري بموجب أحكام القانون وأن البوليصة قد تعمل وتصدر أما وقت إبرام العقد أو بعد ذلك، وهو ما يشير إلى أن الكتابة للإثبات لا للانعقاد.

٤٤٩ = بيانات وثيقة التأمين :

تعدد المادة ٢٩٨ تجارة بحرية البيانات التي يجب أن يحتوي عليها عقد التأمين الذي يثبت بواسطة وثيقة التأمين، وهذه البيانات هي على النحو التالي

١ - تاريخ عقد التأمين وكونه عقد قبل الظهر أو بعد الظهر (ف أ) :

يكتب التاريخ عادة باليوم والشهر السنة والساعة في مقدمة العقد، وهذا التاريخ يحدد بدء سريان العمل بوثيقة التأمين، وعادة يحذف اليوم الأول بينما يعتبر اليوم الأخير ضمن مدة سريان العقد، كما جرت العادة أن يحدد مبدأ سريان العقد من بعد ظهر يوم معين إلى بعد ظهر آخر يوم فيه^(٢) فإذا لم نحدد مدة سريانه اعتبر ساري المفعول من تاريخ انعقاده، وتتجلى أهمية تحديد مدة سريان العقد بتحديد

(١) راجع المادة ١٧٦ من قانون التجارة البحرية العثماني التي تذكر صراحة إمكانية تنظيم وثيقة التأمين بصورة رسمية أو اتفاقية.

(٢) انظر : السنهوري / الوسيط / الجزء السابع / ص ١١٩١ / هامس (١).

المخاطر التي يشملها العقد بعد نفاذه، دون اعتبار لما إذا كان القسط قد دفع أم لا إذ يعتبر ديناً في ذمة المؤمن له، كما يفيد تحديد مدة سريان العقد في ترتيب التأمينات إذا تعددت على الشيء الواحد حتى يعتد بالأول منها دون غيره^(١) كذلك يفيد تاريخ تحديد بدء سريان الوثيقة في حساب مدة التقادم الواردة في المادة ٣٩٣ تجارة بحرية.

٢ - اسم طالب التأمين لحسابه أو لحساب غيره واسم محل إقامته (ف ب) :

يجب أن تبين الوثيقة اسم وعنوان المؤمن له أو من يقوم بالتأمين لحساب هذا المؤمن له، وصفته بالنسبة للبضاعة المؤمن عليها فيما إذا كان صاحب البضاعة أو وكيله عنه، وكذا يوضح اسم محل إقامة صاحب المصلحة في التأمين سواء المؤمن له أو كيله، يضاف إلى ذلك ضرورة كتابة اسم المؤمن الذي يكون عادة شركة مساهمة عامة تحمل الوثيقة اسمها وعنوانها.

٣ - الأخطار التي يأخذها المؤمن على عهده وحدود مدتها (ف ج) :

وهو ما يعني أن تحدد الأخطار التي يشملها التأمين^(٢) وعادة تكون المخاطر المؤمنة ضمن شروط نمطية Standardised Clauses بعضها في الوثيقة وبعضها موجودة في شروط المعهد Institute Clauses^(٣) والتي تكون في أوراق منفصلة عن جسم الوثيقة وملحقة بها وتكون عادة عامة يضاف إليها الشروط التي يتفق على استبعادها كشرط الحرب Ware Clause أو شرط التلوث بالإشعاع Radiation Contamination ويضاف إلى المخاطر التي تغطيها الوثيقة بيان مدة

(١) انظر : علي يونس / أصول القانون البحري / ص ٥٦٥ .

(٢) انظر : شروط مجمع مكنتبي التأمين بلندن الخاصة بالتأمين البحري على البضائع (e) التي توضح الأخطار المؤمنة والاستثناءات :
Risks Covered + Exclusions.

(٣) وهو معهد لندن لمكنتبي التأمين Institute of London Underwriters أسس عام ١٨٨٤ كمظمة لمكنتبي شركات التأمين، وله لجنة فنية لصياغة شروط التأمين يدخل فيها مكنتبو لويدير للتأمين Lloyd's underwriters وهذه الشروط تراجع باستمرار، ويمكن الحصول عليها بشكل مذكرات منفصلة. (انظر شروط تأمين البضائع الصادرة عن المعهد نموذج أ، ب، ج) الملحقة في وثيقة التأمين البحري الصادرة عن شركة الشرق الأوسط للتأمين).

المخاطر المضمونة، ذلك أن التأمين قد يكون على الرحلة البحرية مما يتطلب معرفة تاريخ بدء الرحلة وتاريخ انتهائها لبيان الفترة الزمنية التي تكون فيها السفينة والبضاعة مغطاة بالتأمين من المخاطر وقد يكون التأمين معقوداً لمدة زمنية معينة كسنة أو شهر مما يتطلب معرفة بدء السنة التأمينية وانتهائها، ومع ذلك فعدم ذكر مدة سريان الوثيقة لا يؤدي إلى بطلانها، ذلك أن المادة ٣٤٥ تجارة بحرية قد نصت على أن سريان المخاطر في التأمين على السفينة من وقت إقلاعها إلى وقت رسوها في ميناء الوصول، أما في حالة التأمين على البضائع فتبدأ المخاطر من وقت شحنها حتى تفريغها الذي يجب أن يتم خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الوصول للميناء المقصود. ومع ذلك إذا اشترط في عقد التأمين أن يبقى سارياً حتى وصول البضاعة إلى عمان عن طريق العقبة، فإن وضع البضاعة في المخازن أثناء شحنها إلى مكان الوصول لا يؤثر على صحة التزام الشركة الذي يبقى نافذاً حتى وصول البضاعة إلى عمان^(١).

٤ - المبلغ المؤمن (ف د) :

تقسم وثائق التأمين بخصوص مبلغ التأمين إلى قسمين : وثائق محددة القيمة Valued Policies ووثائق غير محددة القيمة Unvalued Policies فالوثيقة محددة القيمة أو المغلقة هي التي يتفق فيها على قيمة الشيء المؤمن عليه بينما تكتفي الوثيقة غير محددة القيمة بتعيين الحد الأقصى للمبلغ المؤمن عليه وترك القيمة التأمينية لتحديد فيما بعد.

والفرق الجوهرى بينهما، أنه في الوثيقة ذات القيمة تعتبر القيمة المحددة في الوثيقة في حالة عدم الغش والتدليس، دليلاً قاطعاً على القيمة التأمينية للشيء المؤمن عليه^(٢). أما في الوثيقة غير مقدرة القيمة فإن قيمة البضاعة محل التأمين يجب إثباتها بالفواتير وأذونات الصرف وغير ذلك من المستندات الشبوتية وتعتبر قيمة البضاعة في

(١) انظر : تمييز حقوق أردني رقم ٧٩/١٩٨ مجلة النقابة لعام ١٩٧٩ / ص ١٥٥٥ .

(٢) انظر المادة ٢٧/٣ من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام ١٩٠٦ .

هذه البوليصة بحددها الأقصى Prime Cost مضافاً إليها أجور الشحن وقيمة أقساط التأمين^(١). فوثائق التأمين محددة القيمة هي الأصل في عالم التجارة وتلك وغير محددة القيمة استثناءً من ذلك الأصل^(٢).

فقد حدد مقدار التأمين ضروري لتحديد التعويض عما يحدث للشيء المؤمن عليه عند وقوع الحادث وهو الذي يحدد التزام المؤمن في مواجهة المؤمن له، فإذا لم تذكر القيمة جرى التعويض على أساس القيمة الحقيقية^(٣) التي تعرف من الفواتير بالإضافة إلى هامش ربحي يقدر عادة بعشرة في المئة^(٤).

٥ - قيمة القسط أو بدل التأمين (ف هـ):

قسط التأمين هو المبلغ الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن، فقد يدفع دفعة واحدة أو على أقساط حسب الاتفاق، فإذا لم يحدد الطرفان قيمة القسط جرى الرجوع للعرف الجاري في هذا المجال^(٥).

٦ - توقيع المؤمن والمؤمن له أو سمسار التأمين لحساب المؤمن له (م ٢/٢٩٨):

إن وثيقة التأمين لا تكتمل إلا بتوقيع المؤمن أو من يمثله وكذا توقيع المؤمن له أو سمسار التأمين الذي يعمل لحسابه، فتوقيع المؤمن أو من يمثله يحدد تاريخ قبوله واقتترانه بإيجاب المؤمن له الوارد في طلب التأمين، وبعد اكتمال التوقيع لا يجوز لأي منهما الرجوع عن لتعاقد إلا بالاتفاق فيما بينهما، ويشارك التشريع الأردني في اشتراط توقيع المؤمن والمؤمن له على وثيقة التأمين بعض التشريعات العربية^(٦) بينما لا تشترط تشريعات أخرى إلا توقيع المؤمن عليها^(٧) وتوقيع

(١) انظر المادة ١٦/٣ من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام ١٩٠٦.

(٢) انظر: Schmitthoff = Op. Cit. P.292.

(٣) انظر: علي يونس / الأصول / ص ٥٦٦.

(٤) انظر: Chalmer's = Op. Cit. P. 23.

(٥) السنيهوري / الوسيط / الجزء السابع / ص ١١٩٢.

(٦) انظر: المادة ٢٩٨ بحري ليبي، المادة ٢٩٥ بحري سوري، المادة ٢٩٥ بحري لبناني.

(٧) انظر المادة ٢٧١ بحري كويتي، المادة ٢٣٧ بحري بحريني، المادة ٣٧٣ بحري إماراتي.

وثيقة التأمين من الطرفين المؤمن والمؤمن له جاء على غرار تحرير سنة الشحن وتوقيعه من الربان أو مالك السفينة أو وكيله والشاحن، وذلك رغبة من المشرع في عدم إثارة الخلافات فما بعد حول تاريخ إبرام وثيقة التأمين وما يترتب عليه من نتائج قانونية.

وتقضي الفقرة الأخيرة من المادة ٢٩٨ تجارة بحرية أن يتسلم كل من المؤمن والمؤمن له صورة مطابقة للأصل عن الوثيقة، ذلك أنه قد تشترط الوثيقة ألا تعتبر مكتملة إلا بتسليم صورة عنها أو نسخة منها إلى المؤمن له أو المستفيد^(١).

هذا وقد يشترك أكثر من مؤمن بتأمين خطر واحد يتحمل كل منهم جزءاً منه، وفي مثل هذه الحالة لا يكون هناك تضامن فيما بينهم في مواجهة المؤمن له إلا إذا تم الاتفاق على غير ذلك ومن ثم يكون عقد كل منهم مع المؤمن له منفصلاً عن الآخرين بالرغم من اشتراكهم في وثيقة واحدة^(٢)، اللهم إلا إذا تم الاشتراط فيما بين المؤمنين والمؤمن له على اعتبارهم متضامنين في مواجهته، وتجدر الإشارة إلى أن البيانات التي جاءت بها المادة ٢٩٨ تجارة بحرية واردة على سبيل المثال لا الحصر مما يسمح للمتعاقدين بتضمين الوثيقة بيانات أخرى^(٣) خاصة وأن الأحكام التي يتضمنها عقد التأمين يمكن الاتفاق على مخالفتها إلا إذا ورد نص على عدم جواز الاتفاق على عكسها (م ٢٩٧ تجارة بحرية) شرط ألا تحتوي الوثيقة على شروط باطلة قانوناً كالشروط الواردة في المادة ٩٢٤ مدني حيث يبطل الشرط ويبقى العقد صحيحاً، وهذه الشروط تتمثل في بطلان الشرط الذي يسقط حق المؤمن له، إذا تمت مخالفة القوانين إلا إذا انطوت المخالفة على جناية أو جنحة قصدية وكالشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له إذا تأخر عن الإعلان عن وقوع الحادث دون عذر شرعي والشرط الذي يتعلق بحالة من حالات بطلان العقد إذا لم يكتب بخط بارز وكذا

Chalmer`s = Op. Cit. P.38.

(١) انظر :

(٢) انظر في هذا المعنى / انطاكي وسباعي / ص ٤٣١ .

(٣) انظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٤١٥ .

شرط التحكيم إذا لم يرد باتفاق خاص منفصل عن الوثيقة وكل شرط تعسفي لا أثر لمخالفته على وقوع الخطر^(١).

٧ - الاختصاص القضائي :

جاء في المادة ٢٩٩ تجارة بحرية من أن المحكمة المختصة بنظر الدعاوى التي ترفع على المؤمنين هي محكمة توقيع العقد، وإذا وقعه وكيل للتأمين فللمؤمن له إقامة الدعوى في محكمة مكان إقامة المؤمن، وإذا تم التوقيع في مكان واحد على أكثر من نصف قيمة التأمين، فللمؤمن له إقامة الدعوى على سائر المؤمنين في محكمة هذا المكان التي تكون قد وضعت يدها على الدعوى بهدف الفصل فيها في مواجهتهم. والواقع أن هذا النص هو استثناء من القاعدة العامة في الأعمال التجارية باعتبار عقد التأمين من الأعمال التجارية بطبيعتها برياً كان أم بحرياً ومن ثم فإن الدعاوى التي ترفع على شركة التأمين تنظر أمام محكمة مكان إبرام العقد وتنفيذه، أو أمام محكمة المدعى عليه (الشركة) أو أمام محكمة المكان المتفق على دفع القسط فيه (م ٤٤م) أصول محاكمات مدنية). لكننا إزاء صراحة النص الوارد في المادة ٢٩٩ بحري ولأنها قاعد خاصة تحدد المحكمة المختصة بمسائل التأمين البحري، فإننا نرى أعمال ما جاء بها دون تطبيق القاعدة العامة الواردة في المادة ٤٤ أصول محاكمات مدنية.

وتجدر الملاحظة أن المنازعات الخاصة بعقود التأمين التي ترم في المملكة الأردنية الهاشمية تحتوي على شرط خاص باختصاص القضاء الأردني بالظر في المنازعات الناشئة عنها^(٢).

٨ - الصور التي ترد بها وثيقة التأمين :

أفاد المشرع فيما جاءت به المادة ٢٩٨ تجارة بحرية بأن عقد التأمين يمكن تنظيمه لشخص مسمى أو للأمر أو لحامله.

وعليه إذ حررت الوثيقة باسم شخص معين، فإنها تسمى وثيقة تأمين اسمية

(١) راجع شرح هذه الشروط في عبد القادر العطير / التأمين البري / ص ١٥٠ - ١٥٤ .

(٢) راجع نصوص وثيقة التأمين البحري الصادرة عن شركة الشرق الأوسط للتأمين.

لا ينتقل الحق الثابت بها من المؤمن له إلى الغير إلا بحوالة الحق المدنية بإبلاغ المؤمن أو قبوله لهذه الحوالة. أما إذا حررت لأمر، وهذا هو الوضع الغالب، فتسمى عندئذ وثيقة تأمين أذنية ينتقل الحق الثابت فيها من المؤمن له إلى الغير بالتظهير الناقل للملكية أو التوكيلي أو التأميني. ويطبق عليها في مثل هذه الحالة القواعد التي تحكم تداول الأوراق التجارية (م ١٤١ - ١٦٠ تجاري) أما إذا حررت لحاملها، وهو وضع نادر في العمل، فينتقل الحق الثابت فيها بمجرد المناولة، وأياً كانت الصورة التي تظهر فيها وثيقة التأمين، فإنه يجوز للمؤمن أن يدفع في مواجهة حاملها بكافة الدفع التي كانت له في مواجهة المؤمن له وفقاً لما جاء في المادة ٣٠٢ تجارة بحرية) استثناءً من قاعدة عدم جواز الدفع في مواجهة الحامل حسن النية في الأوراق التجارية (م ١٤٧ تجاري)، وعيه يجوز للمؤمن أن يدفع في مواجهة حامل الوثيقة بما كان له من دفع ببطان عقد التأمين لكتمان المؤمن له بيانات جوهرية أو تقديم بيانات غير صحيحة.

المطلب الخامس

ملحق الوثيقة The Ride

٤٥. = نظراً لأن عقد التأمين من العقود المستمرة أو الزمنية فقد تتغير ظروف العقد التي تستدعي إضافة خطر جديد أو أن الخطر المذكور في العقد يتفاقم أو أن المؤمن له يريد زيادة مبلغ التأمين ففي مثل هذه الحالات يتفق الطرفان المتعاقدان على الإضافة أو التعديل بما يتفق وظروف تنفيذ العقد بدلاً من أن يبرما عقداً جديداً ومن ثم فإنهما يصدران ملحقاً للعقد يتضمن التعديلات المتفق عليها.

وقد يتخذ الملحق شكل رسائل متبادلة مسجلة ومضمونة بعلم الوصول أو عن طريق إرسال المؤمن له للمؤمن إشعاراً بالتعديل فيسكت وقد يتخذ شكل ختم على البوليصة يشير إلى التعديلات التي يطلبها المؤمن له مع توقيع كل منهما.

ويعتبر الملحق جزءاً لا يتجزأ من العقد تنطبق عليه جميع أحكام العقد ولا

ينسخ من شروط العقد إلا ما قصد الطرفان تعديله أو نسخه^(١)، فإذا وجد تعارض بين شروط العقد وشروط الملحق رجحت شروط الملحق باعتبارها تمثل الإرادة الحديثة للمتعاقدين ولأن اللاحق ينسخ السابق^(٢).

المبحث الثالث

إثبات عقد التأمين كتابة

٤٥١ = الأصل أن عقد التأمين من العقود الرضائية التي تبرم بمجرد تلاقي الإيجاب مع القبول، فإذا أصدر قبول المؤمن ووصل لعلم المؤمن له الذي يكون قد أصدر إيجاباً باتاً انعقد العقد دون حاجة لتفريغه بشكل معين ومع ذلك فإثبات عقد التأمين لا يجوز إلا بالكتابة وفقاً لما جاء في المادة ٢٩٨ تجارة بحرية من أن عقد التأمين ينظم خطأ وعلى نسختين وهذه الكتابة تتخذ في العمل صورة وثيقة التأمين، إضافة إلى أي وثيقة أخرى مكتوبة كمذكرة التغطية أو المذكرة المؤقتة كما يمكن أن يثبت بالكتب المتبادلة فيما بين المؤمن والمؤمن له وكذا بالفاكسات أو التلكسات، فإذا ثار نزاع فإن المدعي لا بد له من تقديم دليل كتابي لإثبات عقد التأمين أو ما يقوم مقامه كالأبواب بالإقرار أو باليمين، ولكن لا يجوز إثباته بالبينه أو القرائن وقد رأينا أن محكمة التمييز الأردنية أقرت إثباته بعقد الإبراء والحلول^(٣)، لكن الأغلب إثباته بوثيقة التأمين أو بمذكرة التغطية إن كان مؤقتاً استثناءً من حرية الإثبات في المواد التجارية (م ٥١ تجاري).

وقد عللت بعض الأحكام القضائية^(٤) اشتراط الكتابة في إثبات عقد التأمين بأنه عقد كثير التفاصيل والجزئيات كما لا يمكن الركون في إثباته إلى شهادة الشهود أو القرائن إضافة إلى أن آثاره تنصرف بالإضافة إلى المتعاقدين إلى الغير مثل المضرور

(١) انظر حكم النقض المصرية خصن رقم ٣٦٤ سنة ٤٧ ق جلسة ١٢/٤/٧٩ س ٣٠، ص ١١١.

(٢) انظر : حسام الدين الأهواني / ص ١٣٠.

(٣) انظر : قرار تمييز حقوق أردني رقم ٨٦/٢٩٧ مشار إليه سابقاً.

(٤) انظر : تمييز حقوق أردني رقم ٩٠/٣٢١ مجلة النقابة لعام ٩١ ص ١٨٦٦.

و المستفيد والدائن المرتهن .

ويثبت المؤمن له شحن البضاعة عادة عن طريق بوليصة الشحن الصادرة عن الربان ، فإذا لم تصدر هذه الوثيقة أو صدرت محتوية على بنود تحد من قيمتها الشبوتية ، فعلى المؤمن له أن يقدم صكوكاً أخرى مثبتة للشحن مثل فواتير الشراء ومنافيسات الحمولة والنسخ التي استلمتها الجمارك وبيانات النقل والرسائل ، فإذا انتفت سائر البيانات كان الإثبات بالشهادة مقبولا (م ٣٢٤ تجارة بحرية) .

الفصل الثالث

محل عقد التأمين

٤٥٢ = يخضع عقد التأمين فيما يتعلق بمحله وسببه للقواعد العامة للعقود بشكل عام مما لا مبرر للكلام فيهما في هذا المقام، وستولى الكلام عن محل العقد وسببه في المسائل الخاصة التي يثيرها عقد التأمين باعتباره عقداً احتمالياً وإذا كان الكلام ستركز على محل عقد التأمين فإن دراسة سببه تأتي من خلال دراسة المحل باعتباره عقداً من عقود المعاوضات التي يجب أن يتوافر فيها سبب مشروع.

ومحل عقد التأمين هو الخطر كما أن المصلحة تعتبر عنصراً هاماً فيه ومن ثم نتكلم عن الخطر التأميني أولاً ثم عن المصلحة في عقد التأمين

المبحث الأول

The Risk الخطر

٤٥٣ = يعد الخطر العنصر الأساسي في التأمين لأنه ليس في الواقع إلا ضمان للخطر، فالتأمين يدور مع الخطر وجوداً وعدمًا، فحيث لا خطر فلا تأمين^(١) فهو الذي يضمن على التأمين الصفة الاحتمالية لعقد من عقود الغرر.

ويعتبر التأمين بحرياً إذا تعلق بمركب يوصف بالسفينة وإن كان لا يتعاطى الملاحة البحرية (م ٣٣٠ تجارة بحرية)، ومن ثم فهو لا يتعلق بالمراكب النهرية ولو قامت بالملاحة البحرية بشكل تبعي، بينما يلحق السفينة ولو قامت بالملاحة النهرية بشكل تبعي فطبيعة المال المعرض للخطر هي التي تضمني الصفة البحرية على عقد التأمين^(٢).

(١) انظر : د. محمود سمير الشرقاوي / الخطر البحري في التأمين البحري / رسالة دكتوراة / جامعة القاهرة ١٩٦٤ / ط ١٩٦٦ / ص ٥١ .

(٢) انظر : المرجع السابق / ص ٦٥ .

أما الخطر الذي يشمل التأمين البحري فهو الخطر الذي تكون فيه الملاحة أو عملية النقل البحري سبباً أو مكاناً لها^(١).

أما بالنسبة للبضائع فإنها إذا كانت محلاً لنقل بري أو جوي أو نهري مكمل للنقل البحري سرت عليها قواعد التأمين البحري خلال فترة النقل المختلطة، بحيث يمكن القول بأن عقد التأمين البحري يغطي البضائع المشحونة بحراً من وقت خروجها من المصنع وخلال الطريق حتى ميناء الوصول وإلى مستودعات المستورد (م ٣٣١م) تجارة بحرية^(٢) وعلى ذلك نعالج الخطر من حيث :

أولاً : وقوع الخطر أثناء سريان عقد التأمين.

ثانياً : ارتباط صحة التأمين وبطلانه بالخطر.

ثالثاً : الأخطار المضمونة والأخطار المستثناة.

المطلب الأول

وقوع الخطر أثناء سريان عقد التأمين

٤٥٤ = عقد التأمين من العقود الزمنية المستمرة، ومن ثم فإن المؤمن يلتزم بضمان الخطر المؤمن منه مدة معينة تبدأ من تاريخ معين وتنتهي بتاريخ معين، ولذا فمن الطبيعي أن المؤمن لا يضمن إلا الأخطار التي نص عليها عقد التأمين إذا وقعت أثناء سريان العقد.

وعلى ذلك تكون الأخطار التي يشملها التأمين البحري هي تلك الأخطار التي تكون الملاحة أو عملية النقل البحري سبباً أو مكاناً لها وعلى المؤمن له أن يثبت أن البضاعة تلفت أثناء الرحلة البحرية وسببها حتى تثور مسؤولية المؤمن^(٣).

(١) انظر : تمييز حقوق أردني رقم ٩٤/٦٤٧ مجلة النقابة لعام ١٩٩٥ / ص ٢٠٠٥ .

(٢) ويمثل معنى هذه المادة المادة ٣١٦ بحري كويتي المادة ٣٢٨ بحري سوري، ٣٢٨ بحري لبناني، ٣٣١ بحري ليبي.

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٩٤/٦٤٧ مشار إليه سابقاً.

وإذا كان الأصل أن يبدأ سريان عقد التأمين منذ اكتمال التوقيع عليه من طرفيه إلا أنه وتلافياً للمشاكل التي قد تنجم في الفترة ما بين التوقيع والسريان فإن التشريع يحدد تاريخ عقد التأمين بأنه عقد قبل الظهر أو بعده (م ٢٩٧ / أ تجارة بحرية). وعليه فإن وثائق التأمين تنص عادة على بدء سريان عقد التأمين بعد الساعة الثانية عشرة ظهر اليوم التالي ليوم التعاقد، فإن تحقق الخطر بعد هذه الساعة من اليوم التالي التزم المؤمن بالضمان^(١) ويظل العقد سارياً حتى ظهر اليوم الأخير من مدة التأمين^(٢) ويتحمل المؤمن التعويضات المستحقة عند وقوع الخطر أثناء سريان عقد التأمين البحري وعلى من يطالب بالتعويض أن يثبت ذلك^(٣). ويجب التمييز بين تاريخ إبرام العقد وتاريخ سريانه، فقد يبرم بتاريخ معين ويتفق الطرفان على بدء سريانه بتاريخ آخر.

فإذا كانت مدة المخاطر غير محددة في عقد التأمين، فمخاطر التأمين المعقود على الرحلة البحرية Voyage Policy يتم تحديدها بلحظة بدء الرحلة ولحظة انتهائها^(٤). وقد نصت المادة ٣٤٥ تجارة بحرية بأن مخاطر التأمين في مثل هذه الحالة تبدأ من وقت إقلاع السفينة أو رفعها المرساة وتزول في وقت رسوها أو بربطها في المكان المقصود، فإذا حدثت المخاطر أثناء هذه الفترة التزم المؤمن بالتعويض أما إذا كان التأمين ينصب على البضائع المحمولة على السفينة، فإن المخاطر تسري من وقت البدء بشحنها وتزول هذه المخاطر عند انتهاء تفريغها مما لا يزيد عن خمسة عشر يوماً بعد الوصول إلى المكان المقصود، فإذا شحنت في هذا المكان بضائع لرحلة أخرى قبل إنهاء هذه المدة فإن المخاطر تزول في الحال، وتحديد مدة التفريغ بخمسة عشر يوماً يمنع المنازعات حول سريان التأمين على السفينة والبضاعة أثناء رسوها في ميناء الوصول لفترة زمنية طويلة.

(١) انظر : السنهوري / الوسيط / الجزء السابع / ص ١٠٢٤ .

(٢) انظر : د. توفيق حسن فرج / أحكام الضمان (التأمين) في القانون اللبناني / الدار الجامعية / بيروت / ١٩٩١ / ص ٣٩٠ .

(٣) انظر : تمييز حقوق أردني رقم ٩٤ / ٦٤٧ مشار إليه سابقاً.

Schmitthoff = P.293 .

(٤) انظر :

وتضيف المادة ٣٤٦ تجارة بحرية أن السفينة إذا اضطرت للتأخير في الميناء بسبب إجراءات الحجر الصحي، فإن هذا الوقت يدخل ضمن مدة الرحلة أما إذا كان الحجر الصحي في غير ميناء الوصول، فإن للمؤمن أن يحصل على قسط إضافي مقداره ثلاثة أرباع في المئة شهرياً منذ يوم السفر للحجر الصحي وحتى الإياب، وكذا الحال إذا تأخرت السفينة بسبب عوارض منعتها من الدخول لميناء الوصول، أو عند رحيلها عنه إلى غيره على أن لا تتعدى مدة الانتظار في الدخول أو عند الرحيل مدة ستة أشهر تبدأ من تاريخ الوصول إلى باب الميناء المحصور، ولا يسأل المؤمن عن أية نفقة أو زيادة في المصروفات الناتجة عن هذه الإقامة وذلك الترحال، مع حق المؤمن له بأن يضع حلاً للمخاطرة قبل مرور الستة شهور.

وفي الحالة التي تؤمن بها السفينة عن مخاطر عارضة في الذهاب والإياب، والتي تسمى بالتأمين بقسط موصول تُعطى مدة أربعة أشهر ابتداءً من وقت تعريضها على أول ميناء يتحتم عليها أن تتحرك منه ولا يدفع المؤمن له زيادة في بدل التأمين خلال هذه المدة، فإن زادت عن أربعة أشهر، استحق المؤمن ثلثين في المائة شهرياً (٣٤٧م / الفقرة الأخيرة بحري أردني).

وتجدر الإشارة إلى أن عقد التأمين طالما كان سارياً فإنه يغطي السفينة من الأخطار المؤمن ضدها أينما كانت السفينة سواء وقت ترميمها وإقامتها في الأحواض أو في الأحواض الجافة أو سواء كانت في أي موضع كان ما دامت ضمن نطاق الملاحة المنصوص عليها في العقد (٣٣٠م / ٢ تجارة بحرية).

فإذا رغب صاحب السفينة بتغيير الرحلة عن قصد بعد بدء الرحلة فللمؤمن الحق في التعويض ولا يكون مسؤولاً عن المخاطر التي قد تتعرض لها السفينة، أما إذا غير صاحب السفينة الرحلة قبل بدء السفر واختار ميناءً للمغادرة غير الميناء المتفق عليه فإن عقد التأمين لا يعتبر نافذاً بل باطلاً ويستحق المؤمن نصف بدل التأمين المحدد في العقد على سبيل التعويض المقطوع (٣٤٨م تجارة بحرية). ذلك لأن

الرحلة التي بدأت فعلاً غير الرحلة المتفق عليها^(١) وكذا الحال لو غير ميناء الوصول المتفق عليه ورسست في ميناء آخر^(٢).

أما بالنسبة لخط سير السفينة في الرحلة المغطاة بالتأمين، فالأصل أن تلتزم بخطر سيرها المعتاد بين مينائي القيام والوصول، فإذا غير الربان خط السير مختاراً فإنه يكون قد غير الرحلة ومن ثم فلا يسأل المؤمن عما قد يحدث من أضرار منذ بدء تغيير الرحلة، أما إذا غير خط سير السفينة مضطراً فتكون المخاطر التي كانت تغطي السفينة على خط سيرها الصحيح مؤمنة على أن يكون للمؤمن إثبات أن هذه المخاطر ناجمة عن توهان السفينة عن خطها الأصلي (م ٣٤٩م تجارة بحرية). وبالمثل فإن تغيير السفينة التي كانت موضوعاً لعقد التأمين من المخاطر التي قد تتعرض لها يؤدي إلى بطلان عقد التأمين وواقع الحال أن تعيين السفينة لا يتم إلا عند شحن البضاعة ويترك تحديدها لشركة الملاحة على ضوء مجريات العمل وكذا الحال في التأمين على السفينة الجاهزة التي تحمل البضائع إذا كان تغييرها عن قصد ما لم يشترط العكس (م ٣٥٠م تجارة بحرية).

أما في حالة التأمين على البضائع وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فإن المخاطر تجري من وقت ترك البضاعة لليابسة بقصد شحنها وتزول في وقت وضعها على الأرض في مكان الوصول علماً بأن مخاطر النقل الجاري مباشرة عبر القوارب من اليابسة إلى السفينة ومنها إلى اليابسة تكون مشمولة بالتأمين (م ٣٤٧م تجارة بحرية) وهذه الفترة التي يغطيها التأمين على البضاعة المحمولة على السفينة أوسع مما جاءت به المادة ٣٤٥ تجارة بحرية التي قررت سريان عقد التأمين من وقت شحن البضاعة حتى تفرغها في ميناء الوصول بما لا يجاوز مدة خمسة عشر يوماً بعد وصولها إلى ميناء الوصول. ويلاحظ أن نص المادة ٣٤٧ تجارة بحرية قد شمل البضاعة بعقد التأمين في وقت مبكر أي من لحظة مغادرتها مستودعات المصدر إلى

Chalmer`s = Op. Cit. P.64.

(١) انظر :

Halsbury`s Laws of England - 4thed. Vol. 125, p. 142.

(٢) انظر :

ميناء المغادرة ثم أثناء الرحلة البحرية ويستمر الغطاء التأميني حتى وضعها على اليابسة في ميناء الوصول، وإذا استعملت الصنادل في شحن البضاعة من اليابسة إلى السفينة، فإنها تبقى مشمولة بالغطاء التأميني، وهو ما يسمى بالعمل بشرط الانتقال Transit Clause يدرج في الوثيقة ليغطي البضائع في المرحلة من الشاطئ إلى السفينة فهو شرط يعمل على امتداد التأمين ليشمل المخاطر البرية المتصلة بالرحلة البحرية^(١) وقد تأكد هذا الاتجاه في ظل التشريع البحري الأردني بما جاء في المادة ٣٣١ من أن تأمين البضائع يبقى له صفة التأمين البحري وإن كانت البضائع محل نقل بري أو نهري إذا كان مثل هذا النقل بشكل تبعي للنقل البحري.

وتجدر الإشارة إلى أن شروط مجمع مكاتبي التأمين بلندن الخاصة بالتأمين على البضائع تحدد كذلك مدة سريان عقد التأمين على البضائع من وقت خروج البضائع من المستودع في مكان بدء النقل المسمى بالوثيقة ويستمر خلال عملية النقل وينتهي في مستودع المرسل إليه أو محل تخزين نهائي في مكان الوصول المسمى بالوثيقة أو بانقضاء ستين يوماً بعد إتمام تفريغ البضاعة ويبقى عقد التأمين سارياً كذلك إذا حدث تأخير خارج عن إرادة المؤمن له وكذا خلال الانحراف والتفريغ القهري أو إعادة الشحن (م ٨ من الشروط).

ويقع عبء إثبات حصول الضرر أثناء سريان عقد التأمين البحري على عاتق المؤمن له وللمؤمن أن ينفي مسؤوليته بإثبات أن الضرر أو الهلاك حصل في غير الزمن الذي يسري عليه التأمين^(٢).

٤٥٥ = الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك Floating Policy :

تجدر الإشارة إلى أن البضائع قد تؤمن من المخاطر التي تتعرض لها بما يسمى بالوثيقة العائمة Floating Policy وهي عقد يتفق فيه المؤمن والمؤمن له على تأمين

(١) انظر : Arnould : The Law of Marine Insurance and Average - British Shipping Laws.

Vols : 9-10 / 1961 - p.482 n.(3).

(٢) انظر : علي يونس / أصول القانون البحري / ص ٦٢١ .

كل البضائع التي يشحنها المؤمن له خلال فترة معينة تكون عادة اثني عشر شهراً في حدود مبلغ معين، وتسمى بالعائمة لأن المؤمن له لا يعرف مقدار البضاعة التي يشحنها فهي تضع الشروط العامة للتأمين دون تفاصيل الشحنات^(١) التي تغطيها وتتحدد هذه الشحنات عند الشحن الفعلي وعلى ذلك يلتزم المؤمن له بإعلان هذه الشحنات عند شحنها للمؤمن، وهو أسلوب يتفق مع الشحنات الصغيرة المتكررة التي تتطلب من المؤمن إبرام عقود متعددة ومتلاحقة لولا البوليصة العائمة.

فلو فرضنا أن المؤمن له قد أمن على مشحوناته خلال فترة معينة بمبلغ خمسين ألف دينار ثم قام بشحن شحنة قيمتها خمسة آلاف دينار فإن مقدار التغطية التأمينية للشحنات اللاحقة ينزل إلى خمسة وأربعين ألف دينار فإذا استهلك هذا المبلغ اسبعت البوليصة العائمة^(٢) ومثل هذا التأمين لا يسري مفعوله إلا بعد إخطار المؤمن بالشحنات التي يتم شحنها، فإذا أهمل المؤمن له إخطار المؤمن عند الشحن ثم حدث الخطر وبعد ذلك أخطر المؤمن بذلك ولكن خلال فترة سريان الوثيقة، فإن القضاء الإنجليزي حسم مثل هذه الحالة بأن قرر مسؤولية المؤمن عن مثل ذلك الخطر^(٣) إلا أن المشرع البحري الكويتي الذي عالج التأمين بالوثيقة العائمة في المادتين ٣٢٠، ٣٢١ من قانون التجارة البحرية، قد أعفى المؤمن من المسؤولية في مثل تلك الحالة مع حقه باستيفاء أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها على سبيل التعويض، وإذا ثبت أن عدم الإخطار كان بسوء نية جاز للمؤمن استرداد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له (م ٣٢١م بحري كويتي).

أما المشرع الأردني فقد عالج التأمين بوثيقة غير ثابتة أو بوثيقة اشتراك على نفس النهج السابق إذ ألزمت المادة ٣١١ تجارة بحرية المؤمن له بالإعلان عن كل الشحنات المشحونة لحسابه أو لحساب غيره من الأشخاص أثناء سريان عقد التأمين،

Schmitthoff= Op. Cit. P.294.

(١) انظر :

Arnould : Op. Cit. Para. 186.

(٢) انظر :

Union Insurance Society of Canton.V. Wills A.C.281.

(٣) انظر قضية :

فإذا لم يقيم المؤمن له بمثل هذا الالتزام كان للمؤمن حق طلب إلغاء العقد مع الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة والمطالبة بأقساط الشحنات غير المصرح بها، وإذا كانت المدد المصرح بها خاصة ببضائع مؤمن عليها لصالح الغير فلا مفعول للإعلان عن الشحنات إذا وقع هذا الإعلان بعد وقوع الحادث المؤمن منه.

وتجدر الإشارة إلى أن الوثيقة العائمة تسمى أيضاً بوثيقة اشتراك لأن المؤمن له يعتبر بمثابة مشترك مع المؤمن فلا يكلف بإبرام عقد تأمين مستقل بمناسبة كل عملية شحن ما دام أن ذلك يقع خلال الفترة المنصوص عليها في الوثيقة إذ تسري بالنسبة لعمليات الشحن المختلفة التي تدخل في نطاقها، ومن ثم كان التأمين حاصلاً على وجه الاشتراك.

المطلب الثاني

ارتباط صحة التأمين أو بطلانه بالخطر

٤٥٦ = الخطر البحري هو الذي تكون الملاحة أو عملية النقل البحري سبباً أو مكاناً له^(١) هو أهم عنصر من عناصر عقد التأمين البحري إذ يعتبر المحل الرئيسي للعقد، ويعرف فقهاً بأنه حادث احتمالي غير محقق الوقوع ولا يتوقف تحققه على محض إرادة أحد الطرفين وعلى الأخص إرادة المؤمن له، وإذا تحقق الخطر فقد هذا الأخير قيمة مالية أو غير مالية^(٢) والتزم المؤمن بأدائها وعلى ذلك فالتأمين البحري يدور وجوداً وعدمياً مع الخطر البحري الذي تتعرض له السفينة والبضائع فإذا وقع عقد التأمين بدون وجود الخطر كان باطلاً لوقوع العقد على غير محل.

وهذا يقودنا للبحث في مثل حالات عدم وجود الخطر عند إبرام عقد التأمين :

(١) انظر : تمييز حقوق أردني / رقم ٩٤ / ٦٤٧ سبقت الإشارة إليه.

(٢) انظر : محمود سمير الشرقاوي / الخطر في التأمين / ص ٥٦، بيكلهوت / ص ٥ . بيكار ويسون /

التأمينات البرية في القانون الفرنسي - ١٩٥٠، فقرة ٢٢٠، ص ٣٥ مشار إليه في : د. محسن البيه /

عقد التأمين / الجزء الأول - مبادئ التأمين / مكتبة دار الجلاء الجديدة / المنصورة / ١٩٨٥ / ص ٩٨ .

الفرع الأول

التأمين الظني Suspected Insurance

٤٥٧ = وهو الخطر الذي لا يقوم على أساس بل هو خطر في ذهن المتعاقدين ومن ثم سمي بالخطر الظني، فالخطر في مثل هذا الوضع يكون قد حدث فعلاً أو زال قبل إبرام العقد، لكن أخباره لم تصل لعلم طرفي التأمين قبل إبرام العقد فيظن كل منهما أن العقد يغطي مخاطر لم تتحقق بعد، أي أنها مخاطر مستقبلية محتملة الوقوع.

وقد عاجلت مثل هذه الحالة المادة ٣٢١ تجارة بحرية أردني فاعتبرت انعقاد عقد التأمين بعد هلاك الأشياء المؤمنة أو بعد وصولها، باطلاً إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغا إلى مكان المؤمن له قبل إصداره أمراً بالتأمين وإلى مكان التوقيع على العقد قبل أن يوقعه المؤمن.

ويلاحظ أن المشرع قد أقام قرينة على علم المؤمن له أو المؤمن هي وصول نبأ هلاك الشيء المؤمن عليه إلى مكان المؤمن له أو إلى مكان إبرام العقد قبل التوقيع عليه، وهي قرينة قانونية قاطعة لا يجوز دحضها بالدليل العكس، لأنه يقصد بها بطلان تصرف قانوني^(١). وعلى ذلك فقد حكم القضاء بأن مرور شهرين على واقعة الهلاك لا يعتبر قرينة على وصول نبأ الهلاك لمكان المؤمن له، فعامل الزمن ليس له اتصال بواقعة العلم بالهلاك^(٢)، كما يلاحظ أن مفهوم المخالفة للنص القانوني يعني صحة إبرام العقد إذا لم يصل خبر الهلاك إلى مكان المؤمن له أو إلى مكان إبرام العقد قبل التوقيع عليه، فيكون الخطر ظنياً يجوز التأمين عليه، فمجرد وقوع التأمين بعد وصول البضاعة أو هلاكها لا يكفي وحده سبباً لبطلان عقد التأمين بل لا بد من ثبوت علم أحد العاقدين على النحو الذي أشارت إليه المادة ٣٢١ بحري^(٣) أي أن

(١) انظر : الشرقاوي / الخطر في التأمين / ص ٧٤ .

(٢) انظر : تمييز حقوق أردني ٨٧ / ١٠٦ مجلة النقابة لعام ٨٩ ص ٢٥٠٠ .

(٣) انظر : تمييز حقوق أردني رقم ٨٦ / ٦٢٩ مجلة النقابة لعام ٨٩ ص ١٧٢١ .

عقد التأمين لا يبطل إلا إذا ثبت حالة من الحالتين التاليتين :

أ - أن يثبت أن الهلاك أو نبأ الوصول قد بلغا إلى مكان وجود المؤمن له قبل إصدار الأمر بالتأمين.

ب - أن يثبت أن الهلاك أو نبأ الوصول قد بلغا إلى مكان التوقيع على العقد قبل أن يوقعه المؤمن^(١).

لكننا لا نرى مجالاً لإعمال مثل هذا النص في العصر الحديث أمام تطور وسائل الاتصالات بحيث يمكن للمؤمن والمؤمن له العلم بمجريات الرحلة البحرية وما تتعرض له من أخطار ساعة بساعة عن طريق الاتصالات المباشرة بين كل منهما وبين ربان السفينة أينما كانت.

الفرع الثاني

التأمين على شرط الأخبار السارة أو السيئة

Bad News and Good News Clause

٤٥٨ = وفي مثل هذه الحالة يأخذ الطرفان المتعاقدان في عقد التأمين البحري في اعتبارهما إمكان تحقق أو أو زوال الخطر قبل إبرام عقد التأمين، ومع ذلك يوقعانه ويعتبر العقد صحيحاً طالما ثبت أن لا علم لأحدهما بوقوع الخطر أو زواله مسبقاً أي وصول البضاعة سالمة، وقد أجازت الفقرة الثانية من المادة ٣٢١ تجارة بحرية أردني مثل هذا النوع من التأمين إذ قررت أنه إذا كان التأمين معقوداً على الأنباء السارة والسيئة وهو لا يجوز إلا في تأمين السفينة مجهزة، فلا يلغى العقد ما لم يقيم الدليل على أن المؤمن له كان على علم بهلاك السفينة أو أن المؤمن كان على علم بوصولها قبل توقيع العقد، فإذا ثبت علم المؤمن له، فيدفع للمؤمن ضعف بدل

= وكذا تمييز حقوق رقم ٨٦/٨٩٤، وقرار رقم ٨٦/٩٤٢ وقرار ٨٧/١٠٦ / مجلة النقابة لعام ٨٩ ص ٢٠٤٢، ص ٢١١٢، ص ٢٥٠ على التوالي.

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٦/٣٦٠ (هيئة عامة - غير منشور).

التأمين وإن ثبت علم المؤمن بوصول السفينة فيدفع للمؤمن له ضعف بدل التأمين المتفق عليه .

وأضافت المادة ٣٢٢ تجارة بحرية أن الحكم نفسه يطبق، ويبطل عقد التأمين الذي يوقعه عميل لأحدهما إذا كان بإمكانه أن يعلم بنأ وقوع الهلاك أو الوصول بسلام، كما يبطل عقد التأمين إذا كان الموكل عالماً بذلك، كما أن على الموكل إذا علم بهلاك السفينة أو بوصولها بسلام، سواء أكان مؤمناً له أو مؤمناً، وجب عليه أن يصدر في الحال أمراً بإيقاف توقيع العقد من جانب الوكيل المكلف بذلك، فإذا تم التوقيع على العقد قبل وصول الأمر اعتبر العقد صحيحاً.

وتجدر الإشارة إلى أن الفرق بين التأمين على الخطر الظني وبين التأمين على شرط الأخبار السارة والسيئة هو أن المشرع قد وضع قرينة قاطعة في التأمين الظني على علم المؤمن له والمؤمن بتحقيق الخطر أو زواله بمجرد وصول نبأ تحقق الخطر إلى مكان المؤمن له أو مكان توقيع العقد قبل التوقيع عليه، أما في حالة شرط الأنباء السارة والسيئة فلا تكفي القرينة السابقة بل لا بد من إثبات علم أي منهما بوقوع الخطر أو زواله قبل إبرام العقد، إذ على المؤمن الذي يتمسك بالبطلان إقامة الدليل على سوء نية المؤمن له وأنه كان عالماً بهلاك السفينة قبل إبرام العقد وعلى عكس ذلك فالمؤمن له يجب أن يقيم الدليل على علم المؤمن بوصول السفينة سالمة قبل التوقيع على العقد حتى يمكنه إبطال العقد^(١).

(١) انظر : مصطفى طه / البحري اللبناني / ص ٤٤٤ .

المطلب الثالث

لأخطار المضمونة والأخطار المستثناة

الفرع الأول

The Insured Risks : الأخطار المضمونة :

٤٥٩ = سبق أن ذكرنا أن الخطر هو الركن الأساسي في عقد التأمين فحيث لا خطر لا تأمين. وانطلاقاً من مبدأ الحرية التعاقدية فلطرفي عقد التأمين الاتفاق على الأخطار التي يشملها التأمين واستبعاد بعض الأخطار من نطاقه، اللهم أن يكون الاتفاق مما لا يخالف نص القانون^(١).

وقد عدد المشرع البحري في قانون التجار البحرية الأخطار المضمونة بالتأمين البحري فيما جاء بالمادة ٣٣٢^(٢) بأن يتحمل المؤمنون مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالأشياء المؤمنة من عاصفة وغرف وتنشيب على البر وتصادم وإرساء جبري وتغيير جبري للطريق وللسفر وللسفينة والطرح في البحر والحريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة قصداً والسرقه وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية.

ومن ذلك نلاحظ أن تعداد المخاطر المضمونة وارد على سبيل المثال لأن المشرع قد ذيل هذه المادة بعبارة عامة «وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية» ومع ذلك فلم يعرف الحوادث البحرية التي تعني الحوادث القهرية التي قد تصيب السفينة والبضاعة أثناء الرحلة البحرية^(٣).

وعليه فإننا سنتكلم عن هذه المخاطر التي جاءت بها المادة ٣٣٢ تجارة

(١) انظر : أحمد شرف الدين / ص ٢٠٧ .

(٢) وتمثل نص المادة ٣٢٩ بحري سوري، ٣٢٩ بحري لبناني، ٣٣٢ بحري ليبي، ٣٥٠ تجارة فرنسي

وانظر في هذا المعنى المخاطر البحرية Marine Perits المادة الثالثة من قانون التأمين الإنجليزي لسنة ١٩٠٦ .

(٣) انظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٤٥٠ .

بحرية أردني .

أ - العاصفة والغرق والتنشيب على البر (جنوح) Storm, Sink and

: Stranding

العواصف هي السبب الرئيسي للأخطار البحرية وما ينجم عنها من غرق للسفينة وضياع للبضاعة أو جنوحها على البر وإصابتها بأضرار مادية ناجمة عن احتكاكها بقاع البحر، وفي مثل هذه الحالات يكون المؤمن مسؤولاً عن نفقات التعويم وعن إصلاح الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة وعن تعويض أصحاب البضائع الهالكة أو التالفة .

ومع ذلك فلا يسأل المؤمن عن الجنوح الناجم عن حركة المد والجزر ولا عن الجنوح الحادث في القنوات المائية وفي الأنهر فوق الأماكن التي يبلغها المد والجزر (م ٣٣٣ تجارة بحرية) .

ب - التصادم Collision :

فالتصادم^(١) الناشئ عن سبب قهري يلتزم المؤمن بتعويض الأضرار الناجمة عنه، سواء كان التصادم بين السفينة المؤمن عليها وسفينة أخرى، أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك عائم، وعندها يقوم المؤمن بتعويض الضرر الناشئ عن وقوع هذا الخطر ما لم يتفق الطرفان في عقد التأمين على تغطية نسبة معينة من هذه التعويضات، وإذا كان الخطأ مشتركاً يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن نصيبه في المسؤولية طبقاً لأحكام شروط التصادم الناجم عن خطأ مشترك والوارد في عقد النقل كما لو كان ضرراً مغطى بوثيقة التأمين، على أن يخطر المؤمن له المؤمن بوقوع الحادث حتى يتمكن من الدفاع عنه^(٢) .

(١) راجع ما قيل بشأن التصادم بند رقم ٢ سابقاً وما بعده .

(٢) انظر : شروط معهد لندن للتأمين على البضائع نموذج «أ» .

ج - الإرساء الجبري والتغيير الجبري للطريق أو للسفر أو للسفينة :

الرسو هو توقف السفينة، والرسو العادي لا يثير مشكلة في التأمين البحري إنما قد يكون توقف السفينة بسبب قاهر كتوقفها في أحد الموانئ لإصلاحها، وكذا الحال عند تغيير خط سير السفينة أو الرحلة أو السفينة، ففي كل هذه الحالات إذا وقعت للضرورة ولتفادي خطر أكبر كانت الأضرار مضمونة بعقد التأمين البحري أما إذا وقعت اختياراً فمصاريفها على المضمون.

وقد قضت محكمة التمييز الأردنية في أحد أحكامها^(١) بأنه إذا لم يتم تسليم البضاعة المؤمنة بسبب تغيير الربان اتجاه السفينة بدون مبرر فإن المؤمن له يستحق التعويض المتفق عليه بموجب العقد.

وقد أفادت المادة ٣٣٤ تجارة بحرية بأن إذا كانت نفقات الإرساء الوقتي من الخسائر البحرية الخاصة فإن المؤمن له يتحمل نفقات غذاء البحارة وأجورهم ولكن السفينة إذا اقتيدت لميناء أفضل من ميناء الرسو المؤقت من أجل إصلاحها على نفقة المؤمن، فغذاء البحارة وأجورهم ومصاريف الفطر تكون على عاتق المؤمن. والحال نفسه يطبق إذا انتظرت السفينة في ميناء الرسو المؤقت حين وصول قطع الغيار المطلوبة لها، إذا كان التصليح على عاتق المؤمن.

د - الطرح في البحر : Jettison :

وهو رمي البضائع في البحر تفادياً لضرر أفدح إذا تعرضت السفينة لخطر بحري تطلب تخفيف حمولة السفينة، فالمؤمن يلتزم بتعويض أصحاب هذه البضائع.

هـ - الحريق والانفجار : Fire and Explosion :

لا يعتبر الحريق أساساً من المخاطر البحرية إلا أنه يعتبر كذلك ويلتزم المؤمن بجبر الأضرار الناجمة عنه، لأنه يحدث في البحر أثناء الرحلة البحرية، ذلك أن نتائجه قد تفوق كثيراً نتائج الحريق على البر لاحتتمال أن يؤدي إلى غرق السفينة

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٥٢٣/٨٦ مجلة النقابة لعام ٨٩ ص ١٩٩٤ .

وما عليها، ويلحق بحكم الحريق انفجار آلات السفينة أو الانفجار الناشيء عن البضائع المشحونة ذات الطبيعة الخاصة.

و - النهب والسرقة أو أخطاء البحارة العمدية : Theft, Loot and Crew : Intentional Faults

ففي مثل هذه الحالات يتحمل المؤمن بالتعويض المستحق عن مثل هذه الأعمال، وبالطبع له أن يتابع بالحلول مسبب هذه الحوادث باعتبار ذلك المسبب مسؤولاً عما سببه مسؤولية تقصيره، وقد دأبت بوالص التأمين سواء على السفينة أو على البضاعة أن تتضمن ما يسمى بشرط Inchmarce أو الإهمال Negligence Clause الذي يهدف لتوسيع غطاء بوليصة التأمين لشمول الخسارة الناجمة عن انفجار الغلايات Boilers وخراب ماكينات السفينة أو العيوب الكامنة في جسم السفينة وتوابعها أو عن الأخطاء في إدارة السفينة أو في الملاحاة من قبل الربان والبحارة أو المرشدين^(١).

ح - سائر الأخطار والحوادث البحري الأخرى : All Other Perils

ومعنى ذلك أن تعداد هذه الأخطار المضمونة جاء على سبيل المثال لا الحصر، ومن ثم فإن أي حادث بحري آخر ينجم عن وقوعه ضرر يلتزم المؤمن بالتعويض عنه، كما لو حدث ضرر للبضاعة من ماء البحر أو بفعل القوارض التي تكون في عنابر السفينة خاصة سفن الحبوب وتلف البضاعة بسبب ارتفاع حرار الجو بشكل غير عادي أو تلف بعض البضائع الناجم عن تسرب بضاعة سائلة خطيرة من البراميل التي تحويها.

٤٦٠ = ١ - تحديد بعض المخاطر المضمونة :

لم يقتصر المشرع على ذكر التأمين من الأخطار البحرية أو الحوادث التي تعتبر

(١) وقد سمي بهذا الاسم نسبة للسفينة Inchmarce والذي يهدف لتأمين الخسارة الناجمة للسفينة بسبب

Rodda = Op. Cit.P.39.

خراب آلاتها (انظر ذلك في :

قوة القاهرة بل أضاف إلى ذلك بعض المخاطر مثل :

أ - يتحمل المؤمن نتيجة المخاطر الناشئة عن تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو اصطدامها بمركب عائم وبالسدود وبالأرصفة ويسدود الأوتاد وبغيرها من الأشياء الثابتة، وذلك بنسبة تسعة أعشار الأضرار التي حكم بها على السفينة المؤمن عليها والصادمة لصالح الغير بما لا يزيد عن تسعة أعشار قيمة التأمين (م ٣٤٣ تجارة بحرية) وتضيف الفقرة الثانية من المادة نفسها إلى أن المؤمن له يتحمل عشر الأضرار ولا يجوز التأمين على هذا العشر وإذا خالف ذلك تحمل عشرًا ثانيًا.

كما أضافت الفقرة الثالثة من المادة (٣٤٣ تجارة بحرية) إعفاء المؤمن من رجوع الشاحنين على الناقل بسبب الأضرار التي لحقت بضائعهم جراء التصادم إذ أن هذا الرجوع على الناقل كان سبب الاستغلال التجاري للسفينة ولا علاقة للشاحنين بالمؤمن في مثل هذه الحالة، كذلك يعفى المؤمن من الدعوى التي يرفعها عليه ورثة المتوفين جراء الاصطدام أو دعاوى المصابين بالحادث نفسه لأنهم غير مشمولين بالتأمين المعقود على السفينة وإنما يخضعون لعقود تأمين الحياة العادية.

أما إذا وقع التصادم بين سفينتين شقيقتين أو أن إحداهما أسعفت الأخرى فإن التسوية تتم فيما بينهما وكأنهما مملوكتان لشخصين مختلفين، وتحدد مسؤولية قضايا التصادم أو التعويض عن الخدمات المقدمة بواسطة محكم فرد يعين باتفاق الأطراف المعنية المؤمن لهم وإلا فبقرار من محكمة البداية التي يتبعها الميناء.

ب - يتحمل المؤمنون غرامة الخسارة البحرية المشتركة بالنسبة للقيمة التي يضمنونها بعد خصم قيمة الخسارة البحرية الخاصة المترتبة عليهم عند الضرورة (م ٣٣٦ تجارة بحرية) وذلك لأن هذه المساهمة نتيجة الخطر المؤمن منه كما أنها في صالح المؤمن إذ أن التضحية الاختيارية التي كانت سبباً في الخسائر المشتركة قد حفظت الشيء المؤمن عليه من الهلاك ووفرت على المؤمن دفع مبلغ التأمين.

٤٦١ = ٢ - التحديد الاتفاقي للأخطار المضمونة :

يجري في العمل أن المؤمن والمؤمن له يحددان المخاطر المؤمنة تحديداً اتفاقياً

وفق وثائق تأمين نموذجية، كوثيقة تأمين اللويدز على البضائع والسفينة Lloyd's Ship and Goods Policy أو وفق شروط التأمين الصادرة عن معهد تأمين لندن والخاصة بتأمين البضاعة وفق نماذج ثلاث أ، ب، ج، أو تأمين السفينة وتسمى في العمل : Institute ship Clauses - Institute Cargo Clauses وهي إما أن تغطي جميع الأخطار All Risks إلا ما استثني صراحة في الوثيقة وعندها على المؤمن له أن يثبت وقوع الخطر أثناء سريان العقد حتى يسأل المؤمن عن التعويض المستحق، وعلى المؤمن له أن يدرأ المسؤولية بإثبات أن الضرر وقع من خطر مستثنى في الوثيقة، وأما أن تصدر الوثيقة مع استبعاد الخسارات الخاصة - Free of Particular Average (F.P.A)، وفي مثل هذه الوثيقة يسأل المؤمن عن الخسارات المشتركة أو الخسارات الناجمة عن الأخطار المذكورة ضمن الغطاء التأميني.

الفرع الثاني

الأخطار المستثناة من التأمين البحري

٤٦٢ = ذكرنا فيما تقدم الأخطار المضمونة بالتأمين البحري، وتحوي وثيقة التأمين عادة إلى جانب الأخطار المضمونة، الأخطار المستثناة Exceptional Clauses من نطاق التأمين الواردة في وثيقة التأمين التي لا يسأل المؤمن عنها.

٤٦٣ = الحالات الاستثنائية التي لا يشملها التأمين :

عدد المشرع الأخطار المستثناة من نطاق التأمين على النحو التالي :

أ - يعفى المؤمنون من كل مطالبة عن التأخير بالإرسال أو بوصول البضائع كما يعفون من فروق الأسعار ومن العوائق التي تحدث لصفقة المؤمن له بأي سبب من الأسباب (م ٣٣٧ تجارة بحرية).

فالأصل أن المؤمن يضمن جميع الأضرار التي تلحق بالسفينة أو البضاعة المؤمن عليهما بسبب حادث بحري (م ٣٣٢ تجارة بحرية) ومن ثم فالتأمين ينصب أساساً على

الأشياء المادية وبالإجمال مجمل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة البحرية مما يعني أن الأضرار التي لا تعتبر تلفاً مادياً لا يسأل المؤمنون عنها مثل التأخير في إرسال البضاعة أو التأخير في وصول البضاعة وتذبذب الأسعار وما ينجم عنها من خسارة للمؤمن له وكذا العقوبات التي تحول دون إبرام الصفقة التجارية لمصلحة المؤمن له .

وقد حظي التأخير بمعالجة وافية في قانون التأمين البحري الإنجليزي^(١) كما ميز القضاء الإنجليزي بين التأخير بمبرر حيث يسأل المؤمن عنه^(٢) وبين التأخير بلا مبرر حيث يعفى المؤمن من المسؤولية عنه^(٣) وقد أخذ القضاء الأردني في بعض أحكامه^(٤) من أنه إذا لم تسلم البضاعة المؤمنة بسبب تغيير الریان اتجاه السفينة بلا مبرر فإن المؤمن له يستحق التعويض المتفق عليه في عقد التأمين .

وأخيراً فإن شروط معهد لندن للتأمين على البضائع قد أشارت إلى أن فقدان البضاعة أو تلفها أو المصاريف التي يكون سببها المباشر التأخير ولو كان سببه خطر مؤمن عليه، مستثناة من الغطاء التأميني .

ب - أخطاء المؤمن له أو ممثليه العمدية :

تنص المادة ٣٣٨ على أن المؤمن غير مسؤول عن الهلاك والضرر الصادرين عن أخطاء مقصودة وغير حرية بالمعذرة ارتكبتها المؤمن له أو ممثله وكل اتفاق مخالف يعتبر باطلاً .

وهو وضع طبيعي لأنه لايجوز للشخص أن يرتكب بنفسه فعلاً عمدياً ويلقي بمسؤوليته على عاتق شخص آخر، وعلى ذلك فالتأمين عن الأفعال العمدية غير جائز ذلك لأن مثل هذا التأمين مخالف للنظام العام لأن في إجازته إثراء للمؤمن له على حساب الغير، وعلى ذلك يعرف الخطر بأنه حادث مستقبلي غير متوقع لا

(١) انظر : المواد ٤٥ ، ٤٨ ، ٤٩ من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة ١٩٠٦ .

(٢) انظر قضية : M. Almojil Establishment V. Malyan Motor and General Underwriters (Private) Ltd., The Al-Jubail TV (1982) 2Lloyd's Rep.367.

(٣) انظر قضية : Maritime Ins. Co. V. Stearns (1901) 2K.B.912.

(٤) انظر : تمييز حقوق أردني رقم ٨٦/٥٢٣ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٩ / ١٩٩٤ .

يتوقف حدوثه على إرادة أحد طرفي العقد، ومن ذلك في التأمين البحري أن يؤمن شخص على بضاعة ثم يقوم بسرقتها أو بإتلافها للحصول على ثمنها من المؤمن خاصة إذا اكتشف أنه سيخسر فيها^(١) ففي مثل هذه الحالة إذا اكتشف المؤمن مثل هذا الفعل امتنع عن دفع التعويض المستحق، وكذا الحال إذا قام ممثلوا المؤمن له بإحداث الخطر المؤمن منه عمداً، ذلك أن الفعل العمدي ينفي عن التأمين صفة الاحتمال القائم عليها ويجعل منه حادثاً مؤكداً الوقوع وهو ما يتنافى وجوهر فكرة التأمين^(٢).

وقد عاجلت ذلك أيضاً المادة ٩٣٤ مدني إذ قررت مسؤولية المؤمن عن أضرار الحريق الذي يحدث بخطأ المؤمن له أو المستفيد أما الأضرار التي يحدثها المؤمن له أو المستفيد عمداً أو غشاً فلا يسأل المؤمن عنها ولو اتفق على غير ذلك، إلا أن الأخطاء غير العمدية أو التي تقع بإهمال تبقى مشمولة بالتأمين.

ج - فعل الربان وخطؤه :

لقد جاء بالفقرة الثانية من المادة (٣٣٨) تجارة بحرية بأن مؤمن بدن السفينة Hull Insurance لا يكون مسؤولاً عن نتائج غش الربان وخداعه إذا كان قد عينه مجهز السفينة، ومن جهة أخرى فقد جاء بالمادة ٣٣٢ تجارة بحرية أن المؤمن يتحمل نتائج النهب أو الضرر الذي يقع من البحارة قصداً إلا أن المادة ٣٣٩ تجارة بحرية قد استثنت أعمال الغش والخداع التي يقوم بها الربان من نطاق التأمين، وهي ما يطلق عليها في ا قانون الإنجليزي Barratry الذي يتضمن أعمال الغش والخداع التي يرتكبها الربان والبحارة قصد الإضرار بمصلحة مجهز السفينة أو مستأجرها حسب الأحوال، ومثال ذلك قيام الربان بإغراق السفينة أو بيع الحمولة غشاً وتدليساً أو رفض البحارة بلا مبرر تفريغ الحمولة أو الانحراف عن خط السير المعتاد للسفينة أو إذا هرب الربان والبحارة بالسفينة، فإن كل هذه الأعمال وأمثالها ترقى إلى مستوى

(١) وتنص في هذا الشأن المادة ١/٤ من شروط معهد لندن للتأمين على البضائع بأن التأمين لا يشمل

التلف والفقدان والمصاريف الذي يعود سببها الى سوء التصرف المتعمد من قبل المؤمن له ..

(٢) انظر عبد القادر العطير / التأمين البري / ص ١٤٦ .

الخطأ المسمى Barratry في القانون الإنجليزي^(١)، علماً بأن خطأ الربان والبحارة لا يمكن اقتترافه في مواجهة أصحاب البضائع^(٢).

ويشترط في هذه الأخطاء التي تصدر عن الربان والبحارة أن تكون عمدية تتضمن نية الغش والخداع والتدليس، أما الأخطاء العادية فإنها تبقى ضمن نطاق الغطاء التأميني. ويلاحظ أن المشرع الأردني قد استثنى خطأ الربان وأفعاله المنطوية على الغش والخداع دون أن يتطرق لأعمال الغش والخداع الناجمة عن نشاط البحارة، ومن ثم تبقى أخطاء البحارة المقصودة ضمن الغطاء التأميني، ولعل مرد ذلك إلى أن الربان هو السيد على ظهر الباخرة وأن أخطائه العمدية هي التي ترقى إلى مستوى خيانة الأمانة المعهود بها إليه والتي يصعب على المجهز الإشراف على سلوكه أثناء الرحلة البحرية، أما أخطاء البحارة فإنها تخضع لإشراف وتقويم الربان باعتباره مسؤولاً عنهم.

كل ذلك في حالة تأمين السفينة وأثر أخطاء الربان على مسؤولية صاحب السفينة، أما مؤمن البضائع فيظل مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بها والناشئة عن غش الربان وخداعه، ذلك أن الربان غير تابع للشاحن بل هو تابع للمجهز^(٣).

وإضافة إلى ذلك فإن المؤمن يعفى من كافة الأعمال الناتجة عن اختراق الحصار وعن التهريب والتجارة الممنوعة أو السرية (المادة ١/٣٣٩ تجارة بحرية).

فعملية اختراق الحصار البحري تعرض السفينة للخطر قد يتسبب في غرقها أو مصادرتها أو على الأقل تلف البضاعة المحمولة عليها وعليه فإن مؤمن السفينة يعفى من المسؤولية عما يحدث في مثل هذه الحالة اللهم إلا إذا اتفق المؤمن ومالك السفينة على غير ذلك.

أما عن التهريب ونقل بضائع ممنوعة أو سرية، فإن ذلك يبطل عقد التأمين لأن مثل هذه المخاطر تشكل محل عقد التأمين وهذا المحل يشترط أن يكون مشروعاً أي

Chalmer`s = Op. Cit. P.161.

(١) انظر :

Shell Int Petroleum G.Ltd .V. Gibbs, The Salem (1982) All.E.R. 1057.

(٢) انظر قضية :

(٣) انظر : مصطفى طه / البحري اللبناني / ص ٤٥٥ .

أن التأمين يجب أن يقع على أشياء مباحة لا يمنعها القانون، فمثل عقد التأمين هذا الذي يقع على مهربات أو مخدرات أو ممنوعات يعتبر باطلاً يتطلب من المؤمن إرجاع الأقساط لمخالفته للنظام العام^(١).

كما أضافت الفقرة الثانية من المادة ٣٣٩ تجارة بحرية أن المؤمن يعفى من جميع النتائج التي تترتب على السفينة من أي عمل قام به الربان والبحارة على اليابسة.

وتجدر الإشارة في هذا المقام إلى أنه في الحالة التي يكون فيها الربان صاحب السفينة أو شريكاً فيها فإنه عند غرق السفينة، يُؤجل دفع حصته من قيمة التأمين حتى يقدم شهادة بنتيجة التحقيق الإداري حول سلوكه أثناء الرحلة، فإذا ثبت من التحقيق أن هلاك السفينة كان بخطأ من الربان ولكن دون غش أو خداع فيجوز إعفاء المؤمن من دفع حصة الربان ولكنهم يدفعون له على سبيل التسوية خمسين في المائة من التعويض المستحق له (م ٣٤٤ تجارة بحرية) وهذا جزاء مدني على خطئه وحثاً على بذل أقصى جهد لتفادي وقوع حوادث ضارة بالسفينة^(٢) وخوفاً من غش الربان فإنه إذا أجاز له شحن بضائع لحسابه على السفينة التي يقودها، فعليه عند تأمينها أن يثبت للمؤمنين عليها بجميع الطرق شراء لهذه البضائع وأن يقدم وثيقة شحن عنها موقعة من اثنين من كبار البحارة (م ٣٢٣ تجارة بحرية).

د - العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه Inherent Vice :

تتطلب الطبيعة الخاصة لبعض البضائع أن تحفظ بعناية خاصة مثل البضائع القابلة للتلف Perishable Goods كاللحوم والأسماك والفواكه والسكر والحبوب والجلود، على ذلك تستثنى مثل هذه البضائع من الغطاء التأميني على أساس إمكانية تلفها بعيب ذاتي لأن من طبيعتها أنها قابلة للتلف فتحمل بذور هلاكها بنفسها^(٣).

وقد استثنى قانون التأمين الإنجليزي لعام ١٩٠٦ (م ٥٥ منه) الهلاك الذي يلحق

(١) انظر : السنهوري / الوسيط / الجزء السابع / ص ١٢٢٩ .

(٢) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٤٥٨ .

(٣) راجع شروط المعهد للتأمين على البضاعة نموذج «أ» مادة ٤ / ٤ لعام ٨٢ .

الشيء المؤمن عليه بفعل الكسر العادي والشرح والعيب الذاتي إلا إذا اتفق على خلاف ذلك كما دأبت شروط معهد لندن للتأمين على البضائع على استثناء فقدان أو التلف أو المصاريف الناجمة عن العيب الذاتي أو طبيعة الأشياء المؤمن عليها.

وقد عالج المشرع الأردني عدم مسؤولية المؤمن عن الضرر والهلاك الناتجين عن عيب خاص في الشيء المؤمن عليه في المادة ٣٤٠ تجارة بحرية، إلا إذا تم الاتفاق على عكس ذلك، أي اتفق على أن يكون المؤمن مسؤولاً عما ينجم من ضرر للبضاعة جراء عيب خاص بها، اللهم إلا إذا كان التأمين معقوداً على جرم السفينة Hull Ins وكان بها عيب خفي لم يكن باستطاعة المجهز اكتشافه ولا منعه.

وإذا أراد المؤمن التخلص من المسؤولية فعليه عبء إثبات أن الضرر ناجم عن عيب ذاتي في البضاعة لأن الأصل أن الضرر يفترض أنه ناشيء عن حادث بحري^(١) وتكمن الحكمة في إعفاء المؤمن من التبعة عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب ذاتي فيها في أن ذلك يكون بسبب خطأ الشاحن لأنه قام بشحن بضاعة لا تقوى بطبيعتها على تحمل مصاعب الرحلة البحرية^(٢).

وفي مقابل إعفاء المؤمن عن العيب الخفي في البضاعة، فإنه لا يعفى عن العيب الخفي في السفينة إذا كان عقد التأمين يغطي جسم السفينة، وكان بها عيب خفي يستعصي معرفته على المجهز (م. ٣٤٠ تجارة بحرية) ذلك لأن السفينة لا تبحر إلا بعد حصولها على شهادة معاينة وصلاحيّة للرحلة البحرية Sea Worthy يمنحها للسفينة أخصائيون في علم السفن^(٣) فإذا أظهر بعد ذلك عيب فيها فإن

(١) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٤٥٥ .

(٢) انظر : محمود سمير الشرقاوي / الخطر في التأمين / ص ٢٧٣ .

(٣) تحتوي وثائق التأمين البحري على البضائع عادة على شرط تصنيف السفينة الصادر عن معهد تأمين لندن Institute Classification Clause والذي يتطلب لسريان بوليصة التأمين على البضائع أن تكون السفينة الناقلة مصنوعة من الفولاذ وذاتية الحركة ومصنفة لدى إحدى مؤسسات تصنيف السفن مثل : سجل اللويدز، السجل الأمريكي، السجل الفرنسي، السجل الألماني، السجل الكوري، السجل الياباني، السجل النرويجي، السجل الإيطالي، السجل الروسي، السجل البولندي. وأن يكون عمر السفينة ما بين ١٠ - ٢٥ سنة .

ذلك يخرج عن نطاق معرفة المجهز، ومن ثم فإن المؤمن لا يعفى من المسؤولية عن التعويض عن الضرر الذي ينجم عن ذلك العيب الخفي في السفينة أما إذا أبحرت السفينة بدون حصولها علي شهادة صلاحية للملاحة فلا يستعيد المجهز من التأمين إذا ظهر فيها عيب خفي بعد ذلك أدى إلى هلاكها^(١)، يضاف إلى ذلك أن العيب الخفي في السفينة يعفي الناقل من المسؤولية عن كل هلاك وتعيب وأضرار تلحق البضاعة المشحونة (م ٢/٢١٣ تجارة بحرية) استناداً إلى أن السفينة الحديثة كثيرة التعقيد مما لا يستطيع المجهز مهما بذل من همّة وعناية الإحاطة بجميع أجزائها واكتشاف عيوبها الخفية^(٢). غير أن المادة ٣٤١ تجارة بحرية قد قررت بأن الضرر والهلاك المشار إليهما سابقاً يتحملها المؤمن إذا طرأ على بدء الرحلة تأخير خارق للعادة من جراء طارئ يضمنه المؤمن على أن تكون الأضرار ناجمة عن هذا التأخير الطارئ.

الفرع الثالث

شحن البضاعة على سطح السفينة Deck Cargo

٤٦٤ = يفترض في النقل البحري أن تشحن البضاعة على ظهر السفينة المتفق عليها وفي مكان الشحن المعتاد، وهو عنابر السفينة Vessel Holds وعلى ذلك فقد استتنت قواعد لاهاي لعام ١٩٢٤ المشحونات التي تشحن على سطح السفينة من تعريف عبارة البضاعة الواردة في المادة ١/٣ منها بشرط أن يتم النقل على السطح فعلاً، وقد سار المشرع الأردني في المادة ٣/٢١١ تجارة بحرية على نفس النهج إذ استبعد تطبيق أحكام مسؤولية الناقل على البضائع المشحونة على سطح السفينة بموجب عقد النقل، أما في مجال مسؤولية المؤمن عن البضائع التي تشحن على سطح السفينة فلا يضمن ما يصيبها من هلاك أو تلف إلا إذا اتفق في وثيقة التأمين

(١) انظر : د. هشام فرعون / القانون التجاري البحري / جامعة حلب / طبعة ثانية / ١٩٩٠ / ص ٢٨٩ .

(٢) انظر : عبد القادر العطير / الحاويات / ص ٢٣٣ .

علي تغطيتها بالتأمين أو كانت العادات والأعراف الملاحية الثابتة تميز مثل هذا الشحن (م ٣٥١ تجارة بحرية).

الفرع الرابع

استبعاد المخاطر الحربية من نطاق التأمين

Exclusion of War Risks or Perils

٤٦٥ = الأصل أن التأمين البحري يشمل جميع الأضرار الناشئة عن المخاطر البحرية المشروعة، وتكون غير مشروعة إذا خالفت القوانين أو النظام العام^(١) ومن هذا المنطلق فإن التأمين البحري يشمل مخاطر البحر والحريق والقرصنة والأسر والرمي البحري وأخطاء الربان والبحارة العمدية وكذا أخطار الحرب وأي أخطار تعين في الوثيقة، إلا أن العمل جرى على استبعاد أخطار الحرب War Perils من نطاق التأمين حسب الشروط التي توضع في وثائق التأمين البحري مثل وثيقة اللويدز Lloyd's Policy Form والشروط التي يضعها معهد لندن لمكتبي التأمين سواء في وثيقة تأمين بدن السفينة Hull Ins أو في وثيقة تأمين الحمولة Cargo Ins اللهم إلا إذا تم الاتفاق على إدراج المخاطر الحربية ضمن الأخطار المغطاة بالوثيقة بموجب ما يسمى بشروط المعهد الحربية الخاصة بتأمين الحمولة - Institute War Clauses - Cargo^(٢) أما في تأمين جسم السفينة فإن مثل هذا الشرط يكون ضمن شروط الوثيقة إلا إذا شطبه المؤمن.

وقد سار المشرع الأردني على ذات النهج حيث نصت المادة ٣٣٢/٢ تجارة بحرية على استبعاد المخاطر الحرب الأهلية والخارجية من مسؤولية المؤمن إلا إذا حصل

Chalmer's : Op. Cit. P.6.

(١) انظر :

(٢) انظرت الشرط السادس من شروط تأمين البضاعة الصادرة عن معهد لندن للتأمين بتاريخ ٨٢/١/١ حيث ينص على استبعاد أخطار الحرب الأهلية أو الثورة أو العصيان أو التمرد أو المنازعات المدنية الناشئة عنها أو أي أعمال عدائية ترتكبها قوة محاربة أو ترتكب ضدها من نطاق التأمين.

اتفاق مخالف دون اعتبار لما إذا كان التأمين على جميع المخاطر أو التأمين على أخطار محدودة بموجب بوليصة التأمين التي لا تشمل الخسائر الخاصة Free of Particular Average F.P.A. فإذا اتفق المؤمن والمؤمن له على ضمان الأخطار الحربية فإن ذلك يشمل كل الأضرار والهلكات التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها من أعمال عدائية وأعمال ثأرية وتوقيف وضبط وإرهاق من أية حكومة كانت صديقة أم عدوة معترفاً بها أم غير معترف بها، وعموماً من كل الطوارئ والأعمال الحربية الجبرية.

يستفاد من نص المادة ٣٣٢ تجارة بحرية أن الأضرار التي يشملها التأمين هي الحرب الأهلية والتي تعني إخطار الحرب بكل معانيها^(١) والحرب الخارجية التي تعني قيام حرب بين دولة المؤمن له وبين دولة أجنبية^(٢)، والأعمال العدائية Hostilities والتي ينصرف معناها لا إلى مجرد قيام حالة حرب بل لا بد من وجود عمليات تخريب^(٣) وكذا الأعمال الثأرية والتوقيف الذي هو عمل تنفيذي أو سياسي تقوم به أي دولة في حالة حرب تمنع به رعاياها من إقامة روابط تجارية مع العدو بل وتضع يدها على السفينة لخدمة المجهود الحربي^(٤) والضبط الذي هو وضع العدو يده على السفينة أو حمولتها وكذا الإرهاق الذي يقيد العمل العسكري بشكل عام^(٥).

كما يستفاد من تعداد المشرع للأخطار الحربية التي يمكن الاتفاق على تغطيتها بالتأمين أنها جاءت على سبيل المثال لا الحصر وذلك لعموم النص الوارد في عجز الفقرة الثانية من المادة ٣٣٢ تجارة بحرية إذ جاء فيها بأن الاتفاق يمكن أن يشمل عموم كل الطوارئ والأخطار الحربية البحرية وعلى ذلك يدخل ضمن أخطار الحرب الذي يجوز الاتفاق على تغطية نتائجها بالتأمين إصابة السفينة بطوربيد أو قذيفة أو

(١) انظر قضية : Pesquerias Secaderos de Bacolaov, V.Been (1949) 1 All E.R. 845.

(٢) انظر قضية : Kawasalk Kisen Kabushiki Kaisha of Kobe V. Gantham Steamship Co. (No.2) (1939) 2K.B. 544.

(٣) انظر قضية : Britain Steamship. Co. V.R. (1921) 1AC99.

Chalmer`s = P.159.

(٤) انظر :

(٥) انظر : هشام فرعون / ص ٢٨٣ هامش رقم ٣، ورقم ٤ .

اصطدامها بلغم أو التجائها إلى الميناء أو تغيير خط سيرها خشية وقوعها في الأسر ولو لم يكن ثمة عمل عدائي مباشر موجه للسفينة^(١).

هذا وتجدر الإشارة إلى أن السفينة والبضاعة قد يتم التأمين عليها لدى مؤمن واحد تتضمن أخطاراً مختلفة عن الأخرى^(٢) كما قد يكون الشيء محل التأمين ضد المخاطر البحرية وضد الأخطار الحربية لدى نفس المؤمن، ولا بأس في ذلك لأن المؤمن له يحصل على قيمة الشيء كتعويض من المؤمن مرة واحدة أما عن الخطر البحري أو الخطر الحربي حسب الأحوال^(٣) وإذا ثار خلاف حول سبب الضرر فيما إذا كان خطراً بحرياً أو حربياً، فإن الأصل أن الضرر يحدث بسبب خطر بحري وعلى المؤمن أن يثبت أنه ناجم عن خطر حربي إذا أراد أن يتخلص من التعويض عن نتائج هذا الحادث، إذا كان الخطر الحربي غير مشمول بالتأمين، وقد جاءت الفقرة الثانية من المادة ٣٣٢ تجارة بحرية بهذا المعنى حيث نصت على أن «على مؤمني المخاطر العادية أن يثبتوا الخطر الحربي».

المبحث الثاني

الأموال التي تؤمن من الخطر (موضوع الضمان)

٤٦٦ = موضوع التأمين الذي يبرم عقد التأمين لتغطيته من المخاطر التي قد يتعرض لها أثناء الرحلة البحرية قد عدته المادة ٣١٣ تجارة بحرية^(٤) الأشياء التي تكون معرضة للخطر ويعقد عقد التأمين لتغطية نتائج وقوع الخطر عليها وهي السفينة وملحقاتها والسفينة قيد الإنشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز والأغذية وأجور البحارة وأجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها فرض

(١) انظر : مصطفى طه / البحري اللبناني ص ٤٦٠ .

(٢) انظر : هشام فرعون / ص ٢٨٣ .

(٣) انظر : علي يونس / أصول القانون البحري / ص ٥٩٧ .

(٤) ويمثل نص هذه المادة ما جاء في المادة ٣١٠ بحري سوري / ٣١٠ بحري لبناني / ٣١٣ بحري ليبي .

بحري والبضائع والنقود والسندات المالية المشحونة في السفينة والربح المأمول وبالإجمال كل الأشياء القابلة للتقويم بثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة ومن ثم يتضح أن الأشياء التي يمكن أن يقع عليها التأمين البحري من المخاطر البحرية هي :

المطلب الأول

السفينة

٤٦٧ = أعطت المادة ٣١٣ تجارة بحرية لكل صاحب علاقة أي مصلحة أن يعتقد تأميناً على السفينة وملحقاتها ويسمى مثل هذا التأمين بتأمين بدن السفينة Hull Insurance الذي يعني حرفياً الهيكل الأساسي Basic Structure بدون المعدات والآلات أو الأثاث لكن تأمين هيكل السفينة في وثائق التأمين يتصرف إلى جسم السفينة وروافعها وتجهيزاتها وغرف الركاب والمعدات والمخازن والقوارب وغير ذلك من الأثاث، أما الآلات Machinery المولدة للقوة لتشغيل السفينة وأجهزة الإنارة والتدفئة والتبريد فإنها تدرج في البوليصة منفصلة عن البدن^(١) وعادة فإن بوليصة تأمين جسم السفينة لا تشمل التأمين على البضاعة ولا الأمتعة الشخصية للركاب والبحارة^(٢).

وقد أدرجت المادة ٣١٤ تجارة بحرية في ملحقات السفينة كل ما هو ضروري لاستثمارها ويشمل ذلك أجهزة السفينة وتجهيزاتها والأغذية وسلفات البحارة وكل النفقات إلا إذا تم إثبات أن بعض هذه النفقات لا يتعلق بملكية السفينة.

وإلى جانب ذلك فإن السفينة يمكن أن تكون موضوعاً لعقد تأمين أثناء بنائها ويقوم بإبرام مثل هذا العقد حوض بناء السفن Shipyard ليغطي المخاطر التي تتعرض لها السفينة منذ وقت وضع القاعدة Keel في الحوض حتى يتم إنجازها وقبولها من أصحابها

Rodda = Op. Cit. P.51.

(١) انظر :

Loc. Cit.

(٢)

وعقد التأمين هذا يغطي السفينة من المخاطر البرية التي تتعرض لها أثناء البناء قبل تدشينها كالحريق وكذا المخاطر البحرية بعد التدشين^(١) بما في ذلك المخاطر التي تتعرض لها أثناء التدشين Launching، وهذا التأمين لا يغطي المواد المستعملة في بناء السفينة فقط بل يغطي كذلك القطع المخصصة للبناء والموجودة في الحوض والمعلقة إلى جانب الهيكل الذي يجري العمل فيه بانتظار استعمالها^(٢) وتغطي وثيقة تأمين بناء السفينة المخاطر البحرية المماثلة لوثائق التأمين البحرية الأخرى، فبالإضافة إلى المخاطر التي ذكرت سابقاً فإن وثيقة تأمين بناء السفينة تغطي الرحلات التجريبية Trial Trips محملة كانت السفينة أو غير محملة، وقد جرت العادة على أن تتم التجربة خلال مائة ميل بحري فإذا زادت الرحلة عن ذلك، تم تقاضي قسط إضافي^(٣).

وتجدر الإشارة إلى أن باني السفينة يتسلم دفعات جزئية أثناء مراحل بناء السفينة فقد جرت العادة على إدخال اسم صاحب السفينة في وثيقة التأمين كمؤمن له مع الباني بحيث إذا وقع الخطر المؤمن منه أثناء البناء، يدفع المؤمن التعويض المستحق للباني أو لصاحب السفينة بنسبة حقوق كل منهما في ملكية السفينة وقت وقوع الخطر^(٤).

كما تجدر الملاحظة إلى أن تأمين السفينة أثناء البناء لا يعتبر أصلاً ضمن التأمين البحري لأن السفينة لا تكون معرضة لأخطار البحر وإنما يعتبر مثل هذا العقد امتداداً لعقد التأمين البحري لأنه لا يعتبر بالمعنى الحرفي تأميناً بحرياً وما يبرر امتداد التأمين البحري إليه هو الطبيعة الخاصة للخطر محل التأمين^(٥) ومع أن المشرع الأردني أجاز أن تكون السفينة موضوعاً لعقد تأمين أثناء بنائها إلا أنه لم يفصح عن نوع هذا

Rodda = Op. Cit. P.52.

(١) انظر :

Hugh A. Mullins :Marine Insurance Digest - Combridge - Maryland - 1959 - P.27.

(٢) انظر :

Rodda = Op. Cit. P.52.

(٣) انظر :

Mallins = Op. Cit. P.27.

(٤) انظر :

(٥) انظر : الشرقاوي / الخطر في التأمين / ص ٢٥٢ .

التأمين وإن كان من الحكمة اعتباره عقد تأمين بحري من سياق النصوص التي تتكلم عن التأمين البحري .

المطلب الثاني

أجرة البحارة وأجرة السفينة

٤٦٨ = كانت أجرة السفينة مستبعدة من نطاق التأمين البحري في التشريع التجاري الفرنسي على اعتبار أن الأجرة غير مملوكة لمجهز السفينة عند وقوع الخطر ومن ثم إثراء له يتنافى مع الصفة التعويضية لعقد التأمين، إلا أن التطورات الحديثة وسعت في مفهوم الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري بحيث أصبحت تشمل كل الأضرار التي تلحق بالمؤمن له سواء ما لحقه من خسارة وما فاته من كسب^(١).

وعلى ذلك عدل المشرع الفرنسي المادتين ٣٣٤، ٣٤٧ اللتين كانتا تحظران التأمين على أجرة السفينة بقانون ١٢ آب ١٨٨٥، ومن ثم أدخل أجرة السفينة في عداد الأموال التي يجوز التأمين عليها^(٢).

وقد سار المشرع الأردني فيما جاءت به المادة ٣١٣ تجارة بحرية على غرار ما أخذ به كل من القانونين البحرين السوري واللبناني (المادة ٣١٠ من كل منهما) من إدخال أجرة السفينة ضمن الأموال التي يجوز التأمين عليها.

والأجرة التي تدخل في التأمين هي الأجرة الصافية، ذلك لأن نفقات التجهيز قد دخلت في عقد التأمين على السفينة وملحقاتها، وعلى ذلك إذا قام المؤمن له بالتأمين على أجر السفينة بشكل إجمالي فإنه يكون قد أمن على شيء واحد مرتين بكامل القيمة، الأمر الذي ينجم عند وقوع الخطر التأميني أثراً وكسباً للمؤمن له مما يتنافى والصفة التعويضية لهذا العقد.

(١) انظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٤٢١ / انطاكي وسباعي / ص ٤٣٥ .

(٢) انظر : نفس الموضع من المرجعين السابقين .

وإذا عقد التأمين على أجرة السفينة، فإن الأجرة الصافية موضوع التأمين تتحدد جزافاً بمقدار ستين في المائة من الأجرة القائمة (الإجمالية) طالما لم ينص العقد على مبلغ معين (م ٣١٥ تجارة بحرية).

وتلجأ شركات الملاحة البحرية حالياً إلى إدخال أجرة الشحن في قيمة السفينة التي يراد التأمين عليها باعتبار هذه الأجرة مصلحة مالية Financial Interest وهذه الأجرة قد تكون معلومة إذا تم التأمين على السفينة لرحلة معينة وقد تكون متوقعة سواء تم إبرام عقد نقل معين على السفينة أو إذا اقتنع المؤمنون بأن توقع الأجرة هو توقع حقيقي^(١)، يضاف إلى ذلك أن أجرة الشحن قد تتصل بالبضاعة، إلا أن العادة أن أجور الشحن تدخل كجزء من قيمة البضاعة، وقد يشترط مجهز السفينة في بعض الأحيان أن تكون الأجرة مدفوعة سواء فقدت السفينة أم لم تفقد «Lost or not Lost» وفي مثل هذه الحالة تكون الأجرة على عاتق صاحب البضاعة ومن ثم يتم تأمينها على حسابه^(٢).

وكما يجوز التأمين على أجور الشحن، يجوز التأمين كذلك على ضمان أجور الطاقم، ذلك أن البحارة يفقدون حقهم في الأجرة إذا تعطلت الرحلة بسبب قوة القاهرة إذا كانوا مأجورين بحصة من أجرة السفينة (م ١٦٢، ١٦٣ بحري) أو إذا غرقت السفينة أو ضبطت أو أعلن عدم صلاحيتها للملاحة إذا كان ذلك ناجماً عن خطأ أو أهمال البحارة (م ١٦٤/٢ تجارة بحرية)، ومن ثم فإنه يجوز التأمين على أجور البحارة لضمان استيفائهم التعويض المستحق بموجب بوليصة التأمين في مثل هذه الحالات التي يفقدون فيها أجورهم، كما قد يؤمن المجهز على مخاطر عدم قدرته على دفع أجور البحارة ونفقاتهم وإعادتهم إلى أوطانهم^(٣).

Radda : Op. Cit. P.66.

(١) انظر :

Lo C. Cit.

(٢) انظر :

(٣) انظر : د. سعيد بن سلمان العبري / القانون البحري العماني / دار النهضة العربية للطباعة والنشر /

١٩٩٤ / ص ٢٣٢ .

المطلب الثالث

تأمين البضائع

٤٦٩ = يجوز التأمين على البضائع المشحونة أياً كان نوعها طالما كانت تشكل مصلحة مشروعة للمؤمن له، ومعنى البضائع كما تستخدم في وثائق التأمين البحرية على البضائع وهي ما تكون بشكل سلع تجارية ولا تشتمل على المنقولات الشخصية أو المؤن أو المخازن التي تستعمل على ظهر السفينة ولا تشتمل على حمولة السطح والبهايم الحية إلا إذا وجدت عادة تقضي باعتبارها بضائع^(١) وتدخل المادة ٣١٣ تجارة بحرية النقود والأوراق المالية المشحونة في السفينة ضمن الأموال التي يتم التأمين عليها والتي يصدر سند شحن عنها باعتبارها بضاعة منقولة على السفينة^(٢).

ومتى توافرت في البضاعة الشروط السابقة كانت محللاً لعقد تأمين بحري، يسأل المؤمن عن الأضرار أو التلف الذي يلحق بها أثناء سريان عقد التأمين. وتأمين البضائع أما أن يكون معقوداً على البضائع لرحلة معينة أو لفترة زمنية محددة بواسطة ما يسمى التأمين بوثيقة عائمة Floating Policy أو بوثيقة اشتراك.

ويغطي عقد تأمين البضائع الأخطار التي تتعرض لها البضاعة من وقت شحنها على السفينة حتى تفرغها في ميناء الوصول إذا كانت مدة المخاطر غير محددة، ويدخل فيها توصيل البضاعة من الميناء للسفينة الراسية في البحر أو بالعكس (م ٣٤٧ تجارة بحرية).

إلا أن ذلك لا يلبي الحاجات العملية في تأمين البضاعة ولهذا جرى العمل على إضافة شرط في الوثيقة يسمى بشرط من المخزن إلى المخزن Ware house to Ware house يمتد التأمين البحري بواسطته لبعض المخاطر التي تتعرض لها البضاعة قبل الشحن وما بعد الشحن، وهو ما أشار إليه قانون التجارة البحرية الأردني في المادة ٣٣١ من أنه يبقى لتأمين البضائع طابع التأمين البحري وإن كانت موضوعاً

Lloyd's S.G.Policy.

Mullins = Op. Cit. P.120.

(١) انظر : نموذج وثيقة اللويدز على البضائع والسفينة

(٢) انظر :

لنقل البري أو النهري على ألا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري إلا بمثابة الفرع من الأصل، وهو ما يعني أن مصالح المؤمن له محمية بالغطاء التأميني البحري من المخاطر التي تتعرض لها البضاعة في ميناء الوصول وأثناء النقل البري وما يلحق به من عمليات مناولة وانتقال إلى مخازن المرسل إليه، فكلها تشكل جزءاً من النقل البحري الذي يتضمنه نقل البضائع من مخازن المصدر إلى مخازن المستورد^(١).

يضاف إلى ذلك أن التأمين البحري يغطي المخاطر التي تتعرض لها البضاعة أثناء عملية المسافنة Transhipment إذا حصلت في أحد الموانئ، وكان منصوباً عليها في وثيقة التأمين وتبقى البضاعة مغطاة بالتأمين حتى انتقالها للسفينة الثانية على شرط ألا تنزل على الأرض^(٢)، أما تأمين البضائع لمدة زمنية محددة Floating Pol-icy والتي تتطلبها مرونة العمل التجاري بأن يشتري المؤمن له غطاءً تأمينياً على جميع البضائع التي يستوردها أو يصدرها خلال فترة زمنية محددة فقد جرى العمل على الأخذ بهذا النوع من التأمين.

فمثل هذه الوثيقة العائمة تشير إلى أنواع البضائع المختلفة التي يحتمل شحنها كما تشير إلى الأمكنة الجغرافية للشحنات وإلى أنواع السفن أو وسائل النقل التي يحتمل استعمالها بنقل البضائع وكذا إلى شروط الغطاء التأميني^(٣) وتسمى مثل هذه الوثيقة أيضاً بوثيقة اشتراك لأن المؤمن له يدفع قسطاً دورياً يحدد على أساس ما يتم شحنه، في حين يسري التأمين تلقائياً بمجرد الشحن وعليه يكون المؤمن له في مركز المشترك مع المؤمن^(٤).

وتترجم وثيقة التأمين العائمة عملياً بأن يبرم عقد تأمين بين المؤمن له والمؤمن على ضمان الأخطار التي تلحق البضاعة التي ستشحن لحساب المؤمن له أو لحساب غيره أو التي يشحنها الغير لحساب المؤمن له خلال فترة زمنية محددة مثل سنة أو ستة

Schmitthoff = Op. Cit. P.239.

(١) انظر :

Mullins : Op. Cit. P.80.

(٢) انظر :

Mullins = Op. Cit. P.176.

(٣) انظر :

(٤) انظر : د. علي جمال الدين عوض / محاضرات في القواعد العامة في التأمين البحري / جامعة

الكويت / ١٩٧٥ / ص ٢٧ .

شهور إلى أماكن وصول محددة في حدود مبلغ معين، وكلما تم شحن شحنة التزم المؤمن له بإبلاغ المؤمن بها بقيمتها ليصار إلى تنزيل هذه القيمة من القيمة الكلية للبوليصة^(١) وبالإعلان عن الشحنة، وهي شائعة الاستعمال في تأمين البضاعة ونادرة في مجال تأمين السفن^(٢).

ومن المعتاد أن يزود المؤمن المؤمن له بدفاتر إقرارات وشهادات تأمين يعلن المؤمن له بواسطتها عن الشحنات أولاً بأول^(٣) وبعد وصول الإقرارات للمؤمن يصدر ملحقاً للوثيقة يحدد فيها أوصاف البضاعة المشحونة وسائر الشروط التطبيقية طالما أصبحت معلومة للمؤمن ويطبق على الإقرار ما يطبق على التصريح الكاذب أو السكوت المتعمد لإخفاء البيانات الواجب الإفصاح عنها^(٤)، هذا وقد نظمها المشرع الأردني فيما جاءت به المادة ٣١١ تجارة بحرية^(٥).

المطلب الرابع

الربح المأمول The Expected Profit

٤٧ = لم يكن المشرع الفرنسي يعترف بالربح المأمول في مجال تعويض المؤمن له عما يحدث للبضاعة من تلف لأنه كان يأخذ بمبدأ التعويض بالمعنى الضيق ومن ثم فإن الربح المتوقع لم يكن في اعتبار المشرع الفرنسي خسارة تلحق عنصراً قائماً من عناصر الذمة المالية للمؤمن له إلا أن التطورات اللاحقة وسعت مفهوم التعويض ليشمل الخسارة والكسب الفائت، وعلى ذلك كانت المادة ٣٤٧ تجاري فرنسي تسمح للشاحن بالتأمين على البضاعة بقيمتها عند المغادرة، وبقي الحال

Arnould : Op. Cit. P. 186.

(١) انظر :

(٢) انظر : علي جمال الدين / محاضرات في القواعد العامة في التأمين البحري / ص ٢٧ .

Schmitthoff = Op. Cit. P.294.

(٣) انظر :

(٤) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٤٦٧ .

(٥) راجع الوثيقة العائمة ما سبق بند رقم ١٠٩ .

كذلك حتى تم تعديل هذه المادة بالقانون الصادر في ١٠ آب عام ١٨٨٥ حيث أجاز التأمين على الربح المنتظر وكذا على أجرة الشحن وتوالى الأخذ بذلك في تشريع التأمين الفرنسي عام ١٩٣٠ وكذا في قانون التأمين البحري لسنة ١٩٦٧ حيث نص في مادته الثالثة على أن كل مصلحة مشروعة، بما في ذلك الربح المنتظر يمكن أن تكون محلاً لتأمين بحري^(١).

أما في النظام الإنجليزي فقد أخذ القضاء الإنجليزي بإجازة التأمين على الربح المأمول ضمن شروط معينة حتى قن ذلك قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام ١٩٠٦ في مادته ٢/٣ - ب حيث أجاز التأمين على المخاطرة البحرية المشروعة بما في ذلك أجرة نقل البضاعة ونقل المسافرين والعمولة والربح وأية منفعة نقدية أخرى.

وعادة ما يدرج الربح المأمول Anticipated Profit في وثيقة التأمين المغلقة Valued Policy ضمن القيمة التي يعلن عنها الشاكن بإضافة نسبة مئوية ما بين ١٠ - ١٥٪ إلى قيمة الشراء Invoice Value وكذا إضافة مصاريف شحن تأمين البضاعة، ومثل هذه المصاريف لا يمكن إدخالها في القيمة التأمينية في حال بوليصة التأمين المفتوحة Unvalued Policy^(٢) وانسجماً مع هذا التوجه الحديث في تقدير التعويض المستحق للمؤمن له على البضاعة أقر المشرع الأردني التأمين على الربح المأمول (م ٣١٣ و ٣١٧ تجارة بحرية) وحدد مقدار هذا الربح بعشرة في المائة من قيمة البضاعة في مكان السفر، خوفاً من اختلاف المتعاقدين على هذا التحديد عند وصول البضاعة، إلا إذا قبل المؤمن صراحة بتقدير أعلى وعندها يجب إثبات ذلك في وثيقة التأمين (م ٣١٦ تجارة بحرية) ومن ثم فإنه لا بد من النص عليه صراحة في وثيقة التأمين وأن يكون ربحاً مؤكداً وتقديره قائماً على أسس ثابتة ومعقولة وقد قرر القضاء الأردني شمول التعويض المستحق للمؤمن له على الكسب الفائت^(٣).

(١) انظر : حسين غنايم / ص ٤١٢ .

Schmitthoff = Op. Cit. P.292.

(٢) انظر :

(٣) انظر تمييز حقوق أردني رقم ٨٧/١٢٩ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٩ ص ٢٦٠٨ الذي قرر استيفاء المؤمن له قيمة البضاعة مع ١٠٪ زيادة من قيمة البضاعة وأجور شحنها وكذا تمييز حقوق رقم ٩١/٣٩٩ غير =

المطلب الخامس

إعادة التأمين Reinsurance

٤٧١ = تلتزم شركة التأمين بموجب عقد التأمين بتعويض المؤمن له إذا تحقق الخطر المؤمن منه وقد تكون قيمة الأشياء المؤمن عليها كبيرة لا تستطيع شركة التأمين التعويض عنها، فتلجأ إلى شركة تأمين أكبر منها وذات إمكانيات مالية ضخمة تؤمن لديها التزاماتها في مواجهة احتمال وقوع الخطر البحري على الشيء المؤمن عليه، وهو ما يعرف بعقد إعادة التأمين الذي يعرف بأنه عقد بين المؤمن الأصلي مع شركة أو شركات تأمين أخرى يتم بموجبه تغطية كل أو جزء من المخاطر التي سبق للمؤمن له الأصلي تأمينها وهذا العقد ليس تأميناً للبضاعة إذ لا علاقة بين صاحب البضاعة وبين المؤمن المعيد في عقد إعادة التأمين فالمؤمن الأصلي هو المسؤول وحده تجاه المؤمن له ومن ثم يختلف موضوعه التأمين للعقد الأول عن موضوع التأمين في العقد الثاني، إذ أن الأول موضوعه تأمين البضائع بينما موضوع التأمين الثاني (إعادة التأمين) هو تأمين المخاطر^(١). وقد عبرت عن ذلك المادة ٣١٩ تجارة بحرية بقولها «يجوز للمؤمن أن يعيد تأمين المخاطر التي أمنها لدى شخص آخر، وتخضع إعادة التأمين هذه لأحكام هذا الباب (باب التأمين) ويبقى المؤمن الأول مسؤولاً وحده تجاه المؤمن له».

وعقد إعادة التأمين يحقق مصلحة للمؤمن المباشر إذ يستطيع بواسطته أن يحصل على فرق القسط الذي يدفعه المؤمن له والقسط الذي يدفعه هو إلى المؤمن المعيد، فلو فرضنا أنه أخذ قسطاً من المؤمن له بما يعادل ١٠٪ من قيمة البضاعة أو السفينة فإنه يبيع هذا العقد للمؤمن المعيد بمقدار ٨٪ ومن ثم يحصل على ربح مقداره ٢٪ وهو مبلغ غير قليل في عالم التأمين البحري، ويمارس نشاط إعادة التأمين بصور مختلفة تتلخص في أن المؤمن المباشر أو الأصلي يلجأ لإعادة التأمين لأنه لا يستطيع أن يواجه

= منشور وتميز قم ٨٥/٣٩ مجلة النقابة لعام ٨٥ ص ٧٩٤ .

(١) انظر تمييز حقوق أردني رقم ٨٥/٤٣٣ مجلة النقابة لعام ٨٧ ص ٩٠٣ .

الالتزامات التي قد تنشأ عليه جراء وقوع الخطر فيعيد التأمين لدى مؤمن آخر إما كلية أو بنسبة معينة منه فيما يجاوز طاقته^(١) إضافة إلى أن إعادة التأمين في الأردن إلزامي على جميع الشركات الوطنية بموجب المادة ١٩/ب من قانون مراقبة أعمال التأمين رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ ويمكن للمؤمن المباشر أن يعيد التأمين لدى مؤمن واحد أو أكثر حسب طبيعة وقيمة مبلغ التأمين إضافة إلى إمكانية إعادة التأمين على نفس القيمة التأمينية لدى أكثر من معيد تأمين ويتقاضى كل مؤمن بدلاً أقل مما تقاضاه سابقه^(٢).

أما بالنسبة للتكييف القانوني لعقد إعادة التأمين فقد كفانا المشرع مؤونة الجدل حول طبيعة العلاقة بين المؤمن المباشر والمؤمن المعيد^(٣) إذ اعتبرت المادة ٣١٩ تجارة بحرية عقد إعادة التأمين خاضعاً للأحكام الواردة بشأن عقد التأمين فهو عقد تأمين بين المؤمن المباشر والمؤمن المعيد ولا علاقة للمؤمن له في ذلك^(٤)، اللهم إلا إذا اشترط في عقد إعادة التأمين على أنه مقصود لمصلحة المؤمن له وعندها تطبق قواعد الاشتراط لمصلحة الغير^(٥) ويطبق على عقد إعادة التأمين جميع الأحكام والقواعد التي تطبق على عقد التأمين البحري.

المطلب السادس

بدل التأمين / القسط The Premium

٤٧٢ = تجيز المادة ٣٢٠ تجارة بحرية للمؤمن أن يؤمن على بدل التأمين، وإن كانت المواد المقابلة لهذه المادة في التشريعات العربية^(٦) تنص على أنه يجوز للمؤمنون (المؤمن له) أن يضمّن بدل الضمان.

(١) انظر : عبد القادر العطير / التأمين البري في التشريع الأردني / ص ٨٣ - ٨٧ .

(٢) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٤٤١ .

(٣) انظر هذه الآراء في : السنهوري / الوسيط / الجزء السابع / ص ١١٣١ .

(٤) انظر تمييز حقوق أردني ١٢٥ / ٨٥ مجلة النقابة لسنة ١٩٨٧ / ص ٦٠٥ .

(٥) انظر : علي جمال الدين عوض / محاضرات في قواعد التأمين / ص ٢١ .

(٦) انظر المادة ٣٢٠ بحري ليبي، المادة ٣١٧ بحري سوري، المادة ٣١٧ بحري لبناني .

وعلى أي حال فإن للمؤمن له أن يؤمن على بدل التأمين أي الأقساط التي يدفعها للمؤمن وهي من الأمور التي تقع إذا كان التأمين مبلغاً مرتفعاً^(١) إذ أن المؤمن له إذا وقع الخطر وكانت قيمة الأضرار عشرة آلاف دينار والقسط الذي دفعه للمؤمن هو ألف دينار مثلاً، فإنه يحصل في الواقع على تعويض مقداره ثمانية آلاف دينار، أما إذا كان قد آمن على بدل التأمين، فإنه يحصل على المبلغ كاملاً تقريباً إذا استمر في عمليات التأمين على الأقساط، ذلك لأنه عندما يؤمن قسط التأمين فإنه يدفع قسطاً آخر ومن ثم فلا يحصل على المبلغ كاملاً إنما إذا استمر في تأمين الأقساط يحصل على جزء كبير من المبلغ^(٢).

المبحث الثالث

المصلحة في التأمين Insurance Interest

٤٧٣ = مقدمة : سبق أن ذكرنا أن محل عقد التأمين أساساً هو الخطر وأن المصلحة تشكل عنصراً هاماً من عناصر عقد التأمين، وإلى جانب القسط الذي يشكل محل التزام المؤمن له ومبلغ التأمين الذي يشكل محل التزام المؤمن وقد سبق شرح الخطر باعتباره المحل الرئيسي في عقد التأمين، أما محل التزام كل من المؤمن والمؤمن له فسندرسه في آثار التزام كل منهما فيما بعد، وعليه فإننا سنتكلم هنا عن المصلحة في التأمين والتي هي المنفعة المشروعة التي تعود على المؤمن له جراء تحقق الخطر المؤمن منه، فالتأمين بلا مصلحة يتحول إلى عملية من عمليات المقامرة والرهان، إذ بدونها يعتمد المؤمن له لإحداث الخطر طمعاً في الحصول على قيمة التأمين ومن ثم كان وجود المصلحة أمراً يفرضه النظام العام^(٣) فلا تأمين بلا مصلحة^(٤).

(١) انظر : هظام فرعون / ص ٢٦١ .

(٢) انظر : نفس الموضع من المرجع السابق .

(٣) انظر : السيد راوي / ص ٢٧٨ .

(٤) انظر : د. عبد الحى حجازي / التأمين / القاهرة / ١٩٨٥ / ص ١٢٥ .

وتجدر المصلحة سنداً لها فيما جاءت به المادة ١/٣٢ من قانون التأمين الفرنسي لعام ١٩٣٠ من أن كل شخص له مصلحة في المحافظة على الشيء يجوز له أن يؤمن عليه وإن كل مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر يجوز أن تكون محلاً للتأمين. ويمكننا أن نجد سنداً قانونياً لضرورة المصلحة في ظل التشريع المدني الأردني فيما جاءت به المادة ١٦٦ مدني من أنه «لا يصح العقد إذا لم تكن فيه منفعة مشروعة لعاقديه، ويفترض في العقود وجود هذه المنفعة المشروعة ما لم يقم الدليل على غير ذلك» كما أن المادة ٣١٣ تجارة بحرية قد نصت على أن «كل شخص صاحب مصلحة يمكنه أن يعقد تأميناً على السفينة ولواحقها... وبالإجمال على كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة»

ومع ذلك فالمشرع الأردني لم يعرف المصلحة أو المنفعة المشروعة، ومن ثم فإننا نعرفها على ضوء ما جاء في المادة ١/٣٢ من قانون التأمين الفرنسي بأنها حق أو رابطة تتعلق بموضوع عقد التأمين وتتمثل هذه الرابطة بالمحافظة على الشيء محل التأمين أو بعدم وقوع خطر عليه^(١).

وعلى ذلك فالمصلحة تتسع لتأمين الأضرار وتأمين الأشخاص لعموم النص الوارد في المادة ١٦٦ مدني، إلا أننا سنستبعد تأمين الأشخاص من نطاق الدراسة ونقصرها على تأمين الأموال.

وعلى ذلك فموضوع التأمين الذي يرتبط به صاحب المصلحة إما أن يكون البضاعة أو السفينة وملحقاتها أو الربح المأمول أو أجر السفينة، وهذا الرباط بين

(١) وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الأردني أشار في أكثر من موضع إلى اعتبار الشيء المؤمن عليه مصلحة للمؤمن له، أي أن يعتبر المصلحة هي القيمة المالية للشيء المؤمن عليه فقد جاء في المادة ٩٣٢ مدني من أنه «لا تسمع الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين بعد انقضاء ثلاث سنوات على حدوث الواقعة التي تولدت عنها أولى على علم ذي المصلحة بوقوعها».

كما جاء في المادة ٩٣٧ «يجب على من يؤمن على شيء أو مصلحة لدى أكثر من مؤمن... ويجب ألا تتجاوز قيمة التأمين، إذا تعدد المؤمنون، قيمة الشيء أو المصلحة المؤمن عليها. وجاء نص المادة ٩٣٨ بأنه «إذا تم التأمين على شيء أو مصلحة لدى أكثر من مؤمن بمبالغ تزيد في مجموعها على قيمة الشيء أو المصلحة المؤمن عليها...».

صاحب المصلحة والشيء المؤمن عليه قد يكون رابطة ملكية أو انتفاع أو رهن أو غير ذلك من الروابط المشروعة، مما يؤدي إلى الوقوف سداً منيعاً أمام من تسول له نفسه التأمين على السفينة مثلاً ثم التخلي عنها طمعاً في عوض التأمين الأمر الذي أوجد سبباً لتغيير القانون الإنجليزي اعتباراً من ١٧٤٥ لاشتراط المصلحة التأمينية في كل عقد تأمين بحري نافذ المفعول^(١).

ومن ثم يتضح ضرورة وجود رابطة بين صاحب المصلحة في التأمين وبين الشيء المؤمن عليه أو بين القيمة المالية لهذا الشيء، الأمر الذي يدفع المؤمن له لإبرام عقد تأمين عليه للحصول على التعويض المساوي للضرر الذي قد يلحقه جراء وقوع الخطر، وعليه فإن عوض التأمين يجب أن يساوي مقدار الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه ولا يزيد على ذلك حتى لا يثري المؤمن له بدون سبب على حساب المؤمن، ومعنى ذلك أن الخطر البحري ينتج عنه، ١ - ضرر يلحق بالمؤمن له، ٢ - أن التعويض المستحق لصاحب المصلحة لا يتجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، ٣ - وإذا تعددت عقود التأمين على نفس الشيء فلا يحصل المؤمن له إلا على القيمة الحقيقية للشيء أو مقدار الضرر الذي لحقه في حدود قيمة التأمين.

Chorely & Giles : Op. Cit. P.305.

(١) انظر :

وانظر كذلك ما جاء بنص المادة الخامسة من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة ١٩٠٦ حول معنى المصلحة التأمينية : يكون الشخص ذا مصلحة تأمينية إذا كان يهتم أمر المخاطرة البحرية ويهتم أمرها إذا كان ذا علاقة قانونية أو تقرها العدالة بحيث يستفيد من سلامة وصولها أو يتضرر من فقدانها، وهو تعريف لا يعرف المصلحة التأمينية بل يرسم إطاراً خارجياً لها (حسين غنايم / ص ١٠٦).

المطلب الأول

الضرر الذي يلحق المؤمن له

الفرع الأول

أصحاب المصلحة في التأمين

٤٧٤ = ذكرنا أن جوهر المصلحة في التأمين هو ارتباط المؤمن له بالشيء محل التأمين بعلاقة قانونية معترف بها يترتب عليها أما فائدة له ببقاء الشيء وحفظه أو ضرراً يلحق به جراء ما يلحق الشيء من هلاك أو تلف، ومن ثم يجوز لجميع الأشخاص الذين لهم مصلحة في بقاء الشيء وعدم وقوع خطر عليه أن يؤمنوا عليه ضد احتمال وقوع الخطر.

أي أن المصلحة التي يقع التأمين لحمايتها هي المصلحة المادية التي يؤدي المساس بها إلى التأثير على الذمة المالية للمؤمن له، ومن ثم تستبعد من نطاق التأمين المصلحة الأدبية أو الاجتماعية أو الأخلاقية^(١).

والأشخاص الذين لهم مصلحة في عدم وقوع الخطر المؤمن منه هم من يرتبطون برابطة قانونية بالشيء محل التأمين.

وأول هؤلاء المالك، سواء أكان مالك السفينة أو مالك البضاعة فمصلحته في بقاء الشيء موضع التأمين واضحة، وعلي ذلك فمشتري السفينة لا يكتسب مصلحة تأمينية عليها إلا بعد انتقال ملكيتها له^(٢) كما أن ملكية السفينة إذا كانت لشركة فإن حامل الأسهم في هذه الشركة لا مصلحة له في التأمين على السفينة لأن مصلحته تنحصر في ملكيته للأسهم وليس له مصلحة في الأموال التي تمتلكها الشركة لأن الشركة شخص معنوي منفصل عن حملة الأسهم وهي التي

(١) انظر : حسين غنايم / ص ١٤٣ .

Piper V. Royal Exchange Assurance (1932) L.L. Rep. 103.

(٢) انظر قضية :

تمتلك السفينة لا حملة الأسهم وإن كان هلاك السفينة يؤثر على قيمة أسهم الأعضاء في الشركة .

واستطراداً لذلك فإن المالك يمكنه أن يعقد عقد تأمين على البضاعة أو السفينة لمصلحة آخر تثبت ملكيته للبضاعة أو السفينة وقت تحقق الخطر وهو وضع يحدث في البيوع الدولية للبضائع إذ يلجأ صاحب البضاعة عادة إلى شراء غطاء تأميني عليها أثناء حركتها من المصدر إلى المستورد سواء أكان صاحب البضاعة هو المشتري أو البائع وذلك باختلاف نوع البيع ، سيف أو فوب وعلى ذلك جاء نص المادة ٣١٢ تجارة بحرية من أنه يجوز عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين ويعتبر عقد تأمين بالنسبة لموقعه هو عقد اشتراط لمصلحة الغير معلوماً كان هذا الغير أو مستقبلاً ، ويلتزم الموقع بدفع القسط للمؤمن ويكون للمؤمن أن يدفع في مواجهة الغير بما كان له من دفع في مواجهة موقع العقد .

يضاف إلى ذلك أن حامل سند الشحن الذي حصل عليه بالتظهير الناقل للملكية يكون صاحب مصلحة في البضاعة الممثلة بسند الشحن التي انتقلت ملكيتها إليه بالتظهير الناقل للملكية والتسليم^(١) وعلى ذلك يكون لحامل سند الشحن الممثل للبضاعة مصلحة في التأمين على البضاعة ولو لم يوقع على عقد التأمين لأنه يعتبر مالكا للبضاعة وكذا المرسل إليه حيث يكون لكل منهما الحق في المطالبة بالتعويض عما يلحق البضاعة من هلاك^(٢) .

كما يكون المالك صاحب المصلحة في عدم وقوع الخطر المؤمن منه وكذا حامل سند الشحن التي انتقلت ملكية البضاعة بالتظهير الناقل للملكية والمرسل إليه المذكور اسمه في سند الشحن باعتباره صاحب حق في استلام البضاعة بموجب سند الشحن (م ٧٣ من قانون التجارة) ، فإن للخلف الخاص والعام الذي تنتقل إليه ملكية البضاعة مصلحة في عقد التأمين ، لأن انتقال ملكية الشيء محل التأمين يتبعه انتقال عقد

Schmitthoff = Op, Cit. P.305.

(١) انظر :

(٢) انظر تفصيل ذلك في : انطاكي وسباعي / ص ٤٧٢ .

التأمين للمالك الجديد خلفاً عاماً كان أم خاصاً (م ٢/٢٠٢ مدني) باعتبار عقد التأمين من مستلزمات الشيء المؤمن عليه .

وإلى جانب ذلك يكون للدائن المرتهن مصلحة في التأمين على الشيء موضوع التأمين المملوك للمدين الراهن حتى يضمن اقتضاء دينه من المدين الراهن أو من التعويض الذي يدفعه المؤمن للمؤمن له إذا كان هذا التعويض مخصصاً للوفاء بدين الدائن المرتهن وذلك بالأولوية على غيره من الدائنين وقد جاء في المادة ١/٩٤٠ مدني بذلك «إذا كان الشيء المؤمن عليه مثقلاً برهن أو تأمين أو غير ذلك من التوثيقات العينية، انتقلت هذه الحقوق إلى الضمان المستحق للمؤمن له بمقتضى عقد التأمين» وقد يلجأ الدائن نفسه إلى التأمين على السفينة ضماناً لدينه وفي حدود مقدار دينه إذا لم يبادر المجهز لتأمينها بشرط أن يكون الدين عينياً على السفينة^(١) أما إذا كان دائناً عادياً فلا يجوز له أن يؤمن على السفينة لأن دينه هو حق شخصي لا يتعلق بمال معين للمدين إنما يجوز له أن يؤمن ضد إعسار المدين بما يسمى التأمين الائتماني^(٢) .

كما يكون صاحب مصلحة في التأمين على السفينة مستأجرها، لأنه يلتزم بردها بعد انقضاء عقد الإيجار على الحالة الذي استلمها عليها، اللهم إلا إذا أبرم المالك عقد تأمين على السفينة وجعل المستأجر مستفيداً منه .

وكذا يكون الوديع Bailee الذي تترك البضاعة في عهده، صاحب مصلحة بالتأمين عليها لأنه يلتزم بردها كما استلمها .

وهكذا فجميع الأشخاص الذين يهمهم بقاء الشيء المؤمن عليه سليماً تكون لهم مصلحة في التأمين عليه، شريطة أن تكون هذه المصلحة مشروعة غير مخالفة للنظام العام والقوانين، فالبضاعة المسروقة والمهربة يجوز التأمين عليها لأن المؤمن يكون صاحب مصلحة بالتأمين عليها إلا أنه لا يستطيع تنفيذ العقد إذا وقع الخطر،

(١) انظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٤٣١ .

(٢) انظر : د. عبد الودود يحيى / إعادة التأمين / مكتبة القاهرة الحديثة / القاهرة / ١٩٦٣ / ص ٦٥ .

لأن القول بخلاف ذلك يعطي المؤمن له الحق بالتعويض عن بضائع مسروقة أو مهربة الأمر الذي يعتبر مخالفاً للنظام العام، ومع ذلك يمكن للمؤمن له أن يحصل على التعويض إذا أثبت أنه يمتلك البضاعة المهربة بحسن نية ودون قصد جرمي^(١).

الفرع الثاني

قيمة المصلحة Value of Interest

٤٧٥ = عقد التأمين هو عقد معاوضة بمعنى أنه لا يجوز للمؤمن له أن يحصل على ما يزيد عن قيمة الضرر الفعلي ولو لم يجاوز مبلغ التأمين^(٢) وعلى ذلك إذا استوفى المؤمن له قيمة البضاعة من شركة التأمين لفقدانها وبعد ذلك تم العثور عليها فإنه يلتزم بإعادة ما استوفاه من شركة التأمين كتعويض عن فقدان البضاعة لأنه لا يحق للمؤمن له استيفاء بدل التأمين واستلام البضاعة معاً^(٣).

ومن ثم فإن المؤمن له يستطيع أن يؤمن على البضاعة مع أنه قد يحصل على التعويض عن هلاكها أو تلفها من الناقل البحري، إلا أنه لا يستطيع الجمع بين قيمة التأمين والتعويض المستحق من الناقل، لأنه إذا حصل على التعويض من الناقل فلا يكون قد خسر شيئاً وبالمثل إذا حصل على قيمة التأمين من المؤمن فلا يلحقه أي ضرر أما الجمع بينهما فإنه يترتب عليه إثراء المؤمن له بلا سبب على حساب الناقل أو المؤمن حسب الأحوال وهو تصرف باطل بنص القانون (م ٤٩٦ م تجارة بحرية). وعلى ذلك فإن المؤمن له يحصل على التعويض اللازم من المؤمن الذي يحصل على براءة ذمة من المؤمن له ومن ثم إما أن يحصل على حوالة حق للحلول محله في رجوعه على الناقل مسبب الضرر أو أن يحل محله في متابعة المسؤول عن الضرر دون حاجة إلى رسالة حلول Letter of Subrogation لأن هذا الحلول

(١) انظر قضية : Geismar V. Sun Alliance of London Insurance Ltd. (1978) 2. W.L.R. 38.

(٢) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٧/٣٢٨ مجلة النقابة لعام ١٩٩٠ ص ٩١ .

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٨/١٠٤٤ مجلة النقابة لعام ٩٠ ص ٢١٠٢ .

حق قانوني متروك لمحضر إرادة المؤمن بعد أن يكون قد دفع التعويض اللازم للمؤمن له (م ٩٢٦ مدني)^(١).

والمصلحة التي يحرص المؤمن عليها هي القيمة المالية للشيء المؤمن عليه، والتي يهتمه عدم المساس بها. ولما كان عقد التأمين عقد تعويض (م ٢٩٦ تجارة بحرية) فإن المشرع حرص على ضمان التعويض على المؤمن له بما يساوي قيمة الأشياء الهالكة، وعلى ذلك فيجب ألا يزيد مبلغ التأمين المشروط في العقد عن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، حتى لا يكون عقد التأمين سبباً لإثراء المؤمن له بلا سبب على حساب المؤمن.

وعلى ذلك نعالج قيمة مصلحة المؤمن له في البضاعة والسفينة على النحو التالي.

الفرع الثالث

قيمة البضاعة والقيمة المقبول لها

٤٧٦ = تحدد قيمة البضاعة عادةً في عقد التأمين بما يسمى مبلغ التأمين، فإذا لم تحدد لذلك جرى تحديد قيمتها وفقاً لفاتورة الشراء والمستندات الأخرى، فإذا لم يتسن ذلك فتحدد قيمتها وقت الشحن ومكانه حسب السعر الرائج مع جميع الرسوم والنفقات المدفوعة لحين نقلها إلى السفينة، والأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ وبدل التأمين والربح المؤمن (عند الاقتضاء) (م ٣١٧ تجارة بحرية). يضاف إلى ذلك أن التأمين على قيمة المصلحة في البضاعة يدخل فيها ما يسمى بالربح الذي يأتي مصادفة Wind fall profit للمؤمن له بمناسبة حصوله على التعويض اللازم من شركة التأمين لأن مثل هذا الربح كان سيأتيه سواء أكان مغطى أم غير مغطى، ويتمثل ذلك فيما لو كان مبلغ التعويض سيدفع بعملة معينة كالإسترليني، ومبلغ التأمين الوارد في الوثيقة بالدولار، فإذا نزلت قيمة الجنيه الإسترليني قبل الدفع

(١) انظر تمييز حقوق رقم ٢٤٠ / ٨١ مجلة النقابة لعام ٨١ ص ١٩٠٦.

للمؤمن له فإنه سيحصل على مبلغ بالاسترليني يزيد عما سيقبضه لو بقي سعر الاسترليني ثابتاً، ومن ثم فإن هذه الزيادة لم تتم على حساب المؤمن ولكنها تمت بفعل ظروف خارجية.

٤٧٧ = القيمة المقبولة في البضاعة :

إذا كان الشيء المؤمن عليه قد هلك كلية، فإن من السهل معرفة قيمته بالرجوع إلى وثيقة التأمين أو المستندات الدالة على ذلك وفقاً لما جاء بالمادة ٣١٧ تجارة بحرية. أما إذا كان الضرر جزئياً فلا يجوز للمؤمن له أن يحصل على تعويض يزيد عن الضرر الفعلي الذي أصاب البضاعة ولو لم يجاوز مبلغ التأمين ويقع تقدير مقدار هذا الضرر على عاتق المؤمن له، وله إثبات ذلك بكافة الوسائل باعتبار أنه يثبت واقعة مادية، وإذا فقدت جميع المستندات دون خطأ من المؤمن له فيجوز للمحكمة أن تأخذ بتقدير المؤمن له بالضرر^(١).

أما قيمة البضاعة التي تدرج في وثائق التأمين فإنها تكون محددة أو غير محددة، حسب نوع الوثيقة.

ففي الوثيقة التي تحدد فيها البضاعة Valued policy فإن المبلغ الذي يمكن استرداده من المؤمن يكون محدداً في الوثيقة باتفاق الطرفين وهو المبلغ الذي تلتزم بدفعه شركة التأمين، في حالة الهلاك الكلي^(٢) كما أن المؤمن له لا يمكنه المطالبة بأكثر من هذه القيمة، وإذا تعذر تحديد قيمة المصلحة المؤمن عليها بالضبط فإن المؤمن له يتقدم بالقيمة التي يفترض أنها قيمة حقيقية للشيء محل التأمين، ويقبل المؤمن هذا التقويم، ومن ثم تسمى هذه القيمة بالقيمة المقبولة Accepted value، ومع ذلك فلمؤمن أن يثبت أن القيمة المقبولة التي قدمها المؤمن له تفوق قيمة الشيء المؤمن عليه الحقيقية بالرغم من قبوله تقويم المؤمن له المذكور في وثيقة التأمين (م ٣١٨ تجارة بحرية) حتى لا يحقق المؤمن له ربحاً على حساب المؤمن.

(١) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٨٧/٣٢٨ مجلة النقابة لعام ٩٠ ص ٩١

(٢) أنظر تمييز حقوق أردني رقم ٨٧/٣٧ مجلة النقابة لعام ٨٧ ص ١٢٠٤

أما الوثيقة غير محددة القيمة Unvalued policy فإن قيمة البضاعة تتحدد عند وقوع الحادث المؤمن منه، وقد عرفت المادة ٢٨ من قانون التأمين الإنجليزي لعام ١٩٠٦ الوثيقة غير محددة القيمة على أنها تلك القيمة التي لا يحدد فيها قيمة الشيء المؤمن عليه، ولكنها تتحدد فيما بعد في حدود القيمة المؤمن عليها والتي تتحدد على ضوءها مسؤولية المؤمن^(١).

وتجدر الإشارة إلى أن الوثيقة محددة القيمة هي الأصل في المعاملات البحرية، والاستثناء هو استعمال الوثيقة غير محددة القيمة التي يندر استعمالها^(٢).

الفرع الرابع

قيمة السفينة والقيمة المقبولة لها

٤٧٨ = تحدد قيمة السفينة عادة بوليصة التأمين وفق اتفاق المؤمن والمؤمن له، بما في ذلك جسم السفينة وكل تفرعاتها ولا سيما الأغذية وسلفات البحارة والأجهزة وكل النفقات اللازمة لتجهيز السفينة ما لم يكن بالإمكان إثبات أن بعض هذه النفقات يتعلق بمصلحة مستقلة عن مصلحة ملكية السفينة (م ٣١٤ تجارة بحرية).

وهذه القيمة هي أيضاً القيمة المقبولة التي يمكن أن يقدمها المؤمن له للمؤمن في وثيقة التأمين، فيقبلها المؤمن مع حقه دائماً في إثبات أن هذه القيمة المقبولة تفوق القيمة الحقيقية للسفينة المؤمن عليها، حتى لو قبل المؤمن تقدير المؤمن له في وثيقة التأمين، (م ٣١٨ تجارة بحرية).

وتجدر الإشارة إلى أن التأمين على النفقات التي أنفقت لاتقاء خطر بحري أو للتخفيف من آثاره يلزم المؤمن بدفعها إذا قدم المؤمن له المستندات الدالة على ذلك، بشرط أن تكون هذه النفقات ضمن حدود مبلغ التأمين، وكذا الحال في التعويض

(١) أنظر ما سبق الكلام فيه عن الوثيقة القائمة أو المفتوحة بند رقم ١١٠ .

(٢) أنظر قضية : Berger and light defuses ptyltd. V. pollock (1973) 2 Lloyd's Rep 442.

عن الأضرار الجزئية التي تصيب السفينة.

كما تجدر الإشارة إلى أن تعاقب الحوادث البحرية على السفينة أثناء سريان عقد التأمين يلزم المؤمن بالتعويض عن المؤمن له بما لا يجاوز قيمة مبلغ التأمين عن كل الحوادث التي تحدث أثناء مدة العقد (م ٧٧ من قانون التأمين الإنجليزي ١٩٠٦). من جهة أخرى إذا لم تحدد قيمة السفينة في عقد التأمين فيمكن إثبات قيمة جرم السفينة وخيزومها ومهمات وأدواتها بناء على قيمتها يوم ابتداء الأخطار، أي في بداية السفر، كما تقدر قيمة الأجهزة والأغذية وجميع الأشياء القابلة لثمن مالي بحسب قيمتها في محل السفر ووقته (م ٣١٧/٣١٢ تجارة بحرية)، وذلك رغبة من المشرع بإرجاع المؤمن له إلى مكان عليه قبل حدوث الخطر.

ويترتب على إعلان القيمة المقبولة أنها تشكل قرينة على صحتها لصالح المؤمن له، وللمؤمن إثبات عكس ذلك.

المطلب الثاني

العلاقة بين مبلغ التأمين وقيمة الشيء المؤمن عليه

٤٧٩ = يتبع بيان قيمة المصلحة في التأمين ضرورة بيان العلاقة بين مبلغ التأمين وقيمة الشيء المؤمن عليه، حيث أنه إما أن يتساوى قيمة الشيء مع مبلغ التأمين وإما أن تقل قيمة الشيء عن مبلغ التأمين وإما أن تزيد قيمة الشيء عن مبلغ التأمين. ونبحث كلا منها على النحو التالي :

الفرع الأول

مبلغ التأمين يساوي قيمة الشيء المؤمن عليه

٤٨٠ = إذا كان مبلغ التأمين يساوي قيمة الشيء فلا صعوبة في الأمر، ويتحدد القسط في هذه الحالة على هذا الأساس. فإذا حدث الخطر المؤمن منه وسبب ضرراً

كلياً للشيء المؤمن عليه، التزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين المنفق عليه الذي يساوي قيمة الشيء محل التأمين. وإذا كان الضرر جزئياً التزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن هذا الضرر بما لا يجاوز مبلغ التأمين، ذلك أن أداء المؤمن يجب أن لا يزيد عن المبلغ المؤمن به وفي حدود الضرر الذي لحق بالشيء المؤمن عليه باعتبار عقد التأمين هو عقد تعويض بالرغم من كل اتفاق مخالف، ولا يجوز أن يكون الشخص بعد الحادث في حالة مالية أحسن منها قبل وقوع الحادث (م ٣٢٥ تجارة بحرية) وهذه القيمة للشيء محل التأمين ينفق عليها المؤمن والمؤمن له. فإذا تعذر تحديد قيمة الشيء محل التأمين بالضبط فإن المؤمن له يتقدم بتقدير لهذه القيمة يقبلها المؤمن وتسمى هذه القيمة المقدرة القيمة المقبولة، ويفترض أنها تساوي القيمة الحقيقية للشيء. ومن ثم يلتزم المؤمن بالتعويض على هذا الأساس إلا إذا أقام الدليل على عكس ذلك^(١).

ويحدث أحياناً أن يلجأ المؤمن له لتأمين الشيء محل عقد التأمين لدى أكثر من مؤمن بحيث تغطي مجموع المبالغ المؤمن بها عند هؤلاء المؤمنين قيمة الشيء المؤمن عليه، كما لو أمن كل منهم بنسبة ربع أو ثلث قيمة الشيء، فإن هلك كاملاً التزم كل منهم بدفع نسبة ثلث أو ربع قيمة الشيء المؤمن عليه بحيث يحصل المؤمن له على كامل قيمة الشيء عند تحقق الخطر، وإذا كان الهلاك جزئياً التزم كل منهم بتعويض المؤمن له بقدر نسبة مساهمته في التأمين، وفي الحالتين لا يجوز للمؤمن أن يجني نفعاً يفوق الضرر الذي لحق به.

وقد عبرت عن كل ذلك المادة ٣٢٦ تجارة بحرية «يحق للشخص أن ينشئ ما شاء من عقود التأمين على شيء واحد بشرط ألا يجني من تراكم هذه العقود نفعاً يفوق الهلاك الذي لحق به».

(١) أنظر: د. مصطفى طه / القانون البحري / الاسكندرية / ١٩٨٠ / ص ٤٦١. وعلي جمال الدين / محاضرات في القواعد العامة في التأمين / ص ٢٥.

الفرع الثاني

التأمين بمبلغ يجاوز قيمة الشيء محل التأمين

٤٨١ = قد يلجأ المؤمن له إلى المبالغة في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه، ويسمى التأمين في هذه الحالة بالتأمين المغالى به Excessive Insurance وفي مثل هذه الحالة ينظر إلى نية المؤمن له. فإن كان :

أ - حسن النية : وذلك بأن يقدر المؤمن له أو وكيله الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية عن حسن نية أو خطأ أو إهمال، فإن العقد يبقى صحيحاً في حدود القيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه، ويبطل فيما يزيد عن ذلك. أي يخفض قسط التأمين منذ اكتشاف المغالاة بتقدير قيمة الشيء مع حق المؤمن بالتعويض إذا كان لذلك مقتضى (٣٢٧/٢ تجارة بحرية). وهذا الوضع يطبق فيما إذا تم اكتشاف المغالاة أثناء سريان العقد.

أما إذا اكتشف المغالاة بعد وقوع الحادث فلا يدفع المؤمن إلا القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه مع احتفاظه بالأقساط التي دفعت سلفاً دون تخفيض^(١). ولا يعتبر المؤمن مثرياً بلا سبب في مثل هذه الحالة لأن الخطأ جاء من المسؤول بسبب مغالاته كما أن سبب الزيادة هو عقد التأمين^(٢)، بل إن للمؤمن مطالبة المؤمن له بالتعويض إذا كان لذلك مقتضى^(٣).

ب - أما إذا كان المسؤول أو وكيله سيء النية في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه بأكثر من قيمته الحقيقية وثبت أن تلك المغالاة كانت عن غش وتدليس فإن للمؤمن أن يبطل عقد التأمين ويبقى القسط كاملاً لنفسه من قبيل التعويض (م ٣٢٧/٢ تجارة بحرية) ويلجأ المؤمن للمغالاة في قيمة الشيء طمعاً في الحصول على

(١) أنظر : السنهوري/ الوسيط/ ج٧/ ص ١٦١٣ .

(٢) أنظر : د. رمضان أبو السعود/ أصول التأمين/ دراسة لعقد التأمين من الناحيتين الفنية والقانونية/ جامعة الاسكندرية/ ١٩٩٤/ ص ٤٢٠ .

(٣) أنظر : محمود سمير الشرقاوي/ القانون البحري الليبي/ بنغازي/ ١٩٧٠/ ص ٤٣٣ .

فائدة عند وقوع الخطر، أي ليصبح في مركز مالي أحسن مما كان في السابق وهو مالك يتنافى واعتبار عقد التأمين عقد تعويض بالرغم من كل اتفاق (م ٣٢٥ تجارة بحرية)، فإذا اكتشف المؤمن المغالات بعد وقوع الخطر، وكانت تلك المغالات عن غش وخداع، فلا يلتزم المؤمن بدفع عوض التأمين عند تحقق الخطر ويحتفظ لنفسه بالأقساط المدفوعة وقسط السنة الجارية على سبيل التعويض^(١).

ويترتب على المؤمن أن يثبت غش وتدليس المؤمن له أو وكيله^(٢) حتى يتمكن من تطبيق الجزاء المذكور سابقاً.

الفرع الثالث

تعدد التأمينات Double Insurance

٤٨٢ = ومن طرق المغالاة في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه أن يلجأ المؤمن له لإبرام عدة عقود تأمين على الشيء نفسه بما يزيد عن قيمته الحقيقية. وبناء على المبدأ التعويض لعقد التأمين لا يجوز له أن يسترد من مجموع المؤمنين إلا بقدر قيمة الشيء الحقيقية، فلو أمن المؤمن له على بضاعة أو سفينة قيمة كل منها مئة ألف دينار عند أكثر من مؤمن، كما لو أمن عند المؤمن (أ) بمبلغ ثمانين ألف دينار، وعند المؤمن (ب) بمبلغ سبعين ألف دينار، وعند المؤمن (ج) ستين ألف دينار، فإن مساهمة كل منهم عند وقوع الخطر تكون بنسبة تأمين كل منهم إلى جميع مبالغ التأمين، ثم يضرب الناتج في مقدار الخسارة^(٣).

(١) أنظر : السنهاوري / الوسيط / ج ٧ / ص ١٦١٣ .

(٢) أنظر : انطاكي وسباعي / ص ٤٤٦ .

(٣) إذا نجم عن وقوع الخطر هلاك الشيء بأكمله فتكون مساهمة الأول بمقدار

$$٣٨,٠٩٥٢ = ١٠٠,٠٠٠ \times (٢١٠,٠٠٠ \div ٨٠,٠٠٠)$$

$$\text{والثاني } ٣٣,٣٣٣ = ١٠٠,٠٠٠ \times (٢١٠,٠٠٠ \div ٧٠,٠٠٠)$$

$$\text{والثالث } ٢٨,٥٧١ = ١٠٠,٠٠٠ \times (٢١٠,٠٠٠ \div ٦٠,٠٠٠)$$

فإذا كانت هذه العقود قد أبرمها المؤمن له عن حسن نية أو سوء تقدير دون أن يقصد المغالاة في تقويم الشيء بأعلى من قيمته الحقيقية فتكون كامل العقود صحيحة ويرتب كل عقد أثاره بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامل قيمة الشيء المؤمن عليه، ويمكن النص في الوثيقة على ترتيب تواريخ التأمين من حيث الصحة والبطلان، حيث يعتبر صحيحاً العقد الأسبق تاريخاً ثم العقد الذي يليه حتى تغطي قيمة الشيء كاملة^(١)، أو ينص في الوثيقة على تضامن المؤمنين (م ٢/٣٢٨ تجارة بحرية أردني)^(٢). ومن ثم يجوز للمؤمن له الرجوع على أحد هؤلاء المؤمنين لمطالبته بكامل القيمة، ولمن يتم الرجوع عليه حق الرجوع على المؤمنين الآخرين المتضامنين معه.

أما إذا كان المؤمن له سيء النية في إبرامه عدداً من عقود التأمين بغش وخداع يفوق مبالغها قيمة الشيء المؤمن عليه، فيمكن إبطال هذه العقود بناء على رغبة أحد المؤمنين الذي يتحمل عبء إثبات وجود عدد من التأمينات على الشيء نفسه (م ١/٣٢٨ تجارة بحرية).

ومن جهة أخرى أوجب القانون على من يؤمن على شيء أو مصلحة لدى أكثر من مؤمن أن يخطر كلاً منهم بالتأمينات الأخرى وقيمة كل منها وأسماء غيره من المؤمنين، ويجب ألا تتجاوز قيمة التأمين -إذا تعدد المؤمنون- قيمة الشيء أو المصلحة المؤمن عليها (م ٩٣٧ مدني)، فإن التزم المؤمن له الصمت واكتشف المؤمن أن الشيء المؤمن عليه هو محل عقد تأمين آخر وكان المؤمن له سيء النية، كانت العقود كلها قابلة للإبطال، مع حق كل منهم بطلب التعويض عما لحقه من

(١) أنظر : محمود سمير الشرقاوي/ البحري الليبي/ ص ٤٣٤

(٢) وقد عاجلت المادة ٩٣٨ مدني مثل هذه الحالة بشكل واضح، إذ نصت على أنه إذا تم التأمين على شيء أو مصلحة لدى أكثر من مؤمن بمبالغ تزيد في مجموعها عن قيمة الشيء أو المصلحة المؤمن عليها، كان كل مؤمن ملزماً بدفع جزء يعادل النسبة بين المبلغ المؤمن عليه وقيمة التأمينات مجتمعة دون أن يجاوز مجموع ما يدفع إلى المؤمن له قيمة ما أصابه من الحريق.

ضرر وفق القواعد العامة^(١). وتجدر الإشارة إلى أن الشيء محل التأمين يمكن أن يؤمن عليه بمبلغ يزيد عن قيمته إذا تم ذلك لا لمصلحة المؤمن له فقط بل لمصالح أخرى، وفي مثل هذه الحالة لا تطبق قاعدة التعويض النسبي من المؤمنين. فمثلاً قد يقوم المستورد بتأمين بضاعته بمبلغ يعادل قيمتها ثم يقوم الناقل بالتأمين عليها أيضاً لمواجهة مسؤوليته تجاه صاحب البضاعة، فإذا هلكت البضاعة رجع صاحبها على المؤمن الذي أمن عليها لصالحه، وبعد ذلك يرجع المؤمن هذا على المؤمن الذي أمن عليها لصالح الناقل بدعوى الحلول.

الفرع الرابع

التأمين بأقل من قيمة الشيء المؤمن عليه -التأمين البخس

Reduced Insurance

٤٨٣ = يسمى التأمين بأقل من قيمة الشيء بالتأمين الناقص أو الجزئي أو البخس، وفي هذه الحالة لا يحصل المؤمن له على كامل قيمة الشيء، فإن هلك كلياً فإن المؤمن لا يلتزم إلا بالتعويض بمقدار مبلغ التأمين ويتحمل الباقي المؤمن له الذي يعتبر في هذه الحالة مومناً مشاركاً للمؤمن Coinsurance. وقد جاءت المادة ٣٢٩ تجارة بحرية موضحة لمثل هذه الحالة بنصها على أنه «إذا كان عقد التأمين لا يشمل سوى قسم من قيمة الشيء المؤمن اعتبر الشخص المؤمن له كأنه ما برح ضامناً لنفسه القسم الباقي ويتحمل من ثم قسماً يناسبه من الضرر، إلا إذا نص صريحاً على أنه يحق للشخص المؤمن له ضمن حدود مبلغ التأمين أن يتناول تعويضاً كاملاً إذا لم يجاوز الضرر القيمة المؤمنة».

ونمثل لذلك في حالة بضاعة مؤمن عليها بمبلغ ألف دينار وقيمتها الفعلية ثلاثة آلاف دينار، فإذا احترقت أو غرقت التزم المؤمن بدفع ألف دينار للمؤمن له، ويتحمل المؤمن له ألفي دينار من قيمة البضاعة، أما إذا هلكت جزئياً وقدر هذا

(١) أنظر: علي جمال الدين عوض/ محاضرات في القواعد العامة في التأمين البحري/ ص ٢٧.

الهلاك بخمسائة دينار فإن شركة التأمين تدفع من هذا المبلغ بنسبة مبلغ التأمين إلى الشيء المؤمن عليه أي ثلث مقدار الهلاك الجزئي، وهو ما يسمى بقاعدة النسبية Proportionate Rule ويدفع المؤمن له الثلثين باعتباره مؤمناً لنفسه self-insurer، وتطبق قاعدة النسبية فيما لو تم تأمين السفينة مثلاً لدى أكثر من مؤمن وبمبلغ يقل عن قيمتها الحقيقية حيث يكون عوض التأمين مساوياً إلى المبلغ المؤمن به منسوباً إلى قيمة الشيء المؤمن عليه مضروباً في مقدار الضرر.

فمثلاً لو أن قيمة سفينة ٥٠٠,٠٠٠ دينار أمنت لدى المؤمن (أ) بمائتي ألف دينار، ولدى المؤمن (ب) بمبلغ مائة وخمسين ألف دينار وتعرضت لحادث قدرت الأضرار الناجمة عنه بمائة ألف دينار، فإن تطبيق قاعدة النسبية يوجب على المؤمن (أ) أن يدفع :

$$٤٠,٠٠٠ = ٥ \div ٢٠٠,٠٠٠ = ١٠٠,٠٠٠ \times ٥٠٠,٠٠٠ \div ٢٠٠,٠٠٠$$

$$\text{وعلى المؤمن (ب) أن يدفع } ١٠٠,٠٠٠ \times ١٥٠,٠٠٠ \div ٥٠٠,٠٠٠ = ٣٠,٠٠٠$$

ومن ثم يتحمل المؤمن له مبلغاً قدره ثلاثون ألف دينار.

الفصل الخامس

آثار عقد التأمين البحري

٤٨٤ = مقدمة : يؤخذ مما جاء في المادة ٢٩٦ تجارة بحرية إن عقد التأمين عقد ملزم لطرفيه، المؤمن والمؤمن له فالأول يلتزم بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق بسبب رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما، والثاني يلتزم بالدفع للمؤمن أقساطاً، شرط ألا يتجاوز التعويض قيمة الأشياء الهالكة.

ومن ثم يلتزم كل من المؤمن والمؤمن له بالتزامات قانونية نجملها في مطلبين الأول عن التزامات المؤمن له والثاني التزامات المؤمن.

المبحث الأول

التزامات المؤمن له The Insured's obligations

٤٨٥ = مقدمة : يلتزم المؤمن له بعدة التزامات قانونية هي :

١ - تقديم بيانات صحيحة عن الخط المؤمن عليه .

٢ - دفع القسط المتفق عليه .

٣ - المحافظة على مصالح المؤمن .

المطلب الأول

التزام المؤمن له بتقديم بيانات صحيحة وعدم كتمانها عن المؤمن

٤٨٦ = يقوم عقد التأمين على أساس منتهى حسن النية Utmost good faith فإذا لم يراع ذلك أحد طرفيه، كان العقد قابلاً للإبطال من الطرف الآخر^(١).

(١) أنظر : - S.Shand & Group. Ltd - Insurance - principles And practice - M.N.Mishra =

لكن واجب الإفصاح عن البيانات الجوهرية Material facts يقع على عاتق المؤمن له لأنه يكون على اطلاع على جميع البيانات المتعلقة بالشئ محل التأمين، ذلك أن السفن والبضائع تكون على بعد آلاف الأميال من المؤمن، وعلى ذلك يجب على المؤمن له أن يفصح عن المعلومات الجوهرية التي تؤثر على قرار المؤمن، فأي كتمان لبيان جوهري قد يمكن المؤمن من إلغاء العقد سواء أكان الكتمان مقصوداً أم بإهمال Inadvertment^(١). فيفترض في المؤمن له أن يكون محيطاً بجميع الظروف التي يجب أن يلم بها في المجرى العادي للأمر فلا يمكنه الاعتماد على إهماله أو عدم فاعليته^(٢). ويضاف إلى ذلك أنه لا يكفي إعلام المؤمن بالبيان الذي يعلمه المؤمن له بل يجب أن يكون هذا البيان صحيحاً، وإذا ثار نزاع حول التزام المؤمن له بهذا الخصوص فإن إثبات الإخلال يقع على عاتق المؤمن^(٣).

وهذا الالتزام الذي يقع على عاتق المؤمن له بالإفصاح عما يعلم أو كان عليه أن يعلم به، والمتعلق بالخطر التأميني يجد سنده القانوني فيما نص عليه المادة ٢/٩٢٧ مدني أردني من أن المؤمن له يلتزم بأن يقرر وقت إبرام العقد كل المعلومات التي يهم المؤمن معرفتها لتقدير المخاطر التي يأخذها على عاتقه، وكذا ما جاءت به المادة ٣٠٠ تجارة بحرية من أن «أي كتم معلومات أو تصريح كاذب من قبل المؤمن له في إنشاء العقد وأي اختلاف بين عقد التأمين وأوراق النقل يكون من شأنه التقليل من فكرة الخطر يبطل التأمين حتى في حالة انتفاء نية الاحتيال، ويبطل التأمين حتى في الحالة التي لا يكون فيها لكتم المعلومات والاختلاف في التصريح الكاذب تأثيره في الضرر أو في هلاك الشئ المؤمن، ويستحق المؤمن كامل القسط في حالة الاحتيال ونصفه في حالة انتفاء هذه النية».

ومن ذلك يتضح التزام المؤمن له بالإفصاح To Disclose عن أي بيان

New Delhi. 1995-p.279.

Mishra = op . cit . p.280

Loc. cit

Ivamy : General Principles Of Insurance

(١) أنظر :

(٢) أنظر :

(٣) أنظر

جوهري Material Fact للمؤمن، ويعتبر البيان جوهرياً إذا كان هاماً للمؤمن في تقدير الخطر الذي سيأخذه على عاتقه وكان دافعاً له للتعاقد مع المؤمن له أو عدم التعاقد، كما يساعده مثل هذا البيان على تحديد القسط الواجب استيفاؤه من المؤمن له.

وقد أخذ القضاء الانجليزي^(١) في معيار البيان الجوهري بفكرة المؤمن الحصيف The Prudent Insurer الذي يقبل بالمخاطرة المطلوب التأمين عليها ويضع قسط التأمين على ضوء البيانات التي يفصح عنها المؤمن له فإذا أخفى المؤمن له بعضاً من هذه البيانات فإن هذه البيانات المخفية قد تكون سبباً في عدم قبول المؤمن الحصيف بالتأمين لو علم بها قبل إبرام العقد.

ولا يقتصر الإفصاح عن البيانات على المؤمن له بل وكيهه أيضاً، فإنه يلتزم بالإفصاح عن كل البيانات التي يعلمها من خلال المجرى العادي للأمر إضافة إلى المعلومات التي يعلمها من موكله، فإذا عجز الوكيل عن الإفصاح عن البيانات على النحو السابق فللمؤمن فسخ العقد، وإذا حدث ذلك بفعل إهمال الوكيل فإنه يتعرض للمسؤولية أمام الموكل للإخلال بالعقد، ويكون العقد باطلاً من أساسه إذا وجد فيه عنصر الغش^(٢).

وتجدر الإشارة إلى أن الوقت الذي يعتد فيه بالبيان الجوهري هو قبل إبرام العقد، فإذا علم الوكيل ببيان جوهري بعد إبرام العقد، فإن عدم الإفصاح عنه لا يؤثر على عقد التأمين^(٣)، وحتى لو كان هناك بيان غير جوهري عند إبرام العقد ثم أصبح كذلك عند إبرام العقد فلا أثر لذلك على عقد التأمين حتى لو كان هو السبب في وقوع الخطر^(٤). إلا أن المشرع الأردني قد أخذ باتجاه مخالف حيث ألزمت المادة

(١) أنظر قضية : Lambert v. co-Operative Insurance Society Ltd. (1975) 2 Lloyd's Re p.485 (CA).

Mishra = op.cit.p.280.

(٢) أنظر :

(٣) أنظر المادة ١٩ من قانون التأمين الانجليزي سنة ١٩٠٦ .

(٤) أنظر القضية : = Associated oil carriers Ltd. v.Union Insurance Society of canton Ltd.

٣٠١ تجارة بحرية المؤمن له أن يبلغ المؤمن بالحوادث اللاحقة لإبرام العقد التي قد تعدل فكرة الخطر عند المؤمن، فإذا خالف ذلك تعرض للجزاءات الواردة في المادة ٣٠٠ تجارة بحرية والتي سنتناولها بعد قليل، وهو وضع طبيعي طالما أن عقد التأمين يقوم على مبدأ منتهى حسن النية سواء عند انعقاده أو أثناء التنفيذ.

وعادة تقدم البيانات الجوهرية على ضوء الإجابة عن الأسئلة التي تقدمها شركة التأمين للمؤمن له لأن البيان الذي جعله المؤمن محل سؤال يكون عادة جوهرياً في نظره^(١). ومع ذلك فواجبه الإفصاح عما يعلم من بيانات جوهرية تهم المؤمن، فإذا لم يفعل ذلك تعرض العقد للفسخ من جانب المؤمن، وخوفاً من هذه النتيجة يعتمد المؤمن له لشراء غطاء ممتد *Held covered clause* يغطي فيها احتمال إهماله أو خطئه في تقديم بيان جوهري^(٢).

ومن أمثلة البيانات الجوهرية التي تؤثر في إرادة المؤمن وصف المؤمن له للبضاعة بأنها عادية، وهي في الواقع بضائع خطيرة - مواد كيميائية مثلاً - فإذا كان التأمين على السفينة فإن من البيانات الجوهرية ذكر عمرها ونوع الملاحة التي تقوم بها.

٤٨٧ = الآثار التي تترتب على عدم الإفصاح عن البيانات المحيطة بالخطر المؤمن عليه :

عالجت المادة ٣٠٠ تجارة بحرية بفقراتها الثلاث الآثار الناجمة عن كتم المعلومات أو التصريح بمعلومات كاذبة من قبل المؤمن له حين إنشاء العقد وذلك على النحو التالي :

١ - يبطل عقد التأمين إذا كتم المؤمن له بيانات خاصة بالخطر محل التأمين عن المؤمن أو قدم بيانات كاذبة للمؤمن سواء أكان ذلك بحسن النية أو بسوءها، وكانت تلك البيانات لازمة للمؤمن لتقدير مدى امكانية تغطية الخطر أو لتقدير القسط واجب

(1917) 2K.B.180

(١) أنظر حكم النقض المصرية طعن رقم ١١٧٣ سنة ٤٧ ق جلسة ١٩٨١/٥/٢٥ منشور في أحمد حسني/ قضاء النقض التجاري/ ص ١٧١ .

(٢) عبد القادر العقيد/ التأمين البري في التشريع الأردني/ ص ٢٠٩ .

الأداء، كما يشترط في هذه البيانات أن تقلل من قيمة الخطر في اعتبار المؤمن، والحال نفسه يطبق فيما لو وقع اختلاف في البيانات الواردة في سند الشحن أو أوراق النقل وبين البيانات المدرجة في عقد التأمين.

وقد عبرت عن ذلك أيضاً المادة ٩٢٨/١ مدني بأنه إذا كتم المؤمن له أمراً أو قدم بياناً غير صحيح بسوء نية، بحيث تقلل هذه البيانات من أهمية الخطر المؤمن منه أو تؤدي إلى تغيير في موضوعه، أو إذا أخل عن غش بالوفاء بما تعهد به للمؤمن كان للمؤمن أن يطلب فسخ العقد مع حقه باستحقاق الأقساط المستحقة قبل طلب الفسخ، وتضيف الفقرة الثانية من المادة نفسها أنه إذا انتفى الغش وسوء النية بالتصريح بالبيانات الكاذبة أو في كتم المعلومات عن المؤمن، يبقى للمؤمن حق الفسخ واسترداد والأقساط المدفوعة عن المدة اللاحقة لطلب الفسخ.

ويتضح من النصوص القانونية السابقة أن المشرع قد سوى بين حالة كتمان المعلومات وبين حالة تقديم معلومات كاذبة للمؤمن، كما إن المشرع في القانونين المدني والبحري سوى بين حالة تقديم البيانات الكاذبة أو كتمانها بسوء نية أو حسن نية وأوجب في الحالتين عقاباً واحداً وهو بطلان عقد التأمين، إلا أنه رتب على البطلان في عقد التأمين البحري استحقاق المؤمن لكامل القسط إذا فسخ العقد بسبب سوء نية المؤمن له واستحقاق نصفه إذا كان المؤمن له حسن النية. وهذا الجزاء يطبق أيضاً في حالة عدم إبلاغ المؤمن له للمؤمن الوقائع اللاحقة لإبرام عقد التأمين والتي قد تعدل فكرة الخطر عند المؤمن، وهو ما أخذت به المادة ٩٢٧/٣ مدني من إلزام المؤمن له بأخطار المؤمن بما يطرأ أثناء تنفيذ العقد من أمور تؤدي إلى زيادة المخاطر، وسند ذلك التزام المؤمن له بتنفيذ عقد التأمين بحسن نية مثله في ذلك مثل سائر العقود (م ٢٠٢/١ مدني) ويزيد عنها لأن البيانات الخاصة بالخطر لا يعلمها إلا المؤمن له. وهذا يعني أن حسن النية يسيطر على عقد التأمين عند إنشائه وأثناء تنفيذه باعتباره من العقود المستمرة خلال فترة زمنية معينة.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع البحري لم يحدد المدة التي يجب على المؤمن له أخطار المؤمن بتفاقم الخطر، إلا أننا يمكن أن نطبق ما جاء في المادة ٣٠٨ تجارة بحرية

التي تحدد مدة إبلاغ المؤمن له للمؤمن بوقوع الكارثة خلال ثمانية أيام من العلم بها، وذلك لاتحاد الحالتين في العلة. أما إذا كان التفاقم بسبب المؤمن له فعلية الإبلاغ عن ذلك مسبقاً^(١).

أما القانون المدني فقد اتفق مع القانون البحري في حالة فسخ عقد التأمين بسبب الغش. أما الفسخ في حالة تقديم البيانات غير الصحيحة بحسن نية فإن على المؤمن أن يرد للمؤمن له الأقساط المدفوعة سابقاً والتي لم يتحمل المؤمن في مقابلها خطراً ما.

وهذه البيانات التي يؤدي كتمانها لفسخ عقد التأمين هي البيانات الجوهرية التي يترتب عليها تغيير فكرة المؤمن عن حقيقة الخطر بحيث يعتقد أن هذا الخطر أقل جسامته من الواقع، ويترك تقدير ذلك لقاضي الموضوع^(٢). كما أن ذلك ينطبق في حالة اكتشاف البيان المكتوم أو عدم صحة البيان المقدم أثناء سريان العقد، أما إذا اكتشف أحدهما بعد وقوع الحادث فإن المشرع الأردني لم يتطرق لذلك. ومن ثم فإننا نميل إلى ما أخذت به بعض التشريعات^(٣) من أنه لا مجال لفسخ العقد في مثل هذه الحالة، لأن الخطر قد وقع والعقد قائم وأصبح التزام المؤمن بالتعويض واجب الأداء فلا يمكنه التحلل من العقد بالفسخ وإنما يدفع تعويضاً يتناسب والقسط المدفوع.

وغني عن البيان أن السكوت عن بيان أو كتمان لا يبرر فسخ عقد التأمين إذا كان مثل هذا البيان معروفاً للمؤمن أو معروفاً للكافة إذ يفترض في المؤمن العلم به. كما لو كانت البضاعة مرسلة إلى دولة في حالة حرب مع الدولة المصدرة وسكت المؤمن له عن ذكر هذه الواقعة فلا يجوز للمؤمن فسخ العقد بسبب عدم ذكر هذه الواقعة، لأنها تدخل ضمن الوقائع المعلومة للناس كافة بمن فيهم المؤمن^(٤).

(١) أنظر : د. محمد شرعان/ الخطر في عقد التأمين البحري/ منشأة المعارف بالاسكندرية/ ١٩٨٤/ ص ٥٥

(٢) أنظر : حكم النقض المصرية نقض رقم ١١٨ سنة ١٧ ق جلسة ١٤/٤/ ١٩٤٩ مجموعة أحكام النقض في ٢٥ عاماً ص ٣٨٨

(٣) أنظر المادة ٧٩١/٢ مدني كويتي.

(٤) أنظر : ٢ (1925) George Cohen Sons & CO. V. Standard Marine Insurance CO. Ltd.

٢- ويبطل التأمين حتى في الحالة التي لا يكون فيها لكتم المعلومات والاختلاف في التصريح الكاذب تأثيره في الضرر أو في هلاك الشيء المؤمن عليه (م. ٣٠٠/٢ تجارة بحرية) وهذا الجزء هو تطبيق لمبدأ منتهى حسن النية في عقد التأمين. إذ الأصل وجوب توافر حسن النية لدى طرفي العقد، فإن أخل أحدهما وهو المؤمن له بهذا الواجب كان من حق الثاني المطالبة بفسخ العقد لصالحه، وذلك للطبيعة الخاصة بسرية المعلومات التي لا يمتلكها إلا المؤمن له عن الخطر المؤمن منه، مما حدا بالمشرع لتشديد الجزاء على المؤمن له لإلزامه بتقديم البيانات الصحيحة عن الخطر لأنه أدرى بها من غيره^(١). كما لو أمن بضاعة ولم يذكر أنها شحنت على السطح، فغرقت السفينة بشحنتها، فلا يلتزم المؤمن بتعويضه عن بضاعة السطح حتى لو كان إخفاء هذه المعلومة لا أثر له على وقوع حادث الغرق.

٣- التقليل من فكرة الخطر : يشترط في البيانات التي يكتتمها المؤمن له أو يفضي بها كذباً أن تؤثر في تقدير المؤمن للمخاطر التي سيأخذها على عاتقه فيعتقد أن المخاطر المضمونه هي أقل مما هي حقيقة فلو كان البيان غير الصحيح أو البيان المكتوم الذي قد يصدر عن المؤمن له لا أثر له على حسن تقدير المؤمن للخطر فلا يترتب على ذلك بطلان العقد، كما لو ذكر أن البضاعة شحنت على ظهر السفينة عند إبرام العقد وكانت لم تشحن فعلاً إلا بعد إبرام العقد^(٢). ومعيار التقليل من فكرة الخطر لدى المؤمن لا يرتبط بسوء نية المؤمن له أو حسنها كما لا يرتبط بحدوث ضرر أو هلاك للشيء المؤمن عليه جراء كتمان المعلومات أو تقديمها بشكل غير صحيح للمؤمن. إذ إن مجرد كتمانها يعطي المؤمن حق إبطال العقد.

٤- يترتب على سوء قصد المؤمن له في كتمان البيانات اللازمة لتقدير الخطر المؤمن منه أن للمؤمن حق فسخ عقد التأمين إذا اكتشف عدم صحة البيان المقدم، أو السكوت عن بيان كان يجب تقديمه وفي هذه الحالة يحتفظ بالأقساط المدفوعة مع

Lloyd's Rep. 30.

(١) أنظر : علي جمال الدين / محاضرات في القواعد العامة في التأمين البحري / ص ١٩ .

(٢) أنظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٤٧٢ .

المطالبة بالأقساط غير المدفوعة أي أن حقه يكون في الحصول على القسط كاملاً (م ٣/٣٠٠ تجارة بحرية)، أما إذا كان حسن النية في كتمان المعلومات أو التصريح بها بشكل غير صحيح فإن المؤمن مع حقه بطلب فسخ العقد إلا أنه لا يستحق في هذه الحالة إلا نصف القسط (م ٣/٣٠٠ تجارة بحرية).

٥- عبء إثبات عدم صحة البيانات المقدمة للمؤمن :

ويقع عبء إثبات عدم صحة البيانات التي قدمها المؤمن له أو سكوته عن وقائع معينة أثرت على تقدير المؤمن للخطر الذي يراد تغطيته بالتأمين على المؤمن، إذ عليه إقامة الدليل على ذلك، وللمؤمن له أن يدحض من جانبه ادعاء المؤمن سواء أكان طعن المؤمن في صحة البيانات المقدمة أو في عدم تقديمها أو في مدى تأثيرها على تقدير المؤمن^(١).

وتجدر الإشارة في هذا المقام أن المشرع الأردني عمد إلى إبطال العقد إذا قدم المؤمن له بيانات غير صحيحة أو كتم بيانات عن المؤمن متعلقة بالخطر موضع التأمين، ونعاود القول بأنه يتعذر تطبيق آثار البطلان على عقد التأمين باعتباره عقداً زمنياً لا يمكن إرجاع آثاره التي انقضت بتقرير بطلانه. أما وأننا إزاء عقد مستمر فإن الأجدر أن يتم فسخه بحيث تنصرف آثار ذلك إلى المستقبل، أما ما سبق تنفيذه فيستحيل استرداده.

المطلب الثاني

دفع القسط Payment of The Premium

٤٨٨ = القسط هو المقابل الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن الذي يرتضي تعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية (م ٢٩٦ تجارة بحرية) وهو التزام على المؤمن له يتحدد باتفاق الطرفين عليه المؤمن والمؤمن له، ويدفع في الآجل

(١) أنظر : علي جمال الدين / محاضرات في القواعد العامة في التأمين / ص ٢٠

المحدد في العقد (م ١/٩٢٧ مدني).

فهو مبلغ من النقود يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن ، وهو وإن كان يحدد باتفاق الطرفين إلا أن المؤمن عادة هو الذي يستقل بوضعه ويكون بشكل نسبة مئوية من قيمة الأشياء موضع التأمين أو بمبلغ مقطوع حسب الاتفاق مع مراعاة نوع هذه الأشياء وقيمتها وعمر السفينة وحمولتها والرحلة البحرية واحتمالات وقوع الخطر .

والأصل أن يدفع القسط عند إبرام العقد في موطن المؤمن له ، ويعتبر التزام المؤمن له بدفع القسط سبباً في التزام المؤمن بتحمل المخاطر المؤمن منها وفي دفع عوض التأمين إذا وقع الخطر ، ودفع القسط قد يكون دفعة واحدة أو على دفعات حسب الاتفاق (م ٩٢٠ مدني) ويدخل في معنى القسط ما يتبعه من رسوم كالطوابع ورسم الضريبة والمصاريف الورقية والكتائية بحيث تشكل كلها قيمة القسط المطلوب .

ويلتزم المؤمن له بدفع القسط إذا باشر التأمين بنفسه لكنه قد يوكل شخصاً آخر طبيعياً أو معنوياً في إبرام العقد وهو ما يسمى بسمسار التأمين Insurance Broker الذي يلعب دوراً بارزاً في التأمين البحري وفق نظام تأمين اللويدز حيث أنه يظهر أصيلاً في مواجهة المؤمن له ووكيلاً في تعامله مع مكتبي التأمين ويتقاضى الأقساط من المؤمن له ويدفعها للمؤمن ومن ثم يعتبر مسؤولاً عن دفع الأقساط أمام المؤمن ، ومع ذلك يتقاضى عمولته من المؤمن^(١) . ومن يوقع الوثيقة سواء أكان المؤمن له أو وكيله فإنه يتحمل الالتزامات الناشئة عنها في مواجهة المؤمن وخاصة دفع القسط (م ٢/٣٣ تجارة بحرية) .

٤٨٩ = قاعدة عدم تعديل القسط :

متى تحدد القسط باتفاق المؤمن والمؤمن له أصبح غير قابل للتعديل زيادة أو نقصاً بحجة تغير الظروف عملاً بالقاعدة المطبقة على العقود المستمرة ، باعتبار عقد التأمين عقداً مستمراً واحتمالياً إلا إذا اتفق على خلاف ذلك بسبب أن قاعدة عدم تعديل القسط تبعاً لتغير الظروف ليست من النظام العام ، ومع ذلك سمح المشرع

Chorley & Giles : Op. Cit. P. 368 .

(١) أنظر المزيد عن سمسار التأمين في تأمين اللويدز

للمؤمن بزيادة بدل التأمين بمقدار ثلاثة أرباع بالمائة شهرياً خلال المدة التي تستغرقها السفينة في السفر إلى محجر صحي وحتى تعود منه، وكذا في خلال المدة التي تقضيها السفينة أمام الميناء المقصود إذا كان محاصراً (م ٣٤٦ تجارة بحرية)، وفي مقابل ذلك يخفض القسط بمقدار الثلث إذا تم التأمين على بضائع ذهاباً وإياباً، ولم يتم شحن بضائع في رحلة عودة السفينة من مكان الوصول. أو إن شحن البضاعة في الإياب كان غير مكتمل إلا إذا تم الاتفاق على غير ذلك (م ٣٠٤ تجارة بحرية).

٤٩. = الوفاء بالقسط :

الأصل أن يتم الوفاء بالقسط في محل المدين (المؤمن له) (م ٣٣٦ / ٢ مدني) باعتبار أن الدين مطلوب لا محمول اللهم إلا دفع القسط الأول يكون عادة في مكان المؤمن، ويقوم بدفع القسط المؤمن له أو من يوقع الوثيقة نيابة عنه عند إبرام العقد ما لم يوجد اتفاق أو نص يقضي بغير ذلك (م ٣٣٤ / ١ مدني)، فإذا انتقل الشيء المؤمن عليه للخلف العام فإن ورثة المؤمن له يلتزمون بدفع أقساط التأمين المستحقة أما إذا انتقل للخلف الخاص، فإن المشتري يلتزم بدفع الأقساط المستحقة بعد انتقال الشيء إليه لانتقال جميع الحقوق والالتزامات المتعلقة بالشيء إليه^(١). فإذا تخلف المؤمن له عن الوفاء بدفع القسط فللمؤمن أن ينذر المؤمن له بإنذار غير مجد في محل إقامته بوجوب الدفع أو تقديم كفالة مقبولة خلال أربع وعشرين ساعة مع حق طلب فسخ عقد التأمين بتبليغ بسيط ولو كان بشكل كتاب مسجل، على أن يحدد العقد المراد فسخه إذا تعددت العقود فيما بين المؤمن والمؤمن له، وفي مثل هذه الحالة يتخلى المؤمن عن القسط بنسبة مدة الأخطار الباقية ويظل الباقي ديناً للمؤمن (م ٣٠٥ / ١ تجارة بحرية) وتجزئ الفقرة الثانية من المادة ٣٠٥ توجيه الإنذار بالدفع وتبليغ الفسخ في صك واحد.

وما قيل عن عدم الوفاء بالقسط يقال في حالة إفلاس المؤمن له أو توقفه عن الدفع. وطلب الفسخ الذي يقدمه المؤمن عند عدم دفع القسط لا يطبق على من كان

(١) أنظر : أحمد شرف الدين/ ص ٣٩٠ .

يحوز وثيقة التأمين ووثيقة الشحن بحسن نية. (م ٣٠٥ / ٤ تجارة بحرية) إذا انتقلت إليه الوثيقة قبل وقوع أي حادث وقبل تبليغ الإنذار أو الفسخ للمؤمن له. وإذا وقع الخطر أثناء توقف المؤمن له عن دفع القسط وكان مبلغ التأمين مستحقاً فللمؤمن أن يستنزل قيمة القسط من مبلغ التعويض المستحق^(١).

وتتضمن وثيقة التأمين عادة شرطاً يوقف بموجبه سريان عقد التأمين ولا يرتب هذا الوقف أثره إلا بعد مضي مدة يبقى العقد خلالها نافذاً وهذه المدة تتراوح ما بين عشرين إلى ثلاثين يوماً. فإذا وقع الخطر أثناء هذه المدة التي تبدأ من تاريخ إنذار المؤمن له، فإن المؤمن يلتزم بدفع التعويض فإذا انتهت هذه المدة تسري آثار الوقف على عقد التأمين ومن ثم إذا وقع الخطر خلالها فلا تعويض من المؤمن فإذا استمر المؤمن له بعدم دفع القسط فإما أن يفسخ المؤمن العقد أو أن يجيزه، فإن أجازه أتبع بشأن عدم الوفاء بالقسط الثاني الإجراءات السابقة الخاصة بالإنذار والتبليغ^(٢).

ويلاحظ مما سبق مراعاة المشرع للمؤمن له بعدم جواز فسخ العقد إلا بعد إعداره^(٣) وذلك محاولة من المشرع لإعطاء المؤمن له فرصة لتعديل أوضاعه المالية قبل توقيع الجزاء عليه^(٤). فإذا اختار المؤمن فسخ العقد كجزاء لتخلف المؤمن له عن دفع القسط بعد إعداره، فإنه يترتب على هذا الفسخ التزام المؤمن بالتخلي عن جزء من القسط يتناسب والمدة المتبقية من فترة التأمين (م ٣٠٥ تجارة بحرية) والزيادة الناجمة عن تغطية المخاطر عن الفترة السابقة تكون ديناً له.

٤٩١ = قابلية القسط للتجزئة :

يتضح مما جاء في المادة ٣٠٥ تجارة بحرية إن القسط قابل للتجزئة بمعنى أن المؤمن عند فسخ عقد التأمين لا يأخذ القسط كاملاً بل يأخذ القسط الذي يستحقه

(١) أنظر : هشام فرعون/ ص ٣٠٣ .

(٢) أنظر شرح هذا الموضوع في : أحمد شرف الدين/ ص ٤١٧ .

(٣) أنظر : د. سعيد واصف / شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات / مع دراسة لنظام صندوق الضمان/ دراسة مقارنة/ القاهرة/ ١٩٦٣ / ص ٩٣ .

(٤) أنظر : البدراوي/ ص ٣٤٤ .

مقابل تغطيته المخاطر المؤمن منها ويتخلى عن الأقساط المتبقية التي لم يتحمل مقابلها أي مخاطر، وقد عبرت عن ذلك صراحة المادة ٩٢٨ مدني بأن أجازت للمؤمن فسخ عقد التأمين عند كتمان المؤمن له بيانات عنه أو التصريح بها تصريحاً غير صحيح وكان ذلك عن غش منه، وفي مثل هذه الحالة يحكم له بالأقساط المستحقة قبل طلب الفسخ أما إذا انتفت سوء النية والغش، فإذا فسخ المؤمن عقد التأمين فعليه أن يرد للمؤمن له الأقساط المدفوعة والتي لم يتحمل في مقابلها خطراً ما. وقد وردت إمكانية تجزئة القسط فيما جاءت به المادة الثامنة من نظام التأمين الإلزامي على المركبات رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٥ من أنه يجوز إلغاء عقد التأمين على السيارة عند نقل ملكيتها خلال فترة سريان العقد، ومع أن النص لم يذكر التزام المؤمن برد جزء من القسط الذي لم يتحمل في مقابله خطراً ما إلا أننا نرى أن عليه أن يرد جزءاً من قسط التأمين بعد انتقال ملكية السيارة للمشتري، بالقدر الذي يتبقى من مدة سريان العقد، لأن القول بغير ذلك يجعل المؤمن مثرياً على حساب الغير بدون سبب خاصة وأن المالك الجديد قد يعقد عقداً جديداً على السيارة لدى مؤمن آخر.

وهذا الاتجاه يجد سنده القانوني في نظرية السبب حيث أنه في العقود الملزمة للجانبين يكون سبب التزام كل من طرفيه هو التزام الطرف الآخر، بحيث إذا أنقضى أحدهما أصبح التزام الآخر بدون سبب فينقضي هو أيضاً (م ٧٤٢ مدني أردني)^(١).

٤٩٢ = امتياز قيمة القسط :

إذا وقع الخطر والتزم المؤمن بالتعويض عن نتائجه للمؤمن له، وكان هناك أقساط لم تدفع، فللمؤمن أن يخصم من قيمة التعويض هذه الأقساط المستحقة أو أن يحبس التعويض حتى يستوفى هذه الأقساط^(٢).

ومع ذلك فقد أعطى المشرع دين المؤمن الناجم عن مجموع أقساط التأمين المعقود على جرم السفينة وأجهزتها وأعتدتها عن آخر سفرة لها (فيما لو كان التأمين

(١) أنظر : عبد القادر العطير/ التأمين البري في التشريع الأردني/ ص ٢١٨ .

(٢) أنظر : السنهاوري/ الوسيط/ الجزء السابع/ ص ١٣٠٥ .

معقوداً للسفرة)، أو لآخر مدة مؤمن عليها لو كان التأمين معقوداً لأجل معين، امتيازاً من الدرجة السابعة على نحو ما جاء في المادة ٥٠ تجارة بحرية، على البضائع أن لا يجاوز التعويض في الحالتين أقساط سنة واحدة. أما أقساط التأمين المستوجبة على البضائع فلم يقرر لها المشرع أي امتياز^(١).

المطلب الثالث

التزام المؤمن له بإبلاغ المؤمن بنبأ الكارثة أو الخسارة

٤٩٣ = تقضي الفقرة الأولى من المادة ٣٠٨ تجارة بحرية بأن على المؤمن له أن يبلغ المؤمن بنبأ الكارثة أو الخسارة بمهلة ثلاثة أيام من تسلمه النبأ إذا وقعت الكارثة المؤمن ضدها، فيصبح التزام المؤمن بأداء العقد مستحقاً، وعلى المؤمن له أن يبلغ المؤمن بحدوث الخطر أو الكارثة خلال ثلاثة أيام من وقوع الحادث، وتسري هذه المدة من اليوم التالي للعلم بوقوع الحادث وتنتهي في آخر يوم أو ساعة وتمتد هذه المدة إذا صادف آخر الميعاد عطلة رسمية (م ٢٣ أصول محاكمات مدنية). والحكمة التي تكمن خلف ذلك هي أن للمؤمن مصلحة في التحقق من وقوع الخطر والأضرار التي وقعت بسبب ذلك، وأن هذا الخطر وهذه الأضرار مما يدخل في نطاق عقد التأمين، فإذا لم يتم ذلك بوقت قصير فقد تضيق معالم الخطر ويصعب على المؤمن التأكد من أن الخطر يقع ضمن المخاطر المغطاة بالتأمين، إضافة إلى أن سرعة إخبار المؤمن بوقوع الحادث يتيح له فرصة المحافظة على الشيء المؤمن عليه أو سرعة إصلاحه قبل أن يتفاقم الخطر^(٢) كما تتيح له سرعة اتخاذ الإجراءات التي تحفظ حقوقه بالرجوع على الغير^(٣). والإخطار الواجب إبلاغه للمؤمن يتضمن عادة على تاريخ وقوع الحادث ومكانه وأسبابه والشهود إن أمكن دون التزام المؤمن له ببيان رأيه

(١) أنظر : هشام فرعون / ص ٣٠٣.

(٢) أنظر : علي يونس / الأصول / ص ٦٤٠.

(٣) أنظر : أحمد شرف الدين / ص ٤٢٤.

وتقديره للموقف^(١) بدقة لتعذر الإحاطة بكل الظروف المحيطة بوقوع الحادث خلال الفترة القصيرة التي ينص عليها القانون.

ولم يحدد النص القانوني شكلاً للإخطار إلا أنه قد يكون كتابة وهو الأضمن، مع أن الواقع العملي يجيز أن يكون الإخطار بالهاتف، ويقع عبء إثبات القيام بالإخطار على عاتق المؤمن له أو الخلف الخاص أو العام.

وبالطبع فإن زمن الإخطار يبدأ من تاريخ علم المؤمن له أو المستفيد بوقوع الحادث إذ لا التزام بمستحيل^(٢).

وتجدر الإشارة إلى أن بوالص التأمين تشترط عادة أن يتم إخطار المؤمن بوقوع الحادث كتابة، إلا أن مثل هذا الشرط لم يرد في القانون ومن ثم فقد التفت القضاء عنه^(٣).

كما أن الشرط الذي يرد في وثيقة التأمين بسقوط حق المؤمن له إذا تأخر عن الإعلان عن الخطر لا سند له من القانون، وأن ما يترتب للمؤمن في مثل هذه الحالة هو تخفيض قيمة التعويض بمقدار ما لحقه من أضرار جراء هذا التأخير في الإخطار^(٤) شرط إثبات هذا الضرر ومقداره، وطالما أن المشرع لم ينص على جزاء خاص بالتخلف عن الإخطار، فإن للطرفين الاتفاق على جزاء يوقع عند عدم الإخطار، إلا أن هذا الاتفاق لا يجوز أن يسقط حق المؤمن له في التعويض عن الضرر الناجم عن وقوع الخطر إذا كان عدم الإخطار ناجماً عن عذر شرعي (م ٩٢٤/٢ مدني)، أما إذا كان عدم الإخطار بسبب غير مقبول فلا مانع من توقيع

(١) أنظر : علي جمال الدين/ محاضرات في القواعد العامة في عقد التأمين البحري/ ص ٤١

(٢) أنظر : د. حسام الدين الأهواني / المبادئ العامة للتأمين / دار النهضة العربية القاهرة / ١٩٧٧ / ص ١٧٥.

(٣) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٧٢/٣٢٠ مجلة النقابة لعام ٧٢/ ص ١٥٢٢

(٤) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٤٦٧ / ٨١ مجلة النقابة لسنة ٨١ ص ٣٦٨ وكذا تمييز حقوق رقم

٧٦/٢٤٦ مجلة النقابة لعام ٧٧ ص ٧٦

جزاء السقوط عليه^(١). وكذا الحال إذا تأخر عن تقديم المستندات المتعلقة بالحادث للمؤمن، ويطبق الجزاء نفسه إذا كان عدم الإخطار بسوء نية وغش من جانب المؤمن له على أن يقع عبء إثبات الغش وسوء النية على عاتق المؤمن^(٢).

المطلب الرابع

تفادي وقوع الخطر وإخبار المؤمن بتفاقم المخاطر أو تلطيف أثارها عند وقوعها

٤٩٤ = يجب تنفيذ عقد التأمين، مثله في ذلك مثل العقود الأخرى، طبقاً لما يتضمنه من أحكام وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية (م ١/٢٠٢ مدني)، وهذا يتطلب من المؤمن له أن يتصرف تصرف الشخص الحرص على سلامة أمواله لصالح المؤمن مقابل الأمان الذي يحصل عليه من هذا المؤمن، ومن أبرز مظاهر حسن النية في تنفيذ عقد التأمين الحرص على سلامة السفينة وجعلها صالحة للملاحة في نقل البضائع بين الموانئ المختلفة، وذلك بتجهيزها بما يلزم لمواجهة أخطار البحر في بداية كل رحلة بحرية.

وكما يلتزم المؤمن له بالعناية بالسفينة عليه كذلك واجب العناية بالبضائع المؤمن عليها، بحيث يحافظ عليها من التقلبات الجوية ومن عمليات المناولة الخشنة وأن يخزنها في عنابر السفينة لا على السطح وأن يوفر لها متطلبات الحفظ من العوامل الجوية كالتبريد في المواد القابلة للتلف، فالمؤمن له ملزم بالمحافظة على السفينة والبضاعة وتجنب أي منها للخطر انطلاقاً من مبدأ حسن النية في تنفيذ العقود، فإن أخل بذلك كان المؤمن في حل من التزامه بالتعويض، ويترك بيان مدى تقييد المؤمن له بذلك الالتزام للقضاء^(٣).

فإذا وقع الخطر فإن واجب (المؤمن له) هو تلطيف أثر الخطر بقدر الإمكان،

(١) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٧٣/١٧٢ مجلة النقابة لعام ٧٣ ص ١٢٢١.

(٢) أنظر : السهوري/الوسيط/ الجزء السابع/ ص ١٩٢٨.

(٣) أنظر : علي يونس / الأصول / ص ٦٤٣.

وأن يباشر باتخاذ كل التدابير لمنع تفاقم الخطر سواء ما وقع منه على السفينة أو على البضاعة خاصة إذا لم يكن للمؤمن وجود في مكان وقوع الحادث، وألا يقف موقف المتفرج من زيادة آثار المخاطر إذا كان في وسعه أن يعمل شيئاً لتخفيف هذه الآثار كأن يشرف على عمليات الإنقاذ أو أن يقوم بها بنفسه. وعليه كذلك أن يحفظ حق كل ادعاء على المسؤولين من الغير ليقدمه للمؤمن (م ٢/٣٠٨ تجارة بحرية)، وإذا كان المؤمن موجوداً فله الحق باتخاذ كل التدابير الواقية من حدوث الخطر أو تدابير انقاذ الأموال المؤمن عليها بنفسه دون أن يمنعه أحد من ذلك (م ٢/٣٠٩ تجارة بحرية)، وواجب المؤمن له في هذا الشأن غير محدد يختلف من حالة إلى أخرى، فإذا غرقت السفينة أو تعرضت لتجنّيح فإنه يقوم بكل ما يمكن لإنقاذها أو لإنقاذ حمولتها وأجهزتها أو لتعويضها في حالة التجنّيح، كما أنه إذا حجزت السفينة يجتهد في رفع الحجز عنها.

وبالطبع للمؤمن له الذي قام بعمليات الإنقاذ للأموال المؤمن عليها لصالح المؤمن الحق في التعويض عما دفعه من مصاريف أو ما تكبده من جهد، كما له أن يحتفظ بحقه في ترك الأشياء المؤمن عليها إذا توافرت شروط ذلك، وعلى المؤمن أن يدفع للمؤمن له مصاريف الإنقاذ مصداقاً للبيانات المقدمة عنها، إلا إذا استطاع المؤمن كشف زيف هذه البيانات الخاصة بالمصاريف (م ١/٣٠٩ تجارة بحرية). وعادة ما يرد في الوثائق شرط يسمى بشرط المقاضاة والعمالة Sue and labor clause الذي يرد بشكل اتفاق يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له عما يتكبده في سبيل تلطيف آثار وقوع الخطر سواء على السفينة أو على البضاعة، ومن ضمن ذلك اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة لحفظ حقوق المؤمن تجاه الغير مسبب الضرر^(١).

وقبل وقوع الخطر وتلطيف آثاره يلتزم المؤمن له بإبلاغ المؤمن بالظروف الطارئة التي تزيد من الخطر أثناء سريان العقد انطلاقاً من أن مبدأ حسن النية يجب أن يتوافر عند إبرام العقد وأثناء تنفيذه، إضافة إلى التزامه القانوني بذلك بناء على ما ورد في

المادة ٣٠١ تجارة بحرية من أن المؤمن له يلتزم بإبلاغ المؤمن بالحوادث البحرية اللاحقة عند إبرام العقد والتي قد تعدل فكرة الخطر عند التأمين . وهو وضع منطقي إذ لا سبيل لعلم المؤمن بهذه الأخطار الطارئة إلا عن طريق المؤمن له الذي عليه أن يتحرى الصدق والأمانة في الإبلاغ عنها، وكمثل على هذه الأخطار، التأمين على البضاعة وضرورة إخطار المؤمن بأنها شحنت على سفينة معينة، أو أن الضرورة استوجبت تغيير السفينة أثناء الرحلة أو أن خط سير الرحلة قد تغير لسبب أو لآخر^(١).

ويكمن أساس الالتزام بإخبار المؤمن بالظروف الطارئة أن عقد التأمين من العقود المستمرة التي يتوقع فيها تعديل الخطر زيادة ونقصاً، وأن المؤمن لو علم بالخطر الطارئ لما أقدم على إبرام العقد، يضاف إلى ذلك مبدأ تناسب القسط مع الخطر مما يجيز للمؤمن طلب زيادة القسط بما يتناسب والخطر الطارئ^(٢).

إلا أننا أمام نص قانوني يتمثل فيما جاءت به المادة ٣/٩٢٧ مدني يوجب على المؤمن له إخطار المؤمن أثناء سريان العقد بما يستجد من ظروف تؤدي إلى زيادة المخاطر المؤمن منها، فلا حاجة بنا إلى البحث عن تأصيل لهذا الالتزام.

ومع أن القانون لم يحدد المدة التي يتم بها الإخطار ولا شكل الإخطار إلا أننا يمكن أن نقيس ذلك على إخطار المؤمن له للمؤمن الخاص بحدوث الكارثة، إذ إن المادة ٣٠٨ تجارة بحرية تحدد مدة الإخطار بثلاثة أيام من وقت العلم بالخطر، وشكل الإخطار قد يكون كتابة بشكل كتاب مسجل أو فاكس أو توكس وفق ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين قياساً على ما جاء في المادة ٣٠٥ تجارة بحرية.

ويترتب على الإخلال بواجب إخبار المؤمن بطلان العقد سواء أكان المؤمن له حسن النية أو سيئها سنداً للمادة ٣٠١ تجارة بحرية المعطوفة على الأحكام الواردة في المادة ٣٠٠ تجارة بحرية مع حق المؤمن بالاحتفاظ بكامل القسط إذا كان المؤمن له سيئ النية ونصفه إذا كان حسن النية. وبالطبع فإن البطلان - ونرى أن يكون الجزاء

(١) أنظر : علي يونس / الأصول / ص ٦٤٢.

(٢) أنظر : البدرابي / ص ٣٠٩ ، أحمد شرف الدين / ص ٣٢١.

هو الفسخ لأن عقد التأمين من العقود المستمرة التي لا يمكن إرجاع الطرفين فيها إلى سابق عهدهما عند التعاقد - هو حق للمؤمن يجوز أن يتنازل عنه ويقبل ببقاء العقد كما هو أو رفع القسط بما يتناسب والخطر الجديد.

المطلب الخامس

التزام المؤمن له بإثبات الضرر والمحافظة على حق الرجوع على الغير المسؤول

٤٩٥ = إذا تحقق الخطر المؤمن منه وكان ذلك بفعل الغير، فإن هذا الغير يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر وعليه يكون للمؤمن له أن يرجع إما على شركة التأمين لاقتضاء التعويض اللازم، فإذا دفعته عادت على مسبب الضرر بما دفعت على أساس الحلول عملاً بنص المادة ٩٢٦ مدني^(١)، وإما أن يرجع على مسبب الضرر على أساس المسؤولية التقصيرية.

وفي الحالة الأولى على المؤمن له أن يتخذ جميع الإجراءات اللازمة للمحافظة على حق المؤمن بالرجوع على مسبب الضرر، وهو التزام قانوني ورد في المادة ٢/٣٠٨ تجارة بحرية بأن على المؤمن له أن يحفظ حق كل ادعاء على المسؤولين من الغير، فعليه إثبات الضرر في مواجهة مسببه ويكون ذلك بإثبات حالة البضاعة عند استلامها من الناقل مثلاً، وذلك بمعرفة عملاء المؤمن أو وكلائه المذكورين في وثيقة التأمين، إذا وجدوا في مكان تسليم البضاعة، وإلا فعلى المؤمن له أن يجري الكشف على البضاعة عند استلامها بمعرفة أحد رجال الإدارة لإثبات ما هلك منها. فإذا لم يفعل ذلك لا تقبل دعواه في مواجهة المؤمن (م ١/٣١٠ تجارة بحرية)، والغرض من ذلك منع الجدل حول حالة البضاعة عند تسليمها وسبب الضرر ومقداره.

وقد حدد المشرع الأردني بالفقرة الثانية من المادة ٣١٠ تجارة بحرية مهلة ثمانية أيام لإجراء الكشف على البضاعة ابتداءً من اليوم التالي لوضع الناقل البضاعة تحت تصرف المؤمن له أو وكلائه على ألا تتجاوز هذه المهلة ثلاثين يوماً من تاريخ وصول

(١) أنظر : تمييز حقوق رقم ٨٢٣/٩٠ مجلة النقابة لعام ٩٢ ص ٩٧١.

ومدة الثلاثين يوماً لا تسري بحق مستلم البضاعة الذي كان يجهل وصول البضاعة إلى المكان المقصود (ف ٣ م ٣١٠ تجارة بحرية).

وعلى ذلك لا يجوز للمؤمن له أن يقوم بعمل تنعكس آثاره سلباً على المؤمن، كإعفاء الناقل من المسؤولية أو عدم توجيه تحفظ للناقل عن النقص أو التلف الذي وجد في البضاعة، سواء في حالة وجود عيب ظاهر فيها أو خفي، فإن على المرسل إليه (المؤمن له) أن يرسل تحفظات خطية للناقل عند التسليم، وإلا فيفترض أنه تسلمها سليمة، فإذا كان الهلاك غير ظاهر فعليه إبلاغ التحفظات للناقل خلال ثلاثة أيام بعد التسليم دون أن تدخل فيها العطل الرسمية (م ١/٢١٨ تجارة بحرية). فإذا أهمل إخطار الناقل تحمل عبء إثبات الضرر^(١)، أو تراخيه في عمل الكشوفات اللازمة على البضاعة خلال الأيام الثمانية من استلامها، أو خلال ثلاثين يوماً التالية لوصول البضاعة إلى ميناء الوصول.

فإذا قصر المؤمن له في واجباته بهذا الشأن فقد حقه بإقامة الدعوى على المؤمن.

المبحث الثاني

التزامات المؤمن وحقه بالحلول

The Obligations of the Insurere And His Right of Subrogation

٤٩٦ = عقد التأمين البحري هو عقد تعويض بالرغم من كل اتفاق مخالف، ولا يجوز أن يجعل المؤمن له بعد وقوع الحادث في حالة مالية أحسن مما كان عليه قبل وقوع الحادث (م ٣٢٥ تجارة بحرية).

بمعنى أن المؤمن يلتزم بدفع التعويض المستحق عن الضرر الذي يلحق بالشيء المؤمن عليه، أي أن التعويض قد يساوي الضرر أو يقل عنه ولكنه يبقى في حدود

(١) أنظر : تمييز حقوق أردني رقم ٩٢/٩٨ مجلة النقابة لعام ٩٣ ص ٢٠٢٩

مبلغ التأمين حتى لا يثري المؤمن له على حساب المؤمن .

فإذا دفع المؤمن عوض التأمين للمؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه ، فإن له الحق أن يحل محله في متابعة الطرف الثالث الذي كان سبباً في وقوع الخطر وما ينتج عنه من ضرر (م ٣٦٤ تجارة بحرية) .

وعلى ذلك سنتكلم في التزام المؤمن بالتعويض وفي حقه بالحلول .

المطلب الأول

التزام المؤمن بالتعويض

٤٩٧ = يلتزم المؤمن بدفع المبلغ المؤمن به عند تحقق الخطر (م ٩٢٩ مدني أردني) ، وانطلاقاً من الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري فلا يجوز أن يأخذ المؤمن له أكثر مما لحقه من ضرر ، وإلا أثري على حساب المؤمن بلا سبب ، ومن ثم فإن المؤمن يعرضه عن الأضرار الناجمة عن الخطر بما يجعل وضعه المالي كما كان قبل وقوع الخطر . والتزام المؤمن بالتعويض يكون في حدود مبلغ التأمين كحد أقصى مع إمكانية أن يكون أقل من ذلك إذا كان الضرر أقل من قيمة التأمين سواء وقع التأمين على السفينة أو على البضائع ، لكنه لا يعرضه إلا إذا أثبت المؤمن وقوع الخطر أثناء سريان العقد وأن الخطر وقع في المكان المحدد في الوثيقة ، ويكون الإثبات بكافة الوسائل ، فإثبات وقوع خطر على السفينة يتم بالرجوع لسجلات الميناء ودفتر السفينة ، وبالنسبة للبضاعة يثبت تعرضها للخطر من سند الشحن كونه نظيفاً أو مشوباً بتحفظات . وتشتط عادة شركة التأمين أن تتم المطالبة بدفع عوض التأمين مرفقة بالمستندات التي تؤيد حق المؤمن له أو المستفيد بالتعويض خلال أربعة شهور من وصول الباخرة لمرفأ التفريغ تحت طائلة فقدان حقه الناشئ عن البوليصة^(١) .

(١) راجع بوليصة التأمين البحري على البضائع الصادرة عن شركة الشرق الأوسط للتأمين ، حيث تتطلب من المؤمن له تقديم المستندات التالية :

١- تقرير الخبير ، ٢- النسخة الأصلية من وثيقة التأمين ، ٣- بوليصة الشحن ، ٤- فاتورة المصدر ، =

ويشكل التزام المؤمن بالتعويض المحور الرئيسي لاهتمام المشرع بملاءة المؤمن حرصاً منه على مصالح المؤمن لهم، وعليه فهو يشترط ممارسة التأمين البحري بشكل شركة مساهمة عامة كما يشترط إيداع وديعة نقدية في أحد المصارف التي يوافق عليها وزير الصناعة والتجارة تناسب خط التأمين الذي تتعامل فيه شركة التأمين (م ٧ من قانون مراقبة أعمال التأمين رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤)، كما أوجب على شركات التأمين اتخاذ احتياطات مالية لمواجهة احتمال وقوع الحوادث المؤمن عليها (م ٣٧/ جـ من قانون مراقبة أعمال التأمين).

وانطلاقاً من الاعتبارات السابقة فقد أعطى المشرع للمؤمن له في حالة إفلاس المؤمن أو توقفه عن الدفع حق إرسال إنذار للمؤمن بدفع قيمة التعويض أو تقديم كفالة مقبولة خلال أربع وعشرين ساعة، فإذا لم يستجب حق للمؤمن له طلب فسخ العقد بتبليغ بسيط للمؤمن ولو بكتاب مسجل (م ٣٠٥ تجارة بحرية).

ويدخل في معنى التعويض الواجب على المؤمن بالإضافة إلى التعويض المستحق بسبب الضرر الذي يلحق البضاعة أو السفينة، دفع نفقات تعويم السفينة الجانحة ونفقات إنقاذ السفينة من خطر محقق ونفقات الإنقاذ في البحر ونفقات القطر عندما تقطر السفينة إلى ميناء بقصد ترميمها (م ٣٣٣ تجارة بحرية) ويلحق بذلك نفقات أجور البحارة وغذائهم أثناء القطر وفي ميناء الإصلاح إذا كان هذا الإصلاح على عاتق المؤمن (م ٣٣٤ تجارة بحرية).

يضاف إلى ذلك أن غرامة الخسائر البحرية المشتركة يتحملها المؤمن بعد حسم قيمة الخسائر البحرية الخاصة (م ٣٣٦ تجارة بحرية)، ومن جهة أخرى فالمؤمن لا يلتزم بالأضرار التي يسببها الشيء المؤمن لغيره من الأشياء والأشخاص ما لم يشترط عكس ذلك (م ٣٤٢ تجارة بحرية).

أي أن المؤمن لا يضمن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له جراء

= ٥- لائحة المحتويات، ٦- شهادة الميناء عند استلام البضاعة، ٧- أية وثيقة تتعلق بحصول الخسارة وتحديد قيمتها.

الأضرار التي يسببها الشيء المؤمن عليه للغير، إلا إذا اشترط عكس ذلك، بمعنى أن البضاعة المؤمن عليها إذا سببت ضرراً لبضاعة أخرى كما لو كانت مواد كيماوية انسكبت على ما يلاصقها من بضائع أخرى فأتلفتها أو أن السفينة المؤمن عليها قد سببت أضراراً للغير كما لو اصطدمت بسفينة أخرى أو بجسم عائِم أو بالرصيف فأحدثت أضراراً للغير، اللهم إلا إذا وجد شرط في عقد التأمين يقضي بغير ذلك.

وهكذا فقد استبعد المشرع الأردني مع غيره من بعض التشريعات البحرية العربية، التأمين من المسؤولية المدنية من نطاق التأمين البحري إلا إذا اتفق على عكس ذلك^(١) وفي مقابل ذلك أخذت بعض التشريعات البحرية العربية بتقرير مسؤولية المؤمن عن المسؤولية المدنية التي يتعرض لها المؤمن له إلا إذا اتفق على غير ذلك^(٢).

المطلب الثاني

حق المؤمن بالحلول The Right of Subrogation

٤٩٨ = تجيز المادة ٩٢٦ مدني للمؤمن أن يحل محل المؤمن له في الدعاوى التي تكون له ضد متسبب الضرر، ومعنى ذلك أن المؤمن الذي يدفع للمؤمن له تعويضاً عن الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه بفعل ضرر ناجم عن فعل الغير، له الحق بعد أن يدفع قيمة الضرر، أن يحل محل المؤمن له في مقاضاة متسبب الضرر في حدود هذا الضرر، وعلى ذلك فقد حكم القفضاء بأن رجوع المؤمن على مسبب الضرر / الناقل يكون بمقدار قيمة البضاعة الهالكة دون إضافة عشرة في المائة كما هو وارد في عقد التأمين لأن الناقل لا يلتزم بمثل هذه الزيادة أصلاً. فقد قالت محكمة

(١) شارك التشريع الأردني في هذا الاتجاه البحري السوري م ٣٣٩، البحري اللبناني م ٣٣٩، البحري الليبي م ٣٤٢.

(٢) من هذه التشريعات البحري العماني م ٣٩٠ - ٣٩٢، والبحري الكويتي م ٣٢٣ - ٣٢٥ والبحري البحريني م ٢٩٣ - ٢٩٥.

التمييز في هذا الشأن^(١) بأن لشركة التأمين الحلول محل الضرر للمطالبة بقيمة الأضرار التي لحقت عملاً بالمادة ٩٢٦ مدني، إلا أنه ليس لها المطالبة بما دفعته للمؤمن له بأكثر مما يستحق فهي تحل محله للمطالبة بما لحقه من ضرر. كما أوضحت في حكم آخر^(٢) بأن لشركة التأمين أن تحل حلاً قانونياً محل صاحب البضاعة في مخاصمة مالك السفينة بمطالبته بقيمة الأضرار التي لحقت بالبضاعة لقيامها بدفع قيمة التأمين لصاحب البضاعة.

وأوضحت بجلاء في حكم آخر^(٣) أن مسؤولية الموانئ عما سببه للبضاعة من تلف هي بدفع قيمة البضاعة في وقت وصولها إلى مستودعاتها وليس المبلغ الذي استوفاه المؤمن له من المؤمن لما فيه من زيادة عشرة في المائة من ثمن البضاعة وأجور شحنها.

وكذا الحال بالنسبة لمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة فلا يلزم بهذه الزيادة لأنها لا تعتبر نقصاً في البضاعة خلال الرحلة البحرية التي يكون الناقل مسؤولاً عنها، فشرط عقد التأمين بزيادة نسبة عشرة في المائة لا يرتب على الناقل التزامات لأنه أجنبي عن عقد التأمين^(٤).

ويجد حق الحلول في التأمين البحري سنده فيما جاء بالمادة ٣٦٤ تجارة بحرية التي أعطت المؤمن حق ممارسة حقوق المؤمن له الذي عوضه المؤمن وأن يرفع دعاويه، إذا التزم المؤمن بدفع التعويض عن هلاك أو ضرر تقع مسؤوليتهما على شخص ثالث.

(١) انظر تمييز حقوق رقم ٩٣/١٥١٣ مجلة النقابة لعام ٩٥ ص ٢٢٠٤.

(٢) انظر : تمييز حقوق رقم ٩٤/٥٧٩ مجلة النقابة لعام ٩٥ ص ٢٠١٤.

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٧/١٢٩ مجلة النقابة لعام ٨٩ ص ٢٦٠٨.

(٤) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٥/١٢٥ مجلة النقابة لعام ٨٧ ص ٦٠٥.

الفصل السادس

انقضاء عقد التأمين البحري

٤٩٩ = ينتهي عقد التأمين البحري بوصول السفينة أو البضاعة سالمة إذا كان التأمين لرحلة واحدة، أو بانقضاء مدته إذا كان التأمين لزمان معين، كما ينقضي أيضاً بالفسخ في الحالات التي يجيز فيها القانون الفسخ كحالة عدم قيام أحد الطرفين بالتزامات المترتبة عليه، كما لو حصل تغيير للسفينة في التأمين على جرم السفينة وكذا إذا كان التأمين معقوداً على السفينة جاهزة إذا تم تغييرها قصداً ما لم يشترط العكس (م ٣٥٠ تجارة بحرية).

وقد أعطى المشرع للمؤمن له حق فسخ عقد التأمين بإرادته طالما أن الأخطار التي يشملها التأمين لم تبدئي بعد فإذا كان ذلك ناجماً عن قوة القاهرة وعجز المؤمن له عن إثبات هذه القوة التزم بدفع تعويض مقطوع للمؤمن بمقداره نصف قسط التأمين الوارد في العقد (مادة ٣٠٣ تجارة بحرية).

يضاف إلى ذلك أن بيع السفينة العلني يوقف التأمين حكماً في يوم البيع، أما إذا تم البيع بعقد خاص لأقل من نصف قيمة السفينة استمر التأمين سارياً حكماً، ومن جهة أخرى إذا تم البيع بشكل خاص لنصف قيمة السفينة المؤمنة على الأقل وما يزيد عن ذلك، فلا يستمر التأمين إلا برضاء المؤمنين (م ٣٠٦ تجارة بحرية).

وتأجير السفينة لا يؤدي إلى فسخ عقد التأمين إلا إذا تم اتفاق مخالف (م ٣٠٧ تجارة بحرية).

وقد عالج القانون المدني عدم سماع الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين فيما جاء بالمادة ٩٣٢ التي تنص على عدم سماع الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين بعد انقضاء ثلاث سنوات على حدوث الواقعة التي تولدت عنها، أو على علم ذوي المصلحة بوقوعها، ولا يبدأ سريان هذا الميعاد في حالة إخفاء المؤمن له

البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه أو تقديمه بيانات غير صحيحة إلا من تاريخ علم المؤمن بذلك، وجعل ذلك من النظام العام إذا لا يجوز الاتفاق على عدم سماع الدعوى بعد مدة تختلف عن المدة التي حددها القانون^(١) كما لا يجوز التنازل عن عدم سماع الدعوى لمرور الزمان قبل ثبوت الحق في هذا الدفع (م ١/٤٦٣ مدني). وإذا كان هذا النص الوارد في القانون المدني يطبق على جميع أنواع التأمين إلا أن المشرع في قانون التجارة البحرية قد أسقط بحكم مرور الزمن كل الدعاوى المتفرعة عن عقد التأمين البحري بعد مرور سنتين على تاريخ استحقاق الدين، ما عدا الدعاوى التي يقرر لها القانون مهلة أقصر ما لم يثبت المدعي أنه كان يستحيل عليه رفع الدعوى (م ٣٨٣ تجارة بحرية)^(٢). وتطبيقاً لذلك قضت محكمة التمييز الأردنية بأن مدة التقادم المتفرعة عن عقد التأمين هي سنتان من تاريخ استحقاق التعويض سواء أكان المؤمن له هو مالك السفينة أو مالك البضاعة^(٣).

ويتضح من ذلك أن المشرع البحري قد قصر مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري إنطلاقاً من رغبته في سرعة إنهاء المعاملات المتصلة بالأمور التجارية تسهيلاً وتيسيراً لدورة رأس المال في المجتمع الاقتصادي وخوفاً من ضياع وسائل الإثبات.

والدعاوى الناشئة عن عقد التأمين هي أساساً دعاوى المؤمن ضد المؤمن له لمطالبته بدفع الأقساط، أو دعاوى بطلان أو فسخ العقد أياً كان سبب هذا الفسخ، ودعوى استرداد ما دفع بدون وجه حق، ودعوى التعويض إذا كان لذلك

(١) ويشاطر التشريع الأردني في هذا الموقف المشرع اللبناني م ٩٨٦ موجبات وعقود، والمشرع الكويتي المادة ٨٠٧ مدني.

(٢) وهو نص يتطابق مع نص المادة ٣٨٠ بحري سوري، ٣٨٠ بحري لبناني ٣٨٣ بحري ليبي، ويتشابه مع نص المادة ٣٠٠ بحري كويتي وكذا المادة ٣٩٩ بحري إماراتي التي جاءت مفصلة للدعاوى المتعلقة بعقد التأمين وعلى غرارها المادة ٢٦٦ بحري بحريني.

(٣) أنظر تمييز حقوق رقم ٤٦٧/ ٨١ مجلة النقابة لعام ٨٢ ص ٣٧٧.

مقتضى^(١). ودعاوى المؤمن له ضد المؤمن كدعوى المطالبة بعوض التأمين عند استحقاقه، أو دعاوى البطلان أو الفسخ أو التعويض^(٢).

أما دعاوى المؤمن له ضد متسبب الضرر فتخضع للتقادم الثلاثي الخاص بالدعاوى المتعلقة بالمسؤولية التقصيدية (م ٢٧٢ مدني) ودعوى المؤمن للحلول محل المؤمن له تتقادم حسب طبيعة الدعوى مدنية كانت أو تجارية، أي أنها تخضع لنفس تقادم حق المؤمن له فيما إذا كان حقه ناجماً عن إخلال بالتزام عقدي كعقد النقل مثلاً، أو أن حقه ناجم عن فعل ضار ومن ثم تتقادم دعواه في مواجهة مسبب الضرر بثلاث سنين.

أما إذا كانت دعوى الحلول، يباشرها مؤمن ضد مؤمن آخر فإن الدعوى تعتبر ناشئة عن عقد التأمين ومن ثم تخضع للتقادم الوارد في المادة ٣٨٣ تجارة بحرية. وتجدر الإشارة إلى أن إدخال شركة التأمين في الدعوى المرفوعة من المتضرر تخضع للتقادم الطويل الوارد في المادة ٣/٢٧٢ مدني طالما أن الدعوى أقيمت على مسبب الضرر ضمن المدة القانونية^(٣).

ويبدأ سريان مدة التقادم من تاريخ استحقاق الدين الذي كان سبباً في الدعوى أي من تاريخ استحقاق القسط في حالة دعوى المؤمن ضد المؤمن له ومن تاريخ استحقاق عوض التأمين في حالة دعوى المؤمن له ضد المؤمن أي من تاريخ وقوع الخطر أو العلم بوقوعه، وقد قررت محكمة التمييز الأردنية في أحد أحكامها^(٤) بأن مدة مرور الزمن الواردة في المادة ٣٨٣ تجارة بحرية تبدأ من تاريخ علم المدعي بهلاك البضاعة المؤمنة واستحقاقه لقيمتها التأمينية.

وتخضع مدة التقادم الواردة في المادة ٣٨٣ تجارة بحرية للموقوف والانقطاع كلما وجد سبب لذلك وفقاً للقواعد العامة في هذا الشأن الواردة في المواد (٤٥٧ -

(١) أنظر : أحمد شرف الدين/ ص ٥٥٢.

(٢) أنظر : السهوري/ الوسيط في شرح القانون المدني/ الجزء السابع/ ص ١٣٦٢.

(٣) أنظر : تمييز حقوق رقم ٩٠/ ١٣٦ غير منشور.

(٤) أنظر : أنظر تمييز حقوق رقم ٧٩/ ٤٣٨ مجلة النقابة لعام ١٩٨٠ / ص ٩٦٦.

٤٦١ مدني)، وقد أشارت المادة ٣٨٣ تجارة بحرية إلى وقف سريان مدة التقادم إذا وجد مانع يستحيل معه على المؤمن له رفع الدعوى، كما لو استحال عليه تسليم المستندات التي تثبت هلاك البضاعة الناشئ عن خطر حربي يضمّنه المؤمن^(١).

(١) أنظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٤٩٢ (١) أنظر : أحمد شرف الدين / ص ٥٥٢.

الباب الثاني

تحديد تعويض التأمين وتسديده

٥٠٠ = مقدمة : عند حدوث خسارة للمؤمن له جراء وقوع الحادث المؤمن منه، فإنه يرجع على المؤمن طالباً التعويض عما لحقه من ضرر، فإذا تم الوفاء بهذا التعويض ودياً انتهت المطالبة، أما إذا امتنع المؤمن عن الوفاء فإن للمؤمن له أن يلجأ لرفع دعوى الخسارة البحرية لمطالبته بدفع التعويض المستحق، وفي الحالة التي ينجم فيها الهلاك أو الخسارة عن حادث طارئ يترتب عليه خسارة فادحة أو هلاك شبه كلي للشيء، يكون للمؤمن له في مثل هذه الحالة ترك الشيء للمؤمن والمطالبة بالتعويض الكلي (م ٣٥٢ تجارة بحرية).

وعلى ذلك نبحت دعوى الخسارة البحرية كما نبحت ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن.

الفصل الأول

دعوى الخسارة البحرية

٥.١ = مقدمة : عقد التأمين كعقد تعويض عن خسارة أو ضرر يتطلب أن يلحق محل التأمين ضرر مادي يمكن تقويمه مالياً حتى يمكن التعويض عنه وهذه الأضرار تسمى الخسارات وهي تنقسم إلى ما يلي :

٥.٢ = أولاً : الخسارة الكلية الفعلية Actual Total Loss :

وهي ما يلحق الشيء المؤمن عليه من هلاك كلي بحيث يصبح شيئاً مختلفاً عن الشيء المؤمن عليه وكذا الحال إذا عجز المؤمن له عن استرداد الشيء محل التأمين^(١)، كاحتراق البضاعة كلها أو غرقها مع غرق السفينة، أو فقدان البضاعة خواصها التجارية بحيث لا تعود صالحة لأداء الغرض منها ويقع عبء إثبات ذلك على المؤمن له المدعي وأنه حدث بفعل خطر مؤمن منه^(٢). وللمؤمن إثبات العكس بكافة الوسائل، وقد اعتبر القضاء أن بيع البضاعة المؤمنة في المزاد العلني بعد تفرغها من السفينة هلاكاً كلياً للبضاعة مضموناً على المؤمن^(٣).

٥.٣ = ثانياً : الخسارة الحكيمة Constructive Total Loss :

وهي الخسارة التي تلحق بالشيء المؤمن عليه بحيث لا يمكن الاستفادة منه أو أن نفقات إصلاحه تفوق قيمة الشيء المؤمن عليه بعد إصلاحه مما يدفع المؤمن له للتخلي عنه للمؤمن^(٤).

فلو فرضنا أن سفينة قيمتها خمسون ألف دينار أصيبت بحادث مؤمن منه، وقدرت نفقات إصلاحها بثلاثين ألف دينار في حين أن قيمتها بعد الإصلاح لا تزيد

(١) انظر : نص المادة ٥٧ من قانون التأمين الإنجليزي لسنة ١٩٠٦ .

(٢) انظر : الشرقاوي / الخطر في التأمين / ص ١٨٧ .

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٥٢٣/٨٦ مجلة النقابة لعام ٨٩ ص ١٩٩٤ .

(٤) انظر : نص المادة ٦٠ من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة ١٩٠٦ .

عن خمسة وعشرين ألف دينار وعليه فلا يمكن القول بإصلاحها بل تعتبر خسارة كلية حكومية بدفع المؤمن قيمتها ويملكها^(١).

ويدخل في عداد الخسارة الحكومية حالة البضاعة المؤمنة التي تتعدى نفقات إصلاحها من التلف الذي لحق بها مع مصاريف إعادة شحنها إلى ميناء الوصول قيمتها الأصلية وفي مثل هذه الحالات على المؤمن له إبلاغ المؤمن برغبته في التخلي عن الشيء موضوع التأمين وذلك لتمكين المؤمن من اتخاذ ما يلزم لصيانة ما تبقى من المؤمن عليه واستلامه^(٢).

٥.٤ = ثالثاً : الخسارة الجزئية Partial Loss :

هي إصابة الشيء المؤمن عليه سفينة كان أم بضاعة بضرر جزئي وهي ما تسمى بالخسارة الخاصة Particular Average وتنشأ عن حادث مضمون ولا تعد من الخسائر المشتركة التي تتمثل بتضحية اختيارية يساهم فيها كل أصحاب المصالح الموجودة على ظهر السفينة، فالخسارة الخاصة هي ما يترتب عليها هلاكاً كلياً لجزء من البضاعة المؤمن عليها سواء أكانت سائبة أو موضوعة في طرود.

ونطاق شرط التأمين في الخسارة الخاصة يوجب على المؤمن أن يضمن كل خسارة خاصة تنشأ عن حادث مضمون بموجب وثيقة التأمين، ومن أمثلة الخسارة الجزئية - تسرب ماء البحر لعنابر السفن أو احتراق جزء من البضاعة^(٣).

ويتضح من ذلك أن كل هلاك أو ضرر لا يفسح المجال لطلب الترك أو التخلي عن الشيء المؤمن يعتبر خسارة بحرية (م ٣٥٣ تجارة بحرية).

وبعد ذلك نتولى شرح دعوي التعويض أو الخسارة البحرية.

فدعوى الخسارة البحرية هي الطريق الأصلي للحصول على تعويض التأمين وبواسطتها يستطيع المؤمن له أن يرجع على المؤمن بمقدار الخسارة التي لحقت به بشرط

(١) انظر : جمال الحكيم : عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية / الجزء الأول / ١٩٦٥ / ٢٨١ .

(٢) انظر : أبو الفتوح حفناوي / ص ٥٨٤ .

(٣) انظر : جمال الحكيم / ص ٢٨٥ .

ألا يزيد هذا المقدار عن مبلغ التأمين .

ويمكن تطبيق ذلك بتقدير التعويض في حالة تأمين السفينة وفي حالة تأمين البضاعة .

المبحث الأول

تقدير التعويض في التأمين على السفينة

٥٠٥ = إذا حدثت خسارة كلية للسفينة المؤمنة فيما يتعلق بخسائرها الخاصة حددت قيمتها على أساس القيمة المتفق عليها في وثيقة التأمين (م ٣٥٤م تجارة بحرية) ويدخل في هذه القيمة قيمة جسم السفينة وآلاتها والملحقات المملوكة للمؤمن له كما يدخل في ذلك مؤن البحارة ومصاريف التجهيز اللازمة لإبحار السفينة (م ٣١٤م تجارة بحرية)، ويخصم من مبلغ التعويض قيمة الحطام الذي بقي من السفينة إلا إذا تركها المؤمن له للمؤمن فإنه يتقاضى التعويض كاملاً (م ١/٣٥٨م تجارة بحرية) وبالطبع إذا غرقت السفينة فلا مجال لحسم أي شيء من التعويض . أما إذا كانت الخسارة التي لحقت المؤمن له هي مصاريف نقدية أنفقت بسبب خطر بحري من الأخطار التي يغطيها التأمين لاتقاء الخطر أو للمحافظة على السفينة وتخفيف آثار الحادث فإن المؤمن يلتزم بدفع هذه المصاريف التي يطلق عليها المصاريف البديلة^(١) عندما يقدم المؤمن له المستندات الثبوتية المؤيدة للمطالبة بشرط أن تكون هذه المصاريف في حدود وثيقة التأمين، بعد حسم الحصة التي يحصل عليها المؤمن له والتي يستحقها بسبب الحادث المسبب للنفقات عند الاقتضاء (م ٣٥٤م تجارة بحرية) كما لو كانت النفقات المدفوعة بغرض المحافظة على السفينة والبضائع أو التقليل من الأضرار التي تعرضت لها الإرسالية البحرية فإنها تعتبر عندئذ جزءاً من الخسارة المشتركة، يدفعها المؤمن مبعداً حسم حصة البضائع التي يتلقاها المؤمن له من أصحاب البضاعة أما إذا

(٣) انظر علي جمال الدين / القانون البحري / طبعة ٨٧ ص ٤٢٨ هامش رقم (٢).

تمثلت النفقات بشكل ثمن استبدال قطع للسفينة أو مصاريف الإصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة. كما يقدر ذلك الخبراء، فإن المؤمن يدفع مثل هذه المصاريف إذا كانت ثابتة بقوائم حسابية (م ٣٥٥/١ تجارة بحرية).

وفي مقابل ذلك لا يلتزم المؤمن بالتعويض عما لحق السفينة من نقص في قيمتها التجارية كما لا يلتزم بالتعويض عما لحقها من خسارة بسبب بطالتها، أي عدم تشغيلها الناجم عن وقوفها خاملة Idle أثناء فترة الإصلاح وكذا لا يلتزم المؤمن بالتعويض عن أي سبب آخر سواء أكان على سبيل الخسارة البحرية الخاصة أو المشتركة (م ٣٥٥/١ تجارة بحرية) وعند الإصلاح واستبدال القطع يجب مراعاة فرق القيمة بين القطع الجديدة والقديمة وهو ما يطلق عليه «الجديد بدل القديم New for Old»، ومن ثم يجب أن يُحسم هذا الفرق من التعويض المستحق للمؤمن له، وتحدد نسبة مقدار الحسم في وثائق التأمين (م ٣٥٨/٢ تجارة بحرية) لما في ذلك من أثر في رفع قيمة السفينة بعد إصلاحها وما يترتب على ذلك من فائدة للمؤمن له. واستطراداً لنفس الفكرة، فإن للمؤمن أن يفرض استبدال القطع وعمليات الإصلاح بشكل مناقصة علنية أو خطية (بالظرف المختوم)، فإذا خالف المؤمن له هذا الفرض حسم من قيمة القطع وأجور الإصلاح مقدار الربع (م ٣٥٥/٢، ٣ تجارة بحرية) كما يتصل بفكرة الإصلاح واستبدال القطع أنه لا يجوز للربان تصفيح السفينة أو إصلاحها من الأسفل إذا لجأت إلى الميناء بشكل مؤقت إذا وجد الخبراء إمكانية تأجيل ذلك إلى وقت أكثر ملاءمة، فإذا كان لا بد من إصلاح السفينة في الميناء أمؤقت فعلى الربان قبل مباشرة الإصلاح أن يستشير ممثل المؤمن، إن وجد، وإلا فنقصل الأردن، وإذا كانت الإصلاحات باهظة التكلفة في هذا الميناء فعليه ألا يقوم إلا بما هو ضروري فيها، وللمؤمنين أن يرسلوا السفينة إلى ميناء حسن التجهيز ومناسب للإصلاح ونفقات الإصلاح فيه معقولة، وإذا لزم الأمر يتم قطر السفينة لذلك الميناء (م ٣٥٧ تجارة بحرية). وفي مثل هذه الحالة يتحمل المؤمنون نفقات القطر وأجور البحارة وغذاءهم وكذا الحال عند انتظار السفينة في الميناء المؤقت لقطع الغيار الضرورية اللازمة لمواصلة سفرها، إذا كان الترميم على حساب المؤمنين (م ٣٣٤/٢، ٣ تجارة

بحرية) كما يكون غذاء البحارة وأجرهم على عاتق المؤمن خلال الفترة بين تاريخ تنظيم دفتر الشروط وتاريخ القيام بالمناقصة اللازمة لشراء قطع غيار للسفينة وإصلاحها، على ألا تزيد هذه المدة عن ثلاثة أيام (م ٣٥٦م تجارة بحرية).

المبحث الثاني

تقدير التعويض في التأمين على البضائع

٥.٦ = إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة يتمثل بنفقات نقدية كمصاريف دفعت بقصد اتقاء الأخطار أو التخفيف من آثارها بعد وقوع الخطر، فلا صعوبة في بيان التعويض المستحق للمؤمن له، لأن مثل هذه المصاريف يمكن إثباتها بالفواتير والإيصالات وأي بينة أخرى، شرط ألا يجاوز التعويض قيمة مبلغ التأمين.

وإذا كان الضرر أو الهلاك الذي أصاب البضاعة هلاكاً كلياً، فإن للمؤمن له مطالبة المؤمن بقيمة البضاعة المقبولة في وثيقة التأمين، وللمؤمن أن ينازع في هذه القيمة المقبولة ويطلب إثباتها من المؤمن له (م ٣١٨م تجارة بحرية) ومن ثم فلا يلتزم المؤمن بالتعويض إلا عن القيمة الفعلية للبضاعة مضافاً إليها عشرة في المائة في حدود مبلغ التأمين (م ٣١٦م تجارة بحرية).

ويترتب على تحديد قيمة التأمين مسبقاً في وثيقة التأمين أن المؤمن إذا تراخى في دفع قيمة التعويض المستحق عن البضاعة يترتب عليه فوائد تأخيرية محسوبة من تاريخ المطالبة القضائية لا من تاريخ صدور الحكم^(١) علماً بأن المؤمن له يستحق عوض التأمين من تاريخ علمه بفقدان البضاعة^(٢) وإذا كان تلف البضاعة جزئياً، فإنه يتم تحديد مقدار التعويض المستحق للمؤمن له على أساس تقدير قيمة البضاعة تالفة في مكان الوصول، وتقدير قيمتها سليمة في نفس المكان ويدخل في تقدير قيمتها

(١) انظر : حكم النقض المصرية طعن رقم ١٨٨ وطعن رقم ١٩٣ لسنة ٤٢ ق جلسة ١٤/٦/٧٦ س ٢٧ ص ١٣٠٢ .

(٢) انظر : تمييز حقوق رقم ٧٩/٤٣٨ مجلة النقابة لعام ١٩٨٠ / ص ٩٦٦ .

سالمة عند الوصول النفقات المفروضة على البضاعة كأجور المناولة والرسوم الجمركية ثم تطبق نسبة التخفيض على القيمة المؤمن بها وبعد ذلك يتم التعويض على أساس هذه النسبة (م ٣٥٩ / ١ ، ٢ ، ٣ تجارة بحرية) وسبب إضافة النفقات هو أن المؤمن له كان سيدفعها لو وصلت البضاعة سليمة ومن ثم وجب أن يوضع في نفس المركز الذي كان سيكون فيه لو وصلت البضاعة سليمة^(١) انطلاقاً من الصفة التعويضية لعقد التأمين .

فلو فرضنا مثلاً أن قيمة البضاعة سليمة في ميناء الوصول مائة دينار وأجور المناولة والرسوم الجمركية عشرون ديناراً وقيمتها تالفة في مكان الوصول ستون ديناراً فتكون نسبة الخسارة النصف فإذا فرضنا أن البضاعة مؤمنة بمبلغ تسعين ديناراً، فإن المؤمن له يتقاضى تعويضاً من المؤمن بما يساوي $٥,٠ \times ٩٠ = ٤٥$ ديناراً.

وتسمى مثل هذه الطريقة التسوية بالحصّة أو النسبة كما هو الحال في الخسائر المشتركة^(٢) وفي جميع الحالات لا يجوز أن يتعدى مبلغ التعويض مقدار مبلغ التأمين .

المبحث الثالث

المسموحات Franchise

٥٠٧ = يلتزم المؤمن أصلاً بتعويض المؤمن له عما لحق بالأشياء المؤمن عليها من ضرر أو هلاك في حدود مبلغ التأمين، إلا أن المشرع البحري أجاز الاشتراط في وثائق التأمين بإعفاءات تحصر آثار التأمين في الأخطار المؤمن عليها، ويمكن تحديد هذه الإعفاءات باختيار الطرفين في وثيقة التأمين، ويترتب على ذلك أن هذه الإعفاءات تحسم من قيمة التعويض إذا زادت هذه القيمة عن مقدار الإعفاءات أما إذا كان الضرر في حدود الإعفاءات فلا يدفع المؤمن أي تعويض (م ٣٦٠ تجارة بحرية) .

وقد جرت العادات البحرية أن يدرج في بوليصة التأمين شرط يسمى بشرط

(١) انظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٤٨٦ .

(٢) انظر : انظر نفس الموضع من المرجع السابق .

المذكورة Memrandum Clause أو بشرط الإعفاء Franchise Cluase لاستبعاد دفع الخسارات الصغيرة التي تلحق البضائع خاصة إذا كانت قابلة للتلف وسمي كذلك لأنه يضاف في بوليصة اللويدز للتأمين كمذكورة، وقد ظهر هذا الشرط منذ عام ١٧٤٩ في وثائق التأمين الخاصة ببعض السلع كخام الحديد والأطعمة والأثاث التي لا تعتبر خسارة خاصة Particular Average ومن ثم لا يدفع عنها شيء أما إذا زادت الخسارة عن نسبة معينة فيتم الدفع عن كل الخسارة التي تزيد عن تلك النسبة المسموح بها، وعلى ذلك فمثل هذا الشرط يسمى أيضاً بشرط الإعفاء أو المسموح Franchise Clause ويكون الشرط علي النحو التالي : «مضمون من المؤمن له ومعفى من الخسارة بحدود نسبة مئوية معينة ما لم تكن الخسارة مشتركة»^(١).

ويرد مثل هذا الشرط أيضاً في وثائق تأمين هيكل السفينة Hull Insurance أو شرط الاستقطاع - Deducotible Clause ويطبق في الخسارة الخاصة، (الخسارة الجزئية) بحدود ٣ - ٥٪ في بوالص التأمين على جسم السفينة وضمن حدود مقدار معين من النقود وبعدها يتولى المؤمنون دفع التعويض عن الخسارة حتى لو لم تصل الخسارة النسبة المئوية المسموح بها، فالمسموحات قد تكون بنسبة مئوية أو بمبالغ تبدأ من ٥٠٠ دولار حتى عدة آلاف من الدولارات، يتوقف ذلك على حجم السفينة واستعداد المؤمنين لدفع الخسارات الجزئية^(٢).

وأضافت المادة ٣٦١ تجارة بحرية للمسموحات الذي يمكن تنزيلها من قيمة الضرر الذي يلحق البضاعة أو السفينة، النقص الذي يحدث عادة في البضائع السائلة كالنفط والزيوت والجلود كما تقره العادات البحرية.

بمعنى أن هناك نسبة مئوية من وزن البضاعة المشحونة، يعفى المؤمن من التعويض عنها وهو ما يسمى بعجز الطريق Defecit In Route وهي نسبة مسموح

Rodda = Op. Cit. P.38.

(١) انظر :

Rodda = Op. Cit. P.55.

(٢) انظر :

بها وتحددها العادات البحرية في الموانئ والنقل البحري في حالة نقل بضائع يتحتم نقص وزنها أو حجمها أثناء النقل كما لو كانت سوائل تتبرخر أو حبوباً يضيع قسم منها أثناء الطريق، وقد حدد القضاء المصري^(١) نسبة عجز الطريق في حبوب الذرة لجفافها أثناء النقل بـ ١٠٪ وكذا في حالة نقل الشحوم والزيوت بسبب انصافها بجدران الصهاريج وتبرخها علماً بأن قاعدة عجز الطريق ليست من النظام العام فيجوز الاتفاق على ما يخالفها زيادة أو نقصاً^(٢).

المبحث الرابع

مباشرة دعوى التعويض

٥٠٨ = لا يجوز للمؤمن له الرجوع على المؤمن لمطالبته بعرض التأمين عن الهلاك الكلي أو الجزئي في حدود مبلغ التأمين إلا إذا أثبت وقوع الخطر وأن هذا الخطر مغطى بوثيقة التأمين وأنه وقع على الشيء المؤمن عليه أثناء سريان عقد التأمين، ويقوم بذلك بكافة الوسائل باعتبار المؤمن تاجراً (م ٦ من القانون التجاري) ومن ثم يقدم المستندات الثبوتية للمؤمن مقرونة بطلب التعويض وعلى المؤمن دفع التعويض نقداً بعد ثلاثين يوماً من تقديم هذه المستندات (م ٣٦٢ تجارة بحرية).

وبالطبع على المؤمن له إخبار المؤمن بوقوع الحادث المؤمن منه خلال ثلاثة أيام من معرفته بنأ الحادث (م ٣٠٨ / تجارة بحرية).

فإذا رفض المؤمن دفع التعويض بعد استلامه المستندات الثبوتية وبعد مرور ثلاثين يوماً من تسليمها، كان للمؤمن له اللجوء للقضاء وإلى المحكمة التي تم في دائرتها إبرام العقد وإذا وقع على العقد وكيل عن المؤمن فترفع الدعوى أمام محكمة مكان إقامة المؤمن (م ١/٢٩٩ تجارة بحرية).

(١) انظر حكم النقض المصري طعن رقم ٢٨ سنة ٣٧ ق جلسة ٢٣/١٢/٧١ س ٢٢ ص ١١١١ . وكذا

طعن رقم ١٧١ سنة ٣٧ ق جلسة ٣٠/٣/٧٢ س ٢٣ ص ٥٩٠ .

(٢) انظر حكم النقض المصرية طعن رقم ١١٠ سنة ٣٧ ق جلسة ٢٨/١٢/٧١ س ٢٣ ص ١١٢٨ .

وإذا وقع على أكثر من نصف قيمة التأمين في مكان واحد، كان للمؤمن له رفع الدعوى أمام محكمة هذا المكان (م ٢/٢٩٩ تجارة بحرية).

فإذا قدم المؤمن من الأدلة ما يخالف ما جاء بالأوراق الثبوتية التي قدمها المؤمن له فإن ذلك لا يحول دون الحكم عليه بدفع التعويضات التي طالب بها المؤمن له بشكل مؤقت، شرط أن يقدم المؤمن له كفيلاً (م ١/٣٦٣ تجارة بحرية) لضمان استرداد هذه المبالغ من المؤمن له إذا حكم لصالح المؤمن له فيما بعد.

ويسقط التزام الكفيل بعد مرور سنتين إذا لم تتم متابعة الدعوى وكذلك في حالة وقوع التسوية بواسطة الترك (٢/٣٦٣ تجارة بحرية) وتكمن الحكمة في ذلك من أن المؤمن يحتاج لوقت حتى يفحص المستندات الثبوتية المقدمة من المؤمن له كما يحتاج لوقت حتى يقيم الدليل العكسي على ما جاء فيها ومن ثم أعطى المشرع للمؤمن له حق الحصول على التعويض المطالب به بضمان كفيل لاسترداده إذا حكم لصالح المؤمن.

المبحث الخامس

حلول المؤمن محل المؤمن له في دعاوى التعويض

٥٠٩ = بعد أن يدفع المؤمن مبلغ التعويض للمؤمن له جراء وقوع الخطر المؤمن منه فإن للمؤمن أن يحل محل المؤمن له في الدعاوى التي تكون للمؤمن له ضد المتسبب في وقوع الخطر أو الضرر، وهذه الدعوى التي يستعملها المؤمن للرجوع على مسبب الضرر تسمى دعوى الرجوع وهي أهم ما يتمتع به المؤمن في مقابل تحمله الأعباء التي تقع عليه بفعل حدوث الضرر، وفي مقابل ذلك يتعرض لكل ما كان يتعرض له المؤمن له من دفع ناشئة عن هذه الدعوى^(١). ومنها تعرض حق

(١) انظر : د. علي البارودي، محاضرة بعنوان : دعوى الرجوع البحري، منشورة في مجلة : الاتحاد العام العربي للتأمين - السنة ١١ ديسمبر ٧٧ / القاهرة / ص ٢٧٥ .

المؤمن للسقوط في مواجهة مسبب الضرر فالناقل الذي يعفى من المسؤولية بسبب عيب في تغليف البضاعة الذي تم بواسطة المرسل يدفع في مواجهة شركة التأمين بسقوط حقها المستمد من دعوى الحلول محل المؤمن له^(١).

وتجدر دعوى الرجوع سندها القانوني فيما جاءت به المادة ٣٦٤ تجارة بحرية^(٢) «إذا لزم المؤمن بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع تبعتها على شخص ثالث فله أن يمارس حقوق المؤمن له الذي عوضه وأن يرفع دعاويه»، كما أن المادة ٩٢٦ مدني أجازت للمؤمن أن يحل محل المؤمن له بما دفعه من ضمان عن ضرر في الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن...».

ومن ثم يتضح أن الحلول يجد سنداً في النصوص القانونية، فهو حلول قانوني يجوز للمؤمن أن يمارسه بعد أن يدفع التعويض المستحق للمؤمن له^(٣) دون حاجة إلى الحصول على خطاب حلول (Letter of Subrogation) من المؤمن له^(٤) فإذا كان تاريخ الحلول لاحقاً لإقامة دعوى شركة التأمين على المسؤول عن الضرر، فإن الدعوى تكون سابقة لأوانها^(٥).

ويترتب على هذا الحلول حق مسبب الضرر بالدفع في مواجهة المؤمن بكافة الدفع التي له في مواجهة مسبب الضرر، فإذا كان مسبب الضرر ناقلاً وقام المؤمن بتعويض المؤمن له عما لحق بضاعته من أضرار جراء عملية النقل فإن للمؤمن أن

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٦٨/٣٥٣ مجلة النقابة لسنة ١٩٦٩ ص ١٧١ .

(٢) وهي تماثل نص المادة ٣٦١ بحري سوري، ٣٦١ بحري لبناني ٣٦٤ بحري ليبي، ٢٩٩م بحري كويتي، ٣٩٨م بحري إماراتي .

(٣) انظر تمييز حقوق رقم ٨٥/٧٨٠ مجلة النقابة لعام ٨٦ ص ٥٥٤ (هيئة عامة) .

(٤) انظر حكم التمييز الأردنية تمييز حقوق رقم ٩١/٤٧٩ مجلة النقابة لعام ٩١ ص ٦٩٥ .

وحكمها في تمييز حقوق رقم ٨١/٢٤٠ مجلة النقابة لعام ٨١ ص ١٩٠٦ .

وكذا حكمها في تمييز رقم ٨٦/٤٥٦ مجلة النقابة لعام ٨٨ ص ١٣٠٣ .

وحكمها في تمييز حقوق رقم ٩٤/٥٧٩ مجلة النقابة لعام ٩٥ ص ٢٠١٤ .

(٥) انظر : قرار تمييز حقوق رقم ٨٥/٧٧٩ مجلة النقابة لعام ٨٦ ص ٥٤٣ وقرار تمييز رقم ٩٠/١٦٤ غير منشور .

يحل محله في متابعة الناقل مسبب الضرر وللناقل أن يتمسك في مواجهته بكل الدفوع التي له في مواجهة المؤمن له ومنها الدفع بالتقادم الناجم عن عقد النقل، وتطبيقاً لذلك قضت محكمة التمييز الأردنية^(١) بأن الدفع الذي أناره المسؤول عن الضرر في مواجهة شركة التأمين بتقادم دعوى الحلول بمرور ثلاث سنوات وفقاً لما جاء في المادة ٩٣٢/١ مدني لا يسري على دعوى شركة التأمين بالحلول محل المؤمن له، بل تخضع هذه الدعوى للتقادم الخاص بها، ذلك أن الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين هي التي تتقادم بمرور ثلاث سنوات (م ٩٣٢ مدني) ومسبب الضرر ليس طرفاً في عقد التأمين ومن ثم فإن مطالبة شركة التأمين لمسبب الضرر لا تكون ناشئة عن عقد التأمين وبالتالي لا يطبق عليها التقادم القصير الوارد في المادة ٩٣٢ مدني^(٢) وعلى ذلك فلسنا مع حكم التمييز^(٣) الذي استبعد الدفع بالتقادم الناشيء عن عقد النقل في مواجهة المؤمن الذي حل محل المؤمن له في متابعة الناقل مسبب الضرر، إذ أن المؤمن يحل محل المؤمن له بما له من دفوع وما يمكن أن يثار ضده من دفوع فلا مجال للقول بأنه ليس طرفاً في عقد النقل لأنه يحل قانونياً محل المرسل إليه أو المؤمن له ويتخذ نفس مركزه القانوني سلباً أم إيجاباً وعلى ذلك إذا لم تتلف البضاعة المؤمنة تلفاً كاملاً، فإن لشركة التأمين التي دفعت قيمتها للمؤمن له إن تسلم البضاعة التالفة للمسؤول عن هذا التلف وتطالبه بكامل قيمتها وتحفظ بها^(٤) وتستوفي منه الفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها معيبة.

والحلول الوارد في المادة ٣٦٤ تجارة بحرية، ٩٢٦ مدني هو غير حوالة الحق Assignment لأن كلا منهما يرتب آثاراً مختلفة^(٥).

هذا وتجدر الإشارة إلى أن دعوى الحلول لا تسمع إذا رفعت قبل أداء المؤمن

(١) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٨/٩١٨ مجلة النقابة لعام ٩٠ ص ١٧٨٦ .

(٢) انظر : تمييز حقوق رقم ٨٢٣/٩٠ مجلة النقابة لعام ٩٢ ص ٩٧١ .

(٣) انظر : تمييز حقوق رقم ٩٢/٦٧٥ مجلة النقابة لعام ٩٣ ص ٢٠٦٣ .

(٤) انظر : تمييز حقوق رقم ٧٨/١٠٤ مجلة النقابة لسنة ١٩٧٨ ص ٩٩٠ .

(٥) انظر : اختلاف الآثار الناجمة عن حوالة الحق المدني والحلول في أحمد شرف الدين / ص ٤٨٦ .

عوض التأمين للمؤمن له، فإذا رفعت قبل ذلك كانت الدعوى سابقة لأوانها، وقد جاءت قرارات محكمة التمييز الأردني متفقاً مع ما ذكر سابقاً، إذ قررت في أحد أحكامها^(١) بأن حلول المؤمن محل المؤمن له مشروط بدفع الضمان أما قبل ذلك فإقامة الدعوى من قبل شركة التأمين يكون سابقاً لأوانه.

وجدير بالذكر أن للمؤمن له حق الرجوع على مسبب الضرر أو على شركة التأمين لكنه لا يستطيع الرجوع عليهما معاً لأن في ذلك ما يناقض الصفة التعويضية لعقد التأمين فإذا اختار الرجوع على المؤمن قام هذا الأخير بدفع مبلغ التعويض ثم الرجوع على مسبب الضرر ومتى دفع المؤمن للمؤمن له عوض التأمين المستحق وحل محله في متابعة مسبب الضرر، فإن للغير أن يدفع في مواجهة المؤمن بكافة الدفوع التي كانت له في مواجهة المؤمن له وعليه يجوز للناقل أن يدفع في مواجهة مؤمن البضاعة بشرط الإعفاء من المسؤولية الواردة في سند الشحن متى كان مثل هذا الشرط صحيحاً كما لو دفع الناقل بسقوط حق المؤمن الذي حل محل المؤمن له جراء تلف البضاعة بخطأ من المرسل^(٢) كما يجوز له أن يدفع بمرور الزمن على سماع الدعوى أي بالتقادم الحولي من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم، فإن لم ترفع الدعوى على هذا الناقل خلال سنة، كان له أن يدفع بالتقادم في مواجهة المدعي سواء أكان المؤمن له أو المؤمن.

(١) راجع قرار رقم ٩٠/١٦٤ غير منشور.

(٢) انظر : تمييز حقوق رقم ٦٨/٣٥٣ المشار إليه سابقاً.

الفصل الثاني

دعوى الترك Abandonment

٥١٠ = مقدمة : أن دعوى الخسارة البحرية أو دعوى التعويض هي الطريق العادي للمؤمن له في الحصول على التعويض المستحق من المؤمن عند وقوع الخطر المؤمن منه، ومع ذلك إذا كانت الأضرار جسيمة بحيث لا يرجى فائدة من إصلاحه، فإن للمؤمن له أن يتخلى أو يترك الشيء محل التأمين للمؤمن، بمعنى أن الأمر جوازي للمؤمن له وعلى ذلك وجدنا المادة ٣٥٢ تجارة بحرية تحتم على المؤمن له إقامة دعوى الخسارة البحرية على المؤمن ولكن له في حالة حدوث طوارئ مما تسمى بالغة أن يترك للمؤمن الشيء المؤمن عليه وأن يطالب بالتعويض عن الهلاك الكلي.

ومن جهة أخرى فكل الأضرار أو الهلكات التي لا تفسح مجالاً للترك تعتبر خسائر بحرية (م ٣٥٣ تجارة بحرية)

وهذا التخلي أو الترك نظام خاص بالتأمين البحري لا يجد مثيلاً له في أنواع التأمين الأخرى.

ومن مقتضى الترك أن ينزل المؤمن له عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن لقاء حصوله على تعويض كامل من المؤمن.

ونظام الترك استمد من الأعراف البحرية التي المستقرة التي تفيد أنه إذا فقدت السفينة وأنقطعت أخبارها وتعذر على المؤمن له إثبات هلاكها، له أن يطالب المؤمن بالتعويض كاملاً مقابل تخليه عن ملكية السفينة وما عليها من بضائع، والمؤمن يستطيع بعد ذلك أن يتصرف بها تصرف المالك إذا وجدت^(١).

وقد قنن هذا النظام الأمر الملكي الفرنسي سنة ١٦٨١ وانتقل منه إلى القانون التجاري الفرنسي ومن بعده إلى قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام ١٩٠٦ الذي

(١) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٥٠٢ .

أخذ به في المادتين ٦٢ ، ٦٣ وأطلق عليه عبارة الترك Abandonment^(١) وقد عالج المشرع الأردني نظام الترك جرياً على ما أخذ به القانون التجاري الفرنسي الذي سار على هديه القانون البحري السوري واللبناني والمصري^(٢) في المواد من ٣٦٥ إلى ٣٨٢ من قانون التجارة البحرية الأردني .

المبحث الأول

حالات الترك

٥١١ = أجاز المشرع الترك فيما نصت عليه المادة ٣٦٥ تجارة بحرية، وهذا الترك يمكن أن يقع في حالة تأمين السفينة وحالة تأمين البضاعة وحالة تأمين الأجرة، ويجمع بين هذه الحالات عنصر المخاطر الكبرى التي تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها وفي كل هذه الحالات يكون الترك بحسب رغبة المؤمن له ومن ثم يجوز الاتفاق على عكس ذلك بين المؤمن والمؤمن له .

المطلب الأول

حالات ترك السفينة

٥١٢ = حددت هذه الحالات المادة ٣٦٦ تجارة بحرية والتي يستفاد منها أن ترك المؤمن له للسفينة يحدث في الحالات التالية :

(١) أن استعمال عبارة الترك في هذا المجال يختلف عن استعمالها في مجال تحديد مسؤولية المالك يترك الثروة البحرية في حالات المديونية تخلصاً من المسؤولية الناجمة عن هذه المديونية .

(٢) انظر المواد من ٣٦٢ إلى ٣٧٩ من كل من البحري السوري واللبناني والمواد من ٣٦٥ - ٣٨٢ بحري ليبي، المواد ٢٩٣، ٢٩٦، ٢٩٧، ٢٩٨ بحري كويتي، والمواد ٣٦٤، ٣٦٧، ٣٦٨، ٣٨٣، ٣٩٢ بحري مصري جديد .

الفرع الأول

انقطاع أخبار السفينة

٥١٣ = وهذا السبب هو أقدم حالات ترك السفينة وأكثرها فائدة للمؤمن له^(١) فإذا انقطعت أنباء السفينة بعد أربعة أشهر من وصول آخر خبر عنها^(٢) يمكن للمؤمن له طلب التخلي عنها إذا كانت من السفن التجارية، وبعد مرور ستة أشهر من تاريخ وصول آخر خبر عنها إذا كانت من السفن الشراعية باستثناء السفن الشراعية التي تعبر رأسي هورن والرجاء الصالح فتكون المدة التي تترك بعدها ثمانية أشهر من تاريخ آخر نبأ عنها (م ٣٦٧ تجارة بحرية) أو من تاريخ إقلاع السفينة إذا لم يرد خبر عنها بعد ذلك.

والحكمة التشريعية من التخلي في هذه الحالات هو أن انقطاع الأخبار عن السفينة طيلة هذه المدد يعني أنها قد تعرضت لهلاك كلي فعلي دون أن يلتزم المؤمن له بإثبات الهلاك^(٣).

وهذا الاعتبار التشريعي يتفق مع المنطق، إذ أن السفن مزودة بأجهزة اتصال حديثة يمكنها أن تنبئ عن حالها أولاً بأول، ومن ثم فإن انقطاع أخبارها هو دليل غرقها أو هلاكها مما يسمح للمؤمن له بالمطالبة باعتبارها كذلك والتخلي عنها للمؤمن^(٤) إلا أننا نرى أن المدد الزمنية الواردة في المادة ٣٦٧ تجارة بحرية لا تتفق وعنصر الزمن في الوقت الحالي الذي اختزلته وسائل الاتصال بشكل كبير.

وتنطبق الأحكام الخاصة بانقطاع أنباء السفينة بعد المدد المشار إليها سابقاً سواء أكان التأمين على السفينة معقوداً عن الرحلة التي انقطعت فيها أخبار السفينة أو معقوداً لفترة معينة منذ ابتداء السفر، وفي هذه الحالة الأخيرة، إذا كان التأمين ساري

(١) انظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٤٩٥ .

(٢) انظر : محمود سمير الشرقاوي / القانون البحري / ص ٥٦٨ .

(٣) انظر : محمود الشرقاوي / البحري الليبي / ص ٣٨٦ .

(٤) انظر في هذا المعنى : انطاكي وسباعي / ص ٥٠٣ .

المفعول بتاريخ إرسال آخر خبر عن السفينة، فيفترض وقوع هلاك السفينة خلال سريان عقد التأمين (م ٣٦٨ تجارة بحرية) ومع ذلك فهذه قرينة بسيطة تقبل إقامة الدليل العكسي من جانب المؤمن بكافة طرق الإثبات^(١) كما أن وصول آخر أنباء عن السفينة لشخص آخر غير المؤمن له ينفي مظنة هلاكها ومن ثم فلا يحق للمؤمن له اتخاذ إجراءات الترك^(٢).

الفرع الثاني

الاختفاء والهلاك الكلي للسفينة

٥١٤ = الهلاك الكلي للسفينة إما يكون هلاكاً كلياً فعلياً Actual Total Loss أو هلاكاً حكماً Constructive Total Loss فالهلاك الكلي هو هلاك السفينة فعلياً إذا فقدت أو اختفت Disappeared بحيث لا يمكن استردادها أو أنها فقدت بفعل الحادث الذي تعرضت له خواصها التجارية^(٣).

وكمثل على الهلاك الكلي غرق السفينة أو تحطمها، والغرق يفترض أن السفينة قد غاصت في عمق البحر أما إذا غمرتها مياه البحر دون أن تغوص في الأعماق فإنها لا تعتبر هالكة هلاكاً كلياً كما لو انقلبت بفعل عاصفة وبقيت طافية على سطح الماء^(٤) كما أن تحطم السفينة يعني إصابتها إصابة بليغة بفعل جسم عائم أو ثابت يؤدي إلى شطرها مما يدفع الربان والطاقم لهجرها، ففي مثل هذه الحالة تعتبر هالكة كلياً.

كما يعتبر هلاك السفينة هلاكاً كلياً حكماً إذا تعرضت لحادث نجم عنه أضرار تحتاج إلى إصلاح ومصاريف تفوق قيمتها.

(١) انظر : علي يونس / الأصول في القانون البحري / ص ٦٧٩ .

(٢) انظر : علي يونس / الأصول في القانون البحري / ص ٦٨٠ .

(٣) راجع نص المادة ٥٧ من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة ١٩٠٦ .

(٤) انظر : هشام فرعون / ص ٣١٩ .

ففي حالة الهلاك الفعلي كلياً لا يكون أمام المؤمن له إلا طلب ترك السفينة والمطالبة بقيمتها من المؤمن فإنه لا يستطيع استردادها أما في الهلاك الحكمي فإنه يمكن أن يسترد السفينة ومن ثم فله الخيار في أن يطالب بالتعويض عن الخسارة الجزئية التي أصابت السفينة أو أن يطلب تركها والتخلي عنها للمؤمن إذا احتاجت لنفقات باهظة لإصلاحها ويلتزم في هذه الحالة الأخيرة بإعلان المؤمن بخياره، فإن عجز عن إخطاره أي الطرفين يختار، اعتبر الهلاك جزئياً^(١).

أما اختفاء السفينة لسبب من الأسباب التي تجيز للمؤمن له التخلي عنها للمؤمن فهو هلاكها بدليل معروف، وهو ما يميز الاختفاء عن انقطاع أخبار السفينة الذي يعتبر قرينة على الهلاك، كما لو تعرضت السفينة للغم بحري أو تصادمت بسفينة أخرى أو بجسم عائِم أو ثابت فإن ذلك يؤدي إلى غرقها واختفائها في قاع البحر، ومن ثم فإن اختفاءها يكون بسبب معلوم للمؤمن له، وتجدر الملاحظة أن السفينة إذا أنقذت بعد الغرق أو الجنوح فإن للمؤمن له حق طلب الترك (م. ٣٨٠م) تجارة بحرية) والحكمة من ذلك تشجيع المؤمن له على إنقاذ ما يمكن إنقاذه من السفينة الغارقة أو الجانحة لأنه بعكس ذلك فإنه لا يبذل جهداً في الإنقاذ خوفاً من ضياع حقه في الترك.

كما أنه إذا ظهرت السفينة بعد اختفائها والتخلي عن ملكيتها وكان المؤمن قد دفع قيمتها للمؤمن له، فإنها تعود للملكية المؤمن^(٢).

الفرع الثالث

عدم صلاحية السفينة للملاحة بسبب حادث بحري قهري

٥١٥ = إذا تعرضت السفينة لحادث نجم عنه إصابتها بأضرار بليغة منعتها من

Schmitthoff = Op. Cit. P.723.

(١) انظر :

Chalmer`s = Op. Cit. P.86.

(٢) انظر :

السفر ولا يمكن إصلاح الضرر لفداحته، بحيث تصبح غير صالحة للملاحة بشكل مطلق، كان للمؤمن له حق التخلي عنها للمؤمن على اعتبار أنها أصبحت هالكة هلاكاً كلياً، وتعتبر عن ذلك المادة ٣٦٩ تجارة بحرية^(١) بأن السفينة تكون غير صالحة للملاحة إذا كان مجموع بدل الإصلاح الذي تستوجبه الخسائر الناتجة عن حادث بحري يفوق ثلاثة أرباع القيمة المعلنة للسفينة في وثيقة التأمين.

علماً بأن المؤمن ملزم بإصلاح الأضرار التي تلحق بالسفينة، فإذا لم يصلحها وقدر الخبراء تكاليف الإصلاح بثلاثة أرباع قيمتها، فإن للمؤمن له استعمال حقه بالترك.

كما اعتبر المشرع في المادة ٣٧٠ تجارة بحرية أن السفينة غير صالحة للملاحة إذا توقفت في أحد الموانئ وتعذر إصلاحها لنقص في قطع الغيار أو عدم وجود فنيين للقيام بالإصلاح وفي مثل هذه الحالة يجوز للمؤمن له تركها للمؤمن بشرط أن يثبت المؤمن له عجزها عن الإبحار بأمان حتى بعد التخفيف عنها أو قطعها لميناء آخر تتوافر فيه وسائل الإصلاح وبشرط أن يثبت أن المجهز لم يكن باستطاعته إيصال قطع الغيار إلى الميناء الذي ترسو فيه السفينة.

ومن ثم كان الترك جائزاً سواء أكانت عدم الصلاحية مطلقة أو نسبية والحكمة من عدم الصلاحية النسبية تكمن في أن مصاريف الإصلاح والجهد الذي يبذل فيه قد تبلغ ثمن السفينة أو نحو ذلك، مما يبرر للمؤمن له طلب تركها للمؤمن.

وعلى عكس ذلك لا تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة ومن ثم فلا تترك للمؤمن إذا قضى عليها بالوقوف للحصول على المال الضروري لتسديد بدل الإصلاح وغيره (م. ٣٧٠/٢ تجارة بحرية) ولا بد من التأكد قبل إعطاء الحق للمؤمن له بترك السفينة لعدم صلاحيتها للملاحة إطلافاً أو نسيباً من التأكد من أن الخطر الذي وقع على السفينة هو من الأخطار المضمونة في وثيقة التأمين وأنه وقع أثناء

(١) ويشارك التشريع الأردني في هذا الاتجاه البحري الليبي م٣٦٩، البحري السوري م٣٦٦، البحري اللبناني م٣٦٦، البحري الكويتي م٣١١/٤.

سريان عقد التأمين (م ٣٦٦ بحري) ووقوع الحادثة البحرية مفترض ومن ثم فللمؤمن إثبات عكس ذلك وأن عدم الصلاحية كان لعب خاص في السفينة مثلاً^(١).

الفرع الرابع

ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة

٥١٦ = إذا كان التأمين يشمل أخطار الحرب، وتم ضبط السفينة من العدو أي تم أسرها ومصادرتها فإن ذلك يعطي المؤمن له الحق في ترك السفينة للمؤمن، فقد حكم القضاء بأن سفينة تمت مصادرتها من قبل السلطات الفيتنامية لأنه كانت تحمل بضائع بدون بيانات، تعتبر هالكة هلاكاً كلياً فعلياً لتجريد المالك من حقه باستردادها^(٢) أما توقيف السفينة بأمر من السلطة العامة الأجنبية أو المحلية فذلك يعتبر بحكم فقد الحيازة لها، ولما كان عنصر الزمن أساسياً في مثل هذه الحالة فإنه يترك للقضاء تقدير الزمن الموجب لاعتبار السفينة خارج نطاق حيازة المالك^(٣).

ومما تجدر الإشارة إليه أن المؤمن الذي يدفع قيمة السفينة المحتجزة لدى السلطات العامة أو المصادرة يمتلك هذه السفينة ويستطيع متابعة الإفراج عنها لدى تلك السلطات خاصة إذا كان بلد المؤمن في حالة سلام مع البلد الذي صادر السفينة التابعة لبلد في حالة حرب مع البلد الذي صادر السفينة^(٤).

(١) انظر : هشام فرعون / ص ٣٢١ .

(٢) انظر قضية : Panamanian Oriental SS Corp. V. Wright (1970) 2 Lloyd's Rep. 365.

(٣) انظر : هشام فرعون / ص ٣٢٣ .

(٤) وهو ما حدث أثناء الحرب الإيرانية العراقية حيث استولت السلطات الإيرانية على سفينة ابن البيطار التي كانت ترفع علم العراق والتابعة لشركة الملاحة العربية المتحدة ومن ثم قام نادي الحماية والتعويض الذي يغطي مخاطر الحرب التي قد تتعرض لها السفينة بدفع قيمتها لشركة الملاحة العربية المتحدة، وأخذ هذا النادي بالاتصال بالسلطات الإيرانية على أمل الإفراج عن السفينة (معلومات شخصية بصفتي مستشاراً سابقاً في شركة الملاحة العربية المتحدة).

المطلب الثاني

حالات ترك البضاعة

٥١٧ = عددت المادة ٣٧١ تجارة بحرية الحالات التي يجوز فيها للمؤمن ترك البضاعة للمؤمن شرط أن يكون الخطر الذي استوجب الترك مما يشمل التأمين، وهذه الحالات هي .

الفرع الأول

انقطاع أخبار السفينة بعد أربعة أشهر من آخر خبر عنها إذا كانت السفينة شرعية من تلك السفن التي تبخر حول رأسي هورن والرجاء الصالح .

٥١٨ = والحكمة من ذلك هو أن انقطاع أخبار البضاعة طيلة هذه المدة قرينة على هلاكها، لأن انقطاع الأخبار عن السفينة طيلة هذه المدد بحسب نوعها قرينة على هلاكها فمن باب أولى أن تهلك البضاعة المحمولة على ظهرها ولذا يجوز للمؤمن له التمسك بالتخلي عن البضاعة للمؤمن مقابل حصوله على التعويض كاملاً من المؤمن .

ويجد هذا الحل سنده القانوني فيما ورد بالفقرة الأولى من المادة ٣٧١ تجارة بحرية، وعلى العموم فإن كل ما قيل في هذا الشأن في حالة انقطاع أخبار السفينة يطبق على انقطاع أخبار البضاعة مما يبرر تركها للمؤمن .

الفرع الثاني

عدم صلاحية السفينة بسبب حادث بحري

٥١٩ = إذا أصيبت السفينة بحادث بحري من الحوادث المؤمن منها، بحث عجزت عن الاستمرار في الرحلة إلى مكان الوصول، فإنها تكون غير صالحة للملاحة إما بشكل مطلق، إذا كانت إصابتها جسيمة يستحيل إصلاحها، وإما بشكل

نسبي، إذا تعذر وجود قطع الغيار أو الخبرات الفنية اللازمة لإصلاحها، بحيث يتعذر نقل البضائع إلى مكان الوصول على ظهر سفينة أخرى واستمر هذا الحال لمدة أربعة أشهر إذا وقع الحادث على شواطئ أوروبا أو جزرها أو على ساحل أحد البلدان الآسيوية أو الإفريقية الواقعة على ساحل البحر المتوسط أو على ساحل آسيا المتاخم للبحر الأسود أو إذا وقع على الشواطئ والجزر غير ما ذكر سابقاً، فإن المدة التي يجب أن يستحيل بعدها نقل البضائع إلى مكان الوصول هي ستة أشهر (م/٢ ٣٧١ تجارة بحرية) وتبدأ مدة الشهور الأربعة أو الستة حسب الأحوال، من تاريخ إخطار المؤمن له للمؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة، وإذا وقع الحادث في مكان انقطعت عنه الملاحة بسبب الجليد أو بسبب قوة قاهرة فتمدد المواعيد بعد مدة هذا الانقطاع (م/٣٧١ ٢ تجارة بحرية).

وفي مثل تلك الحالات يجوز للمؤمن له طلب التخلي عن البضاعة للمؤمن أو الحصول منه على التعويض اللازم، إلا أنه لا يجوز التخلي عن البضاعة بمجرد غرق السفينة أو إصابتها بكسر طالما لم يلحق البضاعة ضرر ما بسبب الغرق أو الجنوح كما أن عدم صلاحية السفينة للملاحة لا يجيز وحده التخلي عن البضاعة المؤمن عليها إلا إذا لم يتيسر للربان سفينة ثانية تعيد شحن البضاعة لميناء الوصول خلال أربعة أشهر أو ستة أشهر حسب المكان الذي توقفت فيه السفينة ابتداء من إخطار المؤمن له للمؤمن بذلك^(١) بمعنى أن الترك يرتبط بإصابة البضاعة بالضرر حتى يمكن للمؤمن له طلب الترك، ذلك أن ما يحدث عملاً هو محاولة الربان إنقاذ البضاعة إذا أوشكت السفينة على الغرق فينقلها لسفينة أخرى تتولى إيصال البضاعة لمكان وصولها^(٢).

ومن الطبيعي أنه إذا أعلن عدم صلاحية السفينة للملاحة، فإن الأخطار التي

(١) انظر: د. مصطفى طه / القانون البحري / مؤسسة الثقافة الجامعية / الاسكندرية / ط ١٩٨٠ /

ص ٥١٠ .

The Red Sea (1896) P.20 CA.

(٢) انظر قضية :

إذ حدث أن جنحت السفينة وتم التخلي عنها لكن البضاعة أنقذت وسلمت في ميناء الوصول .

تتعرض لها البضاعة تبقى على عاتق المؤمن حتى وصولها لميناء الوصول، ويتحمل المؤمن علاوة على ذلك مصاريف تفريغ البضاعة من السفينة المنكوبة ومصاريف تخزينها أو إعادة شحنها على سفينة أخرى مع تحمله أجرة هذه السفينة وكل ماتتحمله البضاعة من نفقات في سبيل إنقاذها (م ٣٧٢ تجارة بحرية).

الفرع الثالث

بيع البضاعة أثناء السفر بسبب إصابتها بتلف مادي يغطيه عقد التأمين

(م ٣٧١/٣ تجارة بحرية)

٥٢٠ = ذلك أن مثل هذا البيع يعتبر هلاكاً كلياً، ومن ثم يجوز للمؤمن له طلب التخلي عن البضاعة أما إذا كان سبب البيع غير الأضرار المادية كما لو بيعت البضاعة لإكمال الرحلة البحرية، فإن مثل هذا البيع لا يجيز طلب الترك^(١) وهذا البيع يشترط فيه أن يقع أثناء السفر وبعد إصابتها بتلف مادي مغطى بالتأمين.

الفرع الرابع

هلاك ما يعادل ثلاثة أرباع قيمة البضاعة على الأقل

٥٢١ = يمكن ترك السفينة والبضاعة إذا بلغت كمية الهلاك ثلاثة أرباع قيمة كل منهما (المادتان ٣٧١/٣، ٣٦٩ تجارة بحرية)، فإذا بلغت الأضرار التي لحقت بالبضاعة ثلاثة أرباع القيمة المؤمن بها على الأقل دون نظر إلى النفقات الأخرى كأجور النقل والتحميل والتفريغ والحفظ، ومن أمثلة هلاك البضاعة نقص وزنها أو حجمها أو مقاسها أو عددها أو سقوطها في البحر بحيث يتعذر استرجاعها أو أن استرجاعها يكون باهظ المصاريف أو أنها تتلف بعد إنقاذها من الماء بنسبة كبيرة^(٢)،

(١) انظر : انطاكي وسباعي / ص ٥٠٧ .

(٢) انظر : هشام فرعون / ص ٣٢٢ .

وفي مثل هذه الحالات يجوز للمؤمن له طلب ترك البضاعة للمؤمن بشرط إثبات أن نسبة الهلاك تعادل ثلاثة أرباع قيمة البضاعة على الأقل، فإن قلت نسبة الهلاك عن ذلك فلا يجوز للمؤمن له طلب الترك بل له طلب التعويض.

وإذا كانت الحالة السابقة سهلة التقدير، فإن الصعوبة الحقيقية تثور في حالة تلف البضاعة حيث تبقى كاملة إلا أن قيمتها تنقص بسبب الفساد أو التلف الذي أصابها^(١) وتقدر قيمة البضاعة عادة بالنسبة إلى قيمتها المقبولة وكذا قيمة السفينة أي القيمة الواردة في وثيقة التأمين وتقارن هذه القيمة مع قيمة السفينة أو البضاعة في ميناء المرسل إليه^(٢).

المطلب الثالث

حالات ترك أجره السفينة وإعادة التأمين

٥٢٢ = إذا كان التأمين على أجره السفينة فلا يجوز تركها إلا إذا هلكت الأجرة هلاكاً كلياً بحادث بحري أو إذا انقطعت أخبار السفينة بعد مضي المهلة الواردة في المادة ٣٦٧ تجارة بحرية وهي أربعة أشهر في حالة السفن البخارية وستة أشهر في حالة السفن الشراعية التي تبحر حول رأس الرجاء الصالح وذلك من تاريخ آخر خبر عن السفينة، وكذا إذا ضبطت السفينة من قبل الأعداء إذا كان التأمين شاملاً لأخطار الحرب (م ٣٧٣ تجارة بحرية).

وفي حالة إعادة التأمين فإن على المؤمن المباشر أن يعلم المؤمن المعيد بترك البضاعة أو السفينة المؤمنة خلال شهر ابتداءً من يوم تبليغ الترك للمؤمن المباشر بواسطة المؤمن له (٣٧٥ تجارة بحرية).

(١) انظر : علي يونس / أصول القانون البحري / ص ٦٨٩ .

(٢) أنظر : هشام فرعون/ ص ٣٢٢، وكذا مصطفى طه/ القانون البحري/ ط ٨٠/ ص ٥١١ .

المبحث الثاني

إجراءات التترك

٥٢٣ = التترك أو التخلي رخصة قانونية للمؤمن له يستطيع استعمال هذه الرخصة إذا توفرت الشروط القانونية، لأن الأصل هو أن يلجأ المؤمن له للمؤمن طالباً التعويض عما لحقه من أضرار وخسائر بفعل وقوع الحادث المؤمن منه، فإذا عدل عن الطريق الأصلي وطلب ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن مقابل حصوله على تعويض كامل، فإن عليه أن يتبع الإجراءات التالية :

المطلب الأول

إبداء الرغبة بالتترك

٥٢٤ = على المؤمن له إبلاغ المؤمن بنبأ الكارثة خلال ثلاثة أيام من تسلمه الخبر (م ٣٠٨ تجارة بحرية)، ولم يحدد المشرع طريقة الإعلان، ومن ثم فإنه قد يحدث شفويّاً وبأي عبارات تدل على رغبة المؤمن له بالتترك^(١) إلا أن الإعلان الكتابي هو الأفضل في هذا المجال للحد من المنازعات التي يمكن أن تقع في هذا الشأن.

المطلب الثاني

على المؤمن له أن يخبر المؤمن بجميع عقود التأمين المبرمة على الشيء نفسه
٥٢٥ = وذلك حتى يتسنى للمؤمن معرفة حقيقة وضعه بالنسبة للمؤمن له وما إذا كان سيثرى على حسابه بلا سبب جراء تعدد العقود، أو أن المؤمن له سيء النية في إبرامه العقود المتعددة ومن ثم يمكن للمؤمن إلغاء عقد التأمين، فإذا عجز المؤمن له عن إبلاغ المؤمن بعقود التأمين المتعددة، فإن ذلك لا يؤثر على حقه بالتترك وإنما يجوز للمؤمن تعليق مدة الدفع ريثما يبلغه المؤمن له بعقود التأمين الأخرى كما لا يترتب

(١) أنظر نص المادة : ٢/٦٢ من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة ١٩٠٦

على عدم إبلاغ المؤمن له للمؤمن بتعدد عقود التأمين تمديد المهلة المحددة لإقامة دعوى الترك (م ٣٧٦ تجارة بحرية) وهي ستة أشهر اعتباراً من تاريخ تسلم الخبر .
أما إذا أفاد المؤمن له بتصريح كاذب عن تعدد العقود أو غيرها من المعلومات المتعلقة بالترك وكان سيء النية فإنه يحرم من فوائد التأمين ويعفى المؤمن من دفع تعويض التأمين (م ٢/٢٧٦ تجارة بحرية) .

المطلب الثالث

دعوى الترك

٥٢٦ = إذا تلقى المؤمن طلب الترك من المؤمن له، فيما أن يقبله أو يرفضه، فإن رفضه فإنه لا مجال للمؤمن له إلا رفع دعوى الترك بعد أن يثبت توافر حاله من حالات الترك التي عددها المشرع في المواد (٣٧٠، ٣٧١، ٣٧٢ تجارة بحرية) وترفع دعوى الترك خلال ستة أشهر تبدأ من يوم استلام نبأ الهلاك الكلي أو بسبب الضبط أو التوقيف يأمر من السلطة أو من يوم انقضاء المهل الواردة في المادة ٣٦٧ تجارة بحرية في حالة الترك بسبب انقطاع الأخبار أي بعد مرور أربعة أشهر على آخر خبر عن الشيء المؤمن عليه في حالة السفن البخارية وستة أشهر في حالة السفن الشراعية، وثمانية أشهر في حالة السفن الشراعية التي تبخر حول رأسي هورن والرجاء الصالح، وفي حالة ترك البضائع بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة، تبدأ مدة الشهور الست من يوم انقضاء المهل الواردة في المادة ٣٧١ تجارة بحرية وهي أربعة أشهر إذا وقع الحادث على أحد شواطئ البلدان الأوروبية والآسيوية والإفريقية المطلة على البحر المتوسط وجزره وستة أشهر إذا وقع الحادث على سائر الشواطئ أو الجزر .
وفي سائر الأحوال تبدأ مدة الشهور الست من اليوم الذي أتيح فيه للمؤمن له الاستفادة من حقه في الترك (المادة ٣٧٤ تجارة بحرية بفقراتها الأربع) أما في حالة إعادة التأمين فعلى المؤمن المباشر أن يخبر المؤمن المعيد بالترك خلال مهلة شهر ابتداءً من يوم تبليغ الترك للمؤمن من المؤمن له (م ٣٧٥ تجارة بحرية) .

وتجدر الإشارة إلى أن مدة تقادم دعوى الخسارة الخاصة هي ستان تبدأ من تاريخ استحقاق الدين، والحكمة من ذلك أن نظام الترك هو نظام استثنائي مقرر للمؤمن له ومن ثم كان عليه سرعة الاستفادة من هذه الرخصة فإذا فشل في ذلك كان له حق اللجوء لرفع دعوى الخسارة البحرية خلال سنتين من استحقاق دينه^(١).

المبحث الثالث

آثار التخلي أو الترك

٥٢٧ = يترتب على التخلي أو الترك بعد قبول المؤمن به أو صدور حكم قضائي نهائي آثار عدة جاءت في نصوص التجارة البحرية وهي :

المطلب الأول

انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه موضوع الترك إلى المؤمن يكون نهائياً

٥٢٨ = فلا يجوز الرجوع فيه حتى ولو عادت السفينة التي تم التخلي عنها سليمة إلى الميناء لانقطاع أخبارها ويوجب انتقال ملكية السفينة على المؤمن أن يسجلها في سجل السفن باسمه، أما في حالة العثور على البضاعة المفقودة والتي تم تركها نهائياً فعلى المؤمن استلامها حتى يمنع المؤمن له من ذلك ومن ثم التصرف بها إلى حائز حسن النية، خوفاً من انتقال ملكيتها لهذا الحائز وفق قاعدة الحيازة في المنقول سند ملكية الحائز^(٢).

ويجد هذا المعنى سنده في المادة ٣٧٩ تجارة بحرية.

وانتقال ملكية الشيء المتروك للمؤمن يتبعها انتقال الحقوق المتصلة بهذه الملكية والتي تعتبر من مستلزمات هذا الشيء وفقاً للقانون والعرف وطبيعة التصرف (م

(١) أنظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٥١.

(٢) أنظر : علي يونس / الأصول / ص ٧٠٣.

٢٠٢/٢ مدني) كما لو كانت هناك دعاوى تعويض متعلقة بالسفينة مع ملاحظة أن مؤمن السفينة لا يستحق أجرة السفينة المنقوذة ولا الديون المتعلقة بالرحلة البحرية كإعانات الملاحة ومكافأة المساعدة (م ٣٧٧ تجارة بحرية).

يضاف إلى ذلك أن من ترك الشيء للمؤمن يجب أن يتركه كاملاً وبدون تجزئة وبدون شروط ولا يشمل إلا الأشياء المغطاة بالتأمين والتي وقع عليه الخطر (م ٣٧٨ تجارة بحرية) ذلك أن هدف الترك هو تسوية كل علاقة بين المؤمن والمؤمن له، ومن ثم كان تعليقه على شرط يعني إبقاء العلاقة بينهما قائمة وتأخير التسوية كما لو اشترط المؤمن له إكمال التسوية بموافقة شخص آخر أو أنها ستعود لملكيته إذا استردت سالمة وانطلاقاً من هذا المبدأ فإن الترك لا يشمل إلا البضاعة المعرضة للخطر أما البضاعة التي يغطيها التأمين ولم تشحن مع البضاعة المشحونة فلا يجوز تركها لأنها لم تتعرض للخطر بالرغم من أن عقد التأمين يشملها مع البضاعة المشحونة.

المطلب الثاني

انتقال الملكية للمؤمن من وقت وقوع الحادث

٥٢٩ = فقد نصت المادة ٣٨١ تجارة بحرية على أنه إذا قبل الترك الذي تم التبليغ عنه أو اعتبر صحيحاً فإن المؤمن يعتبر مالكا للشيء المتروك من وقت وقوع الكارثة، وهو ما يعني أن نقل الملكية للمؤمن يكون بأثر رجعي إذ تنتقل ملكية الشيء المتروك للمؤمن من وقت وقوع الخطر لا من وقت إعلان الترك، بينما تأخذ بعض التشريعات^(١) بانتقال الملكية من تاريخ إعلان المؤمن له رغبته بالترك، وبالطبع فإن هذا الإعلان لا ينتج أثره إلا بقبول المؤمن بالترك، ومن ثم يكون انتقال الملكية للمؤمن وقت وقوع الحادث الذي ترتب عليه الترك أو التخلي بصرف النظر عن الظروف اللاحقة التي قد تستتبع زوال الخطر شرط أن يصبح التخلي نهائياً بقبول المؤمن أو بحكم القضاء، وذلك على أساس الأثر الرجعي للتخلي باعتبار أن المؤمن

(١) أنظر : المادة ٣٨٥ تجاري فرنسي، المادة ٢/٢٩٦ بحري كويتي، المادة ٢/٣٩٣ بحري إماراتي.

له يثبت حقه بالتعويض عند وقوع الخطر بشرط التخلي، فإذا حدث التخلي اعتبر الشرط متحققاً^(١) بقبول المؤمن أو بحكم القضاء وسريان مفعوله بأثر رجعي منذ وقوع الخطر، لأن قبول المؤمن أو صدور حكم قضائي بالترك لا ينشئ كل منهما حقاً للمؤمن له وإنما يعتبر كاشفاً لحق سابق^(٢). ويترتب على ملكية شركة التأمين للبضاعة المفقودة التي تم دفع تعويض عنها لصاحبها أنه إذا عثر عليها فيما بعد وسلمت لصاحبها فإن من حق شركة التأمين الرجوع على صاحب البضاعة لمطالبته بقيمة التعويض لأنها لم تعد ملزمة بالتعويض وإنما قامت بدفع ما لا يجب عليها دفعه^(٣).

المطلب الثالث

رفض المؤمن لملكية الأشياء المؤمن عليها

٥٣ = إذا توافرت شروط ترك الشيء المؤمن عليه، فإن للمؤمن له أن يعلن عن رغبته بالحصول على التعويض من المؤمن إما ودياً أو بدعوى الخسارة الخاصة وإما أن يعلن عن رغبته بترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن، وهذا الإعلان يشكل إيجاباً يتطلب قبولاً من المؤمن، فإذا قبل المؤمن بالترك تملك الشيء المتروك بعد دفع التعويض المطلوب للمؤمن له، أما إن رفض المؤمن إيجاب المؤمن له بالترك فإن المؤمن له يلجأ للقضاء للحصول على حكم بصحة الترك.

وينطلق رفض المؤمن للترك عادة من أنه يكون ضاراً به كما لو وقع الترك على حطام سفينة تسيره الأمواج والرياح والتيارات المائية في اتجاهات شتى مما يجعله عرضة للاصطدام بمنشآت بحرية عائمة أو ثابتة، الأمر الذي يعرضه للمسؤولية باعتباره حارساً للأشياء (م ٢٩١ مدني) وهذا الرفض للتخلي لا يعفي المؤمن من دفع التعويض المستحق، ولذلك جرى بعض المؤمنين على تضمين وثيقة التأمين شرطاً

(١) أنظر : مصطفى طه / مبادئ القانون البحري / ص ٥٠٣.

(٢) أنظر : انطاكي وسباعي / ص ٥١١.

(٣) أنظر حكم التمييز الأردني / تمييز رقم ٨٥ / ٢٤٥ مجلة النقابة لعام ٨٥ ص ١٨٢٦.

صريحاً يعطيهم حق رفض انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إليهم على اعتبار أنه لا يوجد في القانون ما يمنع ذلك .

المطلب الرابع

دفع مبلغ التعويض

٥٣١ = يترتب على التخلي أن يلتزم المؤمن بدفع قيمة التعويض للمؤمن له كاملاً على اعتبار أن الشيء المؤمن عليه قد هلك هلاكاً كاملاً، وإذا كان الأصل أن يتم الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على تحديد وقت لدفع قيمة التأمين، فإن المؤمن يلتزم بأدائه بعد تبلغه بالترك بثلاثة أشهر (م ٣٨٢ تجارة بحرية)^(١)، فإذا امتنع المؤمن عن تنفيذ التزامه بدفع التعويض أو تأخر في أدائه بدون عذر مقبول، كان للمؤمن له أن يطالب بالتنفيذ الجبري وبالتعويض عما لحقه من ضرر جراء هذا الامتناع أو ذلك التأخر عن الدفع وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية^(٢). ومن جهة أخرى إذا لم يصرح المؤمن له للمؤمن بجميع عقود التأمين المبرمة على الشيء المؤمن عليه والذي يراد تركه والقروض المبرمة عليه فإن مدة الدفع توقف حتى يحصل المؤمن على هذا التصريح دون أن ينجم عن ذلك تمديد لمدة الستة أشهر اللازمة لإقامة دعوى الترك (م ٣٧٩ تجارة بحرية).

(١) ويشارك التشريع الأردني في هذا المجال كثيراً من التشريعات البحرية العربية م ٣٨٢ بحري ليبي، م

٣٧٩ بحري سوري، م ٣٧٩ بحري لبناني .

(٢) أنظر البدراوي/ ص ٣٦٤ .

المراجع العربية

- ١ - د. ابراهيم العناني : قانون البحار - الجزء الأول - دار الفكر العربي، القاهرة ١٩٨٥ .
- ٢ - د. ابراهيم مكي : الوسيط في القانون البحري الكويتي - الجزء الأول - الكويت ١٩٧٥ .
- ٣ - د. أبو زيد رضوان : القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون سنة طبع .
- ٤ - د. أحمد حسني : قضاء النقض التجاري، مطابع روز اليوسف، القاهرة، ١٩٨٠ .
- النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية، منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٨٠ .
- ملحق قضاء النقض البحري، منشأة المعارف بالاسكندرية ١٩٨٢ - ١٩٨٦ .
- عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، منشأة المعارف بالاسكندرية ١٩٩١ .
- البيوع البحرية، منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٨٣ .
- ٥ - د. أحمد شرف الدين : أحكام التأمين في القانون والقضاء، جامعة الكويت، ١٩٨٣ .
- ٦ - د. أحمد عشوش : القانون البحري الليبي، الجزء الثاني، ١٩٧٧ .
- ٧ - د. السيد ابو الفتوح حفناوي : الإثبات في التأمين البحري، شركة الاسكندرية للطباعة والنشر، ط ١، ١٩٨١ .
- ٨ - د. الياس حداد : القانون التجاري، بري، بحري، جوي، جامعة دمشق، ١٩٨٠ .
- ٩ - د. الياس ناصيف : الكامل في قانون التجارة، المؤسسة التجارية منشورات عويدات، بيروت، باريس، ١٩٨٥ .
- ١٠ - د. توفيق حسن فرج : أحكام الضمان في القانون اللبناني، الدار

- الجامعية، بيروت ١٩٩١ .
- ١١ - د. ثروت عبد الرحيم : شرح القانون البحري السعودي، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٨٥ .
- ال خسارات البحرية المشتركة، جامعة الكويت، ١٩٧٤ .
- الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري، رسالة دكتوراة، القاهرة ١٩٦٦ .
- ١٢ - د. ثروت الأسيوطي : نظم القانون البحري وفلسفة المجتمع الاشتراكي، بحث منشور في مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، العدد الرابع، سنة ٣٤، ديسمبر ١٩٦٤ .
- ١٣ - جاسم امين فارس : التأمين وأثره في التنمية الصناعية، مجلة الاتحاد العربي للتأمين، بيروت، ١٩٦٨ .
- ١٤ - د. جاك يوسف الحكيم : الحقوق التجارية، الجزء الأول، جامعة دمشق، ١٩٩٣ .
- الحقوق التجارية، الحقوق البحرية، جامعة دمشق، ١٩٨٩ .
- ١٥ - د. جمال الحكيم : عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، ١٩٦٥ .
- ١٦ - د. حسين غنايم : المصلحة في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٧٩ .
- ١٧ - د. حسام الدين كامل الاهواني : المبادئ العامة للتأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٧ .
- ١٨ - حمدي حافظ
ومحمد عبد الرزاق خليل : خليج العقبة، بدون سنة طبع .
- ١٩ - د. رزق الله انطاكي
موسوعة الحقوق التجارية، الجزء الخامس، ود. نهاد السباعي : الحقوق التجارية البحرية، دمشق، ١٩٥٥ .
- ٢٠ - د. رضا زين العابدية جمعه : الاغتنام البحري، القاهرة، ١٩٧٩ .
- ٢١ - د. رفعت اباديسر : دروس في القانون البحري، القاهرة، ١٩٧٤ .

- ٢٢ - د. رمضان ابو السعود : أصول التأمين - دراسة لعقد التأمين من الناحيتين الفنية والقانونية، جامعة الاسكندرية، ١٩٩٢ .
- ٢٣ - د. سعد واصف : شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، مع دراسة لنظام صندوق الضمان، دراسة مقارنة، القاهرة ١٩٦٣ .
- ٢٤ - د. سعيد بن سلمان العبري : القانون البحري العماني، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، ١٩٩٤ .
- ٢٥ - د. سعيد يحيى : مسؤولية الناقل البحري وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج) منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٨٦ .
- ٢٦ - د. سلامة عبدالله وعصام التأمين البحري، أصوله العلمية والعملية، دار الدين عمر : النهضة العربية، القاهرة ١٩٨١ .
- ٢٧ - د. سميحة القليوبي : موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، ١٩٦٩ .
- ٢٨ - د. صلاح الدين الناهي : الوجيز في مبادئ القانون البحري، عمان، ١٩٨٢ .
- ٢٩ - د. صلاح مصطفى الدباغ : السيادة العربية على خليج العقبة ومضائق تيران - دراسة مقارنة - منشورات مؤسسة الدراسات الفلسطينية، بيروت، ١٩٦٧ .
- ٣٠ - د. طلعت الغنيمي : القانون الدولي البحري، الاسكندرية، ١٩٧٥ .
- ٣١ - د. عادل حامد المقدادي : القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للطباعة والنشر، عمان ١٩٩٨ .
- ٣٢ - د. عبد الحي حجازي : التأمين، القاهرة، ١٩٥٨ .
- المدخل لدراسة العلوم القانونية، الجزء الأول، جامعة الكويت، ١٩٧٢ .
- ٣٣ - د. عبد الرحمن سليم : شروط الاعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن الصادرة في بروكسل عام

١٩٢٤، رسالة دكتوراه، جامعة الاسكندرية،
١٩٥٥ .

٣٤ - د. عبد الرزاق السنهوري : الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول
والسابع والتاسع، دار النهضة العربية، القاهرة،
١٩٦٨ .

الوجيز في شرح القانون المدني، القاهرة، ١٩٦٦
٣٥ - د. عبد الرسول عبد الرضا : الالتزام بضمان العيوب الخفية، رسالة دكتوراه،
جامعة القاهرة، ١٩٧٤ .

٣٦ - د. عبد القادر العطير : الوسيط في شرح القانون التجاري الاردني،
الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الشروق، عمان
١٩٩٣ .

الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري،
رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٨١ .
الوسيط في شرح قانون التجارة، الجزء الثاني،
الأوراق التجارية، دار الثقافة للطباعة والنشر،
عمان ١٩٩٨ .

التأمين البري في التشريع الأردني، دراسة
مقارنة - مكتبة دار الثقافة للطباعة والنشر،
عمان، ١٩٩٥ .

التحفظات وخطابات الضمان في ظل وظائف
وثيقة، لشحن التقليدية في التشريع الأردني، بحث
مقدم لنقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٩١ .
اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد
الوسائل للبضائع الصادرة عام ١٩٨٠، بحث
منشور في مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد
الثالث، السنة الثالثة، ١٩٨٤ .

٣٧ - د. عبد المنعم البدر اوي : النظرية العامة للإلتزامات، الجزء الأول، مصادر
الالتزام، دار النهضة العربية، بيروت، دون سنة
طبع .

العقود المسماة : الايجار والتأمين، الأحكام العامة، ١٩٦١ .

٣٨ - د. عبد الودود يحيى : اعادة التأمين، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، ١٩٦٣ .

٣٩ - د. عثمان عبدالملك الصالح : تحديد الجرف القاري بين الكويت وجيرانه، بحث منشور بالفرنسية في مجلة الحقوق، جامعة الكويت، السنة الثانية، العدد الأول، يناير ١٩٧٨ .

٤٠ - د. عزيز عبدالامير العكيلي : دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٧١ .

٤١ - د. علي البارودي : مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٨٣ .

محاضرات في القانون البحري الكويتي، جامعة الكويت، ٨٠ - ٨١ .

العقود وعمليات البنوك التجارية، منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٨٣ .

دعوى الرجوع البحري، محاضرة منشورة في مجلة الاتحاد العربي للتأمين، القاهرة، ديسمبر ١٩٧٥ .

٤٢ - د. علي جمال الدين عوض : القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧ .

القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٧٠ .

محاضرات في النقل البحري الدولي، الكويت، ١٩٧٥ .

النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢ .

القضاء البحري الحديث : مسائل الشحن والتفريغ، بحث منشور في مجلة القانون

والاقتصاد، القسم الثاني، العدد الثالث، السنة
عشرون، ١٩٥٥ .

محاضرات في القواعد العامة في التأمين البحري،
جامعة الكويت، ١٩٧٥ .

٤٣ - د. علي يونس : العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة
١٩٧٨ .

عقد النقل، ١٩٦٥ .

القانون البحري، السفينة، القاهرة، ١٩٦٤ .

أصول القانون البحري، القاهرة، ١٩٦٧ .

٤٤ - د. فايز نعيم رضوان : القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة،
١٩٨٦ .

٤٥ - د. فتحي والي : التنفيذ الجبري في القانون اللبناني، دار النهضة
العربية، بيروت ١٩٦٨ .

٤٦ - د. فريد مشرقى : أصول القانون التجاري المصري، الجزء الأول،
القاهرة، ١٩٥٤ .

٤٧ - د. كمال حمدي : أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف
بالاسكندرية، ١٩٩٣ .

٤٨ - د. كمال ناصر برهم : الوكلاء البحريون، وكيل الباخرة، وكيل الشحن،
رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٨١ .

٤٩ - د. لطيف جبر كومانى : القانون البحري، دار الثقافة للطباعة والنشر،
عمان، ١٩٩٦ .

٥٠ - د. محسن البيه : عقد التأمين، الجزء الأول، مبادئ التأمين،
مكتبة دار الجلاء الجديد، المنصورة ١٩٨٥ .

٥١ - د. محسن شفيق : القانون التجاري الكويتي، جامعة الكويت،
١٩٧٢ .

الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع
بالبحر - اتفاقية هامبورج - محاضرات القيت
على طلبة الدكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٧٩ .

٥٢ - مختار السويفى : مصطلحات النقل البحري والتجارة الخارجية،

القاهرة ١٩٨٢ .

٥٣ - د. محمد بهجت قايد : مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٢ .

٥٤ - د. محمد حسن الجبر : القانون التجاري السعودي، جامعة الملك سعود، الرياض ١٩٨٢ .

٥٥ - الاستاذ محمد صالح : شرح القانون التجاري، الجزء الأول، القاهرة ١٩٤٩ .

٥٦ - د. محمد بو سعيد محمد الوضع القانوني للبحر الاقليمي، رسالة الخـطـيـب : دكتوراة، جامعة عين شمس، ١٩٧٥ .

٥٧ - محمد عبدالرحيم عنبر عقد المساواة، دراسة مقارنة بين تشريعات الدول المـحـامـي : العربية، القاهرة ١٩٧٧ .

٥٨ - محمد غسان الصابوني : القضايا البحرية، سوريا، ١٩٧٥ .

٥٩ - د. محمود سمير الشرقاوي : القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٣ .

القانون البحري الليبي، بنغازي، ١٩٧٠ .

الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، القاهرة، ١٩٦٤ .

- الالتزام بالتسليم في عقد بيع البضائع، مقال منشور في مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، عدد ٣ سنة ٤٦ سبتمبر - ديسمبر ١٩٧٧ .

- خطابات الضمان وفقاً لمعاهدة سندات الشحن، تعليق على حكم النقض المصري بالطعن رقم ٣١٠ سنة ٣١ ق - منشور في مجلة القانون والاقتصاد - جامعة القاهرة، يونيو ١٩٦٨ .

٦٠ - د. مصطفى الجمال : دروس في القانون البحري، المكتب المصري الجديد للطباعة والنشر، الاسكندرية ١٩٦٨ .

٦١ - د. مصطفى كمال طه : - القانون البحري، ١٩٨٨ .

- القانون البحري اللبناني، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٦٨ .

- الأصول في القانون البحري - الجزء الأول - الاسكندرية ١٩٥٢ .

- مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٩٦ .

- القانون البحري، الاسكندرية، ١٩٨٠ .

٦٢ - مصطفى محمد عبد العزيز : القواعد الدولية الحديثة لمنع التصادم في البحر، منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٩٧ .

٦٣ - د. محمد شكري سرور : موجز أحكام عقد البيع الدولي للبضائع وفقاً لاتفاقية فينا عام ١٩٨٠ بحث منشور في مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثالث، السنة ١٨ - أيلول ١٩٩٤ / ص ١٣٧ .

٦٤ - د. منير مراد فهميم : القانون التجاري (العقود التجارية وعمليات البنوك) منشأة المعارف بالاسكندرية / ط ٨٢ .

٦٥ - د. هاني دويدار : إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية ١٩٩٦ .

٦٦ - د. هشام علي صادق : تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٧٧ .

٦٧ - د. هشام فرعون : القانون التجاري البحري، جامعة حلب، الطبعة الثانية ١٩٩٠ .

٦٨ - د. يعقوب يوسف صرخوه : الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الكويتي، الحوادث البحرية، الجزء الثاني، الكويت ١٩٨٩ .

- العقود التجارية، الكويت ١٩٨٦ .

- الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، الجزء الأول، الكويت ١٩٨٥ .

المراجع الأجنبية

- 1 - Astle (W. E) - The Hamburg Rules, Fair play publications Ltd. London, 1981, Shipping and the Law Fairplay Publications, London 1980.
- 2 - Alderton (Patric) - Sea Transport. Thomas Reed Publications Ltd. London, 1973.
- 3 - Arnould - The Law of Marine Insurance and Average - British shipping Laws Vols. 9 - 10, 1961.
- 4 - Benjamin's Sales of Goods - A.G. Guest - 2nd ed. London, 1981.
- 5 - Bonne Case (Julien) - Précis Elémentaire de droit Maritime, Paris, 1932.
- 6 Buglass (Leslie) - Marine Insurance and General Average in the U.S. Cornell Maritime Press Inc. Cambridge. Mary Land. 1973.
- 7 - Branch (Alen) - The Elements of shipping - Crapman and Hall - London, 1977.
- 8 - Bickelhaupt (David) - General Insurance, 11th ed. Illinois - 1983.
- 9 - Chorley (Lord) & Giles - Shipping Law 6th. ed. Pitman Publication - london, 1976.
- 10 - Chauveau (Paul) - Traité de droit Maritime - Paris, 1958.
- 11 - Crump (John) - General Average, Salvage and the Contract of Affreightment - Article Appeared in : Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly Feb. 1985.
- 12 - Carver's Carriage of Goods by Sea, Edited by : Raul Colinviaux, Vol. 2 12th ed. London, 1971.
- 13 - Diamond (Antony) - Hague - Visby Rules An Article Appeared in : Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly - May 1978.
- 14 - Grime (Robert) - Shipping Law London, 1983.
- 15 - Hill (C.J.S) - An Introduction to the Law of Carriage of Goods by Sea,

- Stanford Maritime Ltd - London, 1974.
- 16 - Ivamy (E.R. Hardy) - Chlamer's Marine Insurance Act, 1906, London, 1983.
 - 17 - Kennedy - The Law of Salvage 3rd ed. London, 1975.
 - 18 - Kinal (Lane) - The Business of Shipping - Mary Land - U.S.A. 1973.
 - 19 - Lowandes and Radolf - General Average and York - Antwerp Rulers British shipping Laws, Vol. 7. 10th ed. London, 1975.
 - 20 - Le Clere (Jalain) L'Abordage en droit Maritime et en droit Fluvial, Paris - 1965.
 - 21 - Manka bady (Samir) - The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea - Sijthoff - Leyden - Boston, 1978.
 - 22 - Man (E.A) - Container Losses and Loss Prevention - A Paper delivered at a Symposium in Alexendria - June 13 - 16 - 1977.
 - 23 - Martin (F) - The History of Lloyd's of Marine Insurance in Great Britain London, 1976.
 - 24 - Mac Gillivray and Parkington - On Insurance Law. 7th ed. London, 1981.
 - 25 - Maraist (Frank) - Admiraty in a Nutshell - West Publication Co. Minnesota U.S.A. 1983.
 - 26 - Mullins (Hugh) - Marine Insurance Digest - Cambridge - Mary Land, 1959.
 - 27 - Mucatta (Alen) and Mustill (Michael) and Boyd (Stewart) - Scrutton on charter Parties and Bills of Lading - 18th ed. Sweet & Maxwell - London, 1974.
 - 28 - Mishra (M.N) - Insurance Principles and Practice - S. Shand & Comp. Ltd. New Delhi, 1995.
 - 29 - Paine (F.A) - Packing and the Law. Butterworths - London, 1973.

- 30 - Portavice (Emanuel) *Le Statut Des Navires*, Paris, 1975.
- 31 - Renolds (John) - *The Concept of Safe Ports - An Article Published in - Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly (L. M. C. L. Q) May 1974.*
- 32 - Ripert (George) - *Droit Martiime Tom. 1*, Paris, 1950.
- 33 - Rodda (William) - *Marine Insurance Ocean and Inland* New Jersey, 1970.
- 34 - Stevens (Edward) - *Shipping Practice* 9th ed. Pitman Publishing - London, 1976.
- 35 - Sasson (David) - *C.I.F. and FOB Contracts - British shipping Laws - Vol. 5 - 1975.*
- 36 - Sheen (Sir Barn) - *Limitation of Liability - The Law Gave and the Lords have taken it a way - An Article Published in Journal of Maritime Law and Commerce Vol. 18, Oct. 87.*
- 37 - Simon (Seymour) - *Container Law. A Recent Re appraisal - An Article appeared in - Journal of Maritime Law and Commerce - Vol. 8 - July 1977.*
- 38 - Schmitthoff (clive) - *Schmitthoff's Export Trade - 6th ed. - Stevens and Sons. London, 1980.*
- 39 - Sweeny (Joseph) - *Article 6 of Hamburg Rules. Appeared in Mankady's Hamburg Rules, 1978.*
- 40 - Tetley (William) - *Marine Cargo Claims - Butterworths & Co. Ltd. 2nd ed. Toronto, 1978.*

فهرس الكتاب

الموضوع

الصفحة

٣	 مقدمة
٥	 مقدمة عامة
٨	 فصل تمهيدى
٨	 أولاً : التعريف بالقانون البحرى وبيان خصائصه
١٢	 ثانياً : أقسام القانون البحرى
١٤	 ثالثاً : تاريخ القانون البحرى
٢١	 رابعاً : ذاتية القانون البحرى
٢٦	 خامساً : مصادر القانون البحرى
٣٠	 سادساً : موضوع القانون البحرى وتحديد نطاقه
٣٤	 سابعاً : أنواع الملاحة البحرية
٣٩	 ثامناً : توحيد القانون البحرى

الجزء الأول

السفينة - أشخاصها واستغلالها

القسم الأول

السفينة وأشخاصها

الباب الأول

السفينة وطبيعتها القانونية

٤٤ الفصل الأول

تعريف السفينة

٤٩ الفصل الثاني

٤٩ الطبيعة القانونية للسفينة

٤٩ أولاً : السفينة مال

٥٠ ثانياً : السفينة منقول

..... أوجه الشبه والاختلاف بين السفينة والعقار

٥٢ الفصل الثالث

٥٢ الحالة المدنية للسفينة

٥٣ أولاً : اسم السفينة

٥٥ ثانياً : حمولة السفينة

٥٦ ثالثاً : موطن السفينة أو ميناء تسجيلها

٥٧ رابعاً : تصنيف السفينة

٥٩ خامساً : جنسية السفينة

٦٢ - آثار اكتساب الجنسية

٦٤ - شروط منح السفينة الجنسية الأردنية

٦٤ - فقدان الجنسية الأردنية

- إثبات جنسية السفينة

٦٧

الفصل الرابع

٦٧

تسجيل السفينة

٦٧

مقدمة

٦٨

النصوص القانونية

٦٩

أولاً : السفن الخاضعة للتسجيل

٧٣

ثانياً : سجل السفينة

٧٦

ثالثاً : إجراءات التسجيل في سجل السفينة بميناء العقبة

٧٩

رابعاً : قيد التصرفات والحقوق الواردة على السفينة

٨٢

خامساً : آثار التسجيل

سادساً : واجبات مدير الميناء ومسؤولياته

٨٤

الفصل الخامس

٨٤

أوراق السفينة

٨٦

- الأوراق المصاحبة للسفينة

- الإشراف والرقابة على أوراق السفينة

٨٨

الفصل السادس

٨٨

الحقوق العينية التي تقع على السفينة

٨٩

مقدمة

٨٩

المبحث الأول : ملكية السفينة

٩٠

المطلب الأول : أسباب اكتساب ملكية السفينة

٩٤

الفرع الأول : اكتساب ملكية السفينة بالشراء

٩٦

الفرع الثاني : اكتساب ملكية السفينة بالبناء

٩٨

المطلب الثاني : صور ملكية السفينة

١٠١	 الملكية الشائعة للسفينة	الفرع الأول :
١٠٣	 ملكية الدولة للسفينة	الفرع الثاني :
١٠٣	 الحقوق العينية التبعية التي تقع على السفينة	المبحث الثاني :
١٠٤	 تمهيد وتقسيم	
١٠٤	 الامتيازات البحرية	المطلب الأول :
١١٢	 الحقوق المقرر لها الامتياز	الفرع الأول :
١١٤	 ترتيب الامتيازات البحرية	الفرع الثاني :
١١٩	 محل الامتيازات البحرية	الفرع الثالث :
١٢١	 آثار الامتيازات البحرية	الفرع الرابع :
١٢٥	 انقضاء الالتزامات البحرية	الفرع الخامس :
١٢٧	 الرهن البحري	المطلب الثاني :
١٣٢	 إنشاء الرهن البحري وإثباته	الفرع الأول :
١٣٦	 آثار الرهن البحري	الفرع الثاني :
١٣٨	 انقضاء الرهن البحري	الفرع الثالث :
١٣٨	 الحجز على السفينة	المطلب الثالث :
١٣٨	 الحجز التحفظي على السفينة	الفرع الأول :
١٤٢	 الحجز التنفيذي على السفينة	الفرع الثاني :

الباب الثاني

أشخاص الملاحة البحرية

١٤٩	 مقدمة

الفصل الأول

مالك السفينة

١٥٠	 مسؤولية مالك السفينة وتحديدها	المبحث الأول :

١٥٠	تمهيد
١٥٣	المطلب الأول : مسؤولية مالك السفينة وتحديدها
١٥٧	المطلب الثاني : تحديد مسؤولية مالك السفينة
١٦١	المبحث الثاني : حدود مسؤولية السفينة
١٦٤	المطلب الأول : الديون التي لا يشملها تحديد المسؤولية
١٦٤	المطلب الثاني : مبلغ التحديد
١٦٦	المطلب الثالث : حساب حمولة السفينة من أجل تحديد مسؤولية المالك
١٦٧	المطلب الرابع : الكفالة المالية التي يقدمها مالك السفينة لرفع الحجز عن السفينة

الفصل الثاني

ربان السفينة

١٧١	تمهيد
١٧١	المبحث الأول : تعيين ربان السفينة وعزله
١٧١	المطلب الأول : تعيين الربان
١٧٢	المطلب الثاني : عزل الربان
١٧٥	المبحث الثاني : واجبات الربان ومسؤولياته
١٧٥	المطلب الأول : الصلاحيات العامة للربان
١٧٧	المطلب الثاني : الصلاحيات القانونية للربان
١٧٧	الفرع الأول : الوظيفة الفنية للربان
١٨١	الفرع الثاني : الوظيفة التجارية للربان
١٨٤	المطلب الثاني : مسؤولية الربان
١٨٥	- الشحن على السطح

الفصل الثالث

تنظيم العمل البحري

١٨٩	مقدمة
١٨٩	المبحث الأول : البحارة
١٨٩	المبحث الثاني : عقد العمل البحري
١٩٢	المطلب الأول : تكوين عقد العمل البحري وإثباته
١٩٤	المطلب الثاني : آثار عقد الاستخدام البحري
١٩٩	أولاً : التزامات الملاح أو البحار
١٩٩	ثانياً : التزامات المجهز
٢٠٢	المطلب الثالث : انقضاء عقد الاستخدام البحري
٢١٣	

الفصل الرابع

العقود المساندة

٢١٧	المبحث الأول : إرشاد السفن وقطرها
٢١٨	المطلب الأول : الإرشاد البحري للسفن
٢١٨	المطلب الثاني : القطر
٢٢١	المبحث الثاني : المساعدون البريون للسفينة
٢٢٤	المطلب الأول : وكيل السفينة
٢٢٤	المطلب الثاني : علاقة وكيل السفينة بمؤسسة الموانئ
٢٢٨	

القسم الثاني

استغلال السفينة - الرحلة البحرية

٢٣١	مقدمة

الباب الأول

صور تأجير السفينة

٢٣٢		مقدمة

الفصل الأول

٢٣٣	.....	الأحكام العامة في تأجير السفن
٢٣٣	.....	تمهيد
٢٣٤	.....	تعريف عقد تأجير السفينة
٢٣٥	.....	الصفة التجارية لعقد تأجير السفينة
٢٣٥	.....	إثبات عقد تأجير السفينة
٢٣٦	.....	تعيين السفينة
٢٣٦	.....	تأجير السفينة من الباطن
٢٣٧	.....	مشارطة تأجير السفينة وشرط التحكيم

الفصل الثاني

٢٣٨		تأجير السفينة غير مجهزة

الفصل الثالث

٢٤٠	.....	تأجير السفينة مجهزة
٢٤٠	.....	المبحث الأول : مشارطة إيجار السفينة لأجل معين / المشارطة الزمنية
٢٤٠	.....	المطلب الأول : تعريف المشارطة الزمنية
٢٤١	.....	المطلب الثاني : إثبات عقد إيجار السفينة وصيغته
٢٤٢	.....	المطلب الثالث : آثار عقد المشارطة الزمنية
٢٤٢	.....	أولاً : التزامات المؤجر
٢٤٥	.....	ثانياً : التزامات المستأجر
٢٤٩	.....	المبحث الثاني : تأجير السفينة بالسفرة / مشارطة الإيجار بالرحلة

٢٤٩	المطلب الأول : تعريف عقد تأجير السفينة بالرحلة
٢٥٠	المطلب الثاني : إثبات عقد المشاركة بالرحلة
٢٥١	المطلب الثالث : الالتزامات التي يربتها عقد المشاركة بالرحلة
٢٥١	أولاً : التزامات المؤجر
٢٥٧	ثانياً : التزامات المستأجر
٢٦٥	المطلب الرابع : تقادم الدعاوى المترتبة على عقد إيجار السفينة

الباب الثاني

أحكام عقد النقل البحري

٢٦٦	مقدمة

الفصل الأول

عقد نقل البضائع بحراً

٢٦٨	المبحث الأول : تكوين عقد النقل وخصائصه
٢٦٩	المطلب الأول : عقد النقل عقد رضائي
٢٦٩	المطلب الثاني : عقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين
٢٧٢	المطلب الثالث : عقد النقل البحري من عقود الإذعان
٢٧٣	المطلب الرابع : عقد النقل البحري من العقود التجارية
٢٧٤	المطلب الخامس : طبيعة عقد النقل البحري
٢٧٥	المطلب السادس : أطراف عقد النقل البحري
٢٧٧	المبحث الثاني : إثبات عقد النقل البحري بسند شحن
٢٧٨	المطلب الأول : تعريف سند الشحن ووظائفه
٢٨٢	المطلب الثاني : بيانات سند الشحن
٢٨٢	الفرع الأول : أسماء الأطراف
٢٨٣	الفرع الثاني : بيان البضاعة المشحونة

٢٨٣	.....	الفرع الثالث : التحفظات الخاصة بالبضاعة
٢٩٥	.....	الفرع الرابع : نسخ سند الشحن والتراحم بين حملتها
٢٩٧	.....	الفرع الخامس : شكل سند الشحن
٢٩٩	.....	الفرع السادس : حجية سند الشحن في الإثبات
٣٠٣	.....	الفرع السابع : خطابات الضمان وأثرها على حجية سند الشحن
٣٠٧	.....	الفرع الثامن : اسم السفينة
٣٠٧	.....	الفرع التاسع : السند برسم الشحن
٣٠٨	.....	الفرع العاشر : شروط النقل - أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود
٣٠٩	.....	الفرع الحادي عشر : تاريخ سند الشحن
٣٠٩	.....	الفرع الثاني عشر : توقيع الربان أو مالك السفينة أو وكيله والواسق ..
٣١٢	.....	المطلب الثالث : سند الشحن وسند الإيجار
٣١٤	.....	المطلب الرابع : سند الشحن المباشر - المشترك
٣١٩	.....	المبحث الثالث : آثار عقد النقل البحري
٣١٩	.....	المطلب الأول : التزام الشاحن وحقوقه
٣١٩	.....	الفرع الأول : التزامات الشاحن بتسليم البضاع للنقل
٣٢٢	.....	الفرع الثاني : التزام الشاحن بدفع الأجرة للنقل
٣٣٠	.....	المطلب الثاني : التزامات الناقل
٣٣١	.....	الفرع الأول : مجال عقد النقل البحري
٣٣٤	.....	الفرع الثاني : التزام الناقل بتقديم سفينته صالحة للملاحة
٣٣٨	.....	الفرع الثالث : عملية الشحن
٣٣٩	.....	الفرع الرابع : دور مؤسسة الموانئ في عمليات الشحن والتفريغ
٣٤٢	.....	الفرع الخامس : استعمال الصنادل في التحميل والتفريغ

٣٤٣	الفرع السادس : الرص والتخريم
٣٤٥	الفرع السابع : الرص على سطح السفينة
٣٥٠	الفرع الثامن : الالتزام بالنقل
٣٥٢	الفرع التاسع : ميعاد النقل
٣٥٤	الفرع العاشر : المحافظة على البضاعة
٣٥٥	الفرع الحادي عشر : الالتزام بعدم تغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية ..
٣٥٦	الفرع الثاني عشر : الالتزام بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول
٣٥٨	الفرع الثالث عشر : التزام الناقل بتفريغ الحمولة
٣٦١	الفرع الرابع عشر : التزام الناقل بتسليم البضاعة
٣٦٩	المطلب الثالث : مسؤولية الناقل البحري
٣٦٩	مقدمة
٣٧٢	الفرع الأول : نطاق تطبيق قواعد قانون التجارة البحرية
٣٧٢	أولاً : الفترة التي يسري خلالها عقد النقل البحري
٣٧٥	ثانياً : استبعاد سندات إيجار السفن من نطاق أحكام مسؤولية الناقل ..
	ثالثاً : استبعاد تطبيق أحكام القانون البحري على البضائع المشحونة على
٣٧٩	سطح السفينة
٣٨١	رابعاً : استبعاد تطبيق تطبيق الأحكام القانونية على نقل الحيوانات الأليفة
٣٨٢	خامساً : استبعاد النقل الاستثنائي من نطاق الأحكام القانونية
٣٨٣	الفرع الثاني : طبيعة مسؤولية الناقل البحري
٣٨٧	الفرع الثالث : حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري
٣٨٨	أولاً : الهلاك
٣٩١	ثانياً : التلف
٣٩٢	ثالثاً : التأخير

٣٩٥	رابعاً : مسؤولية الناقل في حالة النقل المباشر أو المشترك
٤٠٠	الفرع الرابع : أحكام إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
٤٠٠	أولاً : حالات بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية
٤٠٤	ثانياً : حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
٤١٨	الفرع الخامس : التحديد القانوني لمسؤولية الناقل
٤١٨	مقدمة
٤١٩	أولاً : تحديد مسؤولية الناقل البحري في ظل الاتفاقيات الدولية
٤١٩	١ - اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤
٤٢٤	٢ - بروتوكول بروكسل لعام ١٩٦٨
٤٢٥	٣ - بروتوكول ١٩٧٩
٤٢٦	٤ - قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨
٤٢٨	ثانياً : تحديد مسؤولية الناقل البحري على ضوء المادة ٢١٤ بحري أردني
٤٣٢	تصريح الشاحن بنوع البضائع المشحونة وقيمتها قبل تحميلها على السفينة
٤٣٤	تصريح الشاحن كذباً عن قيمة البضاعة
٤٣٦	الفرع السادس : دعوى المسؤولية على الناقل البحري
٤٣٦	أولاً : المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية
٤٣٨	ثانياً : أطراف دعوى المسؤولية
٤٤٠	ثالثاً : إجراءات رفع دعوى المسؤولية
٤٤٢	رابعاً : حالات سقوط دعوى المسؤولية عن الناقل
٤٤٣	أ - الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية
٤٤٤	ب - التقادم

الباب الثالث

العمليات القانونية التي تقع على البضائع المنقولة بحراً

البيوع البحرية

٤٥٠ مقدمة

الفصل الأول

٤٥٣ بيوع الوصول

٤٥٤ المبحث الأول : البيع بسفينة معينة

٤٥٥ المبحث الثاني : البيع بسفينة غير معينة

الفصل الثاني

٤٥٧ البيوع في ميناء القيام

٤٥٨ المبحث الأول : البيع سيف

٤٧٥ المبحث الثاني : البيع فوب

الجزء الثاني

الحوادث البحرية والتأمين البحري

القسم الأول

الحوادث البحرية

٤٨٥ مقدمة عامة

الباب الأول

التصادم

٤٨٦ مقدمة

الفصل الأول

٤٨٦ تعريف التصادم البحري. شروطه ونطاقه

٤٨٦ المبحث الأول : تعريف التصادم البحري

٤٩٠	.....	المبحث الثاني : شروط التصادم البحري
١٩٣	.....	المبحث الثالث : نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري

الفصل الثاني

٤٩٦	.....	أحكام المسؤولية عن التصادم البحري
٤٩٦	.....	مقدمة
٤٩٦	.....	المبحث الأول : التصادم العرضي أو الناشئ عن قوة قاهرة
٤٩٨	.....	المبحث الثاني : التصادم المشتبه به
٤٩٩	.....	المبحث الثالث : التصادم بسبب خطأ إحدى السفينتين
٥٠٢	.....	المبحث الرابع : التصادم الناشئ عن الخطأ المشترك
٥٠٥	.....	المبحث الخامس : تحديد مسؤولية أصحاب السفن المتصادمة
٥٠٨	.....	المبحث السادس : التزامات ربان السفينة الصادمة

الفصل الثالث

٥١٠	.....	دعوى التصادم
٥١٠	.....	مقدمة
٥١٠	.....	المبحث الأول : أطراف الدعوى
٥١١	.....	المبحث الثاني : المحكمة المختصة
٥١٣	.....	المبحث الثالث : تقادم دعوى التصادم

الباب الثاني

الإسعاف والإنقاذ

٥١١		مقدمة عامة

الفصل الأول

٥١٦	.....	تعريف الإسعاف والإنقاذ وشروطهما
٥١٦	.....	المبحث الأول : تعريف المساعدة والإنقاذ البحري

٥١٦	.....	أولاً : التعريف الفقهي للمساعدة والإنقاذ
٥١٧	.....	ثانياً : التعريف التشريعي للمساعدة والإنقاذ
٥١٨	.....	المبحث الثاني : شروط المساعدة والإنقاذ
٥١٩	.....	أولاً : يجب أن تقع عمليات المساعدة والإنقاذ على سفينة
٥٢٢	.....	ثانياً : وجود خطر جدي على سلامة السفينة المنكوبة

الفصل الثاني

الالتزام بالمساعدة والإنقاذ

٥٢٥	.....	مقدمة
٥٢٥	.....	المبحث الأول : الالتزام الإجباري للإنقاذ
٥٢٧	.....	المبحث الأول : الصفة الطوعية للإنقاذ

الفصل الثالث

مكافأة المساعدة والإنقاذ

٥٢٩	.....	مقدمة
٥٢٩	.....	المبحث الأول : شروط استحقاق مكافأة الإنقاذ
٥٣٠	.....	أولاً : ضرورة تحقيق نتيجة مفيدة من عمليات المساعدة والإنقاذ
٥٣٠	.....	ثانياً : ألا تزيد قيمة المكافأة عن قيمة الأشياء المنقذة
٥٣١	.....	ثالثاً : مكافأة الإنقاذ بين السفن الشقيقة
٥٣١	.....	المبحث الثاني : الحالات التي تستثنى فيها مكافأة الإنقاذ
٥٣٢	.....	أولاً : رفض السفينة المغائة للمساعدة رفضاً صريحاً معقولاً
٥٣٣	.....	ثانياً : وجود التزام تعاقدي بالمساعدة
٥٣٦	.....	المبحث الثاني : تقدير مكافأة الإنقاذ
٥٣٧	.....	أولاً : التقدير الاتفاقي لمكافأة الإنقاذ
٥٣٨	.....	ثانياً : التقدير القضائي لمكافأة الإنقاذ

المبحث الرابع : المطالبة بالمكافأة ٥٣٩

الباب الثالث

الخسارات البحرية المشتركة

مقدمة عامة ٥٤١

الفصل الأول

تعريف الخسارة البحرية وأنواعها ٥٤٧

الفصل الثاني

شروط الخسارة البحرية المشتركة ٥٥٠

المبحث الأول : الخسارة البحرية ناجمة عن عمل أقدم عليه الربان قصداً
المبحث الثاني : أن تكون الخسارة البحرية المشتركة لمواجهة خطر

تعرضت له الرحلة البحرية ٥٥٣

المبحث الثالث : أن تقع التضحية في سبيل المنفعة المشتركة ٥٥٥

الفصل الثالث

صور الخسارات البحرية المشتركة

مقدمة وتقسيم ٥٥٨

المبحث الأول : خسائر الأضرار أو الخسائر المادية ٥٥٨

المطلب الأول : الأضرار المادية التي تلحق الحمولة ٥٥٨

١ - طرح البضائع في البحر - الرمي البحري ٥٥٩

٢ - استعمال البضاعة وقوداً للسفينة ٥٦٢

٣ - الأضرار التي تلحق البضاعة بسبب عمليات التفريغ ٥٦٢

٤ - إتلاف البضاعة أثناء إطفاء الحريق ٥٦٣

المطلب الثاني : الأضرار التي تلحق بالسفينة ٥٦٤

١ - هلاك مهمات وتفرعات السفينة ٥٦٤

٥٦٤	٢ - تجنب السفينة على البر قصداً
٥٦٥	٣ - تعطيل السفينة وإحداث ضرر بها لإنقاذ الحمولة .
	٤ - إطلاق العنان للأشعة والبخار عند نشوب السفينة
٥٦٥	في رمال الشاطئ
٥٦٦	المبحث الثاني : خسائر النفقات
٥٦٦	مقدمة
٥٦٦	المطلب الأول : النفقات الاستثنائية
٥٦٦	١ - نفقات تعويم السفينة بعد جنوحها
٥٦٨	٢ - نفقات المساعدة والإنقاذ
٥٦٩	٣ - نفقات قطر السفينة المتضررة
٥٦٩	المطلب الثاني : النفقات التي تترتب على حادث استثنائي
٥٦٩	١ - نفقات الرسو في ميناء الالتجاء
٥٧٠	٢ - أجور البحارة ونفقات غذائهم في ميناء اللجوء ..
٥٧١	المطلب الثالث : المصروفات التي تلحق بالخسارة المشتركة
٥٧١	١ - المصروفات البديلة
٥٧٢	٢ - مصروفات تسوية الخسارات المشتركة

الفصل الرابع

٥٧٤	تسوية الخسارات البحرية المشتركة
٥٧٤	مقدمة
٥٧٥	المبحث الأول : المجموعة الدائنة
٥٧٦	المطلب الأول : خسائر النفقات
٥٧٧	المطلب الثاني : الأضرار المادية التي تلحق بالسفينة
٥٧٨	المطلب الثالث : الأضرار المادية التي تلحق بالبضاعة

٥٨١	.....	المبحث الثاني : المجموعة المدنية
٥٨١	.....	المطلب الأول : البضائع
٥٨٣	.....	المطلب الثاني : السفينة
٥٨٣	.....	المطلب الثالث : أجرة نقل البضائع وأجرة نقل الركاب
٥٨٤	.....	المبحث الثالث : طريقة تسوية الخسارات البحرية المشتركة
٥٨٦	.....	المبحث الرابع : دعوى المساهمة في الخسارات المشتركة
٥٨٦	.....	المطلب الأول : إثبات حدوث الخسارات المشتركة
٥٨٧	.....	المطلب الثاني : الدفع بعدم قبول الاشتراك في الخسارة المشتركة
٥٨٨	.....	المطلب الثالث : تقادم دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة
٥٨٩	.....	المطلب الرابع : ضمانات الوفاء بديون الخسارة المشتركة

القسم الثاني

التأمين البحري

٥٩٠	.....	مقدمة عامة
٥٩١	.....	الفصل التمهيدي
١٩١	.....	أولاً : الفكرة التي يقوم عليها التأمين البحري
٥٩١	.....	ثانياً : أهمية التأمين البحرية
٥٩٣	.....	ثالثاً : نشأة التأمين البحري وتطوره
٥٩٥	.....	رابعاً : التأمين البحري في الشريعة الإسلامية

الباب الأول

عقد التأمين البحري

٥٩٧		مقدمة

الفصل الأول

٥٩٨

تعريف عقد التأمين البحري

الفصل الثاني

٦٠٠

خصائص عقد التأمين البحري

- ٦٠١ المبحث الأول : عقد التأمين البحري عقد رضائي
- ٦٠٢ المبحث الثاني : عقد التأمين البحري عقد ملزم للجانبين
- ٦٠٤ المبحث الثالث : عقد التأمين البحري من عقود المعارضة
- ٦٠٥ المبحث الرابع : عقد التأمين البحري عقد مستمر أو عقد زمني
- ٦٠٧ المبحث الخامس : عقد التأمين البحري عقد إذعان
- ٦٠٩ المبحث السادس : عقد التأمين البحري من عقود منتهى حسن النية ..
- ٦١١ المبحث السابع : عقد التأمين البحري من العقود الاحتمالية أو عقود الغرر
- ٦١٢ المبحث الثامن : الصفة التجارية لعقد التأمين البحري

الفصل الثالث

٦١٤

شروط إبرام عقد التأمين البحري وإثباته

- ٦١٤ مقدمة
- ٦١٥ المبحث الأول : أطراف عقد التأمين البحري
- ٦١٥ المطلب الأول : المؤمن
- ٦١٦ المطلب الثاني : المؤمن له
- ٦١٦ المطلب الثالث : التأمين لمصلحة شخص غير معين
- ٦١٨ المبحث الثاني : الرضا في عقد التأمين البحري
- ٦١٩ المطلب الأول : طلب التأمين
- ٦٢٠ المطلب الثاني : مذكرة التغطية
- ٦٢١ المطلب الثالث : المذكرة المؤقتة

٦٢٣	المطلب الرابع : وثيقة التأمين
٦٢٥	- بيانات وثيقة التأمين
٦٢٥	١ - تاريخ عقد التأمين
٦٢٦	٢ - اسم طالب التأمين لحسابه أو لحساب غيره أو اسم محل إقامته
٦٢٦	٣ - الأخطار التي يأخذها المؤمن على عهده وحدود مدتها
٦٢٧	٤ - المبلغ المؤمن
٦٢٨	٥ - قيمة القسط أو بدل التأمين
٦٢٨	٦ - توقيع المؤمن والمؤمن له أو سمسار التأمين لحساب المؤمن له
٦٣٠	٧ - الاختصاص القضائي
٦٣٠	٨ - الصور التي ترد بها وثيقة التأمين
٦٣١	المطلب الخامس : ملحق الوثيقة
٦٣٢	المبحث الثالث : إثبات عقد التأمين كتابة

الفصل الرابع

محل عقد التأمين

٦٣٤	المبحث الأول : الخطر
٦٣٤	المطلب الأول : وقوع الخطر أثناء سريان عقد التأمين
٦٣٥	- الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك
٦٣٩	المطلب الثاني : ارتباط صحة التأمين أو بطلانه بالخطر
٦٤١	الفرع الأول : التأمين الظني
٦٤٣	الفرع الثاني : التأمين على شرط الأخبار السارة أو السيئة
٦٤٥	المطلب الثالث : الأخطار المضمونة والأخطار المستثناة
٦٤٥	الفرع الأول : الأخطار المضمونة
٦٤٨	- تحديد بعض المخاطر المضمونة

٦٤٩	.....	- التحديد الاتفاقي للأخطار المضمونة
٦٥٠	.....	الفرع الثاني : الأخطار المستثناة من التأمين البحري
٦٥٦	.....	الفرع الثالث : شحن البضاعة على سطح السفينة
٦٥٧	.....	الفرع الرابع : استبعاد المخاطر الحربية من نطاق التأمين
٦٥٩	.....	المبحث الثاني : الأموال التي تؤمن الخطر / موضوع الضمان
٦٦٠	.....	المطلب الأول : السفينة
٦٦٢	.....	المطلب الثاني : أجرة البحارة وأجرة السفينة
٦٦٤	.....	المطلب الثالث : تأمين البضائع
٦٦٦	.....	المطلب الرابع : الربح المأمول
٦٦٨	.....	المطلب الخامس : إعادة التأمين
٦٦٩	.....	المطلب السادس : القسط / بدل التأمين
٦٧٠	.....	المبحث الثالث : المصلحة في التأمين البحري
٦٧٠	.....	مقدمة
٦٧٣	.....	المطلب الأول : الضرر الذي يلحق المؤمن له
٦٧٣	.....	الفرع الأول : أصحاب المصلحة في التأمين
٦٧٦	.....	الفرع الثاني : قيمة المصلحة
٦٧٧	.....	الفرع الثالث : قيمة البضاعة والقيمة المقبولة لها
٦٧٩	.....	الفرع الرابع : قيمة السفينة والقيمة المقبولة لها
٦٨٠	.....	المطلب الثاني : العلاقة بين مبلغ التأمين وقيمة الشيء المؤمن عليه
٦٨٠	.....	الفرع الأول : مبلغ التأمين يساوي قيمة الشيء المؤمن عليه
٦٨٢	.....	الفرع الثاني : التأمين بمبلغ يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه
٦٨٣	.....	الفرع الثالث : تعدد التأمينات
٦٨٥	.....	الفرع الرابع : التأمين بأقل من قيمة الشيء المؤمن عليه

الفصل الخامس

آثار عقد التأمين البحري

٦٨٧	مقدمة
٦٨٧	المبحث الأول : التزامات المؤمن له
٦٨٧	المطلب الأول : التزام المؤمن له بتقديم بيانات صحيحة وعدم كتمانها
٦٨٧	عن المؤمن
٦٩٤	المطلب الثاني : دفع القسط
٦٩٩	المطلب الثالث : التزام المؤمن له بإبلاغ المؤمن بنأ الكارثة أو الخسارة
٧٠١	المطلب الرابع : تفادي وقوع الخطر وإخبار المؤمن بنطاق المخاطر وتخفيف آثارها عند وقوعها
٧٠٤	المطلب الخامس : التزام المؤمن له بإثبات الضرر والمحافظة على الرجوع على الغير المسؤول
٧٠٥	المبحث الثاني : التزامات المؤمن وحقه بالحلول
٧٠٦	المطلب الأول : التزام المؤمن بالتعويض
٧٠٨	المطلب الثاني : حق المؤمن بالحلول

الفصل السادس

انقضاء عقد التأمين البحري

الباب الثاني

تحديد تعويض التأمين وتسديده

٧١٤	مقدمة

الفصل الأول

دعوى الخسارة البحرية

٧١٥	مقدمة

٧١٥	 أولاً : الخسارة الكلية الفعلية
٧١٥	 ثانياً : الخسارة الحكومية
٧١٦	 ثالثاً : الخسارة الجزئية
٧١٧	 المبحث الأول : تقدير التعويض في التأمين على السفينة
٧١٩	 المبحث الثاني : تقدير التعويض في التأمين على البضائع
٧٢٠	 المبحث الثالث : المسموحات
٧٢٢	 المبحث الرابع : مباشرة دعوى التعويض
٧٢٣	 المبحث الخامس : حلول المؤمن محل المؤمن له في دعوى التعويض ..

الفصل الثاني

دعوى الترك

٧٢٧	 مقدمة
٧٢٨	 المبحث الأول : حالات الترك
٧٢٨	 المطلب الأول : حالات ترك السفينة
٧٢٩	 الفرع الأول : انقطاع أخبار السفينة
٧٣٠	 الفرع الثاني : الاختفاء والهلاك الكلي للسفينة
٧٣١	 الفرع الثالث : عدم صلاحية السفينة للملاحة بسبب حادث بحري قهري
٧٣٣	 الفرع الرابع : ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة
٧٣٤	 المطلب الثاني : حالات ترك البضاعة
٧٣٤	 الفرع الأول : انقطاع أخبار السفينة بعد أربعة أشهر من آخر خبر عنها .
٧٣٤	 الفرع الثاني : عدم صلاحية السفينة بسبب حادث بحري
	 الفرع الثالث : بيع البضاعة أثناء السفر بسبب إصابتها بتلف مادي يغطيه التأمين
٧٣٦	 التأمين
٧٣٦	 الفرع الرابع : هلاك ما يعادل ثلاثة أربع قيمة البضاعة على الأقل ...

٧٣٧	المطلب الثالث : حالات ترك أجرة السفينة وإعادة التأمين
٧٣٨	المبحث الثاني : إجراءات الترك
٧٣٨	المطلب الأول : إبداء الرغبة بالترك
	المطلب الثاني : على المؤمن إخبار المؤمن بجميع عقود التأمين المبرمة على الشيء نفسه
٧٣٨	المطلب الثالث : دعوى الترك
٧٣٩	المبحث الثالث : آثار التخلي أو الترك
٧٤٠	المطلب الأول : انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن
٧٤٠	المطلب الثاني : انتقال الملكية للمؤمن من وقت وقوع الحادث
٧٤١	المطلب الثالث : رفض المؤمن للملكية الشيء المؤمن عليه
٧٤٢	المطلب الرابع : دفع مبلغ التعويض
٧٤٣	