

القانون البحري

في ضوء القانون اللبني والاتفاقات الدولية

دكتور هاني محمد رويدار

مدرس القانون البحري والتجاري

مكتب الحقوق - جامعة الإسكندرية وتبريد الغربية

دار النهضة العربية

للطباعة والنشر

شبراخيت - ص ١٩٦١



حقوق الطبع محفوظة

١٩٩٥

دار النهضة العربية
للطباعة والنشر
مطبعة، ص ١٩٩٥



• الإدارة: بيروت، شارع مدحت باشا، شقة

كرهانة، لبنان. ٨٥٦٢٢١

٨١٨٦٠٥ / ٨١٨٦٠٥

رقعة: داهية، ص. ب. ١١-٦٤٩

مطابق: ٠٠١-٢١٢-٤٧٨١-٢٣٢

• المكتبة: شارع البستاني، شقة اسكندراني

رقم ٣، عرس الخليفة العربية،

تلفون: ٨١٨٦٠٣ / ٣١٦٢٠٢

• المستودع: بئر حسن، تلفون: ٨٣٣١٨٥

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة

(أ) أهمية النشاط البحري :

١ - من بين الصور المتعددة لاستغلال البحار تعد الملاحة البحرية أقدم هذه الصور لأغراض الصيد من جانب وللانتقال المحدود إلى الجزر المجاورة من جانب آخر. ولم تعرف الملاحة البحرية بقصد التجارة إلا في مرحلة أكثر تطوراً للمجتمعات البشرية القديمة^(١).

وإذا كان تاريخ الملاحة البحرية جزءاً لا يتجزأ من تاريخ الحضارة، إذ لم تدفع الشعوب إلى ركوب البحر إلا حاجتها إلى استخراج ما به تلبية لمطالبها الحيوية^(٢)، إلا أن آثار القواعد القانونية البحرية في الزمن السحيق تشير إلى ارتباط ظهورها بالملاحة البحرية التجارية. وفي هذا الصدد يذكر لنا فقهاء القانون البحري صلات مصر الفرعونية بجزيرة كريت وبلاد بونت، وبعض نظم القانون البحري التي أنتجت الحضارات القديمة مثل نظام الخسارات العمومية الذي ابتدعه الفينيقيون، وعقد قرض المخاطرة الجسيمة الذي عرفه الإغريق، ونيابة الريان عن مجهز السفينة التي أقرها الرومان^(٣).

(١) زكي زكي الشعراوي: القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية ١٩٨٨، ص ١٩.

(٢) رفعت فخري: الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، ١٩٩٢، ص ٣.

(٣) انظر: مصطفى كمال طه: أصول القانون البحري، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ١٩٥٢، ف ٢٩ وما بعدها. علي البارودي: مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٨٣، ف ٢. محمود سمير الشراوي: القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية ١٩٨٧، ف ١٠، جلال وفاء محمد: =

وفي وقتنا الحاضر تضاعفت صور استغلال البيئة البحرية على أثر الاكتشافات العلمية والتكنولوجية الهائلة: فإلى جانب الملاحة البحرية التجارية وملاحة الصيد يمكن استغلال البيئة البحرية في استخراج المعادن واللؤلؤ ومد الكابلات وإجراء البحوث العلمية بالإضافة إلى استغلالها في ملاحة التزهة وأغراض السباحة^(١).

ولا تتوقف أهمية استغلال البيئة البحرية عند الأغراض السلمية فقط، بل يمكن الإفادة منها في أغراض الدفاع الوطني إذا ما تعرضت الدولة لعدوان أجنبي^(٢). ومنذ زمن بعيد لعبت الأساطيل البحرية ولا زالت تلعب دوراً محورياً في الحروب والتزاعات المسلحة.

٢ - ومع ذلك تظل الأهمية الأولى من بين صور استغلال البيئة البحرية للملاحة التجارية. ذلك أنه مع انتشار وتدويل المبادلات السلعية والتطور المضطرد في صناعة السفن تظل للنقل البحري للبضائع الأهمية المحورية في مجال النشاط البحري. أما النقل البحري للأشخاص فبعد أن ظل لحقبة طويلة من الزمن أداة انتقال الأفراد بين الدول انحسرت أهميته نسبياً مع اختراع الطائرات وانتشار استخدامها على نطاق واسع وآمن^(٣).

= دروس في القانون البحري المصري الجديد، الإسكندرية، ١٩٩٢، ص ٩، ١٠. ويلاحظ في هذا الصدد أن الرومان لم يتكروا في واقع الأمر شيئاً في مجال القواعد البحرية وإنما تبنوا العرف البحري الذي كان سائداً في جزيرة رودس، تلك الجزيرة التي كانت مستعمرة فينيقية ومركزاً هاماً لتجارتهم البحرية. وبالتالي من المؤكد أن كل القواعد البحرية التي طبقها الرومان كانت فينيقية الأصل. انظر:

RODIERE: Droit maritime, Précis Dalloz, Paris, 5^o édition, 1971, No. 8.

(١) قد يكمن في تعدد أوجه استغلال البيئة البحرية إرغاصات تحويل القانون البحري من قانون الملاحة البحرية في طوره الحالي إلى قانون استغلال البيئة البحرية، يحقق التنسيق اللازم بين أوجه الاستغلال المختلفة ويبرز أهمية وذاتية بعض المسائل التي يضطرد الاهتمام بها كموضوع تلوث البيئة البحرية.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١.

RODIERE. Op. Cit., No. 396.

(٣)

وإزاء التقسيم الدولي للعمل لا تنجر دولة من الدول من الحاجة إلى التبادل السلعي مع الدول الأخرى، سواء عند تصديرها للسلع إليها أو استيرادها منها. ومع ذلك تبين أهمية النشاط البحري من دولة إلى أخرى وفقاً لموقعها الجغرافي وحدودها السياسية. فلهذا النشاط أهميته البالغة للدول الساحلية بينما تضطر الدول غير الساحلية إلى مد خطوط نقل دولية، برية أو نهريّة، حتى تصل إلى أحد الموانئ البحرية في دولة أخرى^(١).

لذلك نحرص الدول - أو يفترض فيها الحرص - على بناء وتطوير أساطيلها البحرية التجارية، خاصة إذا أخذنا في الاعتبار الأثر البالغ لأعباء النقل والتأمين البحريين على ميزان المدفوعات في حالة قيام السفن الأجنبية بعملات نقل البضائع^(٢). وفي هذا الصدد تجدر الإشارة إلى أن نصيب الدول المتخلفة من حجم البضائع المنقولة بحراً ضئيل للغاية ولا زالت حفنة من القوى البحرية تسيطر على الملاحة البحرية التجارية العالمية^(٣).

(ب) تعريف القانون البحري:

٣ - يعرف الفقه في عمومته القانون البحري بأنه مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية^(٤). وتحدد الملاحة البحرية بمكان ممارستها لا بوسيلتها إذ هي الملاحة التي تتم في البحر^(٥).

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١.

(٢) VALENTE: La participation des pays en voie de développement dans les transports maritimes, in ouvrage collectif: Les transports maritimes et les pays en voie de développement, par RAJWAR et autres, Traduit de l'anglais par PAENSON, Bruylant, Bruxelles, 1972, p. 42, 43.

(٣) VALENTE, Op. Cit., p. 45 et s.

(٤) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١. محمود سمير الشرفاوي المرجع السابق،

ف ١. زكي زكي اشعراوي، المرجع السابق، ص ٩. جلال وفاء محمد بن، المرجع

السابق، ص ٥.

RODIERE, Op. Cit., No. 34.

(٥)

وتتعدد تقسيمات الملاحة البحرية على ضوء ضابط التقسيم أو معياره:

٤ - (١) من حيث المسافة التي تقطعها الرحلة: تنقسم الملاحة البحرية إلى
ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية وملاحة حدية:

(أ) ملاحة أعالي البحار^(١): يعرف البعض ملاحة أعالي البحار بأنها
الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية وموانئ أية دولة أجنبية مهما كانت
قريبة^(٢). إلا أن لملاحة أعالي البحار مفهوماً مغايراً في القانون اللبناني
فالمرسوم الاشتراعي رقم ١٦٢٢٥ الصادر في ١٣ حزيران (يونيو) ١٩٥٧
بتحديد الملاحة البحرية حدد ملاحة أعالي البحار بالملاحة التي تقوم بها
السفن خارج نطاق البحر المتوسط^(٣). ويتضح من ذلك أن ملاحة أعالي
البحار بهذا المفهوم ترادف الملاحة البحرية الدولية^(٤).

(ب) الملاحة الساحلية^(٥): طبقاً لأحكام المرسومون الإشتراعي
لعام ١٩٥٧ الملاحة الساحلية هي تلك التي تقوم بها السفن بين موانئ البحر
المتوسط^(٦). وبهذا المفهوم تنقسم الملاحة الساحلية إلى:

١ - ملاحة ساحلية وطنية: وهي تلك التي تتم بين ميناءين يقعان في

(١) Navigation au long cours.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٣.

(٣) المادة الخامسة من المرسوم.

(٤) ويلاحظ أن معيار ملاحة أعالي البحار في بعض الدول قد يكون معياراً جغرافياً في
حين أن معيار الملاحة الدولية معيار سياسي دائماً. والمثال على ذلك المادة ٣٧٧ من
التفنين التجاري الفرنسي التي تحدد خطوط الطول والعرض من الأراضي الفرنسية
التي تعتبر بعدها الملاحة ملاحة أعالي البحار أما دون هذه الخطوط فتكون الملاحة
ملاحة ساحلية. ويثور في هذه الحالة أمر تقسيم الملاحة الساحلية إلى ملاحة ساحلية
وطنية وملاحة ساحلية دولية، كما أن ملاحة أعالي البحار قد تكون ملاحة وطنية أو
ملاحة دولية. انظر:

RODIERE. Op. Cit., No. 42.

Cabotage.

(٥)

(٦) المادة ٦ من المرسوم.

إقليم ذات الدولة، كالملاحة بين بيروت وصيدا أو بين الاسكندرية وبورسعيد.

٢ - ملاحه ساحليه دولية: وهي تلك التي تتم بين ميناءين يقعان في دولتين مختلفتين، كالملاحه بين بيروت والإسكندرية^(١).

٥ - (٢) من حيث موضوع الملاحه: تنقسم الملاحه البحريه من حيث موضوعها إلى ملاحه رئيسيه وملاحه مساعده وملاحه عامه وملاحه تجويليه.

أ) الملاحه الرئيسيه: وهي تلك التي يمارس من خلالها وجه من أوجه استغلال البيئه البحريه وصورها الملاحه التجاريه لنقل الأشخاص أو البضائع وملاحه الصيد^(٢) وملاحه النزّهه^(٣) وملاحه البحث العلمي.

ب) الملاحه المساعده: وهي تلك الملاحه التي تمارسها السفن لا بقصد استغلال البيئه البحريه في وجه من الأوجه المتعدده وإنما تساعد السفن الأخرى في ملاحتها الرئيسيه. وصور الملاحه المساعده هي ملاحه القطر وملاحه الإرشاد وملاحه الإنقاذ^(٤).

(١) المادة ٧ من المرسوم.

(٢) لا يعد الصيد من الأعمال التجاريه، ومع ذلك تخضع ملاحه الصيد لأحكام القانون البحري لأنها ملاحه تتم في البحر: محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ف ٢١. ويجب التمييز بين الصيد الكبير الذي يتم في أعالي البحار والصيد المتوسط. انظر: المادة ٨ من مرسوم ١٩٥٧.

MOUSSU et REMOND: Navigation maritime, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1974, No. 23.

(٣) حول خضوع ملاحه النزّهه لقواعد القانون البحري انظر:

TASSEL: La plaisance et le droit en 1991, Droit Maritime Français, No. 508, Septembre 1991, p. 491.

(٤) حول تقسيم الملاحه الخاصه إلى ملاحه رئيسيه وملاحه مساعده انظر علي البارودي، المرجع السابق، ف ٦. ويلاحظ أن مرسوم ١٩٥٧ بتحديد الملاحه البحريه يصفها بالملاحه «الخاصه»: المادة ٩ من المرسوم.

(ج) الملاحة العامة: يقصد بالملاحة العامة ملاحه السفن الحربية والسفن التي تخصصها الأشخاص الاعتبارية العامة لخدمة عامة مثل سفن الموانئ والمنائر وسفن الإطفاء والمستشفيات والتعليم^(١).

وكقاعدة عامة لا تخضع السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية لأحكام القانون البحري. والعبرة في هذا الفرض الأخير بتخصيص السفينة لخدمة عامة^(٢). أما إذا كانت السفينة مملوكة للدولة وتستثمرها في أعمال التجارة البحرية فإنها تعد مملوكة للدولة ملكية خاصة وتخضع بالتالي لأحكام القانون البحري^(٣).

(د) الملاحة التجولية: وهي تلك الملاحة التي تهدف إلى استغلال أملاك خاصة أو عامة ساحلية بناء على ترخيص باستغلالها^(٤).

(ج) نطاق تطبيق القانون البحري:

٦ - إذا كان القانون البحري هو مجموعة القواعد المتعلقة بالملاحة البحرية فإن القانون البحري لا ينشغل بكافة الصور الأخرى لاستغلال البيئة البحرية. بل ان قواعده لا تسري على كافة صور الملاحة البحرية إذ تخرج الملاحة العامة من نطاق تطبيق هذه القواعد كما رأينا.

وحيث أن الملاحة البحرية تتحدد بالمكان الذي تمارس فيه أي البحر فإن قواعد القانون البحري لا تسري على الملاحة النهرية أو الداخلية^(٥)، وهي التي تتم في الأنهار والترع والبحيرات^(٦). وتخضع الملاحة الداخلية التجارية

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢١.

(٢) RODIERE, Op. Cit., No. 40. CHAO: Navire, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1974, No. 27.

(٣) DU PONTAVICE: Le statut des navires, Litec Droit, Paris, 1976, No. 305.

(٤) المادة ١٠ من مرسوم ١٩٥٧.

(٥) نقض مدني، طعن رقم ٥٨ لسنة ٣٥ق، جلسة ١٩٥٩/٥/٧، س ١٠ ص ٣٩٥.

(٦) مصطفى كمال طه، المرجع السابق ف ٢٢. وهذا وقد تعددت الآراء حول تحديد =

للقواعد العامة في عقد النقل^(١).

وعلى ذلك يحدد القانون البحري النظام القانوني لأداة الملاحة البحرية وهي السفينة دون أن يعني بالنظام القانوني للمركب أداة الملاحة النهرية أو الداخلية^(٢). كما يحدد المراكز القانونية لأشخاص الملاحة البحرية دون الملاحة الداخلية. ويضع القواعد الخاصة بالاستغلال التجاري البحري في حين يخضع الاستغلال التجاري النهري لأحكام القواعد العامة كما ذكرنا. وأخيراً يتناول القانون البحري بالتنظيم عوارض الملاحة البحرية ويضع الأحكام الكفيلة بمواجهتها والتخفيف من آثارها.

= الفاصل بين الملاحة البحرية والملاحة الداخلية في الأحوال التي تختلط فيها المياه الداخلية بالبحار عند مصاب الترع والأنهار والقنوات: فقال البعض بمعيار ملاحة العائمات البحرية (انظر في عرض وانتقاد هذا الرأي محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ف ١٥)، بينما قال البعض الآخر بمعيار المخاطر البحرية بمعنى أن الملاحة البحرية هي تلك الملاحة التي تتم في المياه والتي يمكن للمنشأة العائمة أن تتعرض فيها لمخاطر البحر الخاصة (انظر في هذا الرأي: RODIERE, Op. Cit. NO. 34. CHAO, Op. Cit, No. 10). وأيضاً قبل بمعيار الجسر أي أن الملاحة البحرية تنتهي عند أول جسر يقابل المنشأة العائمة ويحول بينها وبين الاستمرار في الملاحة، وبمعيار المد البحري أي أن حدود الملاحة البحرية تتحدد بنقطة وصول المد البحري أو بالمكان الذي يمكن أن تصل إليه السفن في حالة عدم وجود مد (انظر في هذه الآراء وانتقادها جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٢٥، ٢٦). ولذلك استقر الرأي على الأخذ بمعيار المكان الذي تمارس فيه الملاحة، فإن كانت تتم في البحر كانت الملاحة بحرية، وإن كانت تتم في المياه الداخلية كانت الملاحة نهريّة أو داخلية.

(١) المواد من ٦٧٩ إلى ٦٨٩ من قانون الموجبات والعقود.

(٢) ذلك أن النظام القانوني للسفينة الذي يتضمنه القانون البحري يدور حول اعتبارها أداة للملاحة البحرية.

ولا يعني الأمر أن قواعد القانون البحري لا تنطبق على المراكب في كل الأحوال. ذلك أنه في مجال عوارض الملاحة يمكن أن تنشأ العلاقة القانونية بمناسبة ملاحة سفينة وملاحة مركب، كأن يقع التصادم بين سفينة ومركب أو يقوم أحدهما بعمليات إنقاذ الآخر.

٧ - وإزاء هذا التباين في النظام القانوني للملاحتين البحرية والداخلية
ثار التساؤل حول القواعد القانونية الواجبة التطبيق على الملاحة المختلطة،
وهي الملاحة التي تتم في البحر والنهر أو الترعة أو القناة معا^(١). والمثال
على ذلك الملاحة التي تتم بين لندن وباريس إذ تقطع الرحلة نهر التايمز
بانجلترا ثم بحر المانش وأخيراً نهر السين بفرنسا وصولاً إلى باريس، والاختلاط
على هذا النحو يفهم على إنه إزدواج في نوع الملاحة في الرحلة الواحدة^(٢).

وقد يبدو قريباً من المنطق واعتبارات الفن القانوني تطبيق قواعد
النظامين على كل جزء من الرحلة، بمعنى تطبيق قواعد القانون البحري على
الجزء من الرحلة الذي يتم في البحر وتطبيق القواعد المتعلقة بالملاحة
الداخلية على الجزء من الرحلة الذي يتم في النهر أو الترعة أو القناة^(٣). إلا
أن هذا الإزدواج في تطبيق القواعد القانونية على الرحلة الواحدة يشير
صعوبات عملية كثيرة^(٤). ولئن أمكن تطبيق قواعد النظامين تطبيقاً توزيعياً
على كل جزء من الرحلة على العقود والوقائع التي تتم في هذا الجزء فلا
يمكن قبول إزدواجية القواعد الواجبة التطبيق بالنسبة للعقد التي يمتد تنفيذها
ليشمل مرحلتين الرحلة البحرية والنهرية^(٥).

لذلك استقر الرأي على ضرورة النظر إلى الرحلة باعتبارها رحلة
واحدة. وتتحدد القواعد القانونية الواجبة التطبيق على ضوء نوع الملاحة
الأكثر أهمية في هذه الرحلة^(٦)، بحيث تنطبق هذه القواعد أيضاً على الجزء

(١) RODIERE, Op. Cit., No. 34. CHAO, Op. Cit., No. 12.

مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٥. محمود سمير الشرقاوي، المرجع
السابق، ف ٢٣. جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٣١.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٤٤.

(٣) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢٤.

(٤) زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٢٤.

(٥) رفعت فخري، المرجع السابق ص ٤٤.

(٦) RODIERE, Op. Cit., No. 34. CHAO, Op. Cit., No. 12.

الآخر من الرحلة الأقل الأهمية تطبيقاً لمبدأ الفرع ينبع الأصل في الحكم^(١).
وتقدير الملاحة الأكثر أهمية في الرحلة من شأن قاضي الموضوع^(٢)،
ولا رقابة لمحكمة التمييز عليه^(٣). لكن الخطأ في تعيين القواعد القانونية
الواجبة التطبيق - على ضوء تحديد القاضي للملاحة الرئيسية دون تعقيب -
من مسائل القانون التي تخضع لرقابة محكمة التمييز.

وفي سبيل تقديره نوع الملاحة الرئيسية يستطيع قاضي الموضوع تبني
المعيار اليسير الذي يقول به جانب كبير من الفقه^(٤)، والذي يعتد بطول مسافة
كل نوع من نوعي الملاحة: فإن كانت مسافة الملاحة البحرية أطول من
مسافة الملاحة النهرية كانت الملاحة البحرية هي الملاحة الرئيسية فتطبق
قواعد القانون البحري على الرحلة بأكملها. أما في الفرض العكسي فالقواعد
المتعلقة بالملاحة الداخلية هي التي تنطبق.

لكن الأمر منوط بطبيعة الحال بوجود عناصر تغليب نوع من الملاحة
على الآخر. أما في ظل غياب عناصر الترجيح فلا مناص من تطبيق القانون
البحري على الجزء من الرحلة الذي يتم في البحر وتطبيق القواعد المتعلقة
بالملاحة الداخلية على الجزء من الرحلة الذي يتم في المياه الداخلية، وذلك
احتراماً للقوة الملزمة لمختلف هذه القواعد^(٥).

= مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٥. علي البارودي، المرجع السابق،
ف ٦. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٢٥. رفعت فخري، المرجع
السابق، ص ٤٥. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢٤. جلال وفاء
محمد، المرجع السابق، ص ٣٢.
(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٦. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق،
ص ١٢٥.

(٢) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢٤.

(٣) زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٢٦.

(٤) RODIERE, Op. Cit, No. 34. CHAO, Op. Cit, No. 12.

مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٥. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٤٥.

(٥) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٦. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، =

٨ - وجدير بالإشارة إلى أن الملاحة المختلطة بالمفهوم الذي حددناه لها يختلف عن صورة أخرى للاختلاط الملاحي الذي يمكن أن يعرض في العمل والمتمثل في الملاحة المختلطة على التابع، بمعنى أن المنشأة العائمة الواحدة قد تقوم ببعض الرحلات التي تتم كلها في البحر وبعضها الآخر يتم بأكمله في المياه الداخلية^(١). ولا يشير الأمر اشكالياً حقيقياً فيما يتعلق بتطبيق القواعد الخاصة باستغلال المنشأة وعوارضه، إذ تطبق قواعد القانون البحري على الرحلة البحرية بينما تطبق القواعد المتعلقة بالملاحة الداخلية على الرحلة النهرية^(٢).

لكن الصعوبة تثور في شأن تكييف المنشأة العائمة، هل تعد من السفن أو على العكس من المراكب حيث لا تنطبق قواعد القانون البحري الخاصة بالسفينة وأشخاصها إلا إذا اعتبرت المنشأة العائمة من السفن. ويتوقف الأمر على مدى اعتياد المنشأة القيام بهذه الرحلة أو تلك^(٣): فإذا كانت تقوم على وجه الاعتياد بالملاحة البحرية فهي تعد من السفن وإن قامت بصفة عرضية ببعض الرحلات النهرية. أما إذا كانت المنشأة تعتاد القيام بالرحلات النهرية لا يسقط عنها وصف المركب إذا قامت عرضاً ببعض الرحلات البحرية^(٤).

٩ - ويتضح من الاشكاليات التي يثيرها تحديد نطاق تطبيق القانون البحري ان الأشكال الرئيسي يكمن في عدم تنظيم الملاحة النهرية تنظيمياً شاملاً على غرار تنظيم الملاحة البحرية. وينتقد البعض خضوع الاستغلال التجاري النهرى لأحكام القواعد العامة لما تتميز به هذه الملاحة من

= ف ٢٤.

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٦.

(٢) زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٢٤. جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٣٢.

(٣) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٦.

(٤) Tribunal de commerce de Nantes. 3 décembre 1967, Droit Maritime Français. (٤) No. 266, P. 222.

خصائص تجعل القواعد العامة غير ملائمة لها^(١). بل أن للملاحة النهرية أوجه شبه عديدة بالملاحة البحرية باعتبار كل منهما ملاحة مائية. لذلك قامت تشريعات عديدة بوضع نظام قانوني خاص بالملاحة النهرية كألمانيا وبلجيكا وهولندا وإيطاليا وكندا^(٢). ومن شأن وضع هذا النظام اقتراب قواعد الملاحة البحرية من قواعد الملاحة النهرية. وهذا ما تشير إليه التجربة الفرنسية في هذا الصدد إذ عقب صدور قانون ١٩٣٤ في شأن النظام القانوني للمراكب وقانون ١٩٤٢ في شأن النقل النهري^(٣) توحد المركز القانوني لكل من السفينة والمركب في خطوطه العريضة من حيث التسجيل وأحكام الرهن وحقوق الامتياز وأحكام تحديد مسؤولية المالك والحجز على المنشأة القائمة. كذلك اقتربت النظم الخاصة باستغلال كل من السفينة والمركب مع وجود بعض الأحكام الجزئية المختلفة مراعاة لمقتضيات كل نوع من الملاحة البحرية والنهرية، وذلك من حيث نظم الإرشاد والإنقاذ والتصادم والخسارات المشتركة. ولم يبق ظاهراً من مظاهر اختلاف التنظيم القانوني للملاحة البحرية والملاحة النهرية إلا بعض أحكام مسؤولية الناقل في القانون الفرنسي^(٤).

(د) ذاتية القانون البحري:

١ - الخلاف الفقهي حول ذاتية القانون البحري:

١٠ - رأينا من قبل أن القانون البحري هو مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية. ويوحى إطلاق هذا التعريف بأن كل قاعدة

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٤.

(٢) زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٢٣.

(٣) ومنذ عام ١٩٥٦ تم تجميع قواعد هذين التشريعين في تقنين واحد هو تقنين الطرق الملاحية Code des voies navigables.

(٤) انظر في ذلك:

قانونية، أياً كان نوعها، تنظم وجهاً من أوجه الملاحة البحرية تعد من قواعد القانون البحري. وينعكس هذا التصوير على تعريف الفقه للقانون البحري بتقسيمه إلى قانون دولي عام بحري وقانون بحري عام وقانون بحري خاص^(١). ويعد القانون البحري بهذا المفهوم قانوناً مستقلاً قائماً بذاته يتضمن قواعد ذات طبيعة متنوعة من دولية وإدارية وجنائية ومالية وخاصة.

وعند استعراض تقسيمات الملاحة البحرية تبين عدم سريان قواعد القانون البحري على الملاحة العامة، مما حدا بجانب من الفقه إلى التمييز بين القانون البحري بمعناه الواسع وهو مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية، وبين القانون البحري بمعناه الضيق وهو ذلك الفرع من فروع القانون الخاص الذي ينظم العلاقات الناشئة بين مستغلي السفن ومستعمليها وبصفة خاصة فيما يتعلق بالنقل البحري والعقود المرتبطة به^(٢). والقانون البحري بهذا المعنى الضيق لا يشمل سوى القانون البحري الخاص، أي مجموع القواعد القانونية المنظمة للروابط التي تنشأ بين الأفراد والهيئات الخاصة بصدد الملاحة البحرية.

١١ - وفي حقيقة الأمر أنه نظراً لأهمية الملاحة البحرية كمظهر من مظاهر النشاط الإنساني اهتم كل فرع من فروع القانون بتنظيمها من منظوره الخاص: القانون الدولي العام والقانون الإداري والقانون المالي والقانون الجنائي. أما قانون التجارة البحرية لعام ١٩٤٧ وهو تشريع ينظم الملاحة البحرية نقلاً عن التقنين التجاري الفرنسي لعام ١٨٠٧ فقد انصب اهتمامه على تنظيم الروابط والعلاقات الخاصة الناشئة عن ممارسة الملاحة البحرية.

لذلك هجر الفقه فكرة اعتبار القانون البحري قانوناً مستقلاً وذلك منذ

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢. علي البارودي، المرجع السابق، ف ١. محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ف ٣ و ٤. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ٩. جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٦ و ٧.

RODIERE, Op. Cit., No. 1.

(٢)

مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣.

أن برزت على يد أحد الفقهاء الفرنسيين التفرقة بين استقلال القانون Autonomie وذاتية Particularisme^(١). فالاستقلال معناه أن القانون يتمتع بمبادئه ونظمه الخاصة وطرق تفسيره المستقلة، بمعنى أنه لا حاجة له إلى الاستعارة من قانون آخر ومن باب أول إلى خضوع المسائل التي ينظمها لقانون آخر. أما الذاتية فيقصد بها ما يتمتع به القانون من صفات فنية خاصة تجعل نصوصه ملائمة للظروف الخاصة التي تحيط بالظاهرة التي ينظمها. فهو يتضمن قواعد استثنائية يجب تفسيرها دون توسع ولكنه قانون تابع للنظام القانوني في عمومته وخاضع للمبادئ العامة. فمتى اعترى النقص القانون الذاتي وجب الرجوع إلى القواعد العامة.

والنتيجة الجوهرية المترتبة على التفرقة بين استقلال القانون وذاتية أنه في الحالة الأولى يكون من سلطة القاضي إيجاد الحل الذي يراه مناسباً لحسم النزاع المعروض عليه في حالة عدم وجود حكم في القانون الذاتي بمصادر قواعده المختلفة، ولا يتقيد القاضي بالقواعد العامة المدنية باعتبار القانون المدني الشريعة العامة التي تحكم المعاملات. أما إذا قيل بذاتية القانون وعدم استقلاله فإنه يجب على القاضي ما لم تسعفه قواعد القانون الذاتي بمصادرها المختلفة في حسم النزاع الرجوع إلى القواعد العامة المدنية^(٢).

٢ - ارتباط ذاتية القانون البحري بتاريخ بلورة قواعده:

١٢ - من أبرز الحجج التي قيلت في تقرير ذاتية القانون البحري أنه يعرف العديد من النظم الخاصة به التي كانت القواعد العامة تجهلها، بل كان له التأثير البالغ على تطوير هذه القواعد. وأهم هذه النظم نظام التأمين البحري ومسؤولية المجهز عن الأضرار التي تلحق بالطاقم والتي كان لها الأثر البالغ في إنشاء نظام التأمين البري وتقرير المسؤولية الموضوعية لرب العمل عن إصابات العمل. ومن النظم الخاصة بالقانون البحري نظام الخسارات

CHAUVEAU: Traité de Droit maritime, Paris, 1958, No. 7 et s.

(١)

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٠.

المشتركة وعقد فرض المخاطرة الجسيمة والمركز الفريد للربان والمسؤولية المحدودة لمالك السفينة ونظام المساعدة البحرية^(١).

لكن قيل بحق أن التأثير كان متبادلاً بين قواعد القانون البحري والقواعد العامة المدنية: فإذا كان القانون البحري قد مد القواعد العامة بأحكام التأمين والمسؤولية الموضوعية لرب العمل فإن نظم الرهن وحقوق الامتياز على السفينة أودت بحياة عقد فرض المخاطرة الجسيمة أو كادت. وإذا كان القانون البحري قد مد القواعد العامة بفكرة الخطأ غير المغتفر *faute* *inexcusable* فإنه لا يمكن تصور عدم تطبيق القواعد العامة في العقود، من رضى وعيوب إرادة وسبب وبطلان وفسخ، على العقود البحرية خاصة في مجال البيوع البحرية. كما لا يمكن تصور عدم تطبيق القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية من حيث مفهوم الخطأ والضرر وعلاقة السببية وأثر خطأ المضرور وكيفية تقدير التعويض وغيرها من المفاهيم على المسائل البحرية^(٢).

١٣ - ويتضح من ذلك أن قواعد القانون البحري في مرحلة محددة من تطورها تعرف نظاماً هي بالتأكيد نتاج تاريخي معين، شهدت في مرحلة متقدمة تفاعلاً مع نظم القانون العامة ولازالها تتأثر بتطور النظام القانوني بوجه عام. وقد قيل في هذا الصدد أن القانون البحري لن يفقد مع ذلك ذاتيته لأن اتجاه القانون المعاصر هو في وضع قواعد خاصة بكل صورة من صور النشاط، ولا شك في أن للنشاط البحري خصائصه المبررة لتنظيم قانوني خاص. يضاف إلى ذلك أن النقل البحري وهو أهم موضوعات القانون البحري نقل دولي في أغلب فروضه مما أدى إلى تضاعف الجهود من أجل تدويل قواعده. وذلك من شأنه اضمحاء طابعاً مميزاً على القانون البحري^(٣).

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٥.

DE JUGLART: Droit commun et droit maritime, Droit Maritime Français, No. (٢) 449, mai 1986, P. 259 et s.

(٣) RODIERE, Op. Cit., No. 5. ويخصص الفقه عادة نبذة خاصة لبحث أهمية وطرق =

وترتب على ذلك أنه لا يمكن فهم ذاتية القانون البحري إلا على ضوء الظروف التاريخية التي صاحبت بلورة قواعده. وإذا كانت بعض نظم القانون البحري يرجع أصلها التاريخي إلى العصور القديمة فإن بلورة قواعد القانون البحري كما نعرفه الآن هي نتاج القرون الوسطى الأوروبية. ويرجع الأمر إلى الصلات التجارية التي نشأت بين الأوروبيين والعرب إبان الحروب الصليبية وظهور مدن إيطاليا الشمالية وأهمها جنوة وبيزا والبندقية خدمة لهذه التجارة. ثم بعد ذلك وعلى أثر اكتشاف الأمريكتين في نهاية القرن الخامس عشر ازدهرت التجارة البحرية في مواني المحيط الأطلنطي وبدأت شهرة مواني ليفربول وانفريس ولاروشيل وبوردو في الذيوع^(١).

وتكونت الأعراف البحرية خلال هذه القرون وتم تجميعها في أربع مجموعات شهيرة هي قواعد أوليرون ومجموعة ويسبي وقنصلية البحر ومرشد البحر:

١ - قواعد أوليرون Rôles d'Oléron :

تعتبر هذه القواعد التي ترجع إلى القرن الثاني عشر تجميعاً لأهم أحكام القضاء البحري النافذ في السواحل الفرنسية للمحيط الأطلنطي. وربما يرجع اسم تلك القواعد إلى مركز لمحكمة بحرية في هذه الجزيرة الفرنسية. ولقد طبقت قواعد أوليرون على الملاحة البحرية من السواحل الفرنسية إلى بحر البلطيق^(٢).

٢ - مجموعة ويسبي Lois de Wisby :

تعرف هذه المجموعة من القواعد البحرية بهذا الاسم نسبة إلى مدينة

= توحيد القانون البحري. انظر: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦٣ وما بعدها. علي البارودي، المرجع السابق، ف ٧ وما بعدها. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ٩٦ وما بعدها. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٥ وما بعدها.

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٢.

RODIERE, Op. Cit., No. 9.

(٢)

ويسبي، وهي مدينة صغيرة تقع بجزيرة جوتلاند في بحر البلطيق. وقد تأثرت هذه المجموعة بقواعد أوليرون إلى حد بعيد^(١).

٣ - قنصلية البحر *Consulatus Maris* :

ترجع أقدم نسخ قنصلية البحر إلى القرن الرابع عشر. وهي مكتوبة باللغة القطلونية. وتتضمن قواعد الملاحة والعادات التي كانت متبعة وفقاً للأحكام التي أصدرتها محكمة برشلونة التجارية^(٢). وفي قنصلية البحر تنظيم تفصيلي للرحلة البحرية وكافة العلاقات التي تنشأ بمناسبةها. وقد أخذت دول كثيرة بقواعد قنصلية البحر مما أدى إلى الكثير من التشابه بين قواعد القانون البحري في الدول المختلفة^(٣).

٤ - مرشد البحر *Le guidon de la mer* :

يرجع مرشد البحر إلى القرن السادس عشر واصله مدينة روان الفرنسية. وقد عالج بصفة خاصة التأمين البحري ووضع له أحكاماً تفصيلية^(٤).

١٤ - ومع إرساء قواعد الدولة المركزية الحديثة في فرنسا خلال القرن السابع عشر، أمر الملك لويس الرابع عشر وزيره كولبير بوضع تشريع عام يحكم الملاحة البحرية، فصدرت لائحة الملاحة البحرية في أغسطس ١٦٨١. وكانت اللجنة التي شكلت لوضع مشروع التشريع قد اقتبست بعد تحريات عديدة مجموعة القواعد التي تضمنتها أشهر المجموعات التي عرفتها القرون الوسطى الأوروبية^(٥). وعند القيام بحركة التقنيات الكبرى في فرنسا

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٦.

(٢) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٣.

(٣) RODIERE, Op. Cit., No. 9.

(٤) زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ٣٦.

(٥) وتنقسم اللائحة البحرية لعام ١٦٨١ إلى خمسة أجزاء: الأول في ضباط الاميرالية والقضاء الخاص بهم، الثاني في رجال البحر والسفن البحرية، الثالث في العقود البحرية، الرابع في بوليس الموانئ والسواحل والخلجان وشواطئ البحار والخامس =

عقب اندلاع الثورة الفرنسية واستقرار الحكم الجديد صدر التقنين التجاري لعام ١٨٠٧ الذي تضمن في كتابه الثاني قواعد الملاحة البحرية، تلك القواعد التي تعد تقنياً لما تضمنته لائحة ١٦٨١ من أحكام^(١).

وتنتقل قواعد التقنين التجاري الفرنسي إلى لبنان مع صدور قانون التجارة البحرية. فبالرغم من استقلال التجارة البحرية بتقنين خاص بها وانفصالها عن التقنين التجاري إلا أنه جاء ترجمة شبه حرفية للكتاب الثاني من التقنين التجاري الفرنسي لعام ١٨٠٧، مع الاهتمام بالمعاهدات الدولية التي كانت نافذة وقت صدور القانون^(٢).

١٥ - إذن ما نلاحظه على الأصل التاريخي لقواعد القانون البحري أنه نتاج القواعد التي تم تجميعها واستقرت في جزء محدد من العالم يتمثل في غرب أوروبا بصرف النظر عما عرفته الحضارات الأخرى من تقدم في مجال التجارة البحرية وقواعد قانونية تنظمها^(٣). كما أنه نتاج مرحلة محددة من مراحل تطور الفكر القانونية قد تكون ملائمة لظروف الملاحة البحرية في ذلك الوقت: فالملاحة البحرية في القرون الوسطى كانت محفوفة بالمخاطر الجسيمة، فالمركب شراعي صغير، هيكله من الخشب وقلاعه من جزوع الشجر، وحمولته محدودة. شيء ضعيف تجاه ثورة الطبيعة وسطو القراصنة واستيلاء العدو. وكان رأس المال ضئيلاً لا يقوى شخص بمفرده على القيام بمغامرة بحرية. كان لا بد للجهود الصغيرة من أن تتضافر وتجتمع كلاً للقيام برحلة واحدة. فيأتي صاحب المركب بمركبه، والتاجر ببضاعته، وصاحب رأس المال بماله، والملاح بعمله، ويشترك كل هؤلاء في الرحلة على الربح والخسارة.

= في الصيد. انظر مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٩. ومن هنا يتضح لنا الأصل التاريخي لشمول القانون البحري ملاحة الصيد إلى جانب الملاحة التجارية.

(١) RODIERE, Op. Cit., No. ١٤.

(٢) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، الدار المصرية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٧١، ف ٤.

(٣) في هذا المعنى زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ٣٦ وما بعدها.

يعرض أحد الأشخاص تنظيم رحلة من الرحلات ويسمى «سيد السفينة» وهو عادة مالكها. والسفينة في الغالب صغيرة ليست بذات قيمة كبيرة فيتصور أن تكون ملكاً له وحده. يبحث مالك السفينة عن «ريس» للرحلة، ومرشد يعرف الطريق، وعدد من الملاحين. وكل هؤلاء يعملون ليس لقاء أجر، بل في مقابل حصة من الربح. ثم يقترض صاحب السفينة مبلغاً من المال من أحد الصيارفة، لتجهيز السفينة للسفر. ويصعد التجار ببضائعهم، ويتولون رصها، ثم يصحبونها إلى البلاد النائية لبيعها هناك. كما يحتمل أن يكون هؤلاء التجار هم منظمو الرحلة. هذا ويستشيرهم سيد السفينة في حالة الخطر عن مصير البضاعة. فالرحلة قائمة على الثقة المتبادلة بين جماعة تضم جهودها إزاء المصير المجهول^(١).

تلك هي حال الملاحة البحرية في القرون الوسطى الأوروبية. وفيها تبرز الرحلة البحرية كوحدة ذاتية تدور حولها كافة القواعد. وتنشأ الرحلة البحرية علاقات بين أشخاص عديدين بهدف الكسب الوفير شريطة أن تتم الرحلة بسلام وحال بناء السفن في هذا الطور البدائي^(٢). وتفرض ضرورة تضافر الجهود نوعاً من المشاركة في مخاطر الرحلة. من هنا تظل لبعض النظم القديمة أهميتها مثل نظام الخسارات المشتركة وعقد قرض المخاطرة الجسيمة.

وتشهد الملاحة البحرية تطوراً نسبياً مع ازدياد حجم التجارة البحرية على أثر اكتشاف الأمريكتين: أصبح لمالك السفينة شركاء في حصص منها ولم يعد التجار يصاحبون ببضائعهم بل يعهدون بها إلى سيد السفينة. وظهرت وظيفة «الكاتب» ليمسك دفترأ يقيد فيه كل الصفقات التجارية. لكن الرحلة

(١) ثروت أنيس الأسبوطي: نظم القانون البحري وفلسفة المجتمع الاشتراكي. مجلة القانون والاقتصاد للبحث في الشؤون القانونية والاقتصادية، السنة ٣٤، العدد ٤، ديسمبر ١٩٦٤، ف ٢٣.

(٢) حول ارتباط الثراء بالمخاطر البحرية انظر علي البارودي، المرجع السابق، ف ٣.

البحرية تظل وحدة القواعد التنظيمية ولا زالها تقوم على المشاركة في الربح والخسارة. وبالتدريج يستقل مالك السفينة بإدارة الرحلة البحرية، وتزداد السفن تطوراً بحيث تصبح أكثر حمولة وقدرة على مواجهة المخاطر البحرية. ومع زيادة تكلفة بناء السفن لا يقدر الفرد الواحد على تملكها ويتم اقتباس قواعد الملكية الشائعة من القانون الروماني. وينفصل ملاك السفينة عن التجار أصحاب البضاعة وتنقلب العلاقة من علاقة مشاركة إلى علاقة ملزمة للجانبين فيصبح مدير الرحلة البحرية ناقلاً وصاحب البضاعة شاحناً.

تلك المرحلة من مراحل تطور القواعد البحرية هي التي قنتها لائحة الملاحة البحرية لعام ١٦٨١، والتي انتقلت إلى التقنين التجاري الفرنسي لعام ١٨٠٧ ومنه إلى تقنين التجارة البحرية اللبنانية لعام ١٩٤٧، دون التفات إلى التطورات الهائلة في مجال الملاحة البحرية التي صاحبت الحركة الاستعمارية العالمية وظهور القوى الرأسمالية البحرية^(١).

ودون الدخول في تفاصيل هذه التطورات نستطيع أن نقول أن النشاط البحري يتسم في الوقت الراهن بوجود الشركات الملاحية الكبرى التي تتخذ غالباً شكل الشركات المساهمة والتي تعمل في خطوط ملاحية منتظمة بعد أن ظل النشاط الملاحي قائماً لفترة طويلة على «الصعلكة» بمعنى الانتقال من ميناء إلى آخر بحثاً عن بضائع أو أشخاص يمكن نقلهم. كما أن التقدم التقني في بناء السفن قلل من أهمية عنصر المخاطر البحرية، ويكفي للدلالة على ذلك الإشارة إلى عدم انقطاع السفينة عن الاتصال باليابسة عبر أجهزة اللاسلكي في أية مرحلة من مراحل الرحلة البحرية^(٢).

١٦ - وعلى ذلك إذا كانت حال الملاحة البحرية وقت أن صدرت لائحة ١٦٨١ تفرض تبايناً بين القواعد التي تنظمها والقواعد التي تنظم أوجها أخرى من أوجه النشاط الإنساني فإن الأمر على خلاف ذلك اليوم: فقد حلت

(١) ثروت أنيس الأسبوطي، المرجع السابق، ف ٢٤ و ٢٥.

(٢) في هذا المعنى: علي البارودي، المرجع السابق، ف ٣.

ملكية الشركات للسفن محل الملكية الشائعة أو كادت، وقضت أحكام الرهن وحقوق الامتياز على عقد قرض المخاطرة الجسمية كوسيلة للحصول على الائتمان البحري. وصارت الحوادث البحرية أمراً استثنائياً وإن كانت عواقبها وخيمة، وحلت عقود النقل ومشارطات الإيجار بما تحمله من تناقضات بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين من جانب وعقود العمل البحري بما تحمله من تناقضات بين مصالح رأس المال والعمل من جانب آخر محل فكرة المشاركة في إنجاز الرحلة البحرية مع اقتسام ما قد ينشأ عنها من أرباح وتحمل نصيب في خسائر الرحلة. ولم يعد التأمين مقصوراً على مواجهة المخاطر البحرية بل أصبح يعم كل صور الأنشطة المختلفة. وأخيراً اختفت ظاهرة الصعلة في الملاحة البحرية وأصبحت تمارس في خطوط ملاحية منتظمة.

إذن لم يعد هناك ما يبرر فصل القواعد القانونية البحرية عن النظام القانوني بوجه عام. وفي ذلك تتفق مع الفقه الغالب في رفض استقلال القانون البحري. أما عن ذاتية القانون البحري فلا يعني وجود قواعد خاصة تحكم الملاحة البحرية أن للقانون البحري صفاته الفنية التي تجعل نصوصه أكثر ملاءمة للمسائل التي ينظمها. فالقانون المدني يتضمن قواعد خاصة بالعقود المسماة مثل البيع والهبة والقرض قد تتفق أو تخالف القواعد العامة للعقود والالتزامات التي يتضمنها ذات القانون ولا شك في ضرورة تطبيق هذه القواعد الخاصة بالعقود المسماة قبل الرجوع إلى القواعد العامة للعقود والالتزامات، ولم يقل أحد أن للبيع أو الهبة أو القرض قانوناً خاصاً به يتمتع بالذاتية.

بل إن تصوير الملاحة البحرية كما كان عليها الحال في القرون الوسطى له انعكاسه الذي يهدد من ذاتية القانون البحري. فقد رأينا أن وحدة التنظيم تكمن في الرحلة البحرية وهي تقوم على مشاركة عدة أشخاص بأنماط مختلفة في إنجاز هذه الرحلة. وهذا ما أدى بالمشرع التجاري إلى اعتبار كل عمل يتعلق بالتجارة البحرية من الأعمال التجارية بطبيعتها^(١). فلاشتراك يقتضي

(١) المادة السابعة من قانون التجارة.

أن كل عمل وكل شخص يقوم به يخضع لذات القواعد القانونية. لكن مع ذبوع الاستثمار الرأسمالي البحري لم يعد من المبرر إخضاع جانب كبير من هذه الأعمال للقانون التجاري مثل الاقراض وتأجير السفينة عارية وعقد العمل بالنسبة إلى أفراد الطاقم، لعدم قيام المؤجر أو المقرض أو العامل على مشروع تجاري في واقع الأمر^(١).

(هـ) مصادر القانون البحري:

١٧ - إزاء الآثار المترتبة على موقفنا من إشكالية ذاتية القانون البحري نحيل في شأن تحديد المصادر الرسمية والتفسيرية للقانون البحري إلى المصادر الرسمية والتفسيرية للقانون التجاري^(٢). ونكتفي في هذا الصدد بالعرض لأهم التشريعات الوطنية والمعاهدات الدولية التي تحكم وجهاً من أوجه الملاحة البحرية.

١ - تشريعات الملاحة البحرية في لبنان:

١٨ - يأتي في طليعة هذه التشريعات قانون التجارة البحرية الصادر في ١٨ شباط (فبراير) ١٩٤٧. وهو مستمد من أحكام الكتاب الثاني من التقنين التجاري الفرنسي لعام ١٨٠٧، ومع ذلك يضم العديد من أحكام المعاهدات الدولية التي كانت نافذة وقت صدور القانون.

ويتكون قانون التجارة البحرية من ٣٨١ مادة موزعة على تسعة أبواب:

الباب الأول: في السفن، المواد من ١ إلى ٤٧.

الباب الثاني: في الامتيازات والتأمينات والحجز على السفن، المواد من ٤٨ إلى ٩٢.

(١) انظر في ذلك مؤلفنا في مقدمات القانون التجاري. نظرية الأعمال التجارية، نظرية التاجر، التزامات التجار القانونية، المحل التجاري، الإسكندرية، ١٩٩٢، ف ٤٧ وما بعدها.

(٢) مؤلفنا سابق الإشارة إليه في مقدمات القانون التجاري، ف ٦ وما بعدها. وأيضاً الجزء الأول من مؤلفنا في القانون التجاري اللبناني، ١٩٩٥، ف ٧ وما بعدها.

الباب الثالث: فيما يختص بأصحاب السفينة ومجهزتها، المواد من ٩٣ إلى ١١٠.

الباب الرابع: فيما يختص بالريان، المواد من ١١١ إلى ١٢٧.

الباب الخامس: في تنظيم العمل البحري، المواد من ١٢٨ إلى ١٦٦.

الباب السادس: في إيجار السفينة وعقد النقل، المواد من ١٦٧ إلى ٢٣٢.

الباب السابع: في الأخطار البحرية، المواد من ٢٣٣ إلى ٢٨١.

الباب الثامن: في عقود الاستقراض الجزافي، المواد من ٢٨٢ إلى ٢٩٢.

الباب التاسع: في الضمان، المواد من ٢٩٣ إلى ٣٨٠.

وتنص المادة ٣٨١ والأخيرة من القانون على أنه تحدد طرق تطبيق هذا القانون بمرسوم.

١٩ - ويمكن إبداء ملاحظة مبدئية على هذا القانون تفيد سريانه على كل أنواع الملاحة البحرية، الرئيسية منها والمساعدة، عدا الملاحة العامة. إلا أن المشرع أفرد نصوصاً خاصة بالملاحة التجارية بتنظيمها عقد النقل البحري ولم يعن بتنظيم ملاحة الصيد والترهه والبحث العلمي مما يؤكد الأهمية المحورية للملاحة التجارية بالمقارنة لأنواع الملاحة التي لم تحظ بالتنظيم.

إلا أن المشرع البحري أغفل تنظيم وجه من أوجه النشاط البحري البالغ الأهمية يتمثل في البيوع البحرية رغم ما تتمتع به من خصائص تميزها عن البيوع العادية، وخاصة صورة البيع «سيف» الذي يرتبط تنفيذه غالباً بتدخل أحد البنوك أو أكثر من خلال فتح اعتماد مستندي^(١). ونظراً لعدم تضمين القانون أدنى نصوص تنظم البيوع التجارية بوجه عام، تبرز أهمية العرف كمصدر للقواعد التي تحكم البيوع البحرية.

٢٠ - وتطبيقاً للمادة ٣٨١ من قانون التجارة البحرية أصدر المشرع

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٥.

اللبناني عدة قوانين تنظم أوجهها متعددة للملاحة البحرية. وتتمثل هذه القوانين فيما يلي:

١ - المرسوم رقم ٨٦٥٩ الصادر في ٢٧ آذار (مارس) ١٩٤٧ بتحديد قيمة البرميل الرسمية للمحمول الصافي.

٢ - المرسوم رقم ١٠٣٦٧ الصادر في ١١ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٧ بتحديد تبعة الناقل عن البضائع المشحونة بواسطته.

٣ - المرسوم رقم ١٣٠٠ الصادر في ٨ أيلول (سبتمبر) ١٩٤٨ الخاص بمحمول السفن.

٤ - القانون الصادر في ١٠ حزيران (يونيو) ١٩٤٨ بتنظيم محطة إرشاد السفن في مرفأ بيروت.

٥ - القانون الصادر في ٢٠ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٥١ بتنظيم محطة إرشاد السفن في مرفأ طرابلس.

٦ - المرسوم رقم ١٦٢٢٥ الصادر في ١٣ حزيران (يونيو) ١٩٥٧ بتحديد الملاحة البحرية.

٧ - القانون الصادر في ٢١ آب (أغسطس) ١٩٦٤ بتنظيم مراقبة السفن اللبنانية.

٢ - المعاهدات الدولية في شأن الملاحة البحرية:

٢١ - في أواخر القرن التاسع عشر وبعد أن سيطرت القوى الرأسمالية البحرية الكبرى على جل النشاط البحري، شرعت في توحيد القواعد التي ترتضي الخضوع لها وبدا لها أن تباين القوانين الوطنية من شأنه تعرضها لأحكام تهدر مصالحها أو تهددها، سواء في قواعد الموضوعية أو في قواعد الإسناد إلى القوانين الأجنبية. وظهر أسلوب عقد المعاهدات الدولية للقضاء على مشكلات تنازع القوانين.

وإزاء الأهمية البالغة للملاحة البحرية التجارية من الوجهة الاقتصادية

يتبارى الفقهاء في الدفاع عن وجهة النظر هذه وإبراز أهمية توحيد القانون البحري وطرقه^(١). وبالتالي يكتمل البناء الفكري للفقهاء في هذا الاتجاه: ذاتية القانون البحري بنظمه الخاصة ومصادر قواعده المستقلة، الطابع الدولي الغالب لأهم صور الاستغلال البحري، المشكلات الجمة التي تثيرها ظاهرة تنازع القوانين مما يدعو إلى ضرورة توحيد القواعد البحرية على الصعيد الدولي.

٢٢ - ويبدأ مسلسل القواعد الدولية الموحدة بالجهود التي بذلتها جمعية القانون الدولي Association de Droit International والتي أسفرت عن وضع القواعد المعروفة بقواعد يورك وانفرس في موضوع الخسارات المشتركة، كما وضعت قواعد موحدة خاصة بالبيع البحري «سيف» المعروفة باسم قواعد وارسو - اكسفورد. وقد ساهمت الغرفة التجارية الدولية في وضع بعض هذه القواعد^(٢).

ثم تأسست اللجنة البحرية الدولية Comité Maritime International في انفرس ببلجيكا عام ١٨٩٧ وضمت عدداً من فقهاء القانون ومن المشتغلين بالملاحة البحرية. وكان لها الفضل في إبرام معاهدات بروكسل العديدة التي غطت جل جوانب الملاحة البحرية^(٣).

(١) انظر على سبيل المثال: RODIERE, Op. Cit., No. 21 et s. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦٣ وما بعدها. علي البارودي، المرجع السابق، ف ٧ وما بعدها. زكي زكي انشعراوي، المرجع السابق، ص ٩٦ وما بعدها. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٥ وما بعدها.

(٢) وقد تم وضع قواعد يورك وانفرس في مؤتمرين للجمعية، عقد الأول في يورك عام ١٨٦٤ والثاني في انفرس عام ١٨٧٧. وقد أخذت معظم الدول بهذه القواعد في قوانينها الوطنية. وتم تعديلها مرتين: الأولى في ستكهولم عام ١٩٢٤ والثانية في أمستردام عام ١٩٥٠. أما قواعد وارسو - اكسفورد فقد وضعت أصلاً في مؤتمر وارسو المنعقد عام ١٩٢٨ وتم تعديلها في مؤتمر اكسفورد عام ١٩٣٢ بمعاونة الغرفة التجارية الدولية. انظر محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٣٠.

(٣) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٩.

وفي أعقاب الحرب العالمية الثانية أخذت منظمة الأمم المتحدة على عاتقها مهمة مراجعة المعاهدات الدولية في شأن الملاحة البحرية. وتحت ضغوط الدول النامية حديثة الاستقلال دعت المنظمة الدولية إلى عقد المؤتمرات الدولية التي أسفرت عنها عدة اتفاقيات دولية جديدة تأخذ بعين الاعتبار مصالح تلك الدول، ولذلك لم تنضم إليها القوى البحرية الكبرى ولا زالت تقاطعها^(١).

٢٣ - ومن بين معاهدات بروكسل التي وقعتها مصر أو انضمت إليها المعاهدات الآتية^(٢):

١ - معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري الموقعة في ٢٣ أيلول (سبتمبر) ١٩١٠^(٣).

٢ - معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد المساعدة والانقاذ البحري

(١) أهم هذه الاتفاقيات على الإطلاق هي اتفاقية أثينا بشأن المسافرين وأمتعتهم الموقعة في ١٣ ديسمبر ١٩٧٤ واتفاقية لندن بشأن تحديد مسؤولية مالك السفينة الموقعة في ١٩ نوفمبر ١٩٧٦ واتفاقية هامبورج بشأن مسؤولية الناقل البحري للبضائع الموقعة في ٣١ مارس ١٩٧٨.

(٢) ومن معاهدات بروكسل التي لم تنضم إليها مصر: المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض قواعد الامتيازات والرهون البحرية الموقعة في ١٠ إبريل ١٩٢٦، التي ألغيت وحلت محلها معاهدة بروكسل الموقعة في ٢٧ مايو ١٩٦٧. إلا أن المشرع المصري فتن أحكام المعاهدة الأولى في القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية. والمعاهدة الخاصة بالركاب المتسللين الموقعة في ١٠ أكتوبر ١٩٥٧. والمعاهدة الخاصة بتوحيد بعض قواعد نقل أمتعة المسافرين بطريق البحر الموقعة في ٢٧ مايو ١٩٦٧. والمعاهدة الخاصة بالتدخل في البحر العالي في حالة الحادث الذي يستتبع أو يمكن أن يستتبع التلوث بالزيت الموقعة في ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩. وأخيراً المعاهدة الدولية المتعلقة بالنقل البحري للمواد النووية الموقعة في ١٨ ديسمبر ١٩٧١.

(٣) انضمت إليها مصر بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ وصدر مرسوم بيده العمل بها في يناير ١٩٤٤.

الموقعة في ٢٣ أيلول (سبتمبر) ١٩١٠^(١). وقد تم تعديلها بموجب بروتوكول تم توقيعه في ٢٧ أيار (مايو) ١٩٦٧^(٢).

٣ - معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن الموقعة في ٢٥ آب (أغسطس) ١٩٢٤^(٣). وقد تم تعديلها بموجب بروتوكول تم توقيعه في ٢٣ (فبراير) شباط ١٩٦٨^(٤).

٤ - معاهدة بروكسل الخاصة بحصانة سفن الحكومات الموقعة في ١٠ نيسان (أبريل) ١٩٢٦ والبروتوكول المفسر لها الموقع في ٢٤ أيار (مايو) ١٩٣٤^(٥).

٥ - معاهدة بروكسل بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة الأخرى الموقعة في ١٠ أيار (مايو) ١٩٥٢^(٦).

٦ - معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد الاختصاص المدني في مادة التصادم الموقعة في ١٠ أيار (مايو) ١٩٥٢^(٧).

(١) انضمت إليها مصر بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ وصدر مرسوم بيده العمل بها في يناير ١٩٤٤.

(٢) وقد وافقت مصر عليه في ٣٠ يونيو ١٩٧٣.

(٣) انضمت إليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وبدأ العمل بها في ٢٩ مايو ١٩٤٤، وفقاً لمرسوم إصدارها في ٣١ يناير ١٩٤٤.

(٤) صدقت عليه مصر بالقرار الجمهوري رقم ٢٦٢ لسنة ١٩٨٢ الصادر في ٢٢ سبتمبر عام ١٩٨٢، وصدر قرار وزير الخارجية بنشره والعمل به اعتباراً من ٣٠ إبريل ١٩٨٣.

(٥) وافقت عليها مصر بالقرار الجمهوري رقم ٤٢ لسنة ١٩٦٠ الصادر في ١٨ مارس ١٩٦٠.

(٦) وافقت عليها مصر بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥٥ على أن يبدأ العمل بها في مصر في ٢٤ فبراير ١٩٥٦.

(٧) انظر الهامش السابق.

٧ - معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن الموقعة في ١٠ أيار (مايو) ١٩٥٢^(١).

٨ - معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد تحديد مسؤولية ملاك السفن الموقعة في ١٠ تشرين أول (أكتوبر) ١٩٥٧^(٢). وقد انسحبت منها مصر اعتباراً من ٨ أيار (مايو) ١٩٨٥^(٣). وجدير بالذكر أن هذه المعاهدة كانت قد حلت محل المعاهدة التي وقعت في بروكسل في ٢٥ آب (أغسطس) ١٩٢٤.

٩ - معاهدة بروكسل بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر الموقعة في ٢٩ نيسان (أبريل) ١٩٦١^(٤).

١٠ - معاهدة بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الموقعة في ٢٥ أيار (مايو) ١٩٦٢^(٥). ولم تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد.

١١ - معاهدة بروكسل الخاصة بقيد الحقوق المتعلقة بالسفن في طور البناء الموقعة في ٢٧ أيار (مايو) ١٩٦٧^(٦).

١٢ - معاهدة بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار

(١) انظر الهامش السابق.

(٢) صدقت عليها مصر بالقرار الجمهوري رقم ٣٧٥١ لسنة ١٩٦٤، وكانت من بين الدول الموقعة عليها. وبدأ العمل بها اعتباراً من ٣٠ مايو ١٩٦٧.

(٣) ذلك أن مصر كانت من بين خمسة وأربعين دولة وقعت على اتفاقية لندن بشأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية في ١٩ نوفمبر ١٩٨٦. وبالرغم من عدم دخولها حيز النفاذ إلا في غزة ديسمبر ١٩٨٦ باكمال تصديق اثني عشرة دولة عليها وتاخر تصديق مصر عليها إلى صدور القرار الجمهوري رقم ١٥٠ لسنة ١٩٧٦ على أن يبدأ العمل بها في مصر اعتباراً من غزة يوليو ١٩٨٨ انسحبت مصر من معاهدة بروكسل اعتباراً من ٨ مايو ١٩٨٥.

(٤) صدقت عليها مصر بالقرار الجمهوري رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤. وقد صدر قرار وزير الخارجية بتاريخ ٩ يونيو ١٩٦٨ بنشرها والعمل بها اعتباراً من ٤ يوليو ١٩٦٥.

(٥) وكانت مصر من بين الدول الخمسة عشر الموقعة على المعاهدة.

(٦) وقد انضمت إليها مصر في ٣٠ يونيو ١٩٧٣.

التلوث بالزيت الموقعة في ٢٩ تشرين ثاني (نوفمبر) ١٩٦٩^(١). وقد تم تعديل المعاهدة جزئياً بموجب بروتوكول لندن الموقع في ١٩ تشرين ثاني (نوفمبر) ١٩٧٦.

والى جانب معاهدات بروكسل انضمت مصر إلى معاهدات أخرى في شأن الملاحة البحرية هي:

١ - معاهدة جنيف الخاصة بمؤهلات ربابنة السفن وضباطها ومهندسيها المبرمة عام ١٩٣٦^(٢).

٢ - القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار الصادرة في لندن عام ١٩٦٠^(٣).

٣ - معاهدة لندن لسلامة الأرواح في البحار الموقعة في ١٧ حزيران (يونيو) ١٩٦٠^(٤).

٤ - معاهدة لندن لخطوط الشحن البحري الموقعة عام ١٩٦٦^(٥). وقد حلت هذه المعاهدة محل معاهدة لندن الموقعة في ٥ أيار (مايو) ١٩٣٠.

٥ - معاهدة لندن في شأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية الموقعة في ١٩ تشرين ثاني (نوفمبر) ١٩٧٦^(٦).

٦ - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في هامبروج

(١) وقد انضمت إليها مصر بالقرار الجمهوري رقم ٤٧٨ لسنة ١٩٨٨ الصادر بتاريخ ٢٢

نوفمبر ١٩٨٨. كما صدر قرار وزير الخارجية رقم ٣٢ لسنة ١٩٨٩ بتاريخ ٤ مايو

١٩٨٩ بنشر المعاهدة وبدء العمل بها من تاريخ ٤ مايو ١٩٨٩.

(٢) وقد انضمت إليها مصر بالقانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٣٩.

(٣) وقد انضمت إليها مصر بالقرار الجمهوري رقم ٢٧٨٦ لسنة ١٩٦٣.

(٤) وقد انضمت إليها مصر بالقرار الجمهوري رقم ٨٩١ لسنة ١٩٦٥. وصدر قرار وزير

الخارجية بنشرها والعمل بها في تاريخ ٦ أكتوبر ١٩٦٥.

(٥) وقد انضمت إليها مصر بالقرار الجمهوري رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨.

(٦) صدقت عليها مصر بالقرار الجمهوري رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦ وبدأ العمل بها في غرة

يوليو ١٩٨٨.

في ٣١ آذار (مارس) ١٩٧٨^(١).

٢٤ - أما الدولة اللبنانية فقد انضمت بمقتضى القانون الصادر في ٣٠ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٦٤ إلى المعاهدات الدولية الآتية:

١ - الاتفاقية المتعلقة بإنشاء المنظمة الدولية الاستشارية للملاحة البحرية.

٢ - الاتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد خطوط الشحن، وهي اتفاقية لندن لسنة ١٩٣٠.

٣ - الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار، وهي اتفاقية لندن لسنة ١٩٦٠.

ثم بموجب القانون رقم ١٣ لسنة ١٩٧٥ الصادر في ٥ نيسان (ابريل) ١٩٧٥ وافقت لبنان على الانضمام إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والموقعة في بروكسل في ٢٥ آب (اغسطس) ١٩٢٤، وإلى البروتوكول المعدل لها الموقع في بروكسل في ٢٣ شباط (فبراير) ١٩٦٨.

وأخيراً كانت الدولة اللبنانية من الدول الموقعة على اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مسؤولية الناقل البحري للبضائع الموقعة في هامبورج في ٣١ آذار (مارس) ١٩٧٨.

تقسيم:

٢٥ - تتعدد موضوعات القانون البحري بحيث تتجاوز نطاق هذا المؤلف. ويمكن القول بوجه عام أن دراسة هذه الموضوعات تقوم على محورين أساسيين:

(١) صدقت عليها مصر بالقرار الجمهوري رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ بتاريخ ١٠ مارس ١٩٧٩. وصدر قرار وزير الخارجية رقم ٣٥ لسنة ١٩٩١ بتاريخ ١١ فبراير ١٩٩١ بنشر الاتفاقية وبدء العمل بها في ٣ نوفمبر ١٩٩٠.

الأول: هو النظام القانوني للملاحة البحرية. ويشمل أولاً الأحكام المتعلقة بأداة تلك الملاحة وهي السفينة، سواء أتت هذه الأحكام بتنظيم للسفينة بوصفها شيئاً قابلاً أن يكون محلاً للحقوق أم أتت بتنظيم لها بوصفها أداة الملاحة البحرية. ثم يشمل النظام القانوني للملاحة البحرية الأحكام المتعلقة بعوارض هذه الملاحة. وهي أحكام التصادم والإنقاذ، فضلاً عن الأحكام التي تهدف إلى الحد من آثار الكوارث البحرية وتمثل في أحكام الخسارات المشتركة وأحكام التأمين البحري.

الثاني: هو النظام القانوني للاستغلال التجاري البحري. ويتمثل الاستغلال البحري بصفة رئيسية في النقل البحري، سواء أكان نقلاً للبضائع أو نقلاً للركاب^(١). ويرتبط استغلال السفينة بالاستغلال البحري بطبيعة الحال، ومن هنا يبرز تأجير السفينة بوصفه صورة للاستغلال البحري.

٢٦ - ونختير للدراسة من موضوعات النظام القانوني للملاحة البحرية أحكام السفينة. ونبرز في هذا المجال الأحكام القانونية المنظمة للسفينة بوصفها مالا من الأموال كما نبرز الأحكام القانونية المنظمة لها بوصفها أداة الملاحة البحرية.

ومن موضوعات النظام القانوني للاستغلال التجاري البحري ندرس أحكام إيجار السفينة وأحكام النقل البحري للبضائع. أما نقل الأشخاص بحراً فقد تراجعت أهميته نسبياً في مواجهة الطيران. لذلك نفضل تركيز جهدنا على دراسة نقل البضائع وما يرتبط به من مبادلات سلمية دولية.

وعلى ضوء ذلك تنقسم دراستنا إلى قسمين:

القسم الأول: في النظام القانوني للسفينة.

القسم الثاني: في الاستغلال التجاري البحري.

(١) وجدير بالإشارة إلى أن النقل البحري للبضائع يرتبط في أغلب فروضه بالمبادلات السلمية الدولية. وعادة ما يأتي النقل البحري كأداة ضرورية لتسليم أو تسلم البضائع المصدرة أو المستوردة بحسب الأحوال.

القسم الأول

النظام القانوني للسفينة

٢٧ - عرفنا أن الملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر، وتتعدد تقسيماتها وأنواعها. والملاحة البحرية هي موضوع القانون البحري الرئيسي.

تلك الملاحة لا تمارس إلا بواسطة أداة محددة هي السفينة، وهي تتميز بالمخاطر الخاصة بالبيئة البحرية والتي تستلزم مواجهتها بأحكام قانونية خاصة^(١).

وباعتبار السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية تدور حولها أحكام القانون البحري^(٢)، ليس فقط فيما يتعلق بتحديد ماهيتها ونظامها القانوني الخاص باعتبارها عنصراً جوهرياً من عناصر الثروة البحرية وإنما أيضاً فيما يتعلق بتنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن الرحلة البحرية التي تقوم بها السفينة، من حيث تحديد المراكز القانونية لجميع الأشخاص الذين يساهمون بشكل أو بآخر في إنجاز الرحلة البحرية.

فالملاحة البحرية لا تكون مقصودة لذاتها في جل فروضها. فهي

RODIERE: Droit maritime. Le navire, Dalloz, Paris, 1980, No. 9.

(١)

MOUSSU et REMOND, Op. Cit., No. 2.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٧٤.

دائماً ما ترتبط بممارسة ثمة نشاط كالتجارة أو الصيد أو التزهة . وبالتالي يجب أخذ الرحلة البحرية التي تقوم بها السفينة بعين الاعتبار عند تحديد معالم نظامها القانوني . ويبرز لنا العمل أن أشخاصاً عديدين يساهمون في إنجاز تلك الرحلة البحرية، بعضهم يرتبطون بتسيير السفينة، ويطلق عليهم أشخاص السفينة البحريون وهم المالك أو المجهز والربان والبحارة والمرشد ومجهز القطر، بينما يساهم البعض الآخر في إنجاز أهداف الرحلة دون أن تمتد مساهمتهم إلى تسيير السفينة، ويطلق على هؤلاء أشخاص السفينة البريون وهم وكيل السفينة ووكيل الشحنة ومقاول الشحن والتفريغ^(١). كذلك يلاحظ أن ثمة طائفة ثالثة من الأشخاص يساهمون في إبرام وتنفيذ عقود النقل البحري وسائر الاتفاقات المرتبطة بها. وهؤلاء هم وسطاء العقود البحرية وهم الوكيل بالعمولة للنقل البحري ووكيل العبور والسماح البحري.

٢٨ - وعلى ذلك يتقسم هذا القسم الأول المخصص لدراسة النظام القانوني للسفينة إلى بابين:

الباب الأول : في النظام القانوني للسفينة كعنصر من عناصر الثروة البحرية.

الباب الثاني : في أشخاص الملاحة البحرية^(٢).

(١) انظر في تصنيف أشخاص الملاحة البحرية إلى أشخاص بحريين وأشخاص بريين : مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٨٦ .

(٢) لن نعرض في هذا المؤلف لجانبين من جوانب تنظيم الملاحة البحرية: يمثل الأول في القواعد الدولية والدستورية المنظمة لاستغلال البحار في الملاحة بتقسيماتها الرئيسية الثلاثة: البحر العالي والبحر الإقليمي والبحر الداخلي. أما الثاني فينعلق بالقواعد المنظمة لمرافق الملاحة البحرية من موانئ ومناشر وغيرها لطابعها الإداري المحض.

الباب الأول

السفينة كعنصر من عناصر

الثروة البحرية

٢٩ - لا تعرض السفينة بوصفها المجرّد كأداة للملاحة البحرية، ولكنها قبل ذلك عنصر من عناصر الثروة البحرية إذ تعدّ من الأشياء التي ترد عليها الحقوق العينية وفي مقدمتها حق الملكية كما ترد عليها شتى أنواع التصرفات.

إلا أن الأمر لا يعني أن تنظيم السفينة باعتبارها مالا لا يتأثر بوظيفتها كأداة للملاحة الرئيسية، بل إنه من المقطوع به إنه لولا هذه الوظيفة لما حظت السفينة بنظام قانوني خاص بها. لذلك لن نعرض من أحكام السفينة بوصفها مالا سوى تلك التي تميزها عن سائر الأموال لكونها أداة الملاحة البحرية. وتتمثل هذه الأحكام أساساً في الحقوق الواردة على السفينة ونعرض فيها لملكية السفينة وحقوق الإمتياز الواردة عليها.

٣٠ - يتفرع إذن عن ذلك الباب الأول في النظام القانوني للسفينة كعنصر للثروة البحرية وذلك على النحو التالي:

الفصل الأول: في المفهوم القانوني للسفينة.

الفصل الثاني: في الحقوق الواردة على السفينة.

الفصل الأول

المفهوم القانوني للسفينة

٣١- نعرض في هذا الفصل لتعريف السفينة من جانب وتحديد طبيعتها القانونية من جانب ثان وأخيراً لمفهوم جنسية السفينة.

المبحث الأول

تعريف السفينة

٣٢- عرفت المادة الأولى من قانون التجارة البحرية السفينة بأنها كل مركب صالح للملاحة البحرية أياً كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن.

وبهذا التعريف يكون المشرع اللبناني قد قرب من التعريف الذي استقر عليه الفقه والمنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد^(١). إلا أنه يؤخذ على تعريف المشرع خلطه بين السفينة كأداة للملاحة

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٧٥. علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٤. محمود سمير انشراقوي، المرجع السابق، ف ٤٤. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٣٣. علي جمال الدين عوض: القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٩، ف ٥٠. مصطفى الجمال: دروس في القانون البحري، المكتب المصري الحديث، الإسكندرية، ١٩٦٨، ف ٢٢.

البحرية والمركب كأداة للملاحة النهرية^(١). لكنه في تقديرنا لفظ قصد به
المشروع وصف السفينة بالمنشأة القائمة، إذ هو المفهوم الدارج للمركب،
وهو مفهوم لا يميز بين الملاحة في البحر والملاحة في النهر.

٣٣ - ويتضح من هذا التعريف أن هناك عدة عناصر تحدد مفهوم
السفينة: إنها منشأة، تخصص للملاحة البحرية، وأن هذا التخصيص يكون
على وجه الإعتياد.

المطلب الأول

السفينة منشأة

٣٤ - لم يستخدم المشرع اللبناني لفظ المنشأة لتحديد مفهوم
السفينة. ومع ذلك فهي دائماً من صنع الإنسان^(٢). وبالتالي يستبعد من مفهوم
السفن جميع الأشياء التي يمكن الاستعانة بها في الملاحة دون أن تكون من
صنع الإنسان كجزوع الشجر.

وإذا كان يتعين أن تكون السفينة من صنع الإنسان فلا أهمية بعد ذلك
لطريقة البناء ولأوصاف السفينة من حيث المتانة والقدرة على مواجهة
المخاطر البحرية ومن حيث الشكل وطريقة التسيير سواء كانت بالشرع أو
البخار وأياً كان نوع الطاقة المستخدمة في تسيير السفينة^(٣)، مما يدخل

(١) في هذا المعنى: علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة
إليه، ف ١٤.

(٢) لم يشر من الفقه المصري إلى هذه الخاصية سوى الدكتور علي البارودي وبصفة
عرضية: المرجع السابق، ف ١. أما في الفقه الفرنسي فإنها تستشف في فكرهم من
اعتبار اصطلاح *Bâtiment de mer* أي المنشأة البحرية مرادفاً لاصطلاح *Navire* أي
السفينة.

DU PONTAVICE, Op. Cit., P. 13.

انظر:

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٧٥.

المنشآت التي تعمل بالطاقة الذرية في مفهوم السفينة^(١). كذلك لا تميز من حيث الحمولة بين السفن الصغيرة والسفن الكبيرة^(٢).

٣٥- ويلاحظ أن المشرع اللبناني لم يشترط صراحة في المنشأة المخصصة للملاحة البحرية أن تكون منشأة عائمة كما يعرفها البعض^(٣). ذلك أن القدرة على التعويم مفترض أساسي للقدرة على الملاحة، والتخصيص للملاحة يفترض بدوره أن المنشأة قادرة عليها^(٤). ويفهم من ذلك أن كل منشأة لا يمكن وصفها بأنها منشأة عائمة لا تكتسب وصف السفينة.

٣٦- ولقد ثار جدل كبير في هذا الصدد حول تكييف الزحافات الهوائية Aéroglisseurs هل تعد من السفن أو العربات أم تعد من الطائرات. والزحافات الهوائية مركبات تسير متزقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسياً على سطح اليابسة أو الماء^(٥). ولا يشترط أمر تكييفها كسفينة أو طائرة إلا في الفرض الذي تنزلق فيه فوق سطح البحر. وإذا كان تكييف الزحافات الهوائية لم يحسم بعد^(٦)، إلا أن المنظمة الدولية للطيران المدني وضعت تعريفاً للطائرة يستبعد من مفهومها تلك الزحافات^(٧).

LEGENDRE: Les navires à réacteurs nucléaires et le droit maritime, Droit (١) Maritime Français, No. 275, novembre 1971, P. 643.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٦٠.

(٣) محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ف ٤٤.

(٤) RODIERE: Le navire, Op. Cit., No. 5.

(٥) DU PONTAVICE: Aéroglisseurs marins, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1972, No. 1.

(٦) انظر في ذلك: RODIERE: Le statut des aéroglisseurs. Sur les rapports entre les inventions techniques et les concepts juridiques. Revue Française de Droit Aérien, avril - juin 1969, P. 127.

(٧) وذلك في التعديل الذي أدخلته المنظمة على اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ (الملحق رقم ٧) وقد دخل التعديل المذكور حيز النفاذ في ٨ مارس ١٩٦٨. هذا وقد عملت جمعية القانون الدولي على إبرام اتفاقية دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالزحافات الهوائية ووضعت مشروعاً لهذه الاتفاقية لم ير النور بعد. انظر:

CHAUVEAU: Les véhicules à coussin d'air (Aéroglisseurs), Revue Française de Droit Aérien, Juillet, Septembre 1969, P. 245.

فإذا قيل من جانب آخر أن السفينة هي كل منشأة عائمة يترتب على ذلك استبعاد الزحافات الهوائية من مفهوم كل من السفينة والطائرة، وتكون بالتالي مركبة من نوع خاص تستلزم تنظيمها بنصوص خاصة^(١). أما النقل التجاري الذي يتم بواسطتها فيخضع للأحكام الواردة في قانون الموجبات واللقود والخاصة بعقد النقل، وهي المواد من ٦٧٩ إلى ٦٨٩ من القانون.

٣٦ - والسفينة بوصفها منشأة لا تقتصر على جسمها أو هيكلها، وإنما تشمل جميع الأشياء التي تصنع بها لجعلها قادرة على الملاحة البحرية. وهذا ما يطلق عليه الفقه بملحقات السفينة^(٢). ويرى جانب من الفقه اعتبار الأشياء الثابتة بالسفينة أي تلك التي لا يمكن نزعها منها دون تلف من قبيل أجزاء السفينة، في حين أن جميع الأشياء غير الثابتة بها لا تعد من أجزاء السفينة وإن كان يمكن اعتبارها من الملحقات على ضوء القواعد العامة^(٣).

لكن قيل بحق أن مفهوم ملحقات السفينة في القانون البحري يختلف عن مفهومها في القواعد العامة، فهي تشمل جميع الأشياء اللازمة للملاحة البحرية بصرف النظر عما إذا كانت ثابتة بالسفينة أو غير ثابتة بها^(٤). ومع ذلك ثار الخلاف مرة أخرى هل يعتبر من ملحقات السفينة بهذا المفهوم الأشياء اللازمة لتسيير السفينة فقط أم يضاف إليها تلك اللازمة لاستغلال تلك السفينة. فالقول بالرأي الأول ينفي عن شباك الصيد وصف ملحقات السفينة لأنها ليست لازمة لتسييرها في حين أن القول بالرأي الثاني يعتبرها كذلك لأن الشباك من عناصر استغلال سفينة الصيد^(٥).

أياً كان شأن هذا الخلاف فقد انتصر المشرع للرأي الثاني بنصه في

(١) قارن رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٧٠ الذي يرى اعتبارها سفينة إذا كانت تمارس نشاطها فوق سطح البحر لأنها أقرب إلى ظروف الملاحة البحرية ومخاطرها الخاصة.

(٢) Agrés et Appareaux.

(٣) RIPERT, Op. Cit., tome 1, No. 309.

(٤) RODIERE: Précis, Op. Cit., No. 32.

(٥) DE SOLA: Agrés et appareaux, Litec, Paris, 1974, No. 18 et s.

المادة الأولى فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية على أن تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءاً منها. ويترتب على ذلك أن التصرف الوارد على السفينة يشمل ملحقاتها دون حاجة إلى ذكر خاص بالعقد^(١). لكن يجوز للأطراف الاتفاق على استبعاد كل أو بعض هذه الملحقات من نطاق التصرف حيث لا يترتب على فصلها عن السفينة فقد هذه السفينة لصفاتها^(٢). كما أن الحقوق التي ترد على السفينة تشمل ملحقاتها^(٣).

المطلب الثاني

تخصيص المنشأة للملاحة البحرية

٣٧ - بنصه على أن السفينة هي كل مركب صالح للعمل في الملاحة البحرية يكون المشرع قد انتصر لمعيار تخصيص السفينة لتلك الملاحة دون اعتبار للمعايير الأخرى التي قيلت في تحديد مفهوم السفينة وأهمها معيار القيد ومعيار القدرة على الملاحة البحرية^(٤).

والعبرة إذن في تحديد مفهوم السفينة بتخصيصها للملاحة البحرية. إلا أن الأمر لا يتوقف على عنصر نفسي محض من قبل مالك السفينة بتخصيصها

(١) لكن يراعى أنه لإعمال هذا الحكم يجب أن تكون كل من السفينة والملحقات مملوكة لشخص واحد مما يبرر وحدة الحكم القانوني: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٧٧.

(٢) زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٣٨.

(٣) ويراعى في هذا الصدد أن أجرة السفينة لا تعتبر بحسب الأصل من ملحقات السفينة وإن كان من الممكن الاتفاق على اعتبارها كذلك: محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٤٥.

(٤) انظر في مختلف هذه المعايير:

SAFA: Aspects juridiques de la définition du navire en droit libanais, en droit comparé et droit international privé, Droit Maritime Français, No. 330, Juin 1976, P. 367.

للملاحة البحرية بل تكون العبارة بالتخصيص الفعلي للملاحة البحرية^(١). ولا يلزم بالضرورة أن تبدأ السفينة في الملاحة البحرية لكي تكتسب وصف السفينة وإنما يكفي أن تكون معدة ومخصصة لتلك الملاحة. ويترتب على ذلك أن المنشأة مكتملة الصنع تعتبر سفينة لمجرد تخصيصها للملاحة البحرية وإن لم تبدأ فيها بعد^(٢). كما يترتب على ذلك أن المنشأة تحت البناء لا تعد بعد سفينة وإن أمكن إثبات من خلال رسوم البناء ومختلف الوثائق أن المنشأة مخصصة للملاحة البحرية بعد تمام صنعها^(٣).

إلا أن المشرع خرج على هذه القاعدة واعتبر المنشأة تحت البناء في حكم السفينة فيما يتعلق بتطبيق أحكام الرهن البحري على السفينة^(٤). ويجب أن تكون نية طالب البناء متجهة إلى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية. فإذا تعدل وجه التخصيص عند تمام صنعها زالت جميع آثار الرهن البحري بأثر رجعي^(٥).

٣٨ - ويترتب على الأخذ بمعيار التخصيص للملاحة البحرية استبعاد المنشآت المخصصة للملاحة الداخلية والوطنية. وهنا يكمن التمييز بين السفينة، أداة الملاحة البحرية، والمركب، أداة الملاحة الداخلية^(٦). بل إنه يترتب على تعديل وجه التخصيص زوال وصف السفينة عن المنشأة فلو أنها كانت مخصصة للملاحة البحرية ثم خصصت للملاحة الداخلية تحولت من سفينة إلى مركب مع كل ما يترتب على ذلك من آثار قانونية^(٧).

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٦٣.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٧٦.

(٣) SAFA, Op. Cit., P. 371.

(٤) المادة ٦٦ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية.

(٥) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٦٤.

(٦) RODIERE: Navire et navigation maritime, Droit Maritime Français, No. 318, Juin 1975, P. 323.

(٧) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٣٧. ويراعى أن تبني معياراً مخالفاً لتحديد مفهوم السفينة لا يترتب مثل هذا الأثر. فإذا أخذ بمعيار التسجيل مثلاً لا تفقد =

٣٩ - ويثور الجدل حول ما إذا كان لازماً أن تكون المنشأة قادرة على التسيير الذاتي لكي تكتسب وصف السفينة. ويجب التمييز بين الصلاحية للملاحة البحرية وبين القدرة على التسيير الذاتي. فالصلاحية تعني أنه يمكن استخدام المنشأة في الملاحة البحرية بغض النظر عما إذا كان في إمكانها الملاحة دون استعانة بقوة تسيير خارجية عنها. أما القدرة على التسيير الذاتي فتعني أن المنشأة ليست بحاجة إلى الاستعانة بقوة تسيير خارجية عنها للملاحة. ويذهب البعض إلى أنه لا يوجد مبرر لنفي وصف السفينة عن المنشأة التي تسيير بالاستعانة بقوة تسيير خارجية عنها، على اعتبار أنها تخصص لذات الأغراض وأهمها النقل وتواجه ذات المخاطر البحرية^(١)، بينما يتجه البعض الآخر إلى ضرورة أن تتوافر في المنشأة لكي تكتسب وصف السفينة قدرة ذاتية على التسيير وعلى مواجهة مخاطر البحر بوسائلها الخاصة^(٢).

والراجع أن وصف السفينة يرتبط بشرط الصلاحية للملاحة وجوداً وعدم^(٣). فبمجرد أن تكتسب المنشأة هذه الصلاحية تكتسب وصف السفينة. ويزول عنها هذا الوصف إذا ما فقدت نهائياً تلك الصلاحية على أثر حادث بحري مثلاً فتصبح حيثئذ حطاماً^(٤). لكن الصلاحية للملاحة تختلف عن مجرد القدرة على الطفو على سطح الماء وهو حال المنشآت المائية قبل أن تستعين بقوة تسيير خارجية عنها^(٥).

= المنشأة المقيدة في سجل السفن وصفها كسفينة إذا خصصت للملاحة النهرية. انظر على سبيل المثال في القانون الهولندي:

SCHADEE: Navire ou bateau? Droit Maritime Français, No. 319, Juillet 1975, P. 393.

RODIERE: Le navire, Op. Cit., No. 6. (١)

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٦٢. جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٣٤.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٦٠.

(٤) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٤.

(٥) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٦٢.

٤٠ - وطالما خصصت المنشأة للملاحة البحرية اكتسبت وصف السفينة. ولا يهم بعد ذلك نوع الملاحة. فسواء كانت المنشأة مخصصة لأغراض الملاحة الرئيسية من تجارة أو صيد أو نزهة أو بحث علمي أو لأغراض الملاحة المساعدة من قطر أو إرشاد فإنها تعتبر سفينة^(١). كما يستوى أن تكون الملاحة لأعالي البحار أو ملاحة ساحلية أو ملاحة تجولية^(٢).

وما دامت العبرة بالتخصيص للملاحة البحرية فإن المنشآت الطافية على سطح البحر لا تعتبر سفناً، كالأرصفة العائمة والجسور العائمة والأحواض العائمة والمدارس العائمة والفنادق العائمة^(٣) والعوامات^(٤). كما تستبعد من مفهوم السفينة المنشآت التي تسير في البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية بل تقدم بعض الخدمات داخل مرافق الملاحة البحرية أي الموانئ، وذلك مثل الرافعات المائية والصنادل والكراكات والزوارق وقوارب الغطس^(٥). وبوجه عام كل منشأة توجد في البحر ولا تستخدم في الملاحة البحرية^(٦).

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٧٥. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٤٤.

(٢) نقض مدني، طعن رقم ٥٨ لسنة ٣٥ ق، جلسة ١٩٥٩/٥/٧، س ١٠، ص ٣٩٥.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٦٢.

(٤) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٤٤. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٥) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٧٦. علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٤.

(٦) ولذلك ما من شك في استبعاد المنشآت البحرية المخصصة لاستخراج المعادن والبتروول من مفهوم السفينة في الوقت الراهن رغم ما تتعرض له من مخاطر بحرية. انظر في ذلك:

REMOND-GOUILLOUD: Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer, Droit Maritime Français, No. 437, Novembre 1977, P. 675.

كذلك لا تعد الطائرات المائية Hydravions من قبيل السفن، لأنها لا تستخدم سطح البحر إلا في عمليات الإقلاع والهبوط. أما الرحلة ذاتها فتتم في الجو^(١).

ويلاحظ أخيراً أن وجه استغلال السفينة غير ذي اعتبار في تحديد مفهوم السفينة وإن كان الغالب هو توافر عناصر التجهيز والطاقم والنشاط المحدد والخدمة الملاحية في استغلال المنشأة في الملاحة البحرية^(٢). فمتى فقدت المنشأة أحد هذه العناصر لا تفقد مع ذلك وصف السفينة، ما لم تفقد تخصيصها للملاحة البحرية^(٣).

المطلب الثالث

القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد

٤١ - لا يلزم بالضرورة أن يكون نشاط المنشأة مقصوداً على الملاحة البحرية بل يكفي أن تقوم بهذه الملاحة على وجه الاعتياد.

وعلى ذلك لا تعد المنشآت المخصصة للملاحة النهرية من قبيل السفن ولو قامت برحلة بحرية بصفة عارضة، بل يبقى لها وصف المركب^(٤). كذلك

(١) لذلك مد المشرع البحري من مفهوم المنشآت التي تخضع لقواعد التصادم والإنقاذ. ومع ذلك لم تشمل الاتفاقية الدولية الخاصة بالأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل في ٢٩ نوفمبر منشآت البترول. انظر في ذلك:

LEGENDRE: La conférence juridique internationale sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer de 1969, Droit Maritime Français No. 261, septembre 1970, P. 515.

(٢) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٤. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٦٢.

(٣) DU PONTAVICE: Le statut du navire, Op. Cit., P. 14.

(٤) وإذا كانت المنشأة تقوم بعدة رحلات بحرية ونهرية فالعبارة في مثل هذه الحالة بالنشاط الغالب في تكييف المنشأة: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٦٣.

لا يزول عن المنشأة وصف السفينة إذا قامت عرضاً ببعض الرحلات النهرية^(١).

٤٢ - وقد رأينا من قبل أنه يكفي أن تكون المنشأة معدة للملاحة البحرية لاعتبارها سفينة ولو لم تبدأ بعد رحلاتها طالما توافرت فيها الصلاحية لتلك الملاحة. فإذا فرضنا أنها قامت برحلة بحرية واحدة ثم اعتادت القيام بالرحلات النهرية فقدت وصف السفينة لتبدل وجه التخصيص. لكن إذا قامت برحلة واحدة ثم تحولت إلى حطام على أثر حادث بحري لا يزول عنها وصف السفينة فيما يتعلق بالآثار القانونية التي ترتبت قبل تحول المنشأة إلى حطام^(٢).

ويصدق الأمر في الفرض العكسي، أي في الفرض الذي تكون المنشأة فيه معدة للملاحة البحرية وتم قيدها في سجل السفن ثم قامت بأولى رحلاتها وكانت رحلة نهريّة وفقدت صلاحيتها للملاحة على أثر حادث. هنا لا شك في عدم توافر عنصر الاعتياد، بل لم تقم المنشأة بأدنى رحلة بحرية لها. ومع ذلك لا يزول عنها وصف السفينة لأن المشرع يكتفي بأن تكون المنشأة معدة للعمل في الملاحة البحرية. وإذا كانت العبرة بالتخصيص الفعلي للمنشأة فإن الأمر منوط بالكشف عن التغير في وجه التخصيص. ولا يكفي في تقديرنا الاستشهاد بالقيام برحلة نهريّة وحيدة للقول بتبدل وجه التخصيص قد يكشف الواقع عن طابعها العرضي، لتجربة المنشأة في النهر مثلاً. لذلك يبقى الحكم على أصله وتظل المنشأة مكتسبة وصف السفينة.

ويترتب على وجوب القيام بالملاحة البحرية على نحو الاعتياد لاعتبار المنشأة سفينة أنه في الفروض التي تزود فيها الكراكات أو الصنادل أو المواعين بآلات محرّكة مما يسمح لها بالقيام بملاحة حقيقية لا تعتبر مع ذلك سفناً لعدم تخصيصها بصفة معتادة للقيام بالملاحة البحرية^(٣).

(١) زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٢) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٣٦.

(٣) قارن مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٧٦.

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية للسفينة

٤٣ - نظراً لما تتمتع به السفينة من أهمية بالغة كأداة للملاحة البحرية، نادى البعض بضرورة أن ترتقي إلى مصاف الشخص المعنوي. لكن إذا كان بالإمكان تصور عناصر الثروة البحرية تشكل عناصر ذمة مالية مستقلة فإن السفينة لا تخاطب بالقواعد القانونية بل هي محل للعديد من هذه القواعد^(١).

إلا أن أمر تكييف السفينة من بين نظم القانون المختلفة خطوة ضرورية في سبيل تحديد القواعد القانونية التي تنطبق عليها. ولم تعد الطبيعة المالية للسفينة محل جدل اليوم^(٢). بيد أن تصنيفها من بين تقسيمات الأشياء إلى منقول أو عقار مثار للتساؤل نظراً للأحكام العديدة التي تنطبق على السفينة وتجعلها في مركز شبيه بمركز العقار^(٣).

لكن النظام القانوني أفاد في واقع الأمر من قابلية السفن لتعيينها تعييناً ذاتياً. ومرد ذلك عدم وجود سوق بالمعنى الفني الدقيق للسفن حتى وقتنا الراهن. بل إن بناء السفن يتم بناء على طلب ومع سبق تحديد المواصفات التي يرى طالب البناء ضرورة توافرها فيها. وقد عزز المشرع هذه القابلية للتعيين بفرض عناصر للذاتية تميز السفن فيما بينها. وابتداء من هذا التعيين الذاتي للسفن ونظراً لأهميتها البالغة كأحد عناصر الثروة القومية أمكن وضع نظام يكفل حماية واستقرار هذه السفن مع الاعتداد بجميع الحقوق التي ترتبط بها^(٤).

RODIERE: Le navire, Op. Cit., No. 18.

(١)

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٧٨. علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٤. محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ف ٤٧. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٤٠.

(٣) في هذا المعنى: علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٥.

(٤) انظر في ذلك: مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٧.

لذلك لكي تتحدد الطبيعة القانونية للسفينة على نحو منضبط لا بد من العرض لطبيعتها المنقولة من جانب ولطبيعتها الذاتية من جانب آخر.

المطلب الأول

الطبيعة المنقولة للسفينة

٤٤ - بالرجوع إلى القواعد العامة للقانون نجد أن العقار هو كل شيء مستقر بحيزه ثابت فيه لا يمكن نقله دون تلف، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول. وإذا تنتقل السفينة دون تلف بل إن هذا الانتقال هو الهدف من وجودها فإنها تعد من المنقولات^(١).

ولا شك أيضاً في أن السفينة من المنقولات المادية حيث يمكن إدراكها بالحوس نظراً لكيانها المادي المتمثل في جسمها أو هيكلها وجميع الأشياء الثابتة فيها.

وتطبيقاً لذلك تنص المادة الأولى فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية وعلى أن «السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها فيما يلي».

ويشير هذا النص إلى أن الأصل هو تطبيق الأحكام الخاصة بالمال المنقول. فعلى سبيل المثال الوصية بجميع المنقولات تشمل السفينة، كما أن امتياز بائع السفينة يخضع لقواعد امتياز المنقول دون قواعد امتياز بائع العقار^(٢).

٤٥ - إلا أن النص المتقدم يتضمن استثناءً يتعلق بما يتضمنه قانون

(١) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٧. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٤٧.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٧٨. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٧٩.

التجارة البحرية من أحكام خاصة بالسفينة بالمخالفة للأحكام العامة التي تطبق على المال المنقول. ويمكن إجمال هذه الأحكام الخاصة فيما يلي.

١ - أن حقوق الامتياز الواردة على السفينة تتمتع بتنظيم قانوني خاص^(١).

٢ - أن أحكام الرهن البحري أشبه بنظام الرهن الرسمي^(٢)، ولا تنطبق في شأن السفينة أحكام الرهن الحيازي.

٣ - أن السفينة لا يجوز اكتساب ملكيتها بالحيازة. ويتضمن هذا الاستثناء شقين:

الشق الأول: خاص بتطبيق قاعدة الحيازة في المنقول بسبب صحيح وحسن نية سند الملكية. وهي قاعدة لا تجد مجالاً للتطبيق إلا على المنقولات المادية. ولقد استقر الفقه على استبعاد تطبيق هذه القاعدة على السفن، على اعتبار أن ملكيتها تكون ثابتة في سجل السفن مما يسمح للكافة بمعرفة ما إذا كان المتصرف هو المالك الحقيقي للسفينة من عدمه. كما أن في تطبيق هذه القاعدة ما يتعارض مع بعض النظم الخاصة بالسفينة وخاصة نظام الامتيازات البحرية ونظام الرهن البحري^(٣).

الشق الثاني: خاص باكتساب ملكية السفينة بالتقادم الطويل. وهي قاعدة تسري على جميع الأشياء سواء كانت من المنقولات أو العقارات. ولقد اختلف الفقه حول تطبيق أحكام التقادم الطويل على السفينة بين مؤيد^(٤)

(١) المواد من ٤٨ إلى ٦٠ من القانون.

(٢) المواد من ٦١ إلى ٧٢ من القانون.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٧. علي البارودي: المرجع السابق،

ف ١٥. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٥٦. محمود سمير

الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٤٩. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق،

ص ١٤٣. مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٥٧.

(٤) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٦٩. علي جمال الدين عوض، المرجع =

ومعارض^(١). فيرى البعض جواز تملك السفينة بالتقادم الطويل استناداً إلى الأحكام العمومية التي تسري على المنقول والعقار على السواء، ولأن إجراءات شهر الحقوق العينية الواردة على السفينة لا تحول دون اكتساب ملكيتها بالتقادم شأنها في ذلك شأن العقار^(٢). بينما يرى البعض الآخر أنه لا يمكن إنفاذ ملكية السفينة إلا باتخاذ الإجراءات الشكلية التي نص عليها القانون البحري، فضلاً عن أهمية السفينة التي تخضع لإشراف ورقابة مستمرة مما يحول دون اكتساب ملكيتها بالتقادم الطويل^(٣). وأخيراً فإنه بالقياس على حكم المادة ٢٥٥ من قانون الملكية العقارية لا يجوز اكتساب ملكية السفينة بالتقادم وحال سجل السفن سجلاً عينياً^(٤).

ونرى من جانبنا عدم جواز اكتساب ملكية السفينة بالتقادم الطويل في ظل قانون التجارة البحرية اللبناني. فنص المادة ١/٣ لا يستبعد من تطبيق أحكام المال المنقول إلا ما يقضي به هذا القانون من أحكام خاصة. ورغم سكوت المشرع البحري عن بيان عدم جواز تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول على السفينة استقر الفقه على عدم تطبيق هذه القاعدة. ويضاف إلى ذلك أن المادة ٢١ فقرة أولى من القانون البحري تقضي بأنه «كل من نال حقاً في سفينة مسجلة استناداً إلى قيود دفتر التسجيل ومندرجاته، يثبت في حقه». ويفهم من ذلك أنه متى كانت الملكية مقيدة في سجل السفن لا يجوز

= السابق، ف ١٢٦. مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٥٨.

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٣٠. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ٢٤١.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٠٤.

(٣) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٧٧.

(٤) ويمرر قولنا هذا أن حكم المادة ٢٦٧ من التثمين البحري المصري القديم الذي استند إليه أنصار تطبيق حكم التقادم الطويل على السفينة لم يعد له وجود في قانون التجارة البحرية الجديد. وكانت المادة المذكورة تقضي بأنه لا يجوز للربان تملك السفينة بمضي المدة مما كان يفهم معه بمفهوم المخالفة أن أي شخص آخر غير الربان يستطيع تملك السفينة بالتقادم الطويل.

لشخص غير المالك المقيمة ملكيته الادعاء بحقه على السفينة. ويحول بالتالي هذا النص دون إمكانية اكتساب أي حق عيني على السفينة عن طريق الحيازة. وهو حكم في تقديرنا كاف لاستبعاد تطبيق أحكام التقادم الطويل واستبعاد تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول.

المطلب الثاني

الطبيعة الذاتية للسفينة

٤٦ - تدور جل الأحكام الخاصة بالسفينة حول فكرة إمكان تعيينها تعييناً ذاتياً. فهذا التعيين يسمح بقيدها في سجل ثبت فيه ملكيتها وتشهر فيه كل التصرفات والحقوق الواردة عليها. وباتباع نظام الشهر يمكن لمالك السفينة من جانب الاستمرار في استغلالها مع رهنها كضمان للائتمان البحري الذي هو في حاجة إليه. كما يسمح نظام الشهر بإمكانية تداول السفينة دون أن يمس التصرف فيها بحقوق الغير الواردة عليها^(١).

ونظراً لهذه الأهمية لذاتية السفينة من الوجهة القانونية لم يترك المشرع أمر تعيينها للأفراد بل أوجب توافر عناصر تعيين محددة في كل سفينة. وهذه العناصر هي الاسم والموطن والحمولة والدرجة. ويضيف البعض إلى هذه العناصر عنصر الجنسية^(٢). إلا أن المراد من إضفاء جنسية دولة محددة على السفينة لا يكمن في مجرد ترتيب آثار القيد وشهر الحقوق والتصرفات وكافة الأعمال القانونية المرتبطة بها وإنما يكمن في ضرورة ربط السفينة بدولة محددة تستأثر بالإفادة منها في أوقات الأزمات والحروب وتمد سيادتها إليها بتطبيق قانونها على التصرفات والوقائع التي تحدث على متنها. وما من شك

CHAO, Op. Cit., No. 2.

(١)

(٢) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٥. مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٧٢.

أن جنسية السفينة تفيد في أمر تعيين ذاتيتها ولكنها أبلغ أثر من مجرد المساهمة في هذا التعيين^(١).

أولاً: اسم السفينة Nom :

٤٧ - يكون لكل سفينة اسم خاص يميزها عن غيرها من السفن. وحرصاً على عدم إحداث اللبس أو الخلط تنص المادة ١١ فقرة أولى من القانون البحري على أنه يجب أن يكون للسفينة اللبنانية اسم كما يجب وضع هذا الاسم على مكان ظاهر بالسفينة^(٢). وفي حالة تعدد السفن التي تحمل الاسم ذاته فإنه يجب أن يلحق بكل اسم رقم مسلسل يميز إحداها عن الأخريات.

ويلاحظ في هذا الصدد أن القانون اللبناني يترك لمالك السفينة مطلق الحرية في اختيار اسم السفينة كما تفعل بعض التشريعات الأخرى. إلا أنها تتفق جميعاً على ضرورة موافقة السلطات المختصة على تغيير هذا الاسم^(٣).

ثانياً: موطن السفينة Domicile :

٤٨ - يكون للسفينة موطن يتحدد عادة بميناء تسجيلها أو ربطها أو قيدها. وفيه تحوي سجلاته كافة التصرفات القانونية والحقوق الواردة على السفينة^(٤).

ويتحدد موطن السفن اللبنانية بميناء تسجيلها. ويتضح ذلك من نص المادة ٢٠ من القانون البحري التي تقضي بوجوب قيد كل عمل قانوني يرد على السفينة في دفتر تسجيل هذه السفينة.

(١) RODIERE: Le navire. Op. Cit., No. 19.

(٢) المادة ٥ من قانون التجارة البحرية.

(٣) RODIERE: Le navire. Op. Cit., No. 21.

(٤) لذلك يثور التساؤل حول ما إذا كان من الجائز تغيير موطن السفينة إذ يترتب على ذلك ضرورة نقل كافة القيود إلى مكتب التسجيل الجديد. وهو أمر نظمته المشرع الفرنسي. انظر:

DU PONTAVICE: Le statut des navires. Op. Cit., P. 21.

هذا ويوجب القانون كتابة ميناء التسجيل على مؤخرة السفينة^(١).

وفي كل الأحوال لا يجوز أن يكون للسفينة أكثر من موطن حتى ترتكز كافة الأعمال القانونية المتعلقة بالسفينة فيه كتوجيه الإعلانات وتوقيع الحجز وإجراء القيود^(٢).

ويختلف ميناء التسجيل عن ميناء الاستغلال أي ذلك الميناء الذي تباشر فيه السفينة نشاطها إذ لا يشترط أن يتم الاستغلال في ميناء التسجيل^(٣). لكن العبرة دائماً في تحديد موطن السفينة بميناء التسجيل لا ميناء الاستغلال.

ثالثاً: حمولة السفينة Tonnage :

٤٩ - يقصد بحمولة السفينة سعتها الحجمية الداخلية. ويجب التمييز بين الحمولة الإجمالية الكلية وتعني سعة السفينة الداخلية بالإضافة إلى كافة المنشآت المقامة على سطحها والحمولة الصافية وتعني سعة السفينة الداخلية مطروحاً منها كافة الفراغات التي لا تستغل في إيواء الركاب أو حفظ البضائع والأمتعة^(٤).

وتعبر الحمولة الإجمالية الكلية عن الأبعاد الحقيقية للسفينة بينما تعبر حمولتها الصافية عن طاقتها الاستغلالية. أما السعة الحجمية الداخلية فهي أساس قيمي لتقدير الرسوم المختلفة على السفينة كرسوم الإرشاد والموانئ، وتقدير التعويض عن التأخير في الشحن والتفريغ وتقدير أجره السفينة في حالة إيجارها، وتتخذ أخيراً كأساس لتحديد مسؤولية مالك السفينة^(٥).

وتقاس حمولة السفينة بالطن الحجمي، وهو يوازي ٢,٨٣ متر

(١) المادة ٥ من القانون البحري.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٨٣.

(٣) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٥.

RODIEREI Précis, Op. Cit., No. 37.

(٤)

(٥) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٧٦.

مكعب . ويتم تقدير حمولة السفن وفقاً لطريقة MOORSON الإنجليزية^(١) .

وتثبت حمولة السفينة بموجب شهادة تصدر عن إحدى شركات الإشراف المعترف بها في لبنان أو عن إحدى السلطات البحرية اللبنانية أو الأجنبية التي كانت السفينة مسجلة لديها قبل شرائها^(٢) .

ويجب كتابة الحمولة الصافية للسفينة على الجانب الخلفي من كبرى عوارض ظهر السفينة أو على الجانب الأمامي للكوة الكبرى^(٣) .

ويجب التنويه إلى ضرورة عدم الخلط بين حمولة السفينة ووزن حملتها *Portée en lourd* وهو الوزن الصافي الذي يمكن للسفينة حمله ويقاس بالطن الوزني . وعادة ما يتم ذكر هذا البيان على السفن المتخصصة في نقل بضاعة محددة مثل ناقلات البنزول أو الفحم^(٤) .

رابعاً : درجة السفينة *Cote* :

٥٠ - تختلف السفن فيما بينها من حيث طريقة البناء ومواصفاتها الفنية . ويترتب على ذلك أن تختلف القيم الاقتصادية للسفن فيما بينها^(٥) . لذلك يتم تحديد مرتبة أو درجة لكل سفينة على ضوء طريقة البناء وصفات السفينة البحرية وعمرها الملاحي ومدى استيفائها لشروط السلامة^(٦) . وتباين بالتالي السفن من درجة أولى ودرجة ثانية . . .

ولا شك أن لدرجة السفينة أهميتها عند بيعها أو تأجيرها أو رهنها حيث يتوقف تحديد قيمتها على تلك الدرجة إلى حد بعيد^(٧) . ولا تقوم الدول عادة بتحديد درجات السفن لما يتطلبه الأمر من خبرة ودراية واسعة بشؤون

(١) RODIERE: Précis, Op. Cit., No. 37.

(٢) المادة ٢ من المرسوم رقم ١٣٠٠٠ الصادر في ٨ أيلول (سبتمبر) ١٩٤٨ .

(٣) المادة ٧ من قانون التجارة البحرية .

(٤) CHAO, Op. Cit., No. 38.

(٥) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٧٦ .

(٦) زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٦٧ .

(٧) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٨٤ .

بناء السفن . لكن الدول تحدد عادة الشهادات التي تقبلها في هذا الصدد والتي تصدرها شركات كبرى تتخصص في هذا المجال وتعرف بشركات الإشراف Sociétés de classification^(١) . وأشهر هذه الشركات هي :

١ - Lloyd's Register of shipping . وهي شركة بريطانية تأسست عام ١٧٦٠ .

٢ - Bureau Veritas . وهي شركة فرنسية تأسست عام ١٨٢٨ .

٣ - American Bureau of Shipping . وهي شركة أمريكية تأسست عام ١٨٦٧ .

٤ - Registro Italiano Navale . وهي شركة إيطالية تأسست عام ١٨٦١ .

٥ - Germanischer Lloyd . وهي شركة ألمانية تأسست عام ١٨٦٧ .

٦ - Norske Veritas . وهي شركة نرويجية تأسست عام ١٨٩٤ .

٧ - تسجيل السفن لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية (سابقاً) . وهي هيئة عامة يقتصر نشاطها على تقييم السفن التي تبنيها الترسانات الروسية .

٨ - Nippon Kaigi Kiokai . وهي شركة يابانية تأسست عام ١٩١٣ .

ومن بين هذه الشركات العديدة فإن أشهرها على الإطلاق الشركتين الأولى والثانية . وكثيراً ما يشترط عند شراء السفن أن تقوم إحداها أو كلتاها بإصدار شهادة بدرجة السفينة^(٢) .

٥١ - وتتولى شركات الإشراف مراقبة السفينة منذ مراحل بنائها . فهي تشرف على البناء وتعاين أجزاء السفينة وعناصرها وآلاتها وذلك بصفة دورية وعلى أثر أي حادث يصيب السفينة . ولشهادة شركات الإشراف أهميتها من

RODIERE: Le navire, Op. Cit., No. 48.

(١)

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٧٧ .

حيث الدلالة على صلاحية السفينة للملاحة البحرية وتوافر شروط السلامة فيها. ويعتبر القضاء بوجه عام تلك الشهادة قرينة بسيطة على هذه الصلاحية^(١).

ولا شك في مسؤولية شركة الإشراف عن الأخطاء التي ترتكبها أو يرتكبها تابعوها وتسبب ضرراً للغير. ويميز الفقه بين الضرر الذي يلحق بمالك السفينة الذي كلف الشركة بتحديد درجتها وقيم مسؤوليتها على أساس المسؤولية التعاقدية وبين الضرر الذي يلحق بالغير وقيم مسؤولية شركة الإشراف على أساس المسؤولية التقصيرية^(٢).

المبحث الثالث

جنسية السفينة

٥٢ - ذكرنا أن الجماعة الدولية اتجهت إلى ضرورة ربط السفينة بنظام قانوني محدد، عن طريق إضفاء جنسية إحدى الدول عليها.

وتأتي أهمية إضفاء الجنسية بوجه عام على السفن من ثلاث زوايا:

الأولى: هي زاوية علاقات القانون الدولي العام، إذ تختلف السفن بين اعتبارها من سفن الأعداء أو سفن الحلفاء أو السفن المحايدة في أوقات الحروب، وذلك على ضوء انتماء السفينة لدولة محددة^(٣).

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٥.

(٢) ويلاحظ أنه طبقاً للمادة ١٣٨ من قانون الموجبات والمعقود يجوز إدراج شرط إعفاء شركة الإشراف من المسؤولية إلا في حالة الغش أو الخطأ الجسيم. إلا أنه يمكن إعفاء الشركة أيضاً حتى في هذين الفرضين عن الأخطاء التي يرتكبها تابعوها وهو الفرض الغالب في شركات الإشراف. انظر رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٧٨.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٠٢.

ومن جانب آخر تعتبر السفينة التي لا جنسية لها من قبيل سفن القراصنة، وهي تعد عدواً مشتركاً لجميع الدول يبيح لها القانون الدولي العام مطاردتها والاستيلاء عليها^(١).

الثانية: هي زاوية القانون الدولي الخاص، إذ يتحدد القانون الواجب التطبيق على الجرائم والوقائع أو التصرفات التي تنشأ على متنها بقانون الدولة التي تنتمي إليها السفينة^(٢). وهذا القانون يعرف بقانون دولة العلم إذ لا ترفع السفن كأصل عام إلا علم الدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها.

ومن جانب آخر يتحدد الاختصاص الدولي بنظر المنازعات العينية المتعلقة بالسفينة لمحاكم الدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها.

الثالثة: هي زاوية الهيمنة التي تمارسها الدولة التي تنتمي إليها السفينة بجنسيتها عليها. وقد تتمثل هذه الهيمنة في منح السفن الوطنية مزايا لا تمنحها الدولة للسفن الأجنبية، مثل منحها الإعانات والمساعدات لضمان القدرة التنافسية للأسطول البحري الوطني في مواجهة الأساطيل الأجنبية، أو في قصر بعض صور الملاحة البحرية على السفن الوطنية دون غيرها^(٣).

ولكن في المقابل تمتد هذه الهيمنة إلى الإفادة بقطع الأسطول البحري في أوقات الأزمات والحروب مثل الاستيلاء عليها أو نزع ملكيتها أو تكليف مالكيها بمهام تتعاقب بالأحوال الاستثنائية التي تمر بها البلاد، كما يتقرر للدولة حق الإشراف الإداري على سفنها^(٤).

٥٣ - ولقد تولى قانون التجارة البحرية اللبناني تنظيم جنسية السفن

(١) RODIERE: Précis, Op. Cit., No. 47.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٩٧. وفي زمن الحرب تطبق القاعدة الدولية التي تقضي بأن العلم المحايد يحمي البضائع المعادية من المصادرة ما لم تكن من المهربات الحربية وهي قاعدة Le pavillon couvre la marchandise. انظر مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٢٧.

(٣) DU PONTAVICE: Le statut des navires, Op. Cit., p. 42-43.

(٤) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٣٨.

اللبنانية، وتكمل قواعد القانون بشأن تسجيل السفن هذا التنظيم^(١).

ونتناول دراسة هذه القواعد بتحديد كيفية اكتساب السفينة الجنسية اللبنانية من جانب والآثار المترتبة على اكتساب هذه الجنسية من جانب آخر.

المطلب الأول

اكتساب السفينة الجنسية اللبنانية

٥٤ - يجب علينا قبل بيان الشروط التي يتطلبها القانون لاكتساب السفينة الجنسية اللبنانية أن نعرض بإيجاز لمختلف المعايير أو الضوابط التي يمكن الاستناد إليها لإضفاء الجنسية على السفن، وذلك حتى يتسنى لنا الوقوف على منهج المشرع في هذا الصدد.

أولاً: معايير اكتساب السفينة للجنسية بوجه عام:

٥٥ - يمكن القول إنه على ضوء تجارب الدول المختلفة هناك أربعة معايير يمكن الأخذ بها لإضفاء الجنسية على السفينة، تتمثل في معيار البناء الوطني ومعيار الملكية الوطنية ومعيار الطاقم الوطني ومعيار التسجيل.

(أ) معيار البناء الوطني:

٥٦ - وفقاً لهذا المعيار لا تعدد الدولة إلا بالسفن التي يتم بناؤها فيها، وبالتالي لا تضافي عليها جنسيتها ما لم تولت إحدى ترساناتها بناءها^(٢).

والواقع أن المعيار المتقدم أخذت به الدول المتقدمة في صناعة السفن في وقت كان لفن صناعة السفن طابع سري يجب حجبهِ عن المنافسين الأجانب. والمثال على ذلك فرنسا التي كانت لا تضافي جنسيتها إلا على

(١) المواد من ٨ إلى ٤٠ من القانون.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٩٩.

السفن التي تقوم الترسانات الفرنسية بينها، وقد اقترن بذلك حظر قبولها طلبات بناء السفن لحساب الأجانب.

ويندر الأخذ بهذا المعيار وحده في وقتنا الراهن، بل هجرته فرنسا تماماً ابتداء من ١٨٦٦ مع ذبوع مبادلاتها التجارية الدولية في المجال البحري^(١).

(ب) معيار الملكية الوطنية:

٥٧ - يقصد بمعيار الملكية الوطنية أن تكون السفينة مملوكة لأشخاص وطنيين لكي تكتسب السفينة الجنسية الوطنية. ومنذ صدور قانون الملاحة البريطاني الذي أصدره كرومويل عام ١٦٥١ أخذت العديد من الدول بهذا المعيار^(٢). وهو المعمول به في فرنسا الآن^(٣).

وتفاوتت الدول فيما بينها في تحديد مفهوم الملكية الوطنية كأساس لإكساب السفينة الجنسية، فبعضها يشترط ملكية الوطنيين للسفينة بالكامل في حين يكفي البعض الآخر بنسبة معينة يجب أن تكون مملوكة للوطنيين. ومن جهة أخرى قد تكتفي الدولة بجنسية الشركة المالكة للسفينة بغض النظر عن جنسية الشركاء فيها أو مدى هيمنة الوطنيين على الإدارة فيها، في حين تتطلب دول أخرى بعض الشروط في الشركة الوطنية من حيث جنسية الشركاء فيها أو توافر أغلبية وطنية في الإدارة أو كلا الأمرين معاً. ويتوقف اتجاه الدولة عادة على مدى تسامحها مع رأس المال الأجنبي في العمل في ظروف لا تختلف عن ظروف عمل الوطنيين.

(ج) معيار الطاقم الوطني:

٥٨ - قد تشترط الدول لإضفاء جنسيتها على السفن أن تراعى نسباً محددة للعمال الوطنية الخادمة في السفينة. ويستهدف المعيار المتقدم حماية الملاحين الوطنيين من منافسة الملاحين الأجانب

RODIERE: Précis, Op. Cit., No. 48.

(١) انظر في ذلك:

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٩٩.

(٣) انظر المادة الثالثة من قانون ١٩٦٧ الخاص بمركز السفن والمنشآت البحرية الأخرى.

لهم^(١). وكثيراً ما يرتبط هذا المعيار بمعيار الملكية الوطنية فتشترطهما الدولة معاً.

ويلاحظ في هذا الصدد أن كثيراً من الدولة تفرض مراعاة النسب التي تقررها للعمالة البحرية الوطنية، وإنما ليس كشرط من شروط اكتساب الجنسية الوطنية وإنما كالتزام تفرضه الدولة على سفنها، أي بعد اكتسابها الجنسية الوطنية بناء على معيار آخر^(٢).

(د) معيار التسجيل :

٥٩ - الأصل في التسجيل أنه نظام ذو طابع إجرائي يتم بموجبه قيد السفينة الوطنية في سجل تمسكه إدارة مختصة في الدولة التي تنتمي إليها السفينة بجنسيتها^(٣).

ويتضح من ذلك أن التسجيل ليس شرطاً لاكتساب السفينة الجنسية الوطنية بل هو بمثابة أثر يترتب على اكتساب تلك الجنسية. ونظراً للفوائد البالغة الأهمية التي يحققها تسجيل السفينة تفرض الدول على سفنها التزاماً بإجراء التسجيل.

ولكن هناك من الدول ما لا تشترط في السفينة توافر أحد المعايير الثلاثة التي تتبناها الدول عادة لإضفاء جنسيتها على السفن مما يتوافر معه نوع من الارتباط الفعلي بالدولة يبرز الانتماء إليها^(٤). فتكتفي الدول المشار إليها بتسجيل السفينة في سجلها لإضفاء جنسيتها عليها والسماح لها برفع علمها. وحيث لا تتوافر في مثل هذه السفينة أي رباط حقيقي بالدولة المسجلة فيها فقد أطلق على الأعلام التي ترفعها «أعلام المجاملة» Pavillon de complaisance.

وقد تزايد اللجوء إلى التسجيل في هذه الدول، وأشهرها في هذا

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٠٠.

(٢) DU PONTAVICE, Op. Cit., P. 36.

(٣) RODIERE: Le navire, Op. Cit., No. 46.

(٤) انظر هذا المفهوم للرباط الفعلي lien substantiel في المادة الخامسة فقرة أولى من

معاهدة جنيف لأعالي البحار المبرمة في ٢٩ إبريل ١٩٥٨.

الصدد بنما وليبيريا وسنغافورة وكوستاريكا وهندوراس وقبرص، نظراً لما تمنحه من تسهيلات مالية وضريبية من جانب ولتساهلها المفرط في الشروط الواجب توافرها في السفينة من حيث تدابير الأمن والسلامة التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية عادة^(١). وغالباً ما لا تكون هذه الدولة منضمة إلى مثل هذه الاتفاقيات^(٢). ويضاف إلى ذلك أن هذه الدول لا تراعي عادة قواعد تشغيل الطاقم والبحارة المتعارف عليها، وإن أوجبت تشغيل عناصرها الوطنية فهي لا تشترط أية اشتراطات خاصة لهم^(٣).

ثانياً : شروط اكتساب السفينة الجنسية اللبنانية :

٦٠ - تنص المادة ٢ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية على أنه «تعتبر السفينة لبنانية أيّاً كان محمولها إذا كان مربوطها مرفأً لبناني وكان نصفها على الأقل يملكه أشخاص لبنانيون أو شركات لبنانية مساهمة أكثرية مجلس إدارتها مع رئيسه من التابعة اللبنانية».

أما الفقرة الثانية من المادة ذاتها^(٤) فتتص على أنه «وتعتبر لبنانية جميع السفن المعدة للملاحة البعيدة المدى أيّاً كان محمولها الصافي وأياً كانت جنسية مالكيها إذا كان مربوطها مرفأً لبنانياً على أن يخضع تسجيلها إلى إجازة مسبقة تعطى بقرار من وزير الأشغال العامة».

ويتضح من النصين السابقين أن الجنسية اللبنانية تضافي على السفينة في

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٠١.

(٢) DU PONTAVICE, Op. Cit., P. 326.

(٣) ورغم اجتهاد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية للحد من هذه الظاهرة إلا أنها لا تزيد مستشيرة حتى الآن. حول جهود المؤتمر انظر: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٠١.

(٤) وقد أضيفت هذه الفقرة بمقتضى القانون الصادر في ٢١ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٥٤. وقد تم تعديلها بموجب قانون تصديق الموازنة العامة لعام ١٩٩٣ رقم ٢٨٠ بتاريخ ١٥ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٩٣. الجريدة الرسمية، ملحق العدد ٥٠، ١٩٩٣/١٢/١٦، ص ٧٣.

إحدى حالتين: أن تكون مملوكة ملكية وطنية، أو أن يصدر بتسجيلها قرار من وزير الأشغال.

(أ) اكتساب الجنسية اللبنانية بناء على الملكية الوطنية:

٦١ - على ضوء المادة الثانية من فقرة ١ من القانون يميز المشرع بين ثلاثة فروض لملكية السفينة:

الأول: أن تكون السفينة مملوكة لفرد واحد، وفي هذه الحالة يجب أن يكون متمتعاً بالجنسية اللبنانية.

الثاني: أن تكون السفينة مملوكة على الشيوع، وفي هذه الحالة يشترط المشرع أن تكون أغلبية الحصص مملوكة للبنانيين.

الثالث: أن تكون السفينة مملوكة لشخص معنوي، ويتعين في هذه الفرض أن يكون الشخص المعنوي لبنانياً. وفي مجال الملاحة البحرية تأتي الشركات في المقام الأول والرئيسي من بين الأشخاص المعنوية التي تمتلك السفن.

٦٢ - وكان المشرع يكتفي بالنص على تمتع الشركة بالجنسية اللبنانية، تلك الجنسية التي تتحدد على ضوء مركز الإدارة الرئيسي الفعلي للشركة: فإن كان واقعاً في لبنان كانت الشركة لبنانية وإن كان واقعاً بالخارج كانت الشركة أجنبية^(١).

ولم يكن المشرع يضيف شرطاً آخر بعد ذلك، لا من حيث جنسية الشركة أو من حيث اتجاه الأغلبية في الإدارة، إلا فيما يتعلق بشركات المساهمة.

وشركة المساهمة هي أنسب أشكال الشركات بالنسبة إلى المشروعات البحرية التي تقتضي استثمارات كبيرة سيما مع ارتفاع تكلفة بناء السفن وأثمانها وارتفاع تكلفة تجهيزها.

ولذلك عنى المشرع اللبناني بضمان توافر حد أدنى من الهيمنة الوطنية على تلك الشركات لإعتبار السفن المملوكة لها سفناً لبنانية. ويتمثل ذلك في وجوب أن يكون رئيس مجلس إدارة الشركة متمتعاً بالجنسية اللبنانية وأن

(١) المادة ٨٠ من قانون التجارة اللبناني.

تكون أغلبية أعضاء مجلس الإدارة من اللبنانيين .

أما فيما يتعلق بأشكال الشركات الأخرى فكان المشرع اللبناني قد سكت عن تطلب شروط خاصة بجنسية الشركاء أو المديرين ، واكتفى بجنسية الشركة اللبنانية . وكان اتجاه في الفقه يرى عدم جواز تفسير هذا السكوت بأنه تنازل من المشرع اللبناني عن ضمان السيطرة الوطنية على هذه الشركات لاعتبار السفن المملوكة لها سفناً لبنانية ، لكن سكوت المشرع جاء اتساقاً مع الفرض الغالب هو سيطرة الوطنيين على تلك الشركات التي اتخذت من لبنان مقراً رئيسياً^(١) .

وكان مؤدى الرأي المتقدم اشتراط أن يكون مدير الشركة أو أغلبية المديرين من اللبنانيين لاعتبار السفن المملوكة للشركة سفناً لبنانية .

وبالرغم من وجاهة هذا الرأي الحريص على المصالح الوطنية كان يصعب التسليم به . ذلك أنه كان في مقدور المشرع - وقد واجه شكل شركة المساهمة بحكم خاص - أن يعمم من اشتراط الهيمنة الوطنية على إدارة جميع الشركات اللبنانية . والشرط المتقدم هو بمثابة قيد على إضفاء الجنسية اللبنانية على السفن المملوكة للشركات الوطنية ، ويترتب على ذلك عدم جواز التوسع في تفسير نص المادة ٢ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية الذي لم يكن يشترط في الشركات غير شركات المساهمة سوى أن تكون من الشركات اللبنانية ، وذلك لإعتبار السفن المملوكة لها من السفن اللبنانية .

ولذلك ، وحسماً لكل خلاف ، تدخل المشرع اللبناني بموجب القانون رقم ١٢٠ لسنة ١٩٩٣ ، وهو قانون تصديق الموازنة العامة لعام ١٩٩٣ الصادر في ١٥ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٩٣ . وأضاف إلى المادة الثانية من قانون التجارة البحرية النص التالي : « كما تعتبر السفينة لبنانية أيّاً كان محمولها إذا كان مربوطها مرفأً لبنانياً وكان نصفها على الأقل تملكه :

- شركة تضامن جميع الشركاء فيها من اللبنانيين .

- شركة توصية جميع الشركاء المسؤولين فيها من اللبنانيين .

(١) علي البارودي : مبادئ القانون البحري اللبناني ، سابق الإشارة إليه ، ف ٣٩ .

- شركة محدودة المسؤولية أكثر الشركاء فيها بمن فيهم المديرين من اللبنانيين وأكثرية الحصص لهؤلاء.

٦٣ - ويجب التنويه إلى أن المشرع اللبناني نص في المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية على اعتبار من السفن اللبنانية.

١ - السفن السائبة في البحر التي تلتقطها سفن لبنانية.

٢ - السفن المصادرة لمخالفتها القوانين اللبنانية.

ويلاحظ أن إضفاء الجنسية اللبنانية على السفن طبقاً للنص المتقدم لا يعدو سوى تطبيق لضابط الملكية الوطنية. ففي الحالة الأولى، وعلى ندرتها من الوجهة العلمية، تعد السفينة السائبة مالاً متروكاً لا مالك له.

وبالتالي يترتب على استيلاء إحدى السفن اللبنانية عليها انتقال ملكيتها إلى من استولى على هذه السفينة، فتعد إذن لبنانية تطبيقاً لضابط الملكية الوطنية. أما في الحالة الثانية فإنه يترتب على مصادرة السفينة انتقال ملكيتها إلى الدولة اللبنانية فتعتبر بناء على ذلك من السفن اللبنانية^(١).

(ب) اكتساب الجنسية اللبنانية بناء على قرار وزير الأشغال:

٦٤ - إن التفاضي عن شرط الملكية الوطنية عند إضفاء الجنسية اللبنانية على السفن يعد تقديراً من قبل المشرع لأهمية مشاركة رأس المال الأجنبي في النشاط البحري في لبنان. وتلك الأهمية تتجاوز السماح لرأس المال الأجنبي من مزاولة النشاط البحري في لبنان إلى تمتع السفن المملوكة له بالمزايا المقصورة على السفن المملوكة للوطنيين.

وقد أناط المشرع تقدير أهمية تلك المشاركة بوزير الأشغال العامة، فلا تعد السفينة المملوكة لأجنبي لبنانية ما لم يصدر بذلك قرار من الوزير المذكور.

٦٥ - إلا أن منح الجنسية اللبنانية للسفن المملوكة للأجانب ليس مطلقاً، وإنما كان المشرع يشترط لذلك توافر شرطين، كما يفرض على تلك

(١) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ٤١.

السفن عبثاً مالياً إذا ما منحت الجنسية اللبنانية :

(أ) يجب أن تكون السفينة معدة لملاحة أعالي البحاري . وقد رأينا من قبل أن ملاحة أعالي البحار تتحدد وفقاً للقانون اللبناني بما يجوز الملاحة في البحر المتوسط . ويتضح من ذلك أن مراد المشرع هو الإفادة من السفن التي تعمل في خطوط شحن أو ملاحة بعيدة المدى .

(ب) في النص الأصلي لقانون التجارة البحرية كان يجب أن تزيد الحمولة الصافية للسفينة على خمسمائة طن بحري، وكان يتضح من ذلك أن المشرع اللبناني لم يكن يعول إلا على السفن الكبيرة القادرة على حمل شحنات كبيرة أو على نقل عدد كبير من الركاب . وفي عام ١٩٩٣ تم إسقاط هذا الشرط بالنص على اكتساب السفينة الجنسية اللبنانية أيّاً كان محمولها الصافي .

(ج) إنه طبقاً للمادة ٢ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية يفرض رسم سنوي خاص على السفن التي يصدر بمنحها الجنسية اللبنانية قرار من وزير الأشغال^(١) . وبذلك يكون إضفاء الجنسية الوطنية على السفن المملوكة للأجانب مصدراً للدخل تفيد منه الدولة اللبنانية .

٦٦ - ويتضح من الشروط التي يتطلبها المشرع لإضفاء الجنسية اللبنانية على السفن بمقتضى قرار وزير الأشغال انه حكم مقصور على ملاحة أعالي البحار التي تقوم بها السفن .

وبالتالي لا يمثل حكم المشرع بإضفاء الجنسية اللبنانية على سفن مملوكة لأجانب تهديداً للمصالح الوطنية التي عبرت عنها المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية بقصر ملاحة الصيد في المياه الإقليمية وقصر الملاحة التجارية الساحلية وقصر ملاحة قطر السفن في الموانئ اللبنانية على السفن اللبنانية . فتلك الأخيرة لن تشمل سوى السفن المملوكة للوطنيين لأن شروط إضفاء الجنسية اللبنانية بناء على قرار وزير الأشغال تتجاوز صور الملاحة المنصوص عليها في المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية .

(١) ويتم تحديد الرسم بمبلغ نقدي عن كل طن بحري من الحمولة الصافية .

المطلب الثاني

آثار اكتساب السفينة الجنسية اللبنانية

٦٧ - متى اكتسبت السفينة الجنسية اللبنانية صارت مرتبطة بالنظام القانوني اللبناني وخاضعة لأحكامه. وأهم ما يفرضه هذا النظام على السفينة هو تسجيلها في لبنان ورفع العلم اللبناني.

وقد يبدو من صياغة المادة الثانية من قانون التجارة البحرية أن التسجيل في إحدى الموانئ اللبنانية يعد شرطاً لاكتساب السفينة جنسية دولة لبنان، سواء تعلق الأمر باكتساب الجنسية بناءً على ضابط الملكية الوطنية أو بموجب قرار وزير الأشغال العامة

إلا أن واقع الأمر يفيد أن التسجيل هو مجرد نتيجة مترتبة على اكتساب السفينة الجنسية اللبنانية. لكنه في ذات الحين شرط لترتيب الآثار الناشئة عن اكتساب السفينة تلك الجنسية. وبعبارة أخرى ليس التسجيل شرطاً لاكتساب الجنسية ذاتها وإنما هو شرط إذا أريد ترتيب أي أثر لا ينشأ إلا من واقع اكتساب السفينة الجنسية الوطنية^(١).

فالحقوق والمزايا المقصورة على السفن الوطنية لا تتقرر إلا إذا كانت السفينة مسجلة. كذلك لا يجوز رفع العلم اللبناني ما لم يتم قيد السفينة في إحدى الموانئ اللبنانية. ومن جانب آخر لا تستطيع الدولة أن تمارس

(١) ويشير ذلك الجدل حول طبيعة تسجيل السفينة، هل هو حق لمالك السفينة أم التزام يقع على عاتقه. ومنشأ هذا الجدل أن التسجيل يرتبط بحقوق وواجبات يتمتع بها مالك السفينة. فإذا قبل بأن التسجيل حق للمالك يمكنه الفلات من الواجبات الملقاة على عاتقه، مثل الخضوع لرقابة الدولة وإشرافها، بالامتناع عن التسجيل في لبنان، وإن كان يترتب على ذلك حرمانه من المزايا المقررة للسفن اللبنانية والتي يشترط لمنحها أن تكون السفينة مسجلة في لبنان. والواقع أن تسجيل السفينة في لبنان التزام على عاتق المالك اللبناني لأن الرباط متوافر بين السفينة والدولة اللبنانية قبل التسجيل، تأسيساً على ضابط الملكية الوطنية. أما بالنسبة إلى المالك الأجنبي يتوقف طلب تسجيل السفينة في لبنان على إرادة المالك وحدها.

سلطاتها في الرقابة والإشراف إلا من واقع قيد السفينة في السجلات الوطنية. والاختصاص التشريعي للقانون اللبناني فيما يتعلق بالوقائع والتصرفات الواقعة على متن السفينة يرتبط بإعمال مبدأ تطبيق قانون العلم، وبالتالي لا سلطان فعلي للقانون اللبناني ما لم تكن السفينة مسجلة^(١).

٦٨ - وباعتبار التسجيل محور ترتيب الآثار الناشئة عن اكتساب السفينة الجنسية اللبنانية، نتناول نظام سجل السفن في القانون اللبناني بشيء من التفصيل.

ولقد تناول المشرع اللبناني تنظيم تسجيل السفن في الفصل الثالث من الباب الأول من قانون التجارة البحرية، وهو الفصل الذي يحمل عنوان «في تسجيل السفن وقيد الحقوق»^(٢).

ونعرض من جانب للنظام الإجرائي لتسجيل السفن ومن جانب آخر للآثار المترتبة على التسجيل.

أولاً : النظام الإجرائي لتسجيل السفن :

(أ) السفن الخاضعة للتسجيل :

٦٩ - تلتزم جميع السفن اللبنانية بالتسجيل^(٣)، وذلك أيّاً كان الغرض

(١) وبلاحظ أن امتناع السفينة عن رفع العلم اللبناني لا يقضي بالضرورة إلى إبحارها دون رفعها علم نمة دولة. فقد ذكرنا من قبل أن ظاهرة دول أعلام المجاملة ذائعة في الجماعة الدولية. وتلك الدول تجيز رفع علمها على السفن المسجلة لديها دون أية اشتراطات أخرى. ومن ثم يتصور لجوء أحد الملاك اللبنانيين إلى تسجيل سفينة لدى إحدى دول أعلام المجاملة، فتجوب السفينة البحار رافعة علم هذه الدولة. ويثور التساؤل عن موقف القضاء اللبناني تجاه هذه السفينة، إذ قد يتصور عقد الاختصاص الدولي للمحاكم اللبنانية بالنظر في الدعاوى المرفوعة على المالك اللبناني والمتعلقة بالسفينة: هل يعاملها القاضي معاملة السفينة اللبنانية تأسيساً على توافر ضابط الملكية الوطنية، أم يعاملها كسفينة أجنبية لرفعها علم دولة أخرى؟ إن القول بغلبة مبدأ تطبيق قانون دولة علم السفينة قد يكون مصدراً لإهدار المصالح الوطنية. لذلك يجب على القضاء عدم الاعتراف بتسجيل السفينة في دولة علم المجاملة ومعاملة السفينة معاملة السفينة اللبنانية غير المسجلة.

(٢) المواد من ٨ إلى ٤٠ من القانون.

(٣) المادة ٧ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية.

منها، أي سواء كانت مخصصة للملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو ملاحة التزهة أو غيرها. كذلك لا تميز بين السفن الكبيرة والسفن الصغيرة فيما يتعلق بالتسجيل، فأياً كانت حمولة السفينة اللبنانية يقع عليها فرض التسجيل.

ومع ذلك إذا كانت السفينة مملوكة لأحد الأجانب المقيمين في لبنان فقد أوجب عليه القانون تسجيلها إذا كانت مخصصة للتزهة في المياه الإقليمية. ولا يتم التسجيل إلا بإجازة من وزير الأشغال العامة حتى تتحقق رقابة الدولة على التسجيل^(١). ومتى أجاز للأجنبي تسجيل السفينة في لبنان يجوز له رفع علم الدولة التي ينتمي إليها بجنسيته، وإذا تعدد ملاك السفينة جاز رفع علم إحدى الدول التي ينتمي إليها أحد ملاك السفينة^(٢).

(ب) الجهة المختصة بالتسجيل:

٧٠ - تتحدد الجهة المختصة بتسجيل السفن في لبنان بإدارة إحدى الموانئ اللبنانية الآتية: بيروت وطرابلس وصور وصيدا^(٣). ولقد أضاف المشرع إلى هذه الموانئ الأربعة مرافئ شكا وجبيل وجونية، بموجب القانون رقم ١٢٠ بتاريخ ١٥ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٩٣. ونص التعديل على اعتبار مرافئ شكا، جبيل، جونية، مرافئ تسجيل ويحدد نطاق كل منها والأحرف الدالة عليه بقرار من وزير النقل^(٤). ويعد دفتر لتسجيل السفن في كل من هذه

(١) المادة ١٠ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ١٠ فقرة ٣ من القانون.

(٣) المادة ٨ من قانون التجارة البحرية. ويحدد اختصاص كل ميناء على النحو الآتي: بيروت: تقيد السفن التي هي من المرافئ الكائنة بين مصب نهر الدامور ورأس البربارة. طرابلس: تقيد السفن التي هي من المرافئ الكائنة بين رأس البربارة وحدود لبنان الشمالية. صور، تقيد السفن التي هي من المرافئ الكائنة بين الحدود الفلسطينية ومصب نهر الليطاني. صيدا: تقيد السفن التي هي من المرافئ الكائنة بين مصب نهر الليطاني ونهر الدامور.

(٤) ومن شأن تحديد نطاق موانئ التسجيل الجديدة إعادة النظر حتماً في نطاق موانئ التسجيل الأربعة المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية.

الموانئ ترقم صحائفه وتوقع . ويكون رقم كل صحيفة هو الرقم التسجيلي للسفينة التي تقيد فيه^(١). ويتضح من ذلك أن سجل السفن في لبنان هو سجل عيني إذ تخصص صحيفة لكل سفينة ولا يتم مسك دفتر السجل بأسماء ملاك السفن .

ورئيس الميناء هو الذي يرأس جهة الإدارة فيها، وهو الممثل للسلطة ويقوم بتوقيع صفحات سجل السفن كما يوقع على البيانات المدونة في السجل، ويكون مسؤولاً مسؤولية شخصية عن الأضرار الناشئة عن إغفال بعض البيانات أو شطبها أو مخالفة الأصول في تدوينها. كما تكون الدولة مسؤولة عن أخطاء رئيس الميناء مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه^(٢).

٧١ - ولا شك في سهولة أعمال الأحكام السابقة إذا تم بناء السفينة في لبنان أو تم شراؤها فيها، إذ لا يثور أمر إبحارها قبل رفعها للعلم اللبناني الذي يرتبط كما ذكرنا بتسجيل السفينة في لبنان. ولكن في حالة بنائها في الخارج أو شرائها من الخارج قد يترتب على اتخاذ إجراءات التسجيل في أحد الموانئ اللبنانية إبحار السفينة دون أن ترفع العلم اللبناني بالرغم من ملكيتها لأحد اللبنانيين. لذلك أوجب القانون تسجيل السفينة خلال خمسة عشر يوماً على دخولها المياه الإقليمية اللبنانية، ويجوز لها أن تبحر تحت العلم اللبناني بقرار من ممثل الدولة اللبنانية في مكان البناء أو الشراء. ويصدر القرار المذكور بناءً على تصريح بشراء السفينة مؤيد بالمستندات^(٣).

(ج) إجراءات التسجيل :

٧٢ - يجب على مالك السفينة التقدم بطلب تسجيلها إلى رئيس الميناء. وعليه تقديم المستندات الدالة على ملكية السفينة. ويفرض عليه القانون أن يؤدي اليمين أمام رئيس الميناء بملكيتها للسفينة^(٤).

(١) المادة ٨ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ٤٠ من قانون التجارة البحرية .

(٣) المادة ١٦ من قانون التجارة البحرية .

(٤) المادة ١٢ من قانون التجارة البحرية . ونحدد المادة صيغة اليمين بالآتي : «أقسم أنني »

ويقدم طلب تسجيل السفينة خلال خمسة عشر يوماً تلي بناءها أو شراءها. أما إذا كان بناء السفينة أو شراؤها في الخارج فإنه يجب التقدم بالطلب خلال خمسة عشر يوماً على دخول السفينة المياه الإقليمية اللبنانية^(١).

وتتعدد بيانات القيد التي يجب تقديمها^(٢). وأهمها الاسم ورقم التسجيل (في حالة شراء سفينة مسجلة) وتاريخ البناء ونوع السفينة وحمولتها ونوع قوة تسيير السفينة وأسماء المالكين وجنسياتهم وموطنهم واسم مجهزة السفينة وموطنه وما يكون مقرراً على السفينة من حجز أو رهن.

٧٣ - ويتم تعليق محضر التسجيل في لوحة خاصة في مكاتب ميناء التسجيل. وترسل صورة طبق الأصل من المحضر إلى سائر الموانئ التي تقوم بتعليقها بدورها. وفي كل ميناء يثبت إعلان المحضر على هذا النحو بمحضر آخر يوقعه رئيس الميناء^(٣).

ويكون لكل ذي مصلحة الطعن في التسجيل أو الاعتراض عليه، وذلك خلال ثلاثة أشهر من تاريخ آخر تعليق. ولا يحق بعد فوات المهلة الاعتراض على التسجيل، وكل ما يكون لصاحب الشأن هو الرجوع على طالب التسجيل بالتعويض إن كان له مقتضى.

وتقدم الاعتراضات في الميعاد القانوني إلى رئيس الميناء، وعند انتهاء المهلة يقوم رئيس الميناء بتحويل الاعتراضات إلى قلم المحكمة الابتدائية التي يقع الميناء في دائرتها. ويتولى القلم إخطار طالب التسجيل بالاعتراضات خلال خمسة عشر يوماً من وصولها قلم المحكمة. ويكون

= أملك كامل (أو بيان الحصّة) السفينة التي أطلب تسجيلها لأنني قمت منفرداً (أو مع شركائي في الملك) بإنشائها على نفقتي (أو نفقتنا) (أو) لأنني اشتريتها من... بموجب سند مؤرخ في...^(٤).

(١) المادة ١٦ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ١١ من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ١٣ من القانون.

لطالب التسجيل حق الرد على تلك الاعتراضات خلال خمسة عشر يوماً من إخطاره بها. وفي أعقاب ذلك يدعو رئيس المحكمة جميع المتنازعين إلى جلسة علنية للفصل في الاعتراضات. ويجوز الطعن في الحكم الصادر في شأن الاعتراضات بالاستئناف والتمييز دون المعارضة^(١).

٧٤ - ويلاحظ أنه متى انتقلت ملكية السفينة فيما بين لبنانيين يقيمان في دائرة ميناءين مختلفين وجب تحويل القيد من سجل الميناء الأول إلى سجل الميناء الثاني. وتفتح للسفينة صحيفة في سجل الميناء الجديد برقم مطابق لرقم القيد في سجل الميناء الأول وتنتقل إليها القيود المدرجة في الصحيفة المحولة، ثم تلغى الصحيفة الأولى في سجل الميناء السابق^(٢).

٧٥ - ولا يقتصر التسجيل على قيد البيانات الخاصة بالسفينة عند التسجيل، وإنما يجب قيد كل تغيير يطرأ في البيانات. ويجب محو القيد في حالة بيع السفينة لأجنبي أو في حالة هلاكها. وعلى المالك أن يعيد سند ملكية السفينة إلى مكتب ميناء التسجيل ليتم إلغاء صحيفة السجل الخاصة بالسفينة. وتكون مهلة إعادة السند خمسة عشر يوماً إذا وقع البيع أو الهلاك في الميناء الإقليمية، بينما تكون ثلاثة أشهر إذا وقع البيع أو الهلاك في الخارج^(٣).

ثانياً : آثار تسجيل السفينة :

٧٥ - يترتب على قيد السفينة في سجل السفن أثاران جوهريان: يتمثل الأول في وجوب منح طالب التسجيل شهادة تفيد حدوثه، وهو ما يطلق عليها المشرع اللبناني «سند التملك البحري»^(٤). أما الأثر الثاني فيتمثل في وجوب قيد التصرفات والحقوق الواردة على السفينة في سجل السفن.

(١) المادة ١٥ من القانون.

(٢) المادة ١٦ الفقرتان ٣ و ٤ من القانون.

(٣) المادة ١٧ من القانون.

(٤) المادة ٣٦ من القانون.

(ب) قيد التصرفات والحقوق الواردة على السفينة:

٧٨ - يلعب تسجيل السفينة دوراً هاماً في تحقيق العلانية في المواد البحرية. فقد أفاد المشرع من عناصر تعيين ذاتية السفينة في إقامة نظام سجل السفن، وأوجب قيد التصرفات والحقوق الواردة على السفينة في الصحيفة المخصصة لها. وإذا يعد سجل السفن سجلاً عينيّاً فإن الاطلاع على الصفحة المخصصة للسفينة يسمح للكافة بمعرفة كل ما يتعلق بالسفينة من حقوق واردة عليها أو تصرفات تمت في شأنها.

ونعرض للحقوق والتصرفات الواجب قيدها، ولكيفية إجراء القيد، وآثار ذلك القيد.

١ - الحقوق والتصرفات الواجب قيدها:

٧٩ - طبقاً لنصوص قانون التجارة البحرية اللبناني يجب قيد الحقوق والتصرفات الآتية:

١ - كل اتفاق وكل عقد بعوض أو بغير عوض وكل حكم مكتسب حجية الأمر المقضي به وبوجه عام كل عمل غايته إنشاء أو نقل أو تعديل أو إسقاط حق عيني مترتب على سفينة مسجلة^(١).

٢ - الدعاوى العينية التي ترفع بشأن السفينة، وتبلغ صحيفة الدعوى لرئيس ميناء التسجيل مؤشراً عليه حسب الأصول من لدن كاتب المحكمة المودع لديها صحيفة الدعوى. ويقوم صاحب المصلحة بالتبليغ^(٢).

٣ - طلب توقيع الحجز على السفينة وتنفيذ الحكم الفاصل نزاعاً عليها. ويبلغ الطلب بواسطة دائرة الإجراء إلى رئيس ميناء تسجيل السفينة ليصير تسجيله في صحيفة تلك السفينة^(٣).

٤ - الحقوق العينية المترتبة على السفينة والناشئة عن الإرث.

(١) المادة ٢٠ من القانون.

(٢) المادة ٣١ من القانون.

(٣) المادة ٢١ من القانون.

وتسجل باسم طالبي التسجيل إذا كان الإرث عادياً غير مقرون بوصية، وذلك بشرط أن يبرز هؤلاء علاوة على ثبوت وفاة مورثهم شهادات قانونية تثبت هوية كل منهم وحقه بالإرث. وإذا كان الحق العيني مترتباً على وصية فعلى طالب التسجيل أن يبرز صك الوصية أو القرار الصادر من السلطة القضائية العائد لها أمر تنفيذ الوصية^(١).

٢ - كيفية إجراء القيد:

٨٠ - يجري قيد التصرفات بالاتفاق بين مالك السفينة ومن اكتسب منه حقاً يجب قيده. ويكون ذلك أمام رئيس الميناء الذي يحرر محضراً بذلك أو أمام الكاتب العدل الذي يحرر الصك الرسمي ثم يبلغ إلى رئيس الميناء^(٢).

أما إذا كان طالب القيد يستند إلى القانون أو إلى حكم حاز حجية الشيء المقضي به أو إلى صك يخوله حق القيام بالتسجيل وحده فإنه لا يكون هناك محل للاتفاق المشار إليه أعلاه^(٣).

٨١ - وعلى رئيس الميناء أن يتخذ سجلاً يومياً يثبت فيه بالأرقام المسلسلة وبالتتابع التصريحات والمستندات المقدمة له. وهو يسلم طالب القيد إشعاراً بالتسلم يذكر فيه رقم السجل اليومي المسجل فيه تصريحه ورقم وتاريخ التسجيل في هذا السجل^(٤).

ويحدد تاريخ القيد أفضلية الحقوق المسجلة. وإذا كانت الطلبات المتعلقة بسفينة واحدة مقدمة في يوم واحد تكون الأفضلية بساعة إيداع الطلب. أما إذا قدمت الطلبات في وقت واحد فيكون لها مرتبة واحدة.

٨٢ - ويراعى أنه متى تبين عدم وجود الحق المقيد أو عدم صحته وحب شطب القيد. ويثبت ذلك إما بموجب صك أو أي حكم اكتسب حجية

(١) المادة ٢٣ من القانون.

(٢) المادتان ٢٤ و ٢٥ من القانون.

(٣) المادة ٢٣ من القانون.

(٤) المادة ٢٦ من القانون.

الشيء المقضي به. ويجب شطب القيد كذلك في حالة سقوط الحق^(١).
ويتبع في شأن الشطب إجراءات التسجيل السابق عرضها، ويدون في صحيفة
السفينة ويؤرخه رئيس الميناء ويوقعه مع ذكر أسباب الشطب^(٢).

ويجيز القانون إجراء قيود احتياطية لحفظ الحقوق مؤقتاً. ويرفق
بالطلب قرار من رئيس المحكمة الابتدائية التي يقع ميناء التسجيل في
دائرتها. ويحدد تاريخ القيد الاحتياطي مرتبة التسجيل اللاحق للحق.

وللقيد الاحتياطي مفعول لمدة شهر من إجرائه، ويشطب حكماً إذا لم
تقم دعوى قضائية تذكر في دفتر التسجيل خلال هذه المدة^(٣).

وإذا تبين عدم وجود الحق أو عدم صحته فيجب شطبه. ويثبت ذلك
إما بموجب صك وإما بموجب حكم حاز حجية الشيء المقضي به^(٤).

٣ - آثار القيد :

٨٣ - طبقاً للمادة ٢٠ من قانون التجارة البحرية لا يكون العقد أو
الحكم أو بوجه عام العمل الذي تكون غايته إنشاء أو نقل أو تعديل أو إسقاط
حق عيني وارد على سفينة منتجاً لأثره سواء فيما بين المتعاقدين أو بالنسبة
إلى الغير إلا بعد قيده في دفتر التسجيل.

ويتضح من ذلك أنه لا يحتج بالعمل القانوني المتعلق بحق عيني وارد
على السفينة إلا بقيده في سجل السفن. ولا شك أن الجزاء المترتب على عدم
القيد يتمثل فيما يتعلق بالغير في عدم نفاذ التصرف أو الحكم أو العمل في
مواجهته.

إلا أن المشرع اللبناني نص على عدم ترتيب العقد لآثاره فيما بين
المتعاقدين، بعبارة لا تثير الشك حول مدلول الحكم التشريعي. فالتصرف

(١) المادة ٢٨ من القانون.

(٢) المادة ٣٠ من القانون.

(٣) المادة ٢٧ من القانون.

(٤) المادة ٢٨ من القانون.

أو الحكم أو العمل بوجه عام لا يتتبع آثاره حتى فيما بين المتعاقدين . لكن الأمر لا يعني بطلان التصرف أو الحكم أو العمل بسبب عدم قيده في سجل السفن ، فالعمل يبقى صحيحاً وإن كان لا يجوز للطرفين اقتضاء تنفيذه ترتيباً لآثاره إلا بعد قيده في سجل السفن^(١) .

(١) وبعبارة أخرى لا يعد القيد في سجل السفن ركناً شكلياً في التصرف أو العمل القانوني . ولا يتصور بداهة اعتباره كذلك فيما يتعلق بأحكام القضاء . ويترتب على ذلك أنه يحق للمتعاقدين الامتناع عن تنفيذ العقد ما لم يتم قيده مما يحث العاقدين على القيد انتظاراً لمغانم العقد . كذلك يكون لصاحب الحق العيني مصلحة ظاهرة في قيد العمل المنشئ أو المعدل أو الناقل للحق . أما بالنسبة إلى أحكام القضاء فترى أن حكم المشرع البحري يفضي إلى وجوب الامتناع عن تزليل أي حكم بالصيغة التنفيذية ما لم يتم قيده في سجل السفن .

الفصل الثاني

الحقوق الواردة على السفينة

٨٤ - أهم الحقوق التي ترد على السفينة هو بلا شك حق الملكية. ويمكن اكتساب ملكية السفينة بكافة أسباب كسب الملكية عدا الحيازة. إلا أنه من الناحية العملية يعتبر الشراء والبناء أهم أسباب اكتساب ملكية السفن. وحيث أن بيع السفينة لا يخرج عن إطار القواعد العامة في عقد البيع نكتفي بدراسة بناء السفينة.

ومن جانب آخر تحظى الملكية الشائعة للسفينة بقواعد تنظيمية خاصة يتعين العرض لها لكي تكتمل معرفتنا بالقواعد المنظمة لملكية السفن.

وتشجيعاً للاتمان البحري الذي يسمح للمجهز بإنجاز الرحلة البحرية عرف القانون البحري منذ زمن بعيد نظام الامتيازات البحرية التي تخول الدائن البحري حق تتبع السفينة واستيفاء حقه بالأولوية على سائر الدائنين العاديين^(١).

نتناول إذن في مبحثين: ملكية السفينة، والامتيازات البحرية.

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٧٢.

المبحث الأول

ملكية السفينة

٨٥ - ذكرنا أننا لن نعرض بصدد الحديث عن ملكية السفينة إلا لبنائها كسبب من أسباب كسب الملكية، وللشروع البحري كصورة لملكية السفينة، وتلك المسألتان تواجهان الطبيعة الخاصة للسفينة كأداة للملاحة البحرية. أما غيرها من موضوعات الملكية فتخضع للقواعد العامة مع الاعتداد بالطبيعة المنقولة للسفينة.

المطلب الأول

بناء السفينة

٨٦ - لم يتناول المشرع البحري بناء السفينة بالتنظيم. ولا نجد في قانون التجارة سوى حكم وحيد في شأنه مفاده اعتبار مشروعات بناء السفن من الأعمال التجارية^(١).

ويترتب على ذلك خضوع بناء السفينة للقواعد العامة، مع الأخذ في الاعتبار أن صور البناء تختلف في العمل. ويحسن البدء بتعريف بناء السفينة بصوره المختلفة ثم بيان الآثار المترتبة على عقد بناء السفينة.

أولاً : تعريف بناء السفينة :

٨٧ - إن أقدم صور بناء السفينة هي ما يعرف بالبناء المباشر أو الاقتصادي . أما الصورة الذائعة اليوم لبناء السفن فهي البناء غير المباشر.

(١) المادة ٧ فقرة ١ من قانون التجارة.

(أ) البناء المباشر أو الاقتصادي:

٨٨ - في هذه الصورة لبناء السفن يتولى المجهز بناء السفينة بنفسه . فهو الذي يبرم عقود شراء المواد اللازمة للبناء ، ويتعاقد مع عمال بناء السفينة ويشرف على جميع العمليات المتعلقة بالبناء حتى تمامه^(١) . وفي البناء المباشر لا شك أن المجهز يعد مالكا للسفينة في جميع مراحل البناء ، كما لا يثور أمر تسليمها في نهاية عمليات البناء لأن السفينة تعد في جميع مراحل بنائها في حيازة المجهز .

وفي تطور لاحق استعان المجهز بمقاول بناء يقتصر دوره على القيام بعمليات البناء تحت إشراف المجهز الذي يتعهد بتقديم المواد والأدوات اللازمة للبناء^(٢) . ويرتبط المجهز بمقاول بناء السفينة بعقد من عقود الاستصناع أي عقد المقاولة التي ينظمها قانون الموجبات والعقود^(٣) . وتكون السفينة مملوكة منذ بدء أعمال البناء للمجهز لأنه يملك المواد اللازمة لبناء السفينة فيبقى مالكا لها في جميع مراحل البناء .

(ب) البناء غير المباشر:

٨٩ - يعرف البناء غير المباشر أيضاً بالبناء بثمن جزافي . وفيه يعهد طالب البناء إلى إحدى الترسانات المتخصصة في بناء السفن ، وتسمى متعهد البناء ، ببناء السفينة على ضوء المواصفات التي يحددها لها . وفي هذه الصورة الغالبة اليوم في بناء السفن يقدم متعهد البناء المواد اللازمة لبناء السفينة . ولذلك استقر الرأي على تكييف العقد بأنه بيع تحت التسليم^(٤) . وكان المراد الرئيسي من هذا التكييف هو إخضاع متعهد البناء لأحكام ضمان

(١) علي البارودي : مبادئ القانون البحري اللبناني ، سابق الإشارة إليه ، ف ٢٣ .

(٢) رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص ٨٥ .

(٣) المواد من ٦٥٧ إلى ٦٨٩ .

(٤) مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ف ١٧٤ . رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص ٨٦ .

العيوب الخفية الواردة في القواعد المنظمة لعقد البيع^(١). ويتفق هذا الرأي مع ما تقضي به المادة ٦٥٨ فقرة ٢ من قانون الموجبات والعقود بأنه «إذا كانت المواد التي يقدمها الصانع هي الموضوع الأصلي في العقد ولم يكن العمل إلا فرعاً، كان هناك بيع لا استصناع».

٩٠ - والواقع أن لتكييف عقد بناء السفينة بين عقد المقاولة وعقد البيع تحت التسليم آثاره البالغة، إذ يترتب على ذلك التكييف تحديد من من طالب البناء أو متعهده هو مالك السفينة أثناء عملية البناء كما ذكرنا. وبذلك يتحدد من منهما يتحمل تبعه الهلاك بسبب القوة القاهرة، ومن منهما يحق له رهن السفينة أثناء البناء، وما إذا كان يحق لطالب البناء استرداد السفينة من تغليسة متعهد البناء^(٢).

وبالانتصار لتكييف العقد على أنه عقد بيع تحت التسليم يتحمل متعهد البناء تبعه الهلاك، وهو الذي يجوز له رهن السفينة بل أن السفينة تنتقل إلى طالب البناء محملة بكافة الحقوق العينية التي تقررت على السفينة أثناء البناء، ولا يجوز لطالب البناء استردادها من تغليسة متعهد البناء^(٣).

وكان مؤدى تكييف عقد البناء على أنه بيع خضوعه لحكم المادة ٢٠ من القانون البحري التي تقضي بوجوب شهر العقد في سجل السفينة لكي يصبح نافذاً. إلا أن الفقه لا يرى مع تسليمه بأن عقد البناء هو عقد بيع تحت التسليم خضوعه لحكم المادة المذكورة لأنها لا تسرى إلا على السفينة التي اكتسبت بالفعل هذا الوصف وهو ما لا يتوافر في السفينة تحت البناء^(٤).

(١) DE JUGLART: Les chantiers de construction et la garantie des vices cachés, Droit Maritime Français, No. 248, août 1972, P. 451.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٧٥. جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٨٤.

(٣) ويرتب على تحمل متعهد البناء تبعه الهلاك أنه يجري عادة التأمين على السفينة تحت البناء: جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٨٤.

(٤) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٨٨.

ثانياً: آثار عقد بناء السفينة:

٩١ - نقصد بعقد بناء السفينة في هذه الفقرة الاتفاق الذي يبرم بين طالب البناء في بناء السفينة غير المباشر أو البناء بضمن جزافي. ونتناول بالدراسة إثبات العقد والتزامات متعهد البناء والتزامات طالب البناء على التوالي، وذلك باعتبار البناء غير المباشر الصورة الغالبة في وقتنا الحاضر لبناء السفينة.

(أ) إثبات عقد بناء السفينة:

٩٢ - ذكرنا من قبل أن المشرع التجاري يعتبر مشروع بناء السفن من الأعمال التجارية. ويترتب على ذلك اعتبار عقد بناء السفينة عملاً تجارياً دائماً بالنسبة إلى متعهد البناء. وتطبيقاً لقاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية يجوز إثبات العقد في مواجهة متعهد البناء بكافة طرق الإثبات.

أما بالنسبة إلى طالب البناء فإن الأمر يتوقف على نوع الملاحة التي تخصص لها السفينة بعد تمام بنائها، فإن كانت من السفن التجارية كان عقد البناء عملاً تجارياً بالنسبة إلى طالب البناء، أما إذا كانت من سفن الصيد أو التزهة فيكون العقد مدنياً بالنسبة إليه. ويأخذ العقد في هذه الحالة وصف العمل المختلط^(١).

٩٣ - إلا أنه من الوجهة العملية يتم إ فراغ التعاقد بين طالب البناء ومتعهد البناء في قالب كتابي. فالاتفاق يشمل تحديداً دقيقاً لأوصاف السفينة الفنية. ومع تطور تقنية صناعة السفن يتعقد تحديد تلك الأوصاف مما يحسن معها كتابتها منعاً للمنازعات. كما أن دفع تكلفة بناء السفينة يتم عادة بناء على جدولة زمنية بحسب الانتهاء من كل مرحلة من مراحل بناء السفينة. وهو اتفاق يحسن معه كتابته منعاً للمنازعات.

لذلك عادة ما يتم الاتفاق بين الطرفين على ألا يتم إثبات العقد إلا

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٧٣.

بالكتابة، وذلك بغض النظر عن مدى تجارية العقد بالنسبة إلى أي من الطرفين. وهو اتفاق صحيح من الوجهة القانونية إذ لا تتعلق قواعد الإثبات بالنظام العام^(١).

(ب) التزامات متعهد البناء:

٩٤ - عقد بناء السفينة من العقود الملزمة للجانبين إذ يرتب العقد التزامات على عاتق طرفيه: متعهد البناء وطالب البناء. فالمتعهد ملتزم بالقيام بالأعمال اللازمة لبناء السفينة واحترام المواصفات التي حددها له العميل. وإذا لجأ متعهد البناء إلى مقاولين من الباطن فإنه يكون مسؤولاً عن أعمالهم^(٢). وعند تمام البناء يكون متعهد البناء ملتزماً بتسليم السفينة الذي يتم عادة بعد تجربتها. أما إذا اتفق على عدم تجربة السفينة يكون متعهد البناء قد أوفى بالتزامه بالتسليم إذا أعذر طالب البناء بتسليم السفينة.

٩٥ - ويكون متعهد البناء ضامناً لخلو السفينة من العيوب^(٣). لذلك فهو يضمن العيوب الخفية التي تعتري السفينة ويكتشفها طالب البناء.

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٧٣.

(٢) ولقد أثير التساؤل في هذه الحالة حول ما إذا كان تكييف عقد بناء السفينة بأنه بيع تحت التسليم وليس عقد مقاوله يحول دون تطبيق الأحكام الخاصة بالمقاوله من الباطن وخاصة فيما يتعلق بالدعوى المباشرة التي تنقرر للمقاول من الباطن إزاء رب العمل. وقد اتجه البعض إلى أن هذا التكييف يحول دون تطبيق هذه الأحكام:

MOIROUX et ROBINE: Le contrat de construction navale et la sous-traitance, Droit Maritime Français, No. 433, janvier 1985, P. 19.

ولكن وفقاً للرأي الراجح في مصر نطبق قواعد البيع على المادة التي يأتي بها المقاول وقواعد عقد المقاوله فيما يتعلق بالعمل: عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٤، ف ٦ ص ٢٧. وبالتالي لا يحول تكييف العقد دون تطبيق أحكام المقاوله من الباطن فيما يتعلق بعمل المقاول من الباطن.

(٣) والواقع أنه في هذا المجال لا يؤثر تكييف عقد بناء السفينة على مبدأ التزام متعهد البناء بالضمان لأن كلاً من البائع (المادة ٤٤٢ من قانون الموجبات والعقود) والمقاول (المادة ٥ من قانون الموجبات والعقود) يضمن العيوب.

وترتيباً على ذلك أن تسلم طالب البناء للسفينة بعد تجربتها لا يرى متعهد البناء من ضمان العيوب الخفية لأن مثل هذه العيوب قد لا يكشف عنها بمجرد تجربة السفينة بعد تمام بنائها.

وفيما يتعلق بالضمان المتقدم يجب الرجوع إلى القواعد العامة لتحديد ماهية العيب الخفي والجزاء المقرر في حالة كشف العيب الخفي^(١). وتجدر الإشارة إلى أن القواعد المتعلقة بضمان العيوب الخفية ليست من النظام العام في لبنان، وبالتالي يجوز استبعادها بالاتفاق الصريح^(٢). وإزاء الوضع المماثل في فرنسا اتجه القضاء الفرنسي إلى إلزام متعهد البناء بضمان العيوب التي تعتري السفينة على أوسع نطاق ممكن: فمن جانب يعتبر هذا القضاء أن كل ما يظهر بالسفينة من عيوب هو عيب خفي دائماً نظراً لصعوبة كشف العيوب في منشأة تتسم بالتعقيد الفني مثل السفينة^(٣)، ومن جانب آخر يفترض القضاء علم متعهد البناء بوجود العيب الخفي على اعتبار أنه يحترف أعمال بناء السفن^(٤)، كما يقضي ببطالان الشروط التي تعفي متعهد البناء من ضمان العيوب الخفية أو تحد من هذا الضمان^(٥).

وقد أخذ البعض على القواعد العامة في الضمان أنها تجعل مسؤولية متعهد البناء مسؤولية غير محدودة مما له آثاره الضارة على ازدهار نشاط بناء السفن، وينادي بوجوب احترام القضاء بالحدود القصوى للتعويضات التي قد يتفق عليها الأطراف مما يؤدي إلى تحديد مسؤولية متعهد البناء في واقع الأمر. وإذا لجأ متعهد البناء إلى تغطية تلك المسؤولية عن طريق التأمين يجب توزيع أعبائه المالية بين متعهد البناء وطالبه^(٦).

(١) CHEMEL: La responsabilité du constructeur naval en cas de vice caché, Droit Maritime Français, No. 396, décembre 1981, P. 707.

(٢) ولا يستثنى من ذلك إلا حالة تعمد البائع إخفاء العيب غشاً منه.

(٣) Cassation commerciale, 4 mai 1971, Droit Maritime Français, 1971, P. 650.

(٤) Cassation commerciale, 17 juillet 1964, Droit Maritime Français, 1964, P. 602.

(٥) Cassation commerciale, 23 mai 1968, Droit Maritime Français, 1968, P. 653.

(٦) BESSE: Aspect juridique et économique de la jurisprudence sur le vice caché en matière de garantie du constructeur, Droit Maritime Français, No. 286, Octobre

وإذا كان متعهد البناء يضمن العيوب الخفية إلى طالب البناء، فإن هذا الضمان لا يتعدى طالب البناء إلى شخص آخر. ولذلك ثار التساؤل حول ما إذا كان يحق لمستأجر السفينة عارية الرجوع على متعهد البناء بضمان العيوب الخفية: والفرض الذي طرح على القضاء الفرنسي كانت مشاركة إيجار السفينة عارية فيه تعفي المؤجر من رجوع المستأجر عليه في هذا الصدد، وهو فرض يمكن أن يثور في ظل القانون اللبناني، وقضت المحكمة بجواز رجوع المستأجر على متعهد البناء على أساس المسؤولية التقصيرية^(١). وإذا تقوم المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ الواجب إثباته فإن الحكم المتقدم قاطع الدلالة على عدم جواز إثارة ضمان العيوب الخفية، الذي يثور لمجرد وجود العيب الخفي، من قبل أي شخص غير طالب البناء^(٢).

(ج) التزامات طالب البناء:

٩٦ - أما عن التزامات طالب البناء فتتمثل أولاً في تسلم السفينة عند تمام البناء^(٣). وعادة ما يتم الاتفاق على ميعاد التسلم وكيفيته سواء بعد تجربة السفينة كما هو الغالب أم دون إجراء تلك التجربة. كذلك قد يتم الاتفاق على ضرورة تحرير محضر بالتسلم يثبت فيه طالب البناء كل التحفظات المتعلقة ببناء السفينة، وما لم يتم التحفظ بشأنه يعد قبولاً من قبل طالب البناء طالما تعلق الأمر بما كان يمكن كشفه.

ويتمثل التزام طالب البناء الجوهري في دفع الثمن المتفق عليه. وعادة ما يتم الاتفاق على قيام طالب البناء بأداء أقساط دورية من الثمن خلال عمليات البناء، وذلك نظراً للتكاليف الباهظة لبناء السفن مما يعين متعهد

1972, P. 579.

Cour d'appel de Poitiers, chambre civile, 1^{re} section, 8 janvier 1992, JCP 1992. (١) IV. 1455, P. 159.

BESSE: Responsabilité du constructeur de navires et de biens d'équipement. La (٢) jurisprudence marque-t-elle le pas? Droit Maritime Français, No. 390, juin 1981, P. 324.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٩٤.

البناء على إنجاز مهمته^(١). وفي مثل هذا الفرض يكون من صالح طالب البناء أن يملك أجزاء السفينة بتتابع صنعها حتى يدرأ عنه مخاطر إفلاس متعهد البناء^(٢).

المطلب الثاني

الملكية الشائعة للسفينة

٩٧ - يعد الشيوع البحري صورة قديمة لاستغلال السفن. ولم يقض دخول الرأسمالية الكبيرة مجال النشاط البحري على هذه الصورة لملكية السفن. فلا زالت منتشرة خاصة بالنسبة إلى سفن الصيد. كما أن العديد من الشركات تواجه ارتفاع ثمن السفن بالاشتراك فيما بينها في ملكية سفينة على الشيوع^(٣).

ولقد تضمن قانون التجارة البحرية عدة نصوص تنظم الملكية الشائعة للسفن، وهي المواد من ١٠٦ إلى ١١٠. وفيما لم يرد بشأنه نص خاص يجب الرجوع إلى القواعد العامة في الشيوع المدني^(٤).

ونعرض بإجاز للأحكام التي يتضمنها قانون التجارة البحرية والتي يمكن تقسيمها إلى قسمين: الأول يتعلق بإدارة الشيوع البحري، والثاني يتعلق بانقضاء حالة الشيوع البحري.

أولاً: إدارة الشيوع البحري:

٩٨ - طبقاً للمادة ١٠٧ من قانون التجارة البحرية «يجب اعتماد رأي الأكثرية في كل ما يختص بمصلحة المالكين المشتركة، وتحدد الأكثرية بقسم

RODIERE: Précis, Op. Cit., No. 73.

(١)

(٢) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٨٤.

RODIERE: Copropriété de navire, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1974, No. 1 (٣) et 3.

(٤) المواد من ٨٢٤ إلى ٨٤٣ من قانون الموجبات والعقود.

من الحقوق في السفينة يفوق نصف قيمتها.

على أن القرارات الخارجية عن غاية التجهيز أو المناقضة لشروط عقده لا تكون صالحة إلا إذا اتخذت بالإجماع.

ويتضح من النص المتقدم أن المشرع البحري يتبنى مبدأ الأغلبية في إدارة الشبوع البحري كأصل العام، وذلك في كل ما يتعلق باستغلال السفينة المملوكة على الشبوع. لكن إذا تجاوز الأمر استغلال السفينة وحب اتخاذ القرارات بالاجتماع لكي تكون صحيحة.

نعرض إذن لمبدأ الأغلبية من جانب ثم نعرض لحدود المبدأ من جانب آخر.

(أ) مبدأ الأغلبية:

٩٩ - يلاحظ أولاً أن المشرع لا يضع تعريفاً للشبوع البحري. وبالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن الشبوع في الملكية يعني أن يملك شخصان أو أكثر شيئاً غير مفرزة حصة كل منهم فيه^(١).

والسفينة ليست قابلة لتعيين حصص مفرزة فيها إذ كل جزء فيها يساهم في استغلال السفينة ككل مما لا يتصور معه إمكانية استغلال جزء منها على حدة. لكن العمل جرى على تقسيم السفينة إلى أربع وعشرين حصة وتسمى كل حصة قيراطاً. وتحدد مشاركة كل مالك في ملكية السفينة بنسبة ما يملكه من قيراط^(٢).

١٠٠ - والأصل أن تكون إدارة الشبوع البحري للأغلبية القيمة، أي

(١) المادة ٨٢٤ من قانون الموجبات والعقود.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٧٨. وجدير بالذكر أن هذا التقسيم لحصص السفينة ذو أصل عربي: علي البارودي، المرجع السابق، ف ٣٣. والاصطلاح الفرنسي الذي يطلق على مالك السفينة على الشبوع مشتق من كلمة قيراط Quirataire. انظر:

لمن يملك أكثر من نصف قراريط السفينة .

إلا أن مبدأ الأغلبية لا يتعلق بالنظام العام . فقد يتفق المشتاعون على ضرورة توافر أغلبية أشد من تلك التي ينص عليها القانون . كما يجوز لهم الاتفاق على تعيين مدير للشبوع البحري . كذلك يجوز للمالكين على الشبوع فرض قيود على سلطات المدير في الإدارة . إلا أنه لا يجوز الاحتجاج بهذه القيود على الغير حسن النية ، أي ذلك الذي يتعاقد مع المدير وهو يجهل بالقيود المفروضة على سلطاته^(١) .

١٠١ - وتكون التصرفات الصادرة ممن لهم حق الإدارة ، سواء صدر القرار في شأنها بالأغلبية القيمة أو من المدير ، ملزمة لجميع المالكين على الشبوع . وللدائنين الذين تنشأ لهم حقوق عن تلك التصرفات دعوى مباشرة على جميع المالكين^(٢) . ويراعي أنه إذا كان الأمر خاصاً بسفينة تجارية يجب أعمال قاعدة افتراض التضامن بين المالكين المدينين .

(ب) حدود مبدأ الأغلبية :

١٠٢ - تنص الفقرة الثانية من المادة ١٠٧ من قانون التجارة البحرية على أن القرارات التي تتجاوز استغلال السفينة لا تكون صحيحة إلا إذا صدرت بالإجماع . وهو أول قيد يرد على مبدأ الأغلبية . ومن جانب آخر يمنع القانون للأقلية بعض الضمانات في مواجهة القرار الصادر عن الأغلبية القيمة .

١ - تجاوز نطاق استغلال السفينة :

١٠٣ - إذا تجاوز الأمر أعمال الإدارة المتعلقة باستغلال السفينة ، مثل تحويل تخصيص السفينة من سفينة تجارية إلى سفينة صيد ، أوجب المشرع صدور القرار من جميع المالكين على الشبوع لكي يعد صحيحاً . ولا يكفي في هذا الصدد صدور القرار بالأغلبية القيمة^(٣) .

(١) المادة ١١٠ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ١٠٧ من قانون التجارة البحرية .

(٣) في هذا المعنى : علي البارودي : مبادئ القانون البحري اللبناني ، سابق الإشارة =

ويجد مبدأ الأغلبية حدوده من باب أولى فيما يتعلق بأعمال التصرف الواردة على السفينة، فلا يجوز بيع السفينة أو رهنها إلا بإجماع المالكين على الشيوخ. كذلك لا تمتد سلطة المدير الذي يعينه المشتاعون إلى التصرف في السفينة، وإنما يمكن منحه تفويضاً خاصاً بذلك من جميع المالكين^(١).

٢ - حماية الأقلية:

١٠٤ - إذا كان المشرع اللبناني قد بنى مبدأ الأغلبية في إدارة الشيوخ البحري، إلا أنه لم يشأ ترك الأقلية دون حماية. لذلك يجوز للمالك الذي لم يوافق على قرار صادر بالأغلبية أن يلجأ إلى القضاء طبقاً للقواعد العامة^(٢). وللقضاء أن يقرر ما يراه أكثر ملاءمة لمصلحة الشيوخ البحري، فقد يلغى قرار الأغلبية أو يبقى عليه أو يعدله وفقاً للمصلحة العامة للشيوخ. وللمالك التخرج من الشيوخ البحري احتجاجاً على قرار الأغلبية كما سنرى بعد قليل.

ثانياً: انقضاء الشيوخ البحري:

١٠٥ - تقوم حالة الشيوخ البحري عندما يشترك أكثر من شخص في ملكية السفينة بأن يملك كل منهم حصة غير مفرزة فيها. ومن المقرر أنه وفقاً للقواعد العامة يجوز للمالك على الشيوخ التصرف في حصته. وإذا كان التصرف ناقلاً للملكية فإن الشيوخ ينقضي بالنسبة إلى المالك المتصرف مع استمراره بالنسبة للمالكين الآخرين والمتصرف إليه. وقد تنقضي حالة الشيوخ بالتصرف في السفينة لا في حصص منها. وفي هذه الحالة تزول حالة الشيوخ بالنسبة إلى جميع المالكين.

وإذا كان المشرع البحري استلهم أحكام الشيوخ البحري من القواعد العامة في الملكية الشائعة، إلا أنه كان عليه أخذ ما يتميز به الشيوخ البحري من خصائص في الاعتبار. ذلك أن الشيوخ البحري يرد على سفينة، وهي

- إليه، ف ٣١.

(١) المادة ١٠٩ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ٨٣٥ فقرة ٣ من قانون الموجبات والعقود.

لا تعدو كونها أداة للملاحة البحرية ومحلاً للاستغلال إما في نشاط التجارة أو الصيد في أغلب الأحوال. والسفينة بهذا الوصف من وسائل الإنتاج التي لا تنفصل ملكيتها عن تخصيصها في وجه من أوجه الاستغلال. وبالتالي ترتبط هذه الملكية غالباً بمشروع، خاصة أن الصورة الغالبة لملكية سفن النزهة هي الملكية الفردية، مما يتصور معه أن تتأثر حالة الشيوخ الموجهة لاستثمار السفينة بأي تغيير يمكن أن يطرأ على أشخاص المالكين^(١).

وعلى ذلك يمكن التمييز بصدد الحديث عن انقضاء الشيوخ البحري بين انقضائه بالنسبة إلى المالك وحده وانقضائه بالنسبة إلى جميع المالكين.

(١) انقضاء الشيوخ البحري بالنسبة إلى المالك:

١٠٦ - لا يمكن إجبار المالك على البقاء على ملكه، لذلك فإن الأصل هو حرية المالك على الشيوخ في التصرف في حصته. وتؤكد تلك الحرية فيما يتعلق بالشيوخ البحري إذا تذكرنا أن المشاركة في ملكية السفينة ترتبط باستغلالها مما يجعل المالك يتحمل مخاطر الاستثمار البحري.

وإذا ما انتقلت ملكية الحصة إلى المتصرف إليه انقضت حالة الشيوخ بالنسبة إلى المتصرف.

والقاعدة العامة في هذا الصدد أن موافقة المالكين الآخرين لا تلزم لصحة تصرف المالك في حصته. إلا أن المشرع خرج على هذه القاعدة إذا تعلق التصرف برهن الحصة الشائعة في السفينة، فإنه يجب موافقة المالكين الحائزين لنصف الحصص على الأقل^(٢).

(١) ولقد استند أنصار نظرية الشخصية المعنوية التي يتمتع بها الشيوخ البحري إلى ما قد يقوم بين المشاعين من اعتبار شخصي يؤدي زواله إلى انقضاء الشخص المعنوي. انظر:

DU PONTAVICE: Le statut des navires, Op. Cit., P. 120 - 121.

(٢) المادة ٦٣ فقرة ثالثة من قانون التجارة البحرية.

١٠٧ - ويجيز القانون للمالكين على الشيوخ استرداد الحصة التي يبيعها أحدهم، ويتبع في شأن الاسترداد الأحكام القانونية المتعلقة بحق الشفعة^(١).

ومن جانب آخر يفرض المشرع على المالكين المشتاعين استرداد حصة أحدهم في حالتين:

الحالة الأولى: هي تلك التي يجوز فيها للمالك المعترض على قرار الأغلبية الخروج من الشيوخ البحري. وتوزع حصة المالك بين سائر المالكين في الشيوخ بنسبة حصة كل منهم في السفينة^(٢).

الحالة الثانية: هي الحالة التي يكون فيها أحد مالكي السفينة رباناً لها وتم عزله من قيادة السفينة. فله أن يرجع عن ملكه في السفينة وأن يطلب استيفاء قيمة حصته. ويحدد القانون مهلة يجوز للربان خلالها إعمال حقه في الخروج من الشيوخ تتمثل في ثلاثين يوماً من إخطار المالكين له بالعزل^(٣).

(ب) انقضاء الشيوخ البحري بالنسبة إلى جميع المالكين:

١٠٨ - يقوم الشيوخ البحري على اشتراك عدة أشخاص في ملكية السفينة، وبالتالي لا يكون لأشخاص المالكين اعتبار في استمرار حالة الشيوخ. وبعبارة أخرى لا ينقضي الشيوخ البحري في حالة وفاة أحد المالكين أو إفلاسه أو عساره أو الحجر عليه^(٤).

وإنما ينقضي الشيوخ البحري طبقاً للقواعد العامة ببيع السفينة أو بالاتفاق على ترك جميع الحصص لأحد المالكين في الشيوخ. وقد ينقضي

(١) المادة ٨٣٨ من قانون الموجبات والعقود.

(٢) المادة ١٠٨ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ١٠٦ من قانون التجارة البحرية.

(٤) ولكن ليس هناك ما يمنع المالكين من الاتفاق على خلاف ذلك مراعاة للاعتبار الشخصي في الاستغلال المشترك للسفينة: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٢٠.

الشيوع بهلاك السفينة إذ ينقضي تبعاً لذلك حق الملكية الواردة عليها أياً كانت صورة الملكية.

المطلب الثاني

حقوق الامتياز البحري

١٠٩ - ترجع أهمية تقرير حقوق الامتياز البحري إلى حداثة العهد بنظام الرهن البحري. ذلك أن عدم تقرير هذه الحقوق يعجز مجهزة السفينة عن الحصول على الائتمان اللازم لاستغلالها. لذلك تناول التنقيح البحري تنظيم حقوق الامتياز البحري، مستلهماً أحكامه من اتفاقية بروكسل الموقعة في ١٠ إبريل ١٩٢٦ بالرغم من عدم انضمام لبنان لها.

وتتضمن المواد من ٤٨ إلى ٦٠ من قانون التجارة البحرية تنظيماً لحقوق الامتياز البحرية.

ونتناول دراسة أحكام حقوق الامتياز البحرية في ظل هذا القانون، فتعرض أولاً لنطاق هذه الحقوق ثم لآثارها وأخيراً لإنقضائها.

المطلب الأول

نطاق حقوق الامتياز البحرية

١١٠ - لتحديد نطاق حقوق الامتياز البحرية لا بد من تحديد ماهية الحقوق التي يتقرر لها حق الامتياز من جانب وتحديد محل هذه الامتياز من جانب آخر.

أولاً: تعداد الحقوق الممتازة:

١١١ - تناولت المادة ٤٨ من القانون البحري تعداد الحقوق المضمونة

بامتياز بحري في خمسة بنود يتحدد على أساسها ترتيب مختلف حقوق الامتياز كما سنرى فيما بعد ويرد هذا التعداد على سبيل الحصر.

وتلك الحقوق هي امتيازات الدرجة الأولى التي تسبق دائماً حقوق الدائنين المرتهنين للسفينة عند المزاحمة. إلا أن اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٦ أجازت للدول أن تضيف ما تشاء من امتيازات على أن يأتي ترتيبها بعد امتيازات الدرجة الأولى وبعد الرهون البحرية.

وتعرف هذه الامتيازات بامتيازات الدرجة الثانية. وقد أعمل المشرع اللبناني هذه الرخصة وقرر امتيازين من امتيازات الدرجة الثانية في البندين ٦ و ٧ من المادة ٤٨.

(١) امتيازات الدرجة الأولى:

١١٢ - امتيازات الدرجة الأولى في القانون اللبناني خمسة، وذلك على النحو الآتي:

١ - المصاريف القضائية التي انفتحت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها، وكذلك جميع الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والمواني والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى. وتشمل هذه الفقرة جميع ما يستحق للإدارة العامة كمقابل لخدماتها في مجال الملاحة البحرية.

٢ - الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة. ويتضح من ذلك أن الحقوق الممتازة هي تلك التي تنشأ عن عقد العمل البحري وحده. أما الحقوق الأخرى فلا يشملها الامتياز البحري كالحقوق المقررة للربان أو العامل المالك في الشبوع بوصفه مالكا لا عاملاً.

٣ - المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة.

٤ - التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة، والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت المواني أو الأحواض وطرق الملاحة، والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين، والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.

٥ - الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الربان مالكاً للسفينة أو غير مالك لها وسواء كان الدين مستحقاً له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين.

ويجمع هذا البند الأخير بين أنواع عديدة من الديون، إلا أنها تشترك جميعاً في كونها من الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان بمناسبة الرحلة البحرية. ويجب لكي يرد عليها الامتياز توافر بعض الشروط:

(أ) أن يكون الدين قد نشأ عن عقد أبرمه الربان أو عملية أجراها في حدود سلطاته القانونية. فالديون الناشئة عن العقود التي يبرمها شخص غير الربان كالفضولي مثلاً لا تعد من الديون الممتازة. كذلك إذا ما خالف الربان حدود سلطاته القانونية لا يتقرر الإمتياز.

(ب) أن يكون إبرام العقد أو إجراء العملية خارج ميناء تسجيل السفينة، مما يبرر معه اضافة حماية خاصة للدائنين حال اختلاف مكان إبرام العقد عن موطن السفينة.

(ج) أن يكون إبرام العقد أو إجراء العملية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر بما يفهم معه ضرورة إبرام العقد أو إجراء العملية ومدى الفائدة البالغة التي تعود على مجهز السفينة من عدم تعطل الرحلة البحرية.

ويتقرر الامتياز بغض النظر عما إذا كان الحق مقررراً للربان أو

للأشخاص الذين تعاقدوا معه. وقد حرص المشرع اللبناني على تأكيد شمول الامتياز للحقوق المقررة للموردين والمقرضين والأشخاص الذين تولوا اصلاح السفينة نظراً للمشاكل التي أثارته اتفاقية بروكسل الموقعة في ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ قبل أن تسرع الجماعة الدولية باستبدال اتفاقية ١٩٢٦ بها^(١).

(ب) امتيازات الدرجة الثانية :

١١٣ - تضمنت الفقرتان ٦ و ٧ من المادة ٤٨ من قانون التجارة البحرية النص على امتيازين من الدرجة الثانية. ويأتي ترتيب هذين الامتيازين بعد امتيازات الدرجة الأولى الخمسة وبعد الرهون البحرية^(٢).

١ - العطل والضرر المستحقان لمستأجري السفينة، أي التعويضات المستحقة لهم إذا كان الضرر ناشئاً بفعل المؤجر.

٢ - مجموع أقساط التأمين المقرر على السفينة وملحقاتها عن آخر رحلة إذا كان التأمين على الرحلة أو عن آخر مدة إذا كان التأمين لأجل معين، بشرط ألا يزيد مجموع الأقساط في الحالتين على أقساط سنة واحدة. وهو امتياز مقرر للمؤمن على السفينة بالنسبة لأقساط التأمين بحد أقصى سنة.

ثانياً: محل الإمتياز البحري :

١١٤ - وفقاً للمادة ٥٤ من قانون التجارة البحرية تترتب حقوق الإمتياز على السفينة واجرة النقل وملحقات السفينة والأجرة.

١١٥ - (١) السفينة: تترتب حقوق الامتياز البحرية على جميع السفن أياً كان وجه تخصيصها، أي سواء كانت من السفن التجارية أو سفن الصيد أو

(١) انظر في ذلك علي يونس: حقوق الامتياز البحرية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، المعدادان الثالث والرابع، ١٩٥٤، ف ٢.

(٢) المادة ٥٣ من قانون التجارة البحرية.

النزهة، وأياً كانت حمولتها أو درجتها^(١). ولا يستثنى من ذلك سوى السفن العامة.

وتسري الأحكام المتعلقة بحقوق الامتياز البحرية على السفن التي يستغلها المجهز المالك أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلي في حالة تأجير السفينة من الباطن. ولكن إذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية لا تسري الأحكام المشار إليها.

ولكي يترتب الامتياز على السفينة يجب أن يكون الدين قد نشأ بالارتباط برحلة قامت بها السفينة. ففي حالة تعدد السفن التي يملكها شخص المدين لا يترتب الامتياز إلا على السفينة التي نشأ الدين بمناسبتها.

وإذا هلكت السفينة انتقلت حقوق الامتياز إلى ثمن حطامها^(٢).

١١٦ - (٢) أجرة النقل: تترتب حقوق الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين فلا يمتد الامتياز على أجور النقل عن رحلات أخرى تقوم بها ذات السفينة^(٣). ولا يستثنى من ذلك إلا الامتياز المقرر للديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وكل من يرتبط بعقد عمل على السفينة إذ يترتب الامتياز على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد^(٤).

ولا يزول الامتياز عن أجرة النقل ما دامت مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك. ففي هذه الأحوال لا يكون المالك قد قبضها بعد مما لا يخشى معه تصرفه فيها^(٥). ومنى قبض المالك أجرة النقل انقضى الامتياز المقرر عليها.

CHAO, Op. Cit., No. 175.

(١)

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٤٤.

(٣) المادة ٥٤ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية.

(٤) المادة ٥٤ فقرة ٢.

(٥) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٤٤.

وتعد أجرة سفر الركاب في حكم أجرة النقل^(١). فلا يمتد محل الامتياز إلى ما يجاوز السفينة إلى أجزائها في حالات نقل البضائع فقط وإنما يمتد إليها أيضاً في حالة نقل الأشخاص. لكن يلاحظ في هذا الصدد أن أجرة السفر تدفع عادة مقدماً أي قبل بدء الرحلة البحرية ويصعب معه معرفة ما إذا كان المالك قد قبضها أم لا زالت تحت يد ممثليه^(٢).

١١٧ - (٣) ملحقات السفينة وأجرة النقل: يعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل فيما يتعلق بترتيب حقوق الامتياز البحري المبالغ الآتية:

(أ) التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها، أو عن خسارة أجرة النقل.

(ب) التعويضات المستحقة للمالك على الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها، أو عن خسارة أجرة النقل.

(ج) المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة^(٣).

ويستبعد المشرع صراحة من مفهوم ملحقات السفينة وأجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة^(٤). ولقد راعى المشرع في ذلك مصلحة مالك السفينة الذي يكون في حاجة إلى هذه المبالغ للاستثمار البحري أو الاستمرار فيه عقب الحادث الذي تعرضت له

(١) المادة ٥٦ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية.

(٢) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 192.

(٣) المادة ٥٥ من قانون التجارة البحرية.

(٤) المادة ٥٦ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية.

السفينة واستحق عنه مبلغ التعويض من المؤمن . وفي ذلك تدعيم للبحرية التجارية الوطنية^(١) . ونخضع ملحقات السفينة وأجرة النقل لحكم بقاء الامتياز على أجرة النقل قائماً ، فيبقى الامتياز على الملحقات قائماً ما دامت مستحقة الدفع أو تحت يد الربان أو ممثل المالك .

المطلب الثاني

آثار حقوق الامتياز البحرية

١١٨ - تقرر حقوق الامتياز البحرية لصاحبها حق الأفضلية في استيفاء الحقوق وحق تتبع السفينة في أي يد تكون . ويتقرر حق التتبع بصريح نص المادة ٥٨ من قانون التجارة البحرية بالرغم من أن السفينة منقول مادي . وقد رأينا من قبل أنه لا مجال لتطبيق قاعدة الحيازة في المنقول على السفينة .

وإذا كان المنطق يقتضي عدم تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول لخضوع جميع التصرفات والحقوق الواردة على السفن لنظام شهر خاص ، فإن المشرع قد أقر لأصحاب الحقوق الممتازة بتتبع السفينة في أي يد تكون بالرغم من عدم خضوع حقوق الإمتياز لأي إجراء شكلي أو لأي شرط خاص بالإثبات . ولقد أجاز المشرع للدائنين الممتازين قيد امتيازهم في دفتر سجل السفينة ، لكن هذا التسجيل لا صلة له بمرتبة الامتياز التي تتحدد وفقاً للأحكام الآتي ببيانها^(٢) .

١١٩ - أما عن الأفضلية ، فلاصحاب الحقوق الممتازة من الدرجة الأولى استيفاؤها بالأولوية على سائر الدائنين العاديين وسائر الدائنين المرتهنين للسفينة . أما أصحاب حقوق الامتياز من الدرجة الثانية فيستوفون حقوقهم بالأولوية على سائر الدائنين العاديين وإنما بعد أصحاب الحقوق الممتازة من الدرجة الأولى وبعد الدائنين المرتهنين للسفينة . لكن إزاء تعدد

(١) في هذا المعنى : رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص ١٤٦ .

(٢) المادة ٥٩ من قانون التجارة البحرية .

الحقوق الممتازة يجب ترتيبها لتحديد مراتب كل حق منها بالنسبة لغيره من الحقوق. وفي هذا الصدد أخذ المشرع اللبناني بالرحلة البحرية كوحدة لتقرير حقوق الامتياز.

فالقاعدة العامة هي ترتيب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة وفقاً للترتيب الوارد في المادة ٤٨ من قانون التجارة البحرية، وبالتالي تأتي المصاريف القضائية في المرتبة الأولى ومعها الرسوم والضرائب وتليها حقوق الطاقم البحري وهكذا. وعند تعدد الديون في كل بند على حدة تكون لهذه الديون مرتبة واحدة وتشارك في التوزيع بنسبة قيمة كل منها^(١).

ولا يستثنى من ذلك سوى الديون الواردة في البند الثالث - وهي المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة - والبند الخامس - وهي الديون الناشئة عن العقود والعمليات التي يجريها الربان - إذ في هذه الأحوال يكون الترتيب بالنسبة إلى كل بند على حدة وفقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها. ويعني ذلك أن تتقدم الديون اللاحقة في نشأتها الديون السابقة عليها من نفس النوع. فلو أن الربان أبرم عقوداً متتالية لصيانة السفينة تكون مرتبة الديون الناشئة عن العقود اللاحقة أولى من الديون الناشئة عن العقود السابقة^(٢).

أما إذا كانت الديون ناشئة عن حادث واحد فتعتبر قد نشأت جميعاً في تاريخ واحد. فلا تميز في المرتبة بين مختلف هذه الديون. لكن إذا تعلقت الديون بأكثر من حادث خلال الرحلة البحرية الواحدة، وهو ما يصعب تحقيقه في الواقع العملي، فإن الأولوية تكون للديون اللاحقة في نشأتها على الديون السابقة.

١٢٠ - هذا وإذا كانت الرحلة البحرية الواحدة هي أساس ترتيب حقوق الامتياز البحرية على ضوء ما نص عليه المشرع في المادة ٤٨ من

(١) المادة ٥٠ من قانون التجارة البحرية.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٤٢.

قانون التجارة البحرية يتعين تحديد كيفية ترتيب تلك الحقوق إذا كانت ناشئة عن رحلات بحرية متعددة: وفي هذا الخصوص تقضي المادة ٤٩ من قانون التجارة البحرية بأن الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة. ويستثنى المشرع من هذا الحكم، وفقاً للمادة ذاتها، الديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات ففي هذه الحالة تأتي الديون كلها في المرتبة مع ديون آخر رحلة.

ومقتضى المادة ٤٩ أن جميع الديون الناشئة عن آخر رحلة بحرية للسفينة بمختلف أنواعها، ومع مراعاة ترتيبها فيما بينها، تأتي في مرتبة أولى بالنسبة للديون الناشئة عن رحلة سابقة. وتطبيقاً لذلك تكون الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان خلال الرحلة الأخيرة أعلى مرتبة من رسوم الإرشاد مثلاً المستحقة عن رحلة سابقة، بالرغم من كون الديون الأولى من ديون المرتبة الخامسة في حين أن الثانية من ديون المرتبة الأولى.

لكن المشرع مراعاة منه لمصالح الربان والبحارة وكل من يرتبط بعقد عمل على السفينة، اعتبر جميع الديون الناشئة عن عقد العمل الواحد الذي يمتد تنفيذه لعدة رحلات بحرية بمثابة وحدة واحدة وقرر لها جميعاً مرتبة هذه الديون عن الرحلة الأخيرة^(١). وعلى ذلك تتقدم المصاريف القضائية والرسوم والضرائب عن الرحلة الأخيرة جميع هذه الديون، لكن الديون الناشئة عن عقد العمل في رحلة سابقة تتقدم الرسوم والضرائب المقررة عن ذات الرحلة.

المطلب الثالث

انقضاء حقوق الامتياز البحرية

١٢١ - تطبيقاً للقواعد العامة ينقضي الامتياز بانقضاء الدين الممتاز. لكن بالإضافة إلى ذلك نص المشرع على انقضاء الامتياز ببيع السفينة سواء جبرياً أو اختيارياً، كما أن الامتياز ينقضي بمضي مدة محددة.

(١) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ١٠٥.

أولاً: بيع السفينة:

١٢٢ - تنص المادة ٥٨ من قانون التجارة البحرية على انقضاء حقوق الامتياز على السفينة في حالة بيعها جبراً أو اختياراً. لكن يراعى في هذا الصدد أن التطهر من حقوق الامتياز لا يشمل إلا السفينة وبالتالي لا يمتد إلى أجرة النقل وملحقات السفينة وأجرة النقل، لأن البيع لا يشمل عادة هذه المبالغ ولا تعتبر من ملحقات المبيع^(١).

١٢٣ - (١) بيع السفينة جبراً: إذا تم التنفيذ الجبري على السفينة يبيعها بالمزاد العلني فإن ملكيتها تنتقل إلى الراعي عليه المزاد خالية من كل الحقوق العينية التي تثقلها^(٢). خاصة أن البيع الجبري يتم باتخاذ إجراءات مما يتوافر معه العلانية ويمكن بالتالي لأصحاب الحقوق الممتازة التحوط بشأنها.

١٢٤ - (٢) بيع السفينة اختيارياً: ذكرنا من قبل أن المشرع لا يشترط اتخاذ أي إجراء شكلي لنفاذ حقوق الامتياز البحرية في مواجهة الغير. كما أنه يقرر لأصحاب هذه الحقوق حق تتبع السفينة في أي يد تكون. ومؤدى هذا أن مشتري السفينة قد يفاجأ بتتبع أصحاب حقوق الامتياز لها تحت يده وهو لم يعلم بوجود هذه الحقوق لعدم شهرها^(٣).

لذلك أجاز القانون للمشتري تطهير السفينة من الامتيازات الواردة عليها إذا اتبع قبل دفع الثمن الإجراءات التي نصت عليها المادة ٥٨ من قانون التجارة البحرية وهي:

- ١ - أن يقوم بقيد عقد شراء السفينة في سجل السفن.
- ٢ - أن يعلن عن البيع بنشره في الجريدة الرسمية وفي جريدتين يوميتين تصدران في ميناء تسجيل السفينة مع ذكر اسم المشتري وموطنه.

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٤٩.

(٢) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ١٠٩.

ODIERE, Précis, Op. Cit., No. 131.

(٣)

٣ - أن يلصق نشرة بالبيع على باب مكتب التسجيل على أن يذكر فيها اسم المشتري وموطنه .

وبانقضاء مدة ثلاثين يوماً من تاريخ آخر نشر في الصحف دون معارضة من الدائنين الممتازين تظهر السفينة من حقوق الامتياز ويستطيع المشتري دفع الثمن إلى البائع دون خشية التنفيذ على السفينة .

أما إذا عارض الدائنون الممتازون خلال المدة المحددة في الوفاء بالثمن بواسطة الكاتب العدل الذي يعلنه لكل من البائع والمشتري، تنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن، ويمتنع على المشتري دفعها إلى البائع^(١).

ثانياً: تقادم الامتياز :

١٢٥ - تنص المادة ٥٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن جميع حقوق الامتياز تنقضي بمضي سنة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند ٥ من المادة ٤٨ فإنها تنقضي بمضي ستة أشهر . ويتضح من ذلك أن المشرع لم يشأ أن تظل السفينة مثقلة بحقوق الامتياز فترة طويلة تشجيعاً للإلتزام البحري وحثاً للدائنين الممتازين على استيفاء حقوقهم قبل تراكم الديون الممتازة^(٢).

والمدة المقررة لانقضاء الامتياز هي سنة واحدة . ولا يستثنى من ذلك سوى حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد وفقاً للبند الخامس من المادة ٤٨ التي تتقادم بمضي ستة أشهر . وفي إطار النص المطابق في القانون الفرنسي المتعلق بمركز السفن والمنشآت البحرية الأخرى ذهب البعض إلى أن

(١) ويلاحظ أن مهلة الثلاثين يوماً ليست قطعية، فالأمر رهين دائماً بعدم قيام المشتري بدفع الثمن إلى البائع . فتكون معارضة الدائنين الممتازين صحيحة بعد انقضاء تلك المدة ما دام المشتري امتنع عن دفع الثمن .

(٢) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ١١٠ .

المقصود بالديون كافة الديون المنصوص عليها في المادة ٤٨ بند ٥^(١)، بينما ذهب البعض الآخر إلى أن الأمر يقتصر على عقود التوريد دون غيرها من العقود المنصوص عليها في البند المذكور^(٢). والرأي الراجح هو الرأي الثاني على اعتبار أن مدة التقادم القصيرة المقررة وهي مدة ستة أشهر روعي فيها دورية ديون التوريد^(٣).

١٢٦ - وطبقاً للقواعد العامة يبدأ سريان المدة من يوم استحقاق الديون. وهذا ما يأخذ به قانون التجارة البحرية كأصل عام. ولكن منعاً لإثارة النزاع حول احتساب مدة انقضاء الامتياز في بعض الفروض تنص المادة ٥٧ فقرة ثانية على أن سريان المدة يبدأ وفقاً لما يأتي:

(أ) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة الإنقاذ من يوم انتهاء هذه العمليات.

(ب) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الأخرى والإصابات البدنية من يوم حصول الضرر.

(ج) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة أو تلفها من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه.

(د) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لديون الإصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار إليها في البند الخامس من المادة ٤٨ من يوم نشأة الديون.

١٢٧ - ومن جانب آخر واجه المشرع الفرض الذي يعجز فيه الدائن عن توقيع الحجز على السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الإقليمية اللبنانية مما يعرضه إلى زوال حقه في الامتياز بمضي سنة قبل إعماله حقوقه. لذلك

(١) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 132.

(٢) DU PONTAVICE: Le statut des navires, Op. Cit., P. 131.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٥٠.

نص المشرع على وقف سريان التقادم في هذه الحالة لا تمتد إلى أكثر من ثلاث سنوات. ولا تتقرر تلك الميزة لكافة الدائنين الممتازين وإنما يفيد منها اللبنانيون أو الأشخاص الذين لهم موطن بلبنان^(١).

ويلاحظ أخيراً أن مدة الانقضاء المشار إليها في المادة ٥٧ من قانون التجارة البحرية هي مدة تقادم لا مدة سقوط، وبالتالي تسري عليها أحكام الوقف والانقطاع^(٢).

(١) المادة ٥٧ فقرة ثالثة من قانون التجارة البحرية.

(٢) DU PONTAVICE: Le statut des navires, Op. Cit., P. 132 et S.

رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٥٠. ولاحظ تردد بعض الفقهاء الفرنسيين في هذا الصدد:

RODIERE: Précis, Op. Cit, No., 132. CHAO, Op. Cit, No. 171, 172.

الباب الثاني

أشخاص الملاحة البحرية

١٢٨ - إذا كانت السفينة أداة الملاحة البحرية فإنها في حاجة إلى إعدادها للقيام بالرحلات البحرية وإلى من يتولى تسييرها في البحر. ولذلك يأتي المجهز وأفراد الطاقم البحري من ربان وبحارة في طليعة أشخاص الملاحة البحرية.

وإذا كان الطاقم البحري يتولى تسيير السفينة في الظروف الطبيعية إلا أنه يحتاج في بعض الأحوال إلى تدخل شخص آخر يعين السفينة على الملاحة، سواء كان الأمر راجعاً إلى صعوبة الممر الملاحي أو مخاطر الاقتراب من السواحل - وهنا يأتي دور المرشد - أو كان الأمر راجعاً إلى ضرورة الاستعانة بقوة تسيير خارجية عن السفينة فتدخل في هذه الحالة سفن القطر.

وجميع هؤلاء الأشخاص يتدخلون لأجل تمكين السفينة من الملاحة بالمعنى الفني الدقيق، ولذلك يطلق عليهم «الأشخاص البحريون»^(١). ونميز بصددهم بين أشخاص السفينة البحريين وهم من يتولون إعداد السفينة للملاحة وتسييرها في الأوضاع الطبيعية، ويشملون المجهز والربان والبحارة وبين أشخاص الملاحة المساعدة الذين يعينون السفينة على الملاحة ويشملون المرشد ومجهز القطر.

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٨٦. علي البارودي، المرجع السابق، ف ٥٧.

١٢٩ - إلا أن استعمال السفينة في الملاحة البحرية يرتبط باستغلالها في وجه من أوجه النشاط الإنساني قد يتمثل في القيام بنشاط اقتصادي كالملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو القيام بنشاط ترفيهي كملاحة التزهة أو في مزاولة الأبحاث العلمية في البحار والمحيطات.

وفي مجال الملاحة التجارية يبرز لنا تدخل العديد من الأشخاص بمساهماتهم في إنجاز الرحلة البحرية سواء بالقيام بأعمال ممهدة للقيام بهذه الرحلة أو بالقيام بأعمال متممة لها. وإذا كان تدخلهم يرتبط بإنجاز السفينة للرحلة البحرية إلا أن مزاولة أعمالهم لا تقتضي تواجدهم على متن السفينة أثناء هذه الرحلة، وإنما على العكس يتواجدون في أماكن قيام أو وصول السفينة إلى البر ولذلك يطلق على هؤلاء «الأشخاص البريون»^(١).

ونعرض في فصل أول للأشخاص البحريين ثم في فصل ثان للأشخاص البريين.

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٨٦. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ١٣٨.

الفصل الأول

الأشخاص البحريون

١٣٠ - من بين الأشخاص البحريين من يتولى تجهيز السفينة أي إعدادها بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية من توفير المواد اللازمة لذلك والتعاقد مع الأفراد الذين يتولون تسيير السفينة. وهذا هو مجهز السفينة. ونظراً لأهميته المحورية في مجال الملاحة البحرية نفرد لدراسة أحكامه مبحثاً مستقلاً.

ويأتي بعد ذلك أفراد الطاقم البحري المكون من البحارة والذي يأتي على رأسه الربان. وهم من يتولون تسيير السفينة من الوجهة الملاحية والفنية ويقدمون سائر الخدمات اللازمة أثناء الرحلة البحرية. ونفرد لدراسة أحكامهم مبحثاً ثانياً.

ثم يأتي بعد ذلك أشخاص الملاحة المساعدة الذين يعينون السفينة على الملاحة في بعض الظروف الخاصة. ويتمثل هؤلاء في المرشد ومجهز القطر وتولى دراسة أحكامهما في مبحث ثالث وأخير.

المبحث الأول

مجهز السفينة

١٣١ - المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا لها أو مستأجراً لها.

ويتضح من ذلك أن المجهز هو مستغل السفينة، على أن يكون هذا الاستغلال لحسابه الخاص أي أنه هو الذي يتولى مشروع الاستغلال البحري^(١).

وإذا كان الغالب أن يكون المجهز هو مالك السفينة التي يتولى استغلالها بنفسه إلا أنه ليس هناك ارتباط حتمي بين صفتي المالك والمجهز. ففي بعض الفروض يختلف شخص مالك السفينة عن شخص المجهز كما في فرض إيجار السفينة غير مجهزة إذ أن المستأجر هو الذي يستغل السفينة لحسابه مقابل أداء الأجرة إلى مؤجر السفينة، وهو بالتالي من يتولى إعداد السفينة للرحلات التي يزمع القيام بها فيكتسب وحده دون المالك وصف المجهز^(٢).

١٣٢ - وإذا كان المجهز هو الذي يتولى إعداد السفينة وتجهيزها بكل ما هو لازم للقيام بالملاحة البحرية إلا أنه يجب عليه مراعاة ما قد تفرضه القوانين واللوائح من أحكام وقيود في هذا الشأن، نظراً للمخاطر الجسيمة التي تتعرض لها السفينة والتي قد تنتج عنها أضرار بشرية ومادية بالغة^(٣).

ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للمجهز تعيين ربان وضابط ملاحة وبحارة لا تتوافر فيهم المؤهلات الفنية التي تشترطها هذه الأحكام^(٤). وكذلك يجب مراعاة الأحكام الخاصة بسلامة السفن. ويفيد العرف البحري فيما لا يتم تنظيمه بنصوص خاصة في تحديد ما يجب توافره في السفينة من اشتراطات خاصة بتجهيزها سواء على ضوء نوع السفينة وطرازها أو وجه

(١)

WAROT: Armateur, Op. Cit., No. 25.

ويلاحظ أنه تطبيقاً للمادة السابعة فقرة ٢ من التفتين التجاري تعد جميع الأعمال اللازمة لتجهيز السفينة التجارية من الأعمال التجارية. وبالتالي لا يعتبر تجهيز سفن الصيد أو التزهة من الأعمال التجارية.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٢٣ و ٢٢٤.

(٣)

WAROT, Op. Cit., No. 25.

(٤) المواد ١٣٤ وما بعدها من قانون التجارة البحرية.

تخصصها في نقل بضائع محددة أو مدى طول الرحلة التي تزمع القيام بها^(١).

١٣٣ - وإذا كان المجهز يتولى استغلال السفينة لحسابه هو فإنه يتحمل مخاطر المشروع البحري. وقد ثار منذ أمد طويل وجوب تحديد مسؤولية من يتولى المشروع البحري^(٢). ودار نظام تحديد المسؤولية حول شخص المالك في وقت كانت الصورة الشائعة للاستغلال البحري تتمثل في استغلال المالك لسفينته^(٣).

ولقد اختلفت النظم القانونية فيما بينها حول الأساس أو الوسيلة التي يتحقق بها تحديد مسؤولية مالك السفينة. ويمكن ردها إلى ثلاثة:

(أ) الترك العيني: وهو النظام الذي أخذت به القوانين اللاتينية مثل القانون الفرنسي حتى عام ١٩٦٧ والقانون المصري حتى عام ١٩٩٠. ومؤداه أن المالك يكون مسؤولاً عن أفعال الطاقم البحري ولكنه يستطيع أن يتخلص من هذه المسؤولية إذا ترك للدائنين سفينته بالإضافة إلى أجرة النقل^(٤). وكان

(١) وإذا لم يكن للتمييز بين السفن التي تعمل في خطوط بحرية منتظمة والسفن تحت الطلب أهميته من زاوية مقتضيات التجهيز إلا أن لاختلاف أنواع السفن أثره في ذلك. فلا تحتاج سفن البضائع العامة إلى ذات التجهيزات التي تحتاج إليها ناقلات البترول أو ناقلات السوائل بوجه عام أو السفن المتخصصة في نقل البضائع التي تحتاج إلى مبردات أثناء النقل أو تلك المتخصصة في نقل الحيوانات الحية. انظر:

WAROT, Op. Cit., No. 19 et s.

(٢) فقد تضمن الصنن التجاري الفرنسي لعام ١٨٠٧ هذا المبدأ، والذي جاء نقلاً عن لائحة التجارة البحرية لعام ١٦٨١. انظر:

LUREAU: Fondement et évolution historique de la limitation de responsabilité des propriétaires de navires. L'opposition de la jurisprudence, Droit Maritime Français, No. 312, décembre 1974, P. 703.

REUTER: Responsabilité du propriétaire et de l'armateur, Jurisclasseur (٣) Commercial, V^o, 1972.

(٤) حول نظام الترك العيني انظر مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٠١ وما بعدها.

هذا النظام محل خلاف حول جدواه وعدالته^(١).

(ب) التقدير الجزافي: وهو الوسيلة التي أخذت بها القوانين الانجلوسكونية لتحديد مسؤولية مالك السفينة. ومؤداه أن يتم وضع حد أقصى لمبالغ التعويض التي يلتزم مالك السفينة دفعها للمضرورين. وهو النظام الذي سارت الجماعة الدولية إلى تبنيه عندما بدأ انشغالها بتنظيم هذه المسألة^(٢). وهو ما يأخذ به القانون الفرنسي والقانون المصري حالياً. ويتميز هذا النظام بإمكانية مده إلى أشخاص غير مالك السفينة على خلاف نظام الترك العيني^(٣).

(ج) الثروة البحرية: وهو ما تأخذ به القوانين الجرمانية. ويلاحظ أن هذه القوانين على خلاف القوانين اللاتينية تأخذ بفكرة تخصيص ذمة مالية لغرض محدد أو نشاط معين، وكان مؤدى تطبيق ذلك في المجال البحري الاعتداد بذمة تخصيص القائم على مشروع بحري تتمثل عناصرها الإيجابية فيما يعرف بالثروة البحرية التي تتكون من السفينة وأجرتها وتمثل الضمان

(١) فالبعض يرى أن نظام الترك العيني في أساسه سليم ولكن لم يعد في الإمكان تطبيقه لقصره على المالك دون غيره ويقترح الأخذ بنظام الترك بالقيمة *Abandon en valeur*. انظر:

RODIERE: La limitation de responsabilité du propriétaire de navires. Passé présent et avenir, Droit Maritime Français, No. 293, mai 1973, P. 259.

(٢) والواقع أن أول اتفاقية دولية في هذا الصدد هي تلك الموقعة في بروكسل في ٢٥ أغسطس ١٩٢٤، وقد حاولت التوفيق بين نظام الترك العيني اللاتيني ونظام التقدير الجزافي الانجلوسكوني. وقد فشلت تلك المحاولة مما ترتب عليه عزوف معظم الدول عن توقيعها أو الانضمام إليها. وقد حلت اتفاقية بروكسل الموقعة في ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ محل الاتفاقية الأولى وقد أخذت بنظام التقدير الجزافي. وإزاء الانتقادات التي وجهت إلى هذه الاتفاقية بسبب انخفاض قيم التعويضات المقررة فيها من جانب وعدم النص على إمكانية تمسك شركات التأمين بتحديد المسؤولية تم توقيع اتفاقية جديدة في لندن في ١٩ نوفمبر ١٩٧٦.

(٣) PINEUS: Quelques réflexions à propos de la limitation de responsabilité de l'armateur, Droit Maritime Français, No 369, septembre 1979, P. 515.

المخصص لدائني الرسالة البحرية . وبالتالي تتعدد ذمم الشخص الواحد بتعدد السفن التي يملكها^(١).

١٣٤ - ونظراً لأهمية موضوع تحديد مسؤولية مجهز السفينة فقد تولى المشرع اللبناني تنظيمه بنصوص تفصيلية في المواد من ٩٣ إلى ١٠٤ من قانون التجارة البحرية . وقد استلهم هذه الأحكام من قواعد اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ في شأن تحديد مسؤولية مالك السفينة بالرغم من امتناع العديد من الدول البحرية عن الانضمام إليها^(٢). ولقد استهدفت اتفاقية بروكسل التوفيق بين نظم تحديد المسؤولية الثلاثة، إلا أنها فشلت في بلوغ هذه الغاية مما يجعل أحكام القانون اللبناني في هذا الصدد معيبة .

وسوف نتولى دراسة نظام تحديد مسؤولية مجهز السفينة في ظل قواعد قانون التجارة البحرية اللبناني . فندرس من جانب نطاق تحديد تلك المسؤولية، ومن جانب آخر أحكام تحديد المسؤولية .

المطلب الأول

نطاق تحديد مسؤولية مجهز السفينة

١٣٥ - يتحدد نطاق المسؤولية المحدودة لمجهز السفينة من حيث الديون التي يجوز تحديد المسؤولية عنها من جهة، ومن حيث الأشخاص الذين يحق لهم التمسك بتحديد المسؤولية من جهة أخرى .

أولاً: نطاق تحديد المسؤولية من حيث الديون:

١٣٦ - تضع المادة ٩٣ من قانون التجارة البحرية مبدأ مسؤولية مالك

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٦٠ .

(٢) ولقد ترنّب على ذلك أن سعت الجماعة الدولية إلى وضع أحكام جديدة للمسألة مما أسفر عن توقيع اتفاقية بروكسل في ١٠ تشرين الأول (أكتوبر) ١٩٥٧ . وإزاء ما تبدي من قصور في أحكام هذه الاتفاقية أيضاً تم توقيع اتفاقية جديدة في لندن في ١٩ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية .

السفينة مدنياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها، كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية.

وبتقرير مسؤولية المالك عن أفعال الربان يكون المشرع قد حسم كل خلاف حول مدى تبعية الربان للمجهز نظراً لما يتمتع به من سلطات واسعة من جانب وعدم إمكانية خضوعه لسلطان المجهز من الناحية الواقعية والسفينة في عرض البحر من جانب آخر^(١).

ولا تقتصر مسؤولية المجهز على الأفعال الصادرة عن أفراد الطاقم البحري بل تمتد إلى أفعال المرشد الذي يعمل تحت إشراف الربان كما سنرى وإلى كل من يقوم بعمل من أعمال خدمة السفينة دون أن يستمر وجوده على متن السفينة لكامل الرحلة البحرية.

ويتضح من نص المادة ٩٣ أن مالك السفينة يكون مسؤولاً عن أعمال تابعيه سواء كانت مرتبة لمسؤولية عقدية أو مسؤولية تقصيرية. فهو مسؤول عن «الموجبات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الربان، والعقود التي ينشئها (...)» وهو مسؤول أيضاً عن فعل الربان والبحارة والسائق وسائر خدام السفينة وعن أخطائهم.

(١) ويضيف أنصار عدم اعتبار الربان من تابعي المجهز أن علاقة الربان بمجهز السفينة أقدم تاريخياً من العلاقات الناشئة عن عقد العمل. وتلك حقيقة لا يمكن إنكارها إلا أن الأمر لا يعني أنه مع هيمنة رأس المال على النشاط البحري لم تتقلب تلك العلاقة إلى علاقة عامل برب عمل أي علاقة تابع بمتبوع. والواقع أن اتساع سلطات الربان أملت الحاجة إلى ضرورة تنظيم العلاقات التي تنشأ على متن السفينة وهي في البحر العالي، ولا يحول ذلك دون اعتباره تابعاً للمجهز. ثم أنه في حالة نالجب السفينة غير مجهزة كيف يتسنى لمالك السفينة الرجوع على المستأجر بسبب الأضرار التي تلحق بالسفينة إذا لم تنقرر مسؤولية المستأجر المجهز عن أفعال الربان؟ انظر في ذلك كله:

DE LESTANG: Garde et préposition à propos du capitaine du navire et du commandant d'aéronef, LGDJ, Paris, 1963, No. 112 et s.

١٣٧ - وتتضمن المادة ٩٤ ثماني حالات لتحديد مسؤولية مالك السفينة، بينما تشير المادة ٩٦ إلى الحالات الثلاثة التي لا يجوز فيها للمالك التمسك بتحديد المسؤولية. أما المادة ٩٥ من قانون التجارة البحرية فتقضي بمضاعفة حد تحديد المسؤولية عند حدوث إصابات أو خسائر في الأرواح. وسوف نعود إلى ذلك عند بحث أحكام تحديد مسؤولية مجهزة السفينة.

(أ) حالات التمسك بتحديد المسؤولية :

١٣٨ - وفقاً للمادة ٩٤ من قانون التجارة البحرية هناك ثماني حالات لتحديد مسؤولية مالك السفينة :

١ - التعويضات المفروضة لشخص ثالث من جراء الأضرار التي تسببها أخطاء الربان أو البحارة أو المرشد أو أي شخص يكون في خدمة السفينة، سواء على اليابسة أو في البحر. وتشمل هذه الحالة أخطاء التابعين البحريين التقصيرية^(١).

٢ - التعويضات المفروضة من جراء الأضرار اللاحقة بالحمولة المسلمة للربان بغية نقلها وبجميع الأموال والأشياء الكائنة على متن السفينة.

(١) ونجد الإشارة إلى أن هذه الحالة تشمل الأضرار التي تلحق بالركاب، إذ يدخل هؤلاء في مفهوم «الشخص الثالث». فمالك السفينة هو الشخص الأول، والتابع البحري مرتكب الخطأ هو الشخص الثاني، وكل من يتواجد على متن السفينة أو على اليابسة - ومنهم الركاب - يدخل في مفهوم «الشخص الثالث». بل أن عمومية نص الفقرة الأولى من المادة ٩٤ لا يقصر تحديد المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالركاب، وإنما يمتد إلى كل ضرر يلحق بشخص ولو لم تكن السفينة مخصصة للاستغلال التجاري كسفن الصيد أو التزهة.

قرب نص المادة ٨١ فقرة أولى بند (ب) من قانون التجارة البحرية المصري الذي يواجه «الأضرار البدنية والأضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة أو التي تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة». وانظر في تفسير هذا النص: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٦٥.

وتشمل هذه الحالة الأخطاء الناشئة عن تنفيذ عقود النقل البحري والتي ينتج عنها أضرار مادية.

٣ - الموجبات الناشئة عن وثائق الشحن. وهي تشمل جميع صور الأضرار الناشئة عن تنفيذ عقود نقل البضائع بحراً.

٤ - التعويضات المفروضة بسبب خطأ في الملاحة ارتكب في أثناء تنفيذ عقد ما. وتشمل أخطاء التابعين البحريين في تنفيذ ثمة عقد عدا عقد النقل البحري، مثل القطر أو المساعدة.

٥ - موجب رفع حطام سفينة غرقت أو إصلاح الأضرار اللاحقة بمنشآت الأحواض أو المرافئ أو سبل الملاحة والموجبات المتعلقة بها. وتشمل هذه الحالة الالتزامات القانونية المفروضة على مالك السفينة والتي ترتبط بارتكاب ثمة خطأ من التابعين البحريين^(١).

٦ - جعل الإسعاف والإنقاذ، أي المكافأة التي يلتزم مالك السفينة بدفعها نتيجة مساعدة سفينته أو إنقاذها لتعرضها لأحد المخاطر البحرية^(٢).

٧ - الحصة التي عليه أن يساهم بها في الخسائر البحرية المشتركة. وهي تخص نصيب السفينة في تحمل الأضرار الناشئة عن فعل الربان لإنقاذ الرسالة البحرية^(٣).

(١) انظر في تطور تحديد المسؤولية في مواجهة سلطات الموانئ:

LUREAU, article précité.

(٢) ويراعى أن تحديد المسؤولية فيما يتعلق بالالتزام بدفع مكافأة الإنقاذ من شأنه عدم تشجيع السفن على الإسراع إلى مساعدة السفن المنكوبة أو الممرضة للخطر. في هذا المعنى: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٦٧.

ومع ذلك يلاحظ أن المساعدة والإنقاذ التزام قانوني يقع على عاتق كل ربان تطبيقاً للمادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية. وبالتالي يلتزم الربان بمساعدة أية سفينة تكون معرضة للخطر بغض النظر عن قيمة المكافأة التي يلتزم مالك السفينة المنكوبة بدفعها.

(٣) والواقع أن نظام الخسائر المشتركة يقوم على أساس من تحقيق التوازن في تحمل =

٨ - الموجبات الناشئة عن العقود أو الأعمال التي يجريها الربان ضمن صلاحياته القانونية وخارجاً عن مربط السفينة لحاجات حقيقية يقتضيها حفظ السفينة أو إكمال السفر على أن لا تكون هذه الحاجات ناتجة عن نقص أو خلل يشوبان التجهيز أو التموين عند بدء السفر. ويتضح من ذلك أن مسؤولية مالك السفينة عن العقود أو الأعمال التي يضطر الربان إلى القيام بها خارج ميناء التسجيل تكون مسؤولية محدودة، ما لم يكن الأمر راجعاً إلى خطأ المالك في تجهيز السفينة. ففي هذه الحالة الأخيرة تكون مسؤولية مالك السفينة مطلقة^(١).

(ب) حالات عدم جواز التمسك بتحديد المسؤولية:

١٣٩ - طبقاً للمادة ٩٦ من قانون التجارة البحرية تكون مسؤولية مالك السفينة مطلقة في الحالات الثلاثة الآتية:

١ - الموجبات الناشئة عن أخطاء صاحب السفينة. ويتضح من ذلك أن مالك السفينة يكون مسؤولاً عن أخطائه الشخصية مسؤولية مطلقة، وبالتالي يقتصر نطاق تحديد المسؤولية التقصيرية على تلك الناشئة عن أخطاء التابعين البحريين^(٢).

الخسائر التي تلحق بالرسالة البحرية من جراء التعرض للأخطار البحرية. وبالتالي يكون تحديد مساهمة مالك السفينة في هذه الخسائر إخلالاً بالتوازن المنشود. في هذا المعنى: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٦٧.

(١) علي البارودي، مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ٦٢.
(٢) وإذا كان المشرع اللبناني يطلق مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية، فإنه يجوز للمضرور تأسيس دعواه على مسؤولية مالك السفينة بوصفه حارساً لها ونطبقاً للمادة ١٣١ من قانون الموجبات والعقود.

والواقع أن إثارة مسؤولية مالك السفينة بوصفه حارساً لها قد أثارت جدلاً كبيراً حول مدى جواز تأسيس رجوع المضرور على فكرة الحراسة، نظراً لما يؤدي إليه ذلك من إطلاق مسؤولية المالك في أغلب الحالات. انظر في ذلك:

ACHARD: De la responsabilité du fait des choses appliquée à un armateur pour la réparation du dommage résultant de l'action de marins mutinés, Droit Maritime

ولكن في الفرض الذي يكون فيه الربان مالكا للسفينة أو أحد مالكيها على الشبوع فإنه يستطيع التمسك بتحديد المسؤولية الناشئة عن أخطائه الملاحية وأخطاء التابعين البحريين.

٢ - الموجبات المنصوص عليها في الفقرة الثامنة من المادة ٩٤ - وهي تلك الناشئة عن العقود أو الأعمال التي يجريها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة - في حالة وجود موافقة أو تفويض صريح من قبل صاحب السفينة.

٣ - موجبات صاحب السفينة الناشئة عن استخدام البحارة ومستخدمي السفينة. ويراعي المشرع بذلك مصالح هؤلاء الأشخاص بضمان حصولهم على كامل حقوقهم خاصة وأن مالك السفينة أفاد بجهودهم^(١).

ثانياً : نطاق تحديد المسؤولية من حيث الأشخاص :

١٤٠ - طبقاً للمادة ٩٤ من قانون التجارة البحرية يستفيد مالك السفينة من تحديد المسؤولية. ويستوي في ذلك أن يكون المالك شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً، كما يستوي أن تكون السفينة مخصصة للاستغلال التجاري أو للصيد أو للنزهة أو غيرها من أغراض الملاحة البحرية.

Français, No. 339, mars 1982, P. 131 et s.

ولقد ذهب الدكتور علي البارودي إلى وجوب استبعاد تطبيق القواعد العامة في المسؤولية مع التنظيم الخاص لمسؤولية مالك السفينة في قانون التجارة البحرية: مؤلفه سابق الإشارة إليه: مبادئ القانون البحري اللبناني، ف ٦٣. لكن الواقع في القانون اللبناني أن تحديد مسؤولية مالك السفينة غير مقصورة على المسؤولية عن أفعال التابعين وإلا ما كان المشرع اللبناني في حاجة إلى النص الصريح على إطلاق مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية وعن العقود التي يجريها الربان بموافقة أو بتفويض منه وعن الحقوق الخاصة بالطاقم البحري. لذلك نرى أن مسؤولية مالك السفينة في الأحوال الثمانية المنصوص عليها في المادة ٩٤ من قانون التجارة البحرية هي مسؤولية محدودة دائماً بغض النظر عن تأسيس دعوى المسؤولية. ولا يستثنى من ذلك سوى تأسيس الدعوى على المسؤولية عن أخطاء مالك السفينة الشخصية بصريح نص المادة ٩٦ من قانون التجارة البحرية.

(١) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ١٤١.

ولقد جاء نص المادة ١٠٢ من قانون التجارة البحرية صريحاً في أن «مستأجر السفينة الرئيسي، ومجهزها الذي ليس بصاحبها يستفيدان من حصر المسؤولية...».

ويتضح من ذلك أن تحديد المسؤولية ليس مقصوراً على مالك السفينة وحده وإنما يمتد إلى المستأجر الرئيسي وإلى المجهز بوجه عام وإن لم يكن مالكاً للسفينة. فقد أدى تعقد النشاط البحري وتعدد الأطراف المتداخلة فيه إلى مد نطاق تحديد المسؤولية إلى غير مالك السفينة.

١٤١ - ويستفيد من تحديد المسؤولية طبقاً للمادة ١٠٢ مستأجر السفينة الرئيسي من جهة والمجهز غير المالك من جهة أخرى.

١ - مستأجر السفينة الرئيسي: تتعدد صور إيجار السفينة. فقد يتم تأجير السفينة عارية أي غير مجهزة، ويتولى المستأجر تجهيزها واستغلالها. وقد يقوم المستأجر بتأجير السفينة من الباطن، سواء بعد تجهيزها أو دون تجهيز. ومن جانب آخر قد يقوم مالك السفينة بتأجيرها مجهزة، سواء تم التأجير بالمدة أو بالرحلة. وليس ثمة ما يمنع المستأجر للسفينة المجهزة أن يقوم بتأجيرها بدوره من الباطن^(١).

وفي كل هذه الفروض يتمتع مستأجر السفينة الأصلي بأحكام تحديد المسؤولية، أي سواء كان مجهزاً للسفينة أو لم يكن مجهزاً لها. ويتضح من ذلك أن أحكام تحديد المسؤولية وإن كانت تجاوزت مالك السفينة إلى غيره إلا أنها لم تقف عند حدود مجهز السفينة إذ يستفيد منها مستأجر السفينة الأصلي وإن لم يكن مكتسباً صفة المجهز.

٢ - مجهز السفينة: بصريح نص المادة ١٠٢ من قانون التجارة البحرية يستفيد مجهز السفينة من أحكام تحديد المسؤولية. ويتأكد بذلك مدى ارتباط

(١) حول الصور المختلفة لتأجير السفينة انظر مؤلفنا، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول: السفينة، سابق الإشارة إليه، ص ١٥٥ وما بعدها.

مبدأ تحديد المسؤولية بالاستغلال البحري. فالمجهز هو الذي يتولى استغلال السفينة في واقع الأمر وإن لم يكن مالكا لها.

ويقصد بالمجهز غير المالك المستأجر من الباطن للسفينة غير مجهزة^(١)، وكذلك مدير الشبوع البحري الذي يعينه المالكون على الشبوع^(٢). فيحق لهؤلاء التمسك بأحكام تحديد المسؤولية في حدود ما تقضي به المواد ٩٤ و ٩٥ و ٩٦ من قانون التجارة البحرية.

المطلب الثاني

أحكام تحديد مسؤولية مجهز السفينة

١٤٢ - اتساقاً مع أحكام اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ جعل المشرع اللبناني الخيار لمجهز السفينة بين أن يكون الحد الأقصى للمسؤولية قيمة السفينة وأجرة النقل وبين أن يتم تحديدها على أساس مبلغ جزافي يتحدد طبقاً لحمولة السفينة. كما أفرد المشرع بعض الأحكام الخاصة بكيفية التمسك بتحديد المسؤولية.

أولاً : تحديد المسؤولية على أساس قيمة السفينة وأجرة النقل :

١٤٣ - الخيار الأول المقرر لمجهز السفينة هو تحديد مسؤوليته بقيمة السفينة والأجرة والملحقات^(٣). ويعد تحديد المسؤولية على هذا النحو

(١) ذلك أن المستأجر الأصلي، سواء تولى تجهيز السفينة أم لا، تشمله عبارة «مستأجر السفينة الرئيسي» الواردة في المادة ١٠٢ من القانون البحري.

(٢) فقد رأينا من قبل (ف ١٠٠) أنه يجوز للمالكين على الشبوع تعيين مدير للشبوع البحري، ولا يلزم بالضرورة أن يكون من المالكين. ومدير الشبوع البحري هو الذي يشرف على استغلال السفينة ويتولى تجهيزها لهذه الغاية. وبالتالي يعد تعيين مدير للشبوع البحري نموذج لانفصال صفة المجهز عن صفة المالك. ويترتب على ذلك أنه يجوز للمدير التمسك بأحكام تحديد المسؤولية في مواجهة الغير.

(٣) المادة ٩٤ من قانون التجارة البحرية.

ميزة كبرى مقررة للمجهز في حالة غرق السفينة أو هبوط قيمتها بسبب الحادث الذي تعرضت له. ذلك أنه طبقاً للمادة ٩٧ من قانون التجارة البحرية تقدر قيمة السفينة حسب حالتها في نهاية الرحلة. وتتضمن المادة المذكورة تفصيلاً خاصاً بالوقت الذي يعتد فيه بقيمة السفينة، وذلك على النحو الآتي:

١ - في حالة التصادم أو غيره من الحوادث، وفيما يتعلق بالديون التي تتصل بها ولو بموجب عقد والتي تنشأ لغاية وصول السفينة إلى أول ميناء تبلغه بعد الحادث - كعقد القطر مثلاً -، وكذلك الديون الناتجة عن ضرر بحري مشترك بسبب الحادث، تتحدد المسؤولية طبقاً لقيمة السفينة بحالتها لدى وصولها إلى أول ميناء.

٢ - إذا وقع قبل الوصول إلى أول ميناء حادث جديد لا علاقة له بالحادث السابق وأنقص من قيمة هذه السفينة فإن هذا الإنقاص لا يدخل في حساب الدائنين الذين نشأ دينهم عن الحادث السابق. أما إذا وقعت الحوادث أثناء إقامة السفينة في أحد الموانئ فتقدر قيمة السفينة بحالتها وهي في الميناء وبعد الحادث.

٣ - فيما يتعلق بالديون الخاصة بالحمولة والناشئة عن تطبيق شروط وثيقة الشحن تقدر السفينة بقيمتها في الميناء المرسل إليها هذه الحمولة أو في المحل الذي انقطع فيه السفر.

ومما تقدم يتبين لنا أن قيمة السفينة تقدر دائماً بعد الحادث أو بعد تاريخ نشأة الدين، فإن صادف هبوطاً حاداً في قيمة السفينة كان من صالح المجهز التمسك بهذه الكيفية لتحديد مسؤوليته^(١).

١٤٤ - وتضاف أجرة النقل المستحقة إلى قيمة السفينة لتحديد مسؤولية المجهز. ولقد قدر المشرع قيمة هذه الأجرة تقديراً جزافياً بعشرة في المائة من قيمة السفينة أياً كان نوعها. وتقدر قيمة السفينة في هذه الحالة عند

(١) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ٦٤.

بدء الرحلة البحرية، أي قبل وقوع الحادث أو نشوء الدين^(١).

ويراعى أن قيمة أجرة النقل كما يحددها القانون تضاف دائماً إلى قيمة السفينة عند تحديد مسؤولية المجهز، وذلك حتى وإن لم تكن الأجرة مستحقة.

١٤٥ - وتضاف كذلك الملحقات إلى قيمة السفينة والأجرة عند تحديد مسؤولية المجهز. وتتمثل هذه الملحقات في التعويضات التي تكون مستحقة للمجهز. وتحددها المادة ١٠٠ من قانون التجارة البحرية بما يأتي:

١ - التعويضات المستحقة بسبب أضرار مادية لم تعوض ولحقت بالسفينة منذ بدء الرحلة.

٢ - التعويضات المستحقة بسبب خسائر بحرية مشتركة إذا كانت هذه الخسائر عبارة عن أضرار مادية لم تعوض وقد لحقت بالسفينة منذ بدء الرحلة.

إلا أنه يستبعد من نطاق الملحقات التي تضاف إلى قيمة السفينة والأجرة عند تحديد المسؤولية قيمة التأمين المستحقة للمجهز. وكذلك الإعانات المالية التي تمنحها الدولة للمجهزين تشجيعاً لهم على الاستثمار في المجال البحري^(٢).

ثانياً : تحديد المسؤولية على أساس التقدير الجزافي :

١٤٦ - الخيار الثاني المقرر لمجهز السفينة هو تحديد مسؤوليته على أساس مبلغ جزافي، تحدده المادة ٩٤ فقرة أخيرة من قانون التجارة البحرية بأنه المبلغ الحاصل من ضرب عدد الأطنان التي تبلغها حمولة السفينة بقيمة هذه الأطنان الرسمية التي يحددها مرسوم^(٣).

(١) المادة ٩٩ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ١٠٠ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية.

(٣) راجع أحكام المرسوم رقم ٨٦٥٩ الصادر في ٢٧ آذار (مارس) ١٩٤٧ بتحديد قيمة البرميل الرسمية للمحمول الصافي.

ولا شك أن مجهز السفينة سوف يتمسك بهذا الأساس لتحديد مسؤوليته إذا احتفظت السفينة بقيمتها مرتفعة ولم تتلف أو تهلك بسبب الحادث البحري الذي تعرضت له. وفي كل الأحوال سوف يلجأ مجهز السفينة إلى تقدير الحد الأقصى للمسؤولية طبقاً للأساسين المقررين ويتمسك بالتحديد المحقق لمصلحته.

١٤٧ - إلا أن المشرع اللبناني لم يترك خياراً للمجهز في شأن المسؤولية الخاصة بالحالات الثلاثة المنصوص عليها في الفقرات الثلاثة الأخيرة من المادة ٩٤. وهذه الحالات الثلاثة هي: المساعدة والإنقاذ والخسارات المشتركة والعقود التي يجريها الربان.

ففي هذه الحالات الثلاثة لا تحدد المسؤولية إلا طبقاً لقيمة السفينة والأجرة والملحقات، ولا يكون للمجهز أن يختار التقدير الجزافي للحد الأقصى للمسؤولية^(١).

ومن جهة أخرى نصت المادة ٩٥ من قانون التجارة البحرية على أنه إذا نتج عن خطأ التابعين البحريين إصابات أو خسائر في الأرواح، فإن مسؤولية مجهز السفينة تجاه المجني عليهم أو خلفائهم تتجاوز الحد المعين في المادة ٩٤ إلى ما يوازي الضعف.

ويشارك ضحايا الحادث الواحد أو خلفاؤهم في توزيع المبلغ المخصص للتعويض. فإن لم تتم تغطية جميع التعويضات بفرض إطلاق المسؤولية، يشترك هؤلاء بالرصيد المتبقي مع سائر الدائنين في المبالغ المذكورة في المادة ٩٤ دون إخلال بالامتيازات التي قد تكون مقررة^(٢).

(١) المادة ٩٤ فقرة أخيرة من قانون التجارة البحرية.

(٢) ولنضرب مثلاً توضيحياً لكيفية إعمال هذه الأحكام: لنفرض أن الحد الأقصى للتعويض هو مليون ليرة لبنانية، وأن مجموع قيمة تعويضات الضحايا ٥٠٠,٠٠٠ ليرة ومجموع ديون سائر الدائنين مليون ونصف مليون ليرة. يكون مجموع الديون المستحقة على المجهز ٢ مليون ليرة، لن يدفع منها سوى =

ولا يستثنى من حكم مضاعفة الحد الأقصى للتعويضات سوى السفن الصغيرة التي نقل حمولتها عن ثلاثمائة برميل ولا تستعمل لنقل الركاب^(١).

ثالثاً : استعمال حق تحديد المسؤولية :

١٤٨ - يجب على مجهزة السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته، فلا يجوز للقاضي أن يعمل أحكام تحديد المسؤولية من تلقاء نفسه.

وعلى مجهزة السفينة أن يتمسك أمام المحكمة بالأساس الذي تتحدد مسؤوليته وفقاً له، وذلك في الحالات التي يتقرر فيها للمجهز الخيار بين

= النصف نظراً لتحديد مسؤوليته بمليون ليرة.

ويترب على ذلك استحقاق الضحايا مبلغ ٢٥٠,٠٠٠ ليرة واستحقاق سائر الدائنين الآخرين ٧٥٠,٠٠٠ ليرة.

يقبض الضحايا أولاً مبلغ ٢٥٠,٠٠٠ ليرة، ثم يشاركون سائر الدائنين الآخرين بالرصيد المتبقي وهو ٢٥٠,٠٠٠ ليرة أيضاً. وبالتالي يتم توزيع المبلغ المخصص للدائنين وهو ٧٥٠,٠٠٠ عليهم وعلى الضحايا بما يتبقى لهم من رصيد. فيكون نصيب الضحايا من هذا التوزيع ١٨٧,٥٠٠ ليرة بينما يستحق لسائر الدائنين مبلغ ٥٦٢,٥٠٠ ليرة.

وبين من ذلك أن مجموع ما يقبضه الضحايا ٤٣٧,٥٠٠ ليرة وهو يقترب كثيراً من مجموع قيمة التعويضات المطلقة المقررة لهم. بينما لا يحصل سائر الدائنين الآخرين إلا على مبلغ ٥٦٢,٥٠٠ ليرة.

ولنفرض بعد ذلك في مثالنا السابق أنه يتقرر لأحد الدائنين حق امتياز بحري. وبفرض أن قيمة الدين ١٠٠,٠٠٠ ليرة يقبض الدائن ما يخصه من توزيع الحد الأقصى للمسؤولية أولاً. ويتمثل ذلك في ٥٠,٠٠٠ ليرة.

يبقى إذن للتوزيع على سائر الدائنين ومن يشاركهم من الضحايا مبلغ ٧٠٠,٠٠٠ ليرة. فيكون نصيب الضحايا من المبلغ ١٧٥,٠٠٠ ليرة ونصيب سائر الدائنين العاديين ٥٢٥,٠٠٠ ليرة.

(١) المادة ٩٦ من قانون التجارة البحرية.

تحديد المسؤولية على أساس قيمة السفينة والأجرة والملحقات وبين
تحديد لها على أساس التقدير الجزافي^(١).

١٤٩ - ومتى تمسك مجهزة السفينة بتحديد مسؤوليته يتعين على
المحكمة أن تأمر بوقف جميع الإجراءات المتعلقة بالأموال الأخرى عدا
السفينة والأجرة والملحقات لمدة زمنية تكفي للتمكن من بيع السفينة وتوزيع
المال على الدائنين^(٢).

وعلى رئيس المحكمة بوصفه قاضياً للأمر المستعجلة أن يأمر مجهزة
السفينة بدفع الكفالة المقررة ليتمكن من الإفادة من تحديد المسؤولية^(٣).

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع لا يحدد مهلة يتعين على مجهزة السفينة
خلالها التمسك بتحديد مسؤوليته، إذ أن له في أي وقت وقف الإجراءات
بإيداع المبلغ الذي يكفي لتغطية مسؤوليته المحدودة^(٤). ويلاحظ في هذا
الصدد أن إثبات قيمة السفينة والأجرة عبء يقع على عاتق المجهزة^(٥).
ويجوز بطبيعة الحال لكل ذي مصلحة أن يقيم الدليل على خلاف تقدير
المجهزة لتلك القيمة.

(١) أما فيما يتعلق بتطبيق حكم المادة ٩٥ من قانون التجارة البحرية الذي يقضي بمضاعفة
الحد الأقصى للمسؤولية في أحوال محددة، فيجب على القاضي إعماله دون أن
يتوقف الأمر على طلب من مجهزة السفينة. فللمجهزة مصلحة ظاهرة في التمسك
بتحديد مسؤوليته، كما له مصلحة في إعمال الخيار المقرر له. ولكن لا صالح له في
إعمال حكم المادة ٩٥ من القانون البحري فلا يجوز ترك الأمر لمشيئته. ونرى أن
تطبيق هذا النص لا يتوقف على طلب من المدعي أيضاً وإنما يجب على القاضي
إعماله من تلقاء نفسه متى توافرت شروط تطبيقه وتمسك مجهزة السفينة بتحديد
مسؤوليته.

(٢) المادة ١٠٣ من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ١٠٤ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية.

(٤) المادة ١٠٤ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية.

(٥) المادة ٩٧ من قانون التجارة البحرية.

المبحث الثاني الطاقم البحري

١٥٠ - لا تستطيع السفينة أن تجوب البحار ما لم تتول مجموعة من الأفراد تسييرها. وبغض النظر عن صورة الاستغلال البحري فإن المجتمع البشري المحدود الذي يوجد على متن السفينة يحتاج إلى من يقدم له بعض الخدمات. ويشكل مجموع العاملين على متن السفينة الطاقم البحري^(١).

ويأتي ربان السفينة على رأس الطاقم البحري إذ يخضع البحارة أي أفراد الطاقم البحري لسلطته الرئاسية. ولا تقتصر سلطة الربان على أفراد الطاقم البحري بل تمتد إلى كل من يوجد على متن السفينة من مسافرين وغيرهم، إذ يعد بمثابة قائد المجتمع البشري على السفينة.

ويبرز لنا من ذلك المركز الفريد الذي يتمتع به الربان، يفرض علينا دراسة أحكامه القانونية بصفة مستقلة. ثم نعرض للأحكام الخاصة بالبحارة والتي تنطبق أيضاً على الربان باعتباره مرتبطاً بعمل بحري مع مجهزة السفينة كما سنرى.

المطلب الأول

الربان

١٥١ - الربان هو من يتولى قيادة السفينة ليس من الناحية الفنية أو الملاحية فحسب وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية أيضاً^(٢).

ويرجع الأمر إلى أهمية دور الربان خاصة في الفرض الذي تكون فيه

(١) MOUSSU et REMOND, Op. Cit., No. 92.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٣٦.

السفينة في عرض البحر، أي بعيدة عن متناول سلطات الدولة وعن الرقابة المباشرة لمجهز السفينة. ولذلك لا تقتصر سلطات الربان على تلك الناجمة عن سيطرته الفعلية على المصالح المالية المرتبطة بالرحلة البحرية وإنما تمتد إلى حكم الأفراد المتواجدين على متن السفينة^(١).

ولقد تأثر المركز الفريد الذي يتمتع به ربان السفينة بالتطورات التكنولوجية الكبيرة التي طرأت على صناعة السفن وأجهزة الاتصالات. ففي القدم كان الربان يعد «السيد على السفينة بعد الله» تخوله هذه المكانة سلطات واسعة في اتخاذ المبادرات في شأن إنجاز الرحلة البحرية، وعلى أثر سهولة اتصاله بمجهز السفينة ضاق نطاق تلك السلطات لإمكان تلقي الربان تعليمات المجهز والسفينة في عرض البحر^(٢).

١١١ - ولقد تضمن قانون التجارة البحرية أحكاماً خاصة بربان السفينة، وذلك في المواد من ١١١ إلى ١٢٧ من القانون. ونعرض لهذه الأحكام مستعرضين كيفية تعيين وعزل الربان وتحديد اختصاصاته والأحكام الخاصة بمسؤوليته.

أولاً : تعيين الربان وعزله :

١٥٢ - طبقاً لأحكام قانون التجارة البحرية يعين مجهز السفينة الربان ويعزله، وللربان في حالة عزله الحق في التعويض إن كان له مقتضى وفقاً للقواعد العامة.

١٥٣ - تعيين الربان: يتولى مجهز السفينة تعيين الربان. فهو يرتبط به بموجب عقد عمل بحري وفقاً لما تقضي به المادة ١٠٥ من قانون التجارة البحرية.

وإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإن لمدير الشيوع البحري حق

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٧٦.

(٢) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ١٣٩.

تعيين الربان، وإلا وجب مراعاة الأغلبية اللازمة لكل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوع.

ولا يكون مجهزة السفينة حراً في اختيار شخص الربان، إذ يجب عليه مراعاة ما تقتضيه وزارة الأشغال من ضرورة توافر مؤهلات معينة فيمن يعين رباناً. ويجب أن يكون الربان حاملاً للشهادة المطلوبة في الربانة.

وإذا كانت السفينة متمتعة بالجنسية اللبنانية فلا يشترط أن يكون الربان لبنانياً. فللمجهز أن يستخدم في حالة الضرورة أجنبياً يشترط حصولهم على إجازات معادلة لتلك التي تتطلبها دوائر وزارة الأشغال^(١).

١٥٤ - عزل الربان: ذكرنا من قبل أن الربان يبعد عن الرقابة الفعلية لمجهز السفينة وهي في عرض البحر. ونظراً للاختصاصات الواسعة التي يتمتع بها الربان فقد ذهب الفقه إلى أن علاقته بالمجهز تقوم على أساس من الثقة. ومؤدي ذلك وجوب الاعتراف للمجهز بحق عزل الربان في أي وقت إذا ما زالت هذه الثقة^(٢).

ويترتب على ذلك عدم لزوم عقد العمل البحري الخاص بالربان بالنسبة إلى المجهز. فحتى في الفروض التي يكون فيها العقد محدد المدة يستطيع المجهز عزل الربان^(٣).

ويقرر الفقه أن حق المجهز في عزل الربان يتعلق بالنظام العام وبالتالي لا يجوز الاتفاق في عقد العمل البحري على حرمان المجهز من هذا الحق^(٤).

(١) المادة ١٣٣ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٣٨. محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ف ١٤٢. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٩٦. جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ١٥٤.

(٣) المادة ١٦٤ من قانون التجارة البحرية.

(٤) انظر هامش رقم ٢.

إلا أن إنهاء عقد عمل الربان بعزله قد يلحق به الضرر خاصة إذا كان العزل تعسفياً لا يركز على إخلال من جانب الربان في ممارسة اختصاصاته^(١). لذلك أجاز له المشرع حق المطالبة بالتعويض بشرط أن يكون له مقتضى على ضوء القواعد العامة، كما لو أن العزل تم دون سبب مشروع. ومؤدي ذلك وجوب إثبات أن عزل الربان يشكل خطأ ويكون التعويض بقدر الضرر الذي لحق بالربان طبقاً لمفهومه في القواعد العامة. إلا أن قانون التجارة البحرية لم يشترط أن يكون هناك اتفاق مكتوب سابق على تعويض الربان في حالة عزله.

ثانياً : اختصاصات الربان :

١٥٥ - يتمتع الربان باختصاصات عديدة وبسلطات واسعة، يمكن تقسيمها إلى ثلاث طوائف من الاختصاصات: الاختصاصات الفنية والاختصاصات الإدارية والاختصاصات التجارية.

(١) الاختصاصات الفنية :

١٥٦ - للربان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية. وبالتالي لا يجوز له أن يسند قيادة السفينة إلى شخص سواه إلا في حالات الضرورة القصوى. وتلقي اختصاصات الربان الفنية أعباء وتكاليف على عاتقه نص عليها القانون :

١٥٧ - (أ) يجب على الربان أن يراعى في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة في لبنان والعرف البحري والأحكام المعمول بها في موانئ الدولة التي توجد بها السفينة.

ومؤدي ذلك أنه يجب على الربان قيادة السفينة وفقاً للأصول الفنية في هذا الصدد من حيث مراعاة السرعة واتجاهات الرياح والتيارات البحرية، كما

(١) الواقع أن تخويل المجهز حق إنهاء عقد العمل دون توافر مسوغ لذلك يقرب هذا المقدم من قالب الوكالة الذي يمكن إنهاؤها في أي وقت ولو وجد اتفاق مخالف.

يجب عليه احترام خطوط الملاحة البحرية المتعارف عليها دولياً واحترام اشتراطات خطوط الشحن طبقاً للقواعد الدولية النافذة في لبنان. ويجب أيضاً على الربان اتخاذ كافة الاحتياطات لتفادي الكوارث البحرية المحتملة على ضوء تقارير الأرصاد الجوية وطبيعة البحار أو السواحل التي تقترب منها السفينة. وإذا تواجدت السفينة في أحد الموانئ يجب على الربان احترام الأحكام المعمول بها في الدولة التي يقع فيها الميناء في حيث ضرورة الاستعانة بمرشد أو انتظار التعليمات الخاصة بدخول الميناء والرسو فيه وغيرها من الأحكام^(١).

١٥٨ - (ب) على الربان أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المؤن وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية^(٢). وعلى ذلك تقع على عاتق الربان مسؤولية المحافظة على صلاحية السفينة للملاحة بالقيام بكافة الأعمال اللازمة لضمان سلامة جسم السفينة وآلاتها، والابتعاد عن المناطق التي يمكن أن تعرض السفينة للعطب.

كما يتعين على الربان أن يضمن كفاية الوقود اللازم لتشغيل محركات السفينة حتى يتسنى لها إنجاز رحلتها، بالإضافة إلى جميع المواد الأخرى اللازمة لتسيير السفينة.

١٥٩ - (ج) وإزاء هذه الأعباء الملقة على عاتق الربان فإنه لا يجوز له أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصولها إلى مرسى أو ميناء مأمون^(٣). ويفرض القانون هذا الالتزام على عاتق الربان نظراً للخطورة التي يمكن أن تنجم عن تخليه عن قيادة السفينة. ويترتب على ذلك أنه ليس للربان الدفع بعدم التنفيذ بعد بدء الرحلة بسبب أي نزاع يثور بينه وبين المجهز، ولا شك في وجوب بل ضرورة ترجيح اعتبارات أمن وسلامة السفينة

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٤٧.

(٢) المادة ١١٣ من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ١١٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية.

والأرواح والأموال الموجودة عليها على اعتبار الصالح الخاص للربان^(١).

١٦٠ - (د) ولا يجوز للربان أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأي ضباطها^(٢). فالأصل أنه يقع على عاتق الربان التزام بالمحافظة على السفينة مما يفترض معه بقاءه فيها، لا يغادرها أو يأمر بتركها.

إلا أن السفينة قد تتعرض لخطر محقق يبرر ترك السفينة وإلا تهددت الأرواح الموجودة عليها بالفناء. في هذه الحالة يستطيع الربان أن يأمر بترك السفينة. إلا أن المشرع فرض عليه أخذ رأي ضباطها، ولا يترك الربان السفينة إلا بموافقتهم.

وإذا ترك الربان السفينة فإنه يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر ذلك.

وجدير بالذكر في شأن ترك الربان السفينة أنه منذ القدم جرت العادة على أن يكون الربان هو آخر من يترك السفينة في حالة تعرضها لكارثة بحرية. فهو الذي يباشر عمليات النجاة لإنقاذ أرواح المسافرين وأفراد الطاقم البحري. وإزاء الاستياء الشديد الذي كان يتعرض له الربان الذي هلكت سفينته كانت غالييتهم يفضلون الفناء مع السفينة الغارقة ولو كان في إمكانهم النجاة بحياتهم^(٣).

١٦١ - (هـ) وتفرض المادة ١١٧ من قانون التجارة البحرية على الربان أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها المواني أو المراسي أو الأنهار أو خروجها منها وأثناء اجتياز الممرات البحرية، وكذلك في جميع الأحوال التي تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزماً بالاستعانة بممرشد.

(١) ويلتزم الربان بعدم تخليه عن قيادة السفينة وإن بلغه نبأ عزله من منصبه.

(٢) المادة ١١٧ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية.

(٣) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٨٠.

ذلك أن المخاطر البحرية لا تقتصر على تلك التي تعترض السفينة وهي في عرض البحر وإنما قد تشكل الخطوات الأخيرة للرحلة البحرية خطورة جسيمة وذلك لاعتبارات عديدة منها ازدحام حركة دخول السفن وخروجها من الميناء ومدى عمق المياه فيه. ولذلك لا تكون الحركة في الموانئ البحرية حرة بل تفرض الدولة قواعد لدخول الميناء والخروج منه. وقد تفرض السلطات المختصة على السفن ضرورة الاستعانة بمرشد الذي يشير على الربان الطريق الواجب اتباعه. وفي هذا الفرض لا يتخلى الربان عن قيادة السفينة للمرشد بل تظل القيادة له بكل ما قد يترتب على ذلك من مسؤوليات^(١). ونظراً لدقة هذه العمليات وصعوبة الدخول والخروج من الأنهار أو اجتياز الممرات المائية فإن المشرع قد فرض على الربان أن يتولى توجيه قيادة السفينة بنفسه أثناء هذه العمليات.

(٢) الاختصاصات الإدارية:

١٦٢ - يحتم إنجاز الرحلة البحرية اتصال السفينة بالجهات الإدارية المختصة في الموانئ المختلفة، مما يتعين معه إثبات عناصر تعيين ذاتية السفينة وملكيته وجنسيته كلما لزم الأمر.

وبالإضافة إلى ذلك تحمل السفينة على متنها مجتمعاً من الأفراد، قد يقتصر على أفراد الطاقم البحري وقد يمتد إلى غير هؤلاء كالمسافرين في حالة نقل الأشخاص بحراً.

ويستوجب ذلك منح ربان السفينة بعض السلطات لحفظ النظام والتحقيق في الجرائم التي ترتكب على متنها. وقد تقع بعض الحوادث التي تحتاج إلى إثباتها بطريقة رسمية. وإذا تعرضت السفينة لحوادث تستلزم تدخل السلطات العامة عند بلوغ السفينة اليابسة لا بد من إثباتها وتقديم التقارير عنها. ويمنح القانون تلك السلطان للربان ويفرض عليه هذه الالتزامات.

REZENTHER: L'accostage et l'amarrage des navires dans les ports, Droit (١) Maritime Français, No. 444, décembre 1985, P. 707.

وتنظمها قواعد قانون التجارة البحرية بأحكام خاصة يمكن إيجازها فيما يلي:

١٦٣ - (١) الاحتفاظ بالوثائق التي يتطلبها القانون: تفرض المادة ٤١ من قانون التجارة البحرية على الربان أن يحتفظ في السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة. وتمثل هذه الوثائق فيما يلي:

١ - سند ملكية السفينة: وهو الصك الذي يثبت ملكية شخص ما للسفينة. وتقوم شهادة التسجيل مقام سند الملكية كما رأينا من قبل.

٢ - دفتر أسماء ملاحي السفينة: وهو الدفتر الذي يثبت فيه أسماء جميع ملاحي السفينة وجنسياتهم وكل ما يتعلق باستخدامهم. ويتم تحرير هذا الدفتر تحت إشراف رئيس الميناء أو القنصل اللبناني. ويعرف هذا الدفتر أيضاً بدفتر البحارة^(١).

٣ - ترخيص الملاحة: وهو الشهادة الدالة على صلاحية السفينة للملاحة البحرية والذي يجب على الربان استصداره قبل البدء في الرحلة البحرية^(٢).

٤ - تذكرة الصحة: وهي شهادة تدل على خلو البلد الذي تأتي منه السفينة من الأوبئة. ويتعين على الربان تقديمها إلى طبيب الميناء للتصريح بنزول المسافرين وأفراد الطاقم إلى بلد الوصول، أو بتفريغ البضاعة من على السفينة. وغالباً ما تتخذ سلطات ميناء الوصول قرارها بفرض إجراءات الحجر الصحي على السفينة على ضوء ما تتضمنه تذكرة الصحة من بيانات^(٣).

(١) انظر في ذلك: زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص ١٧٥.

(٢) ويعرف بإجازة الملاحة إذا كانت السفينة مخصصة لنقل البضائع، وشهادة الأمان إن كانت مخصصة لنقل الركاب.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٩٦.

٥ - قائمة الشحن: إذا كانت السفينة مخصصة لنقل البضائع فإنه يجب إعداد قائمة بالبضائع المشحونة في السفينة. ويتعين على الربان الاحتفاظ بهذه القائمة حتى يتسنى له تقديمها إلى السلطات المختصة لاتخاذ اللازم فيما يتعلق بالإفراج عن البضائع^(١).

٦ - إجازة ملاح للسنة الجارية: وهي شهادة تثبت كفاءة ملاحي السفينة وضباطها وربانها للعمل الفني الذي يقوم به كل منهم على متن السفينة.

٧ - إجازة السفر من رئيس الميناء: وهي لا تصدر عن رئيس الميناء إلا بعد اتخاذ إجراءات الإشراف الإداري والفني على السفينة.

٨ - إشعار بدفع الرسوم: وهي الرسوم الخاصة بالموانئ والمناثر. ويصدر الإشعار من الدوائر المختصة في آخر مرسى للسفينة.

٩ - دفتر يومية السفينة: نظراً لأهمية هذا الدفتر تولى قانون التجارة البحرية تنظيمه بأحكام خاصة^(٢). وهو دفتر يدون فيه الربان الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر. ويجب أن يشمل الدفتر بياناً بالجرائم والأفعال التي يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم، كما تثبت فيه المواليد والوفيات التي حدثت في السفينة.

وبتطلب القانون ترقيم صفحات دفتر يومية السفينة ويتم التأشير عليها من الإدارة البحرية المختصة، وهو رئيس دوائر الميناء، وذلك حتى يتم التأكد من عدم انتزاع صفحات من الدفتر^(٣).

ويجب على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختباراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢١٩.

(٢) المادة ١١٥ من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ١٢٣ من قانون التجارة البحرية.

يومية السفينة الرسمي إلى السلطات العامة: فإذا كان مكان بلوغ السفينة في لبنان وجب تقديم الدفتر إلى الإدارة البحرية المختصة للتصديق عليه، أما إذا كانت السفينة في الخارج يكون التصديق من القنصل اللبناني في البلد الذي توجد فيه السفينة، وفي الفرض الذي لا يوجد فيه قنصل يتم التأشير من السلطة المحلية المختصة في هذا البلد.

١٦٤ - (ب) سلطة التوثيق: تقرر المادتان ٢٠ و ٣٨ من القانون الصادر في ٧ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٥١ للربان سلطة التوثيق على السفينة.

وبناء على ذلك يقوم الربان مقام الموظف العام الذي يتولى توثيق العقود متى تطلب فيها المشرع الرسمية أو التصديق على التوقيعات فيها أو إذا كان المراد هو إثبات تاريخ التصرف^(١).

ويقوم الربان بإثبات حالات الولادة أو الوفاة التي تحدث أثناء السفر، ويجب عليه إتباع الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية. ويكون إثبات هذه الحالات بقيدتها في دفتر يومية السفينة.

١٦٥ - (ج) حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة: تكون للربان على الأشخاص الموجودين على السفينة السلطات التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة، وله توقيع العقوبات التأديبية طبقاً للقوانين الخاصة بذلك.

وبهذا النص تتأكد السلطة الرئاسية للربان على أفراد الطاقم البحري، ولكن سلطات الربان في شأن حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة لا تقتصر على هؤلاء فقط بل تمتد إلى كل الأشخاص الموجودين على السفينة.

(١) لكن الربان لا يعتبر مع ذلك موظفاً عاماً بل يظل تابعاً للمجهز: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٤٥

ويكون للربان سلطة توقيع الجزاءات التأديبية عند ارتكاب إحدى المخالفات الضارة بحسن سير عمل أفراد الطاقم البحري^(١).

ويكون للربان توقيع الجزاء على كل شخص بالسفينة من غير أفراد الطاقم إذا رفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها الربان أو يخالف أمراً لأحد الضباط أو أحدث اضطراباً بالسفينة أو أتلف أدواتها^(٢).

١٦٦ - (د) سلطة التحقيق: طبقاً للمادة ١٢ من قانون أصول المحاكمات الجزائية يكون للربان صفة الضبطية القضائية. وله عند الضرورة إلقاء القبض على المتهم وحجسه احتياطياً وذلك حتى يقوم بتسليمه إلى سلطات ميناء التسجيل.

١٦٧ - (هـ) التقرير بالحوادث غير العادية: تواجه السفينة أثناء الملاحة البحرية مخاطر عديدة كما قد يقع على متن السفينة حوادث استثنائية. وتبرز أهمية تحديد عناصر هذه الحوادث التي تعترض ملاحه السفينة أو تمس بالمصالح التي ارتبطت بها عند تحديد المسؤوليات التي تنشأ عنها وتقدير الأضرار التي لحقت بتلك المصالح^(٣).

ولذلك تفرض المادة ١٢٤ من قانون التجارة البحرية على الربان إذا ما طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة أن يعد تقريراً بذلك. وبالتالي لا يغني إثبات هذه الحوادث وآثارها في دفتر يومية السفينة عن تحرير التقرير المذكور.

والفرض هنا هو اكتشاف ما قد يكون أصاب السفينة أو أحد الأشخاص أو البضاعة من ضرر غير عادي سواء تم تحديد سبب الضرر أم لا. والمثال على ذلك اكتشاف عطب بآلات السفينة نتيجة عمل تخريبي أو إصابة أحد

(١) المادة ١٣١ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ١٣٠ من قانون التجارة البحرية.

(٣)

المسافرين نتيجة سقوط أحد أجزاء السفينة وغيرها من الحوادث غير العادية^(١).

وطبقاً للفقرة الأولى من المادة ١٢٥ من القانون يقدم التقرير إلى السلطة المختصة عند وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى في لبنان. أما إذا كانت السفينة في الخارج فيجب تقديم التقرير إلى القنصل اللبناني أو إلى السلطة المحلية المختصة في حالة عدم وجوده.

وتتولى الجهة التي تسلمت التقرير تحقيقه. ويكون ذلك، طبقاً للفقرة الثانية من المادة ١٢٥، بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التي تساعد في الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلم صورة منه إلى الربان. وإذا لم يجر التحقيق فلا يكون له حجية أمام القضاء.

وأخيراً تقضي المادة ١٢٦ بأنه لا يجوز للربان أن يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور. والحكمة من ذلك حث الربان على سرعة تقديم التقرير حتى لا تتاح له فرصة الادعاء بخلاف الحقيقة عما أصاب البضائع من تلف^(٢). ولا يستثني المشرع من ذلك سوى حالة الضرورة القصوى مثل خطورة بقاء البضاعة في السفينة على سلامتها أو على الأرواح فيها.

(٣) الاختصاصات التجارية:

١٦٨ - تقتضي طبيعة النشاط البحري تخويل الربان القيام بأعمال تتعلق باستثمار السفينة كالتعاقد مع البحارة والتعاقد على إصلاح السفينة وشراء المؤن والأغذية اللازمة للرحلة وإبرام عقود النقل وتمثيل المجهز أمام القضاء^(٣).

(١) ويجب تحرير هذا التقرير وتقديمه في حالة هلاك السفينة ونجاة الربان كما ينبغي مصادقة الناجين من البحارة على مضمون هذا التقرير. علي البارودي، المرجع السابق، ف ٨٠.

(٢) محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ف ١٥٧.

(٣) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٣٩.

وإذ تظل السفينة تحت سيطرته الفعلية فإن الربان يتولى مادياً استلام البضائع من الشاحنين ورصها في السفينة وعليه المحافظة عليها إلى أن يقوم بتسليمها عند ميناء الوصول. كما يقوم باستقبال المسافرين الذين يتلقون مختلف أنواع الخدمات من أفراد الطاقم البحري وعلى رأسه الربان أثناء السفر.

١٦٩ - ولقد استقر في النظم القانونية المقارنة مبدأ نيابة الربان عن المجهز. ومن تطبيقاته في القانون اللبناني أعمال تسلم وتسليم البضائع^(١)، التعاقد على إصلاح السفينة وتزويدها بالمؤن والوقود وتعيين البحارة^(٢)، والتصرف بالبيع أو الرهن في البضائع المنقولة لمواجهة حالة طارئة إلى التمويل لاستكمال الرحلة البحرية^(٣).

ويلاحظ أن المادة ١١٤ من قانون التجارة البحرية لا تعتد بنبابة الربان عن المجهز إلا إذا لم يكن متواجداً في محل المجهز. ففي هذه الحالة لا يتسنى للربان الرجوع إلى المجهز ويضطر إلى تصريف شؤون السفينة بنفسه. ويمتد الحكم كذلك في حالة وجود السفينة في ميناء يكون للمجهز فيها وكيل أي أمين سفينة. ففي هذه الحالة يتولى وكيل السفينة تصريف شؤونها وتنحسر اختصاصات الربان كنائب عن المجهز^(٤).

١٧٠ - ويمكن للمجهز أن يعين الربان في القيام باختصاصاته التجارية عن طريق تعيين معاون له subrécargue. ويعتبر المعاون من أفراد الطاقم البحري^(٥). وتأتي أهمية وجود معاون للربان إذا كان هذا الأخير ذا كفاءة فنية عالية فيما يتعلق بقيادة السفينة من الوجهة الملاحية ولكن تنقصه الكفاءة اللازمة للقيام باختصاصاته التجارية. ويلاحظ أن وجود المعاون لا يقتصر

(١) المادة ١١٢ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ١١٤ من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ١٢٠ من قانون التجارة البحرية.

(٤) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٥١. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٠٤.

WAROT, Op. Cit., No. 93.

(٥)

على السفن التجارية وإنما يكثر الاستعانة به في سفن الصيد حيث لا يشترط بالضرورة في ربان السفينة أن يكون صائداً ماهراً^(١).

ثالثاً: مسؤولية الربان:

١٧١ - تتعدد اختصاصات الربان وتفرض عليه الدخول في علاقات مع أشخاص عديدين. وقد يترتب على سلوك الربان الإضرار بالغير مما يجب معه بحث مسؤوليته المدنية ومداها.

فيرتبط الربان بالمجهز بموجب عقد عمل بحري. وهو فوق ذلك نائب قانوني عنه في كل ما يتعلق بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة البحرية.

ويتعين على الربان بذل العناية الواجبة لحسن تنفيذ التزاماته، وأي إخلال بهذه العناية تثير مسؤولية الربان التعاقدية في علاقته بالمجهز.

إلا أن سلوك الربان قد يلحق بالغير الأضرار. وفي هذا الفرض يمكن إثارة مسؤولية الربان التقصيرية^(٢).

ونظراً لخطورة مهام الربان والآثار الوخيمة التي قد تترتب على إهماله تقضي المادة ١١١ من قانون التجارة البحرية بأن الربان مسؤول عن أخطائه في أثناء أداء وظيفته^(٣).

ويستوي في ذلك أن تكون الأضرار ناشئة عن غش الربان وخداعه أو عن إهماله في القيام بمهام وظيفته، ومهما كان خطؤه يسيراً.

ويكون الربان مسؤولاً بوجه خاص إذا خالف الالتزامات المتعلقة بدفتر

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 270.

(١)

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣١٤.

(٣) إلا أن الربان لا يسأل إلا عن أخطائه الشخصية، فهو لا يسأل عن أخطاء رجال الطاقم أو الركاب إلا إذا كانت راجعة إلى خطأ منه في اختيار البحارة أو إلى إهماله في الإشراف على البحارة والركاب. ويرجع عدم مسؤولية الربان عن أفعال البحارة إلى اعتبارهم تابعين للمجهز لا للربان، وإن قام باستخدامهم فهو يفعل هذا بوصفه نائباً عن المجهز: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٢٦.

اليومية والأوراق الأخرى أو ببقائه بنفسه على متن السفينة^(١).

المطلب الثاني

البحارة

١٧٢ - ذكرنا من قبل أن الطاقم البحري يتكون من الربان والبحارة، وهم كل من يتولى تقديم خدمة على السفينة أثناء السفر^(٢). ويرتبط هؤلاء بالمجهز بموجب عقد عمل حتى في الفرض الذي يتولى الربان استخدامهم، لأن الربان يبرم عقود العمل البحري بوصفه نائباً قانونياً عن المجهز كما رأينا.

ولقد تولى قانون التجارة البحرية تنظيم المركز القانوني للبحارة^(٣). ويتعين لإبراز معالم هذا النظام تعريف المقصود بالبحار والشروط الواجب توافرها فيه، ثم نتناول أحكام عقد العمل البحري عارضين لكيفية إثباته والالتزامات الناشئة عنه على عاتق طرفيه والعوارض التي قد تحول دون تنفيذ العقد في صورته الطبيعية.

أولاً: تعريف البحار وشروط عمله:

(أ) تعريف البحار:

١٧٣ - تنص المادة ١٢٨ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أنه يقصد بالبحار كل شخص استخدم على متن سفينة للقيام برحلة بحرية. ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز. ويتضح من ذلك أن الأحكام الخاصة بعقد العمل البحري تسري على جميع أفراد الطاقم البحري بما فيهم الربان. ولا شك أن القانون أقر بذلك بتبعية

(١) المادة ١١٨ من قانون التجارة البحرية.

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 187.

(٢)

(٣) المواد من ١٢٨ إلى ١٦٦ من القانون.

الربان القانونية للمجهز، لكنها تبعية لا تختلط بوصفه نائباً قانونياً عن المجهز فيما يتعلق بمباشرة اختصاصاته التجارية. ذلك أن نطاق التبعية يتحدد بالأعمال المادية التي يقوم بها الربان والمتعلقة بملاحة السفينة وبرئاسته للبحارة^(١).

ويمكن تعريف عقد العمل البحري بأنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان. ويتضح من ذلك أن كلاً من يقوم بعمل على متن السفينة يعد بحاراً ما دام يقوم به تحت إشراف المجهز أو الربان. وبالتالي لا يلزم بالضرورة أن يتعلق العمل بتسيير السفينة وإنما يشمل اصطلاح البحار - بالإضافة إلى الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين - الميكانيكيين وأطباء السفينة والطهاة وخدم المطاعم والغرف^(٢).

١٧٤ - ويمكن تقسيم البحارة إلى ثلاث طوائف:

الأولى: وتتمثل في طاقم السطح Personnel du pont وهم الأفراد الذين يوجهون السفينة في ملاحتها: أي الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين.

الثانية: وتتمثل في طاقم الآلات Personnel des machines وتشمل الميكانيكيين وعمال تشغيل الآلات والتزويد بالوقود أو ما يعرف بالوقادين.

الثالثة: وتتمثل في الطاقم الخدمي Agents du service général وتشمل كل من يقدم خدمة على السفينة كالطهاة وعمال النظافة وخدم المطاعم والغرف^(٣).

(ب) شروط عمل البحار:

١٧٥ - طبقاً لأحكام قانون التجارة البحرية اللبناني لا بد من توافر عدة شروط فيمن يعمل على متن السفينة. وهذه الشروط خاصة بالسن واللياقة الصحية وجنسية البحارة.

(١) في هذا المعنى: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٦٩. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ١٦١.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٢١.

MOUSSU et REMOND, Op. Cit., No. 94.

(٣)

١٧٦ - ١ - شرط السن: تنص المادة ١٣٤ فقرة أولى من القانون البحري على أنه يشترط فيمن يعمل ملاحاً ألا يقل سنه عن خمس عشرة سنة ميلادية.

وتقضي الفقرة الثانية من المادة ذاتها بجواز إلحاق من تتراوح سنه بين الخامسة عشر والثامنة عشر للعمل أو للتمرين على العمل، بشرط الحصول على موافقة كتابية من الوالدين أو الوصي.

١٧٧ - ٢ - شرط اللياقة الصحية: طبقاً للمادة ١٤٤ من قانون التجارة البحرية لا يجوز استخدام البحار إلا بعد إجراء الكشف الطبي عليه بواسطة طبيب تنتدبه سلطات الميناء. ويبطل كل عقد عمل بحري يتم بموجبه تشغيل بحار غير لائق طبياً. ويجب على الربان تدوين بيان بإجراء الكشف الطبي وإجازة الطبيب استخدامه للعمل على السفينة في دفتر البحارة.

١٧٨ - ٣ - الاشتراطات الخاصة بجنسية البحارة: تقضي المادة ١٣٣ من قانون التجارة البحرية بتخصيص نسبة معينة من البحارة اللبنانيين العاملين على السفن اللبنانية.

وتتفاوت النسبة الواجب توافرها من البحارة اللبنانيين بتفاوت نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة.

(أ) إذا كانت السفينة مخصصة للملاحة الساحلية بين مينائين لبنانيين، أو لملاحة الصيد في الشواطئ اللبنانية، يجب أن يكون جميع البحارة من اللبنانيين.

(ب) إذا كانت السفينة مخصصة للملاحة بعيدة المدى فيجب أن يكون ثلثا البحارة من اللبنانيين^(١).

(١) وتجدر الإشارة إلى أن النسبة الواجب توافرها من العمالة الوطنية ليست شرطاً»

ثانياً : أحكام عقد العمل البحري :

١٧٩ - على ضوء ما يتضمنه قانون التجارة البحرية من أحكام نتناول دراسة إثبات عقد العمل البحري أولاً، ثم تنفيذه من خلال العرض للالتزامات الطرفين: رب العمل وهو المجهز والعامل وهو البحار، وأخيراً نتناول دراسة الأحكام الخاصة بعوارض تنفيذ عقد العمل البحري.

(أ) إثبات عقد العمل البحري :

١٨٠ - يشترط المشرع اللبناني كتابة عقد العمل البحري وقيد بنوده في دفتر البحارة. فيلزم طبقاً للمادة ١٣٠ من قانون التجارة البحرية ذكر أهم الأركان التي يجري الاتفاق عليها كمدة استخدام البحار أو الرحلة التي يستخدم بمناسبةها، ونوع العمل المنوط به، وتاريخ بدء العمل في السفينة، ومقدار الأجرة وكيفية أدائها، بالإضافة إلى تاريخ ومكان إبرام العقد.

وتتطلب المادة ١٢٩ من القانون ضرورة قيد بنود العقد وشروطه في دفتر البحارة، على أن يوقعه البحار أو يختم بصمته عليه تعبيراً عن موافقته.

١٨١ - وتقضي المادة ١٢٩ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية بأنه في حالة عدم قيد بنود العقد وشروطه في دفتر البحارة يجوز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات. ويذهب الرأي الراجح إلى أن هذا الحكم مقرر لمصلحة البحار وحده لأن المجهز هو الذي يلتزم بواسطة الربان بمسك دفتر البحارة. ويبقى المجهز ملزماً بإثبات العقد بالكتابة^(١).

ويراعى أخيراً أن الفقرة الأولى من المادة ١٢٩ تعفى من ضرورة الإثبات بالكتابة البحارة الذين يعملون على سفن لا تتعدى حولتها الخمسة

= لاكتساب السفينة الجنسية اللبنانية، بل هي أثر مترتب على إضفاء تلك الجنسية على السفينة. كما أن المشرع اللبناني لا يستلزم توافر هذه النسبة لإمكان تسجيل السفينة في لبنان.

(١) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ٨٦.

من العناية ما يبذله الشخص المعتاد^(١)، وأن يكون متفرغاً له .

ويترتب على ذلك وجوب إثبات ارتكاب البحار لخطأ يتمثل في عدم بذل العناية الواجبة عند تأدية عمله إذا ما أريد إثارة مسؤوليته^(٢). والأحكام المتقدمة يقضي بها العرف البحري .

١٨٦ - ويراعى في هذا الصدد أن الحكم المتقدم يتسق وطبيعة العلاقة التي تربط بين المجهز والبحار والتي تقضي إلى تبعية البحار للمجهز، مما يترتب عليه وجوب تحديد التزام البحار على نحو منضبط . إلا أن ذلك لم يكن شأن البحارة دائماً: فقد كان مضمون عملهم يتسم في تحديده بالمرونة التي كانت تجيز للربان إعطاء التعليمات لأي بحار بالقيام بالعمل اللازم للملاحة في كل وقت، وساد ذلك في الوقت ذاته الذي كانت قواعد العمل البري تأخذ في اعتبارها ما تقتضيه تبعية العامل لرب العمل من تحديد دقيق لمضمون العمل^(٣).

ولهذا الأصل التاريخي لعمل البحار أثره على تحديد مضمون عمله في الوقت الراهن . فإذا كان البحار لا يلتزم إلا بأداء العمل المتفق عليه في عقد العمل البحري إلا أن لرؤسائه وعلى رأسهم الربان الخروج على هذه القاعدة في أحوال الضرورة وتبرره الظروف الخاصة بالملاحة البحرية . ففي أحوال تعرض السفينة للخطر أو إذا توفي أحد البحارة أو مرض يجوز تكليف البحار بالقيام بعمل آخر غير العمل المتفق عليه . وفي هذه الحالة تبقى للبحار جميع الحقوق المكتسبة له من واقع تعاقدته على القيام بالعمل الأصلي^(٤).

ففي أحوال الضرورة يصبح نطاق عمل البحار غير محدود^(٥)، وإذا

(١) جلال وفاء محمد بن، المرجع السابق، ص ١٧٠ .

(٢) محمد كمال حمدي: عقد العمل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٩، ص ٤٩ .

(٣) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 200.

(٤) محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٥٠ .

(٥) MOUSSU et ROMOND, Op. Cit., No. 116.

كانت الضرورة تقدر بقدرها فيجب أن يكون تكليف البحار بعمل آخر موقوتاً ببقاء حالة الضرورة قائمة^(١).

٢ - واجب الطاعة :

١٨٧ - من الآثار المترتبة على تبعية البحار للمجهز وجوب قيامه بعمله تحت إشراف الربان ورؤسائه^(٢). ولذلك يتعين على البحار إطاعة الأوامر الصادرة إليه منهم واحترامهم، ولكن في حدود ما لا يتعارض مع أحكام عقد عمله أو إذا كان من شأن تلك الأوامر مخالفة النظام العام أو الآداب أو تعريض البحار للخطر^(٣).

والالتزام المشار إليه يتجاوز مصدره المباشر وهو عقد العمل البحري إلى اعتباره التزاماً قانونياً^(٤)، إذ يفرض القانون على البحار واجب الطاعة الكاملة^(٥).

(ب) العمل على إنقاذ السفينة :

١٨٨ - تنص المادة ١٣١ من قانون التجارة البحرية على التزام البحار في حالة الخطر بالعمل على إنقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة.

والالتزام المتقدم التزام قانوني يفرض تلقائياً على البحار أن يسعى إلى إنقاذ السفينة والأرواح والبضائع دون انتظار تكليف بذلك من أحد في كل حالة تتعرض فيها للخطر.

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٨٦.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٢٦.

(٣) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ١٨٠. جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ١٨٠.

(٤) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٢٨٨. علي البارودي، المرجع السابق، ف ٩٠.

(٥) المادة ١٣١ من قانون التجارة البحرية.

(ج) عدم استغلال السفينة لحسابه الخاص :

١٨٩ - استقر العمل على عدم جواز استغلال السفينة لحساب البحار الخاص، بمعنى أنه لا يجوز له شحن بضائع على السفينة لا تخص مجهزها وإنما تخص البحار ذاته^(١).

وفي ذلك تنص المادة ١٣٢ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يجوز للربان أو لأحد البحارة شحن بضاعة في السفينة لحسابه الخاص إلا بإذن من رب العمل.

ويشمل الحظر الوارد بالمادة المذكورة كل من الربان والبحارة دون تخصيص لوظائفهم، وبالتالي يتعين على كل أفراد الطاقم الالتزام بعدم شحن بضاعة لحسابهم الخاص على السفينة. ومرد ذلك إلى ضرورة الاقتصار على خدمة السفينة وتكريس كافة الجهود للقيام بالعمل المنوط بالبحار^(٢). ويضاف إلى ذلك خشية مراعاة المصلحة الخاصة على مجموع المصالح الممثلة على السفينة في حالة تعرضها للخطر^(٣).

إلا أن المشرع يجيز شحن البضائع لحساب البحارة إذا أذن رب العمل بذلك. ويراعي أن الحظر يشمل في الأصل الربان وبالتالي لا يجوز له أن يأذن أحد البحارة بشحن بضاعة لحسابه الخاصة. ففي كل الأحوال يجب صدور الإذن من رب العمل.

١٩٠ - وطبقاً للمادة ١٣٢ المشار إليها يترتب على مخالفة الحظر

(١) وحتى وقت قريب كانت الأعراف البحرية وعقود استخدام الربانة تجيز لهم شحن بضائع خاصة بهم فيما كان يعرف باتفاق pacotille وعادة ما كانت العقود تفرض على الربان إبلاغ مالك السفينة بالبضائع التي يقوم بشحنها في السفينة في الحدود المبنية في العقد وإلا تعرض لجزاء عدم استحقاق أجره. انظر :

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 228.

(٢) جلال وفاء محمدي، المرجع السابق، ص ١٧١.

(٣) مما يتعارض والتزام البحار بإنقاذ الشحنة دون التمييز بين عناصرها.

الوارد بها إلزام المخالف بأن يدفع لرب العمل أقصى أجره نقل البضائع التي شحنت. ومؤدى الجزاء المتقدم التفويت على البحار شحن البضاعة دون دفع أجره النقل المقررة عنها.

كذلك يجوز للربان أن يأمر بإلقاء هذه البضائع في البحر إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو الشحنة أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات. ذلك أنه من المقرر أن وصول بضاعة غير ثابتة في سند شحن بحري قد يعد تهريباً لها داخل البلاد^(١).

ويسري حكم المادة ٢٦٥ من قانون التجارة البحرية على البضاعة التي يشحنها البحار لحسابه الخاص، وبموجبه لا يقبل في الخسارات المشتركة الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع التي لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه، وتسهم هذه البضائع في الخسارات المشتركة إذا أنقذت.

ونشير أخيراً إلى أن العمل يجري على التجاوز عن الأشياء التي يمكن للملاح نقلها في صندوق أمتعته الخاصة حيث يرجح في هذه الحالة تخصيصها للاستعمال الشخصي وليس للتجار فيها^(٢).

٢ - التزامات رب العمل:

١٩١ - يقع على عاتق رب العمل أربعة التزامات رئيسية يأتي في طبيعتها التزامه بدفع الأجر المقرر للبحار. ونظراً للطبيعة الخاصة للعمل البحري الذي يقتضي من البحار الابتعاد عن موطنه يكون رب العمل ملتزماً

(١) انظر في ذلك حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٤٤٤ لسنة ٣٤ق، جلسة ١٩٦٨/١١/٨، س ١٩، ص ١٤٣٦ حيث قررت . . . وكان إقرار الربان بوجود الزيادة (عما هو وارد في المانيفستو من بيانات) بعد كشفها بواسطة عمال الجمر ك ومواجهته بها لا يمكن أن يؤدي عقلاً إلى حسن نيته التي يتنفي بها مظنة التهريب . . .

(٢) محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٥١.

بإيوانه وغذائه، كما يلتزم بعلاجه وإعادته إلى وطنه.

(أ) دفع الأجر:

١ - تحديد الأجر:

١٩٢ - طبقاً للقواعد العامة يتولى الاتفاق تحديد الأجر المقرر للبحار. إلا أنه نظراً للأهمية البالغة للملاحة البحرية فعادة ما تتدخل الدولة لتحديد الحد الأدنى لأجور البحارة وكل ما يتعلق بالمبالغ الأخرى التي تستحق لهم^(١).

إلا أن المشرع اللبناني لم يتدخل في هذا الصدد وترك الإرادات الخاصة حرة في تحديد أجر البحار، ومع ذلك وضع القانون بعض الضوابط في شأن تحديد الأجر.

فإذا تم تحديد الأجر على أساس نسبة من أرباح المجهز يجب تحديد المصاريف والتكاليف المنوي خصمها من الربح المتحقق للحصول على الربح الصافي الذي يحسب على أساسه أجر البحار^(٢).

ولا يخل ما يكون متفقاً عليه من أجر باستحقاق البحار نصيباً في مكافأة إنقاذ السفن الأخرى طبقاً لأحكام المادة ٢٥٠ من قانون التجارة البحرية.

١٩٣ - وإذا تم تحديد الأجر على ضوء القواعد المشار إليها فيكون مستحقاً للبحار إذا ما أوفى بالتزاماته الناشئة عن عقد العمل البحري مع التحفظ الخاص بآثار بعض العوارض كما سنرى فيما بعد. ولذلك حرص المشرع على التأكيد في المادتين ١٣٦ و ١٣٧ من القانون على استحقاق الأجر المعين بالرحلة كاملاً في حالة تقصير السفر بفعل المجهز أو الربان، فلا يتحمل البحار تبعه فعل المجهز أو الربان. لكن في حالة استحقاق الأجر مشاهرة يحق للبحار قبض الأجر بنسبة مدة خدمته الفعلية.

(١) انظر على سبيل المثال التحديد القانوني واللائحي لأجور العمال البحريين في فرنسا:

MOUSSU et REMOND, Op. Cit., No. 122.

(٢) المادة ١٣٥ من قانون التجارة البحرية.

أما في حالة إطالة السفر أو تأجيله بفعل المجهز أو الربان فيجب زيادة الأجر بنسبة امتداد المدة. فإذا كان الأجر المقرر مثلاً مائتين ألف ليرة عن رحلة تستغرق خمسة أيام فطال أمد السفر إلى عشرة أيام يجب مضاعفة الأجر ويستحق البحار في هذا المثال أربعمئة ألف ليرة.

٢ - مكان وزمان الوفاء بالأجر:

١٩٤ - يلتزم رب العمل بأداء أجور البحارة في الزمان والمكان المعينين في العقد. وفي حالة عدم النص في العقد على ذلك فإنه يجب اتباع ما يقضي به العرف البحري في هذا الصدد.

ويجب أخذ في الاعتبار ما قرره المادة ١٤٠ من قانون التجارة البحرية للبحار من حق الحصول على سلفة إذا ما تقرر سفره. ذلك أن البحار يترك عادة ذويه في موطنه، وتعينه هذه السلفة على مواجهة أعبار معيشتهم أثناء تواجده على السفينة خلال الرحلة البحرية^(١).

ولذلك تنص المادة المذكورة على أنه إذا تقرر سفر البحار فإنه يجوز له الحصول على سلفة لا تتجاوز خمس أجره المستحق. وبالتالي يكون الحد الأقصى لمجموع السلف التي يحق للبحار الحصول عليها خمس أجره المستحق^(٢)، أي مع احتساب العلاوات والبدلات والمكافآت التي تقرر للبحار بما فيها بدل السفر.

ويجب ذكر بيان عن السلفة في دفتر البحارة ويوقعه البحار. ويكون لذلك البيان المقرون بتوقيع البحار حججه في إثبات قبض السلفة.

وطبقاً للمادة ١٤١ يجوز بتفويض من البحار أداء السلفة لزوجته وأولاده أو أصوله أو فروعهم دون غيرهم.

وحتى لا تكون السلفة وسيلة للضغط على البحار بأية صورة إن كانت،

(١) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ١٨٠.

(٢) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ١٨٠.

تقضي المادة ١٤٣ بعدم جواز استرداد هذه السلفة الأخيرة في حالة إلغاء العقد لأي سبب كان. ويسري الحكم المتقدم ولو وجد اتفاق على الاسترداد. وقد راعى المشرع بذلك أن الغالب هو أن تكون السلفة قد أنفقت في الشؤون الضرورية لأسرة البحار أثناء غيابه^(١). أما السلف الشخصية فيجوز استردادها عند فسخ العقد.

٣ - ضمانات استيفاء الأجر :

١٩٥ - تنقرر للبحار ضمانتان أساسيتان لاستيفائه أجره^(٢) :

١٩٦ - (أ) الامتياز البحري : طبقاً للمادة ٤٨ بند ٢ من قانون التجارة البحرية تكون الديون الناشئة عن عقد عمل الریان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة من الحقوق الممتازة. وقد سبق لنا العرض للامتياز البحري المقرر لهذه الحقوق ضمن دراستنا لحقوق الامتياز البحرية.

١٩٧ - (ب) عدم جواز الحجز على ربح الأجر : وضماناً لحصول البحار على قدر من أجره يسمح له بمواجهة أعباء الحياة نصت المادة ١٤٣ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يجوز الحجز على أجر البحار أو النزول عنه إلا في الحدود المبينة في تلك المادة.

(ب) الالتزام بإقامة البحار وغذائه :

١٩٨ - يلتزم رب العمل طبقاً للعرف البحري أثناء السفر بغذاء البحار وإقامته في السفينة دون مقابل. فيتعين على مجهزة السفينة توفير مكان ملائم لسكنى البحار على متن السفينة، كما يلتزم بتقديم الوجبات الغذائية إليه. ولا يجوز لرب العمل الحصول على مقابل للإيواء والتغذية سواء تم ذلك في صورة وفاء البحار بالقيمة النقدية لهذه الخدمات أو تم استقطاع هذه القيمة من الأجر النقدي للبحار.

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٢٧.

(٢) وذلك بالإضافة إلى عدم جواز تحديد مسؤولية المجهز فيما يتعلق بحقوق البحارة تطبيقاً للمادة ٩٦ من قانون التجارة البحرية.

(ج) الالتزام بعلاج البحارة:

٧٩٩ - تقرر المادة ١٤٥ من قانون التجارة البحرية القاعدة العامة في هذا الصدد بقولها أن رب العمل يلتزم بعلاج البحارة دون مقابل إذا أصيب بجرح أو مرض وهو في خدمة السفينة.

والواقع أن الالتزام بعلاج البحارة قد أقره العرف البحري منذ العصور الوسطى حيث كان الملاح شريكاً في الرسالة البحرية وليس عاملاً كما نشاهده الآن، وبالتالي كان يتم علاجه على نفقة الرسالة البحرية بغض النظر عن ارتكاب مالك السفينة لثمة خطأ^(١).

وإذا كان رب العمل يلتزم بعلاج البحار من واقع تحمله لتبعة الاستغلال البحري، فيجب أن يكون لمرض البحار أو جرحه ارتباط بهذا الاستغلال. لذلك نصت المادة المذكورة على الالتزام بالعلاج إذا كانت الإصابة قد لحقت البحار وهو في خدمة السفينة. ويجب الرجوع إلى ما تقضى به القواعد العامة في العمل والتأمينات الاجتماعية لتحديد متى يعد البحار في خدمة السفينة.

ومن جانب آخر يلتزم رب العمل بعلاج البحار دون مقابل لمجرد ارتباط الإصابة بالمرض أو الجرح بالاستغلال البحري. ولذلك إذا كانت الإصابة ترجع إلى خطأ من البحار قد يصعب القول بوجوب علاجه على نفقة رب العمل. لذلك إذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من حالات سوء السلوك وجب على رب العمل أداء نفقات العلاج على أن يكون له خصمها مما يستحقه البحار من أجر.

ويبين من ذلك أولاً أنه ليس كل خطأ يرتكبه البحار يبرر تحمله لنفقات العلاج، إذ يجب أن يكون قد ارتكب فعلاً من أفعال العصيان أو السكر أو أي فعل آخر ينم عن سوء السلوك. أما خطأ البحار الذي لا يندرج تحت هذا

(١) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢٠٠.

المفهوم فلا يؤثر على التزام رب العمل بمعالجته دون مقابل.

ويتضح ثانياً أن ارتكاب البحار لفعل ينم عن سوء سلوكه لا يرفع عن كاهل رب العمل التزامه بعلاج البحار. ذلك أنه لا يجوز ترك المريض أو الجريح دون علاج أبداً كانت الظروف خاصة أن البحار كثيراً ما يكون عاجزاً عن تدبير نفقات علاجه وبصفة أخص إذا كان بعيداً عن موطنه.

وينتضي التزام رب العمل بعلاج البحار طبقاً للمادة ١٤٦ إذا تبين أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء. ويجب في الحالة التي يسفر فيها الجرح أو المرض عن عاهة مستديمة تطبيق أحكام قانون طوارئ العمل^(١).

ويعرض الحديث عن عوارض تنفيذ عقد العمل البحري سوف نبحث مدى تأثير المرض أو الجرح على استحقاق البحار لأجره.

(د) الالتزام بإعادة البحار إلى الوطن:

٢٠٠ - يقع على عاتق رب العمل التزام بإعادة البحار إلى موطنه. ومرد ذلك إلى اعتبارين أساسيين:

الأول: اعتبار إنساني، إذ يجب حماية البحار من شرور تركه في بلد أجنبي تعوزه فيه النقود اللازمة للعودة إلى الوطن وقد لا يجد عملاً فيه يرتزق منه.

الثاني: اعتبار قومي، إذا كثيراً ما تستعين الدولة بالبحارة الوطنيين في أوقات الأزمات والحروب مما يقتضي تواجده في أرض الوطن. ولذا قيل إن التزام رب العمل بإعادة البحار إلى وطنه يتعلق بالنظام العام فلا يجوز للبحار النزول عنه^(٢).

وطبقاً للمادة ١٥٢ من قانون التجارة البحرية يلتزم رب العمل بإعادة البحار إلى لبنان إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله من السفينة، إلا إذا كان

(١) المادة ١٥١ من قانون التجارة البحرية.

(٢) محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ف ٢٠٣.

ذلك بناء على أمر من السلطة الأجنبية أو بناء على اتفاق بين رب العمل والبحار.

ويسري الحكم المتقدم على البحارة اللبنانيين، إذ تثور بالنسبة إليهم أهمية العودة إلى لبنان. والفرض بطبيعة الحال هو وجود السفينة في ميناء أجنبي وحدث ما يستوجب إنزال البحار من السفينة. كما إذا تعذر على السفينة الاستمرار في رحلتها البحرية وبالتالي عودتها إلى لبنان، أو تم إنزال البحار المريض أو الجريح لمعالجته.

٢٠١ - ويستثني المشرع من وجوب إعادة البحار إلى لبنان ثلاث حالات:

الأولى: هي حالة إنزال البحار من السفينة بناء على أمر من السلطة الأجنبية. والمثال على ذلك أن يتم القبض عليه لإرتكابه جريمة تستوجب محاكمته في الدولة الأجنبية.

الثانية: هي حالة إنزال البحار بسبب جرح أو مرض لا صلة لهما بخدمة السفينة ولا يمكن تأمين العلاج منهما على متن السفينة.

الثالثة: هي ترك البحار العمل وفسخ عقد العمل البحري بالتراضي.

٢٠٢ - أما عن إعادة البحار الأجنبي فينص قانون التجارة البحرية على إعادة البحار إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه، سواء كان الميناء في لبنان أو في الخارج. لكن إذا وجد نص في عقد العمل البحري على إعادة البحار إلى أحد الموانئ اللبنانية وجب العمل بالاتفاق^(١).

(ج) عوارض تنفيذ عقد العمل البحري:

٢٠٣ - قد يعترض تنفيذ عقد العمل البحري بعض الأحداث التي يمكن أن تثير التساؤل حول مدى الاستمرار في تنفيذ العقد أو مدى تأثيرها على الحقوق المالية الناشئة عنه. وقد واجه المشرع بعض هذه العوارض ووضع

(١) المادة ١٥٢ فقرة ٢ من القانون.

لها الحلول التي تحول دون إثارة النزاع حولها. وتحسباً لإمكانية النزاع حول تنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد العمل البحري نص المشرع على تقادم الدعاوي الناشئة عنه بمضي مدة محددة.

ونتولى بحث مختلف هذه المسائل تباعاً:

١ - انتهاء مدة العقد أثناء السفر:

٢٠٤ - قد يبرم عقد العمل البحري لمدة زمنية محددة فينقضي العقد بمضي هذه المدة. وقد يحدث أن تنتهي المدة المحددة للعقد أثناء الرحلة البحرية ولا يتصور معه أن يجبر البحار على ترك السفينة خاصة إذا كانت في عرض البحر لمجرد انتهاء مدة عقده^(١).

لذلك تنص المادة ١٥٤ من قانون التجارة البحرية على امتداد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة إلى أول ميناء لبناني. ويترتب على ذلك أنه لا يجوز إجبار البحار على ترك السفينة وهي في ميناء أجنبي وإنما يلزم انتظار بلوغ السفينة أول ميناء لبناني.

وإذ يقضي المشرع بامتداد العقد بحكم القانون فإن الأمر لا يتوقف على إرادة الطرفين، بل أنه لا يجوز لهما الاتفاق على مخالفة ما تقضي به المادة ١٥٤ من القانون، نظراً للطبيعة الآمرة لكافة القواعد المتعلقة بعقد العمل البحري.

ومن جانب آخر يقضي امتداد العقد إلى ترتيب كافة آثاره خلال المدة التي يمتد خلالها، بكل ما يترتب من التزامات سواء على عاتق البحار أو رب العمل. وتسري في شأنه كافة القواعد الخاصة المتعلقة بعوارض تنفيذ العقد الأخرى التي نعرض لها حالياً.

(١) ويرجع البعض الحكمة من تقرير امتداد عقد العمل البحري إلى الاعتبارات التي تقتضيها سلامة السفينة حيث وجود البحار على متنها أساسي ولازم إلى حين وصولها إلى الميناء الوطني: جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ١٨٤.

٢ - وفاة البحار أثناء الخدمة :

٢٠٥ - في حالة وفاة البحار أثناء خدمته في السفينة يكون الأصل هو انقضاء عقد العمل البحري وزوال جميع الآثار المترتبة عليه^(١). إلا أن المشرع نص على ترتب بعض الآثار في حالة وفاة البحار ويمكن اجمالها فيما يلي :

٢٠٦ - (أ) استحقاق الأجر : تواجه المادة ١٥٥ من القانون الفرض الذي يتوفى فيه البحار المعين بالرحلة وتبين مدى استحقاقه لأجره بالرغم من الوفاة . وجدير بالإشارة إلى أن حكم هذه المادة لا يسري إلا إذا كان البحار معيناً بالرحلة دون البحار الذي يعين بالمدة وهو يخضع بالتالي لحكم القواعد العامة .

فإذا كان البحار قد استخدم بالمشاهدة فيكون أجره مستحقاً إلى يوم وفاته .

أما إذا كان مستخدماً بالرحلة فيجب التمييز بين فرضين :

الأول : هو تعيين البحار بالرحلة في الذهاب وحده . ففي هذا الفرض يلتزم رب العمل بأداء كامل الأجرة إذا توفي بالبحار بعد بدء السفر .

الثاني : هو تعيين البحار بالرحلة للذهاب والإياب معاً . وهنا يجب التمييز بين حدوث الوفاة أثناء رحلة الذهاب وحدثها أثناء رحلة الإياب . ففي الحالة الثانية فقط يلتزم رب العمل بأداء نصف أجر البحار .

٢٠٧ - (ب) أداء نفقات الدفن وإيداع مستحقات البحار : طبقاً للمادة ١٥٠ من القانون يجب على رب العمل أداء نفقات دفن البحار الذي توفي وهو في خدمة السفينة ، وذلك في بلده إذا كانت الوفاة بسبب الجرح أو المرض المرتبط بخدمة السفينة .

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٣٠.

٣ - إصابة البحار أثناء الخدمة:

٢٠٨ - يلتزم رب العمل بعلاج البحار الذي يصاب بمرض أو بجرح وهو في خدمة السفينة^(١). وقد نعوقه الإصابة عن قيامه بالعمل المتفق عليه أو الاستمرار في القيام به مما يثور معه التساؤل حول أثر الإصابة على استحقاق البحارة لأجره.

وفي ذلك تقرر المادة ١٤٧ من قانون التجارة البحرية استحقاق البحار الذي يصاب بجرح أو مرض وهو في خدمة السفينة أجره كاملاً أثناء الرحلة. وبالتالي ففيما يتعلق بالرحلة التي أصيب خلالها البحار يستحق عنها أجره كاملاً. ويشترط لذلك بقاء البحار على متن السفينة. أما بعد إنزاله منها فإن له الحق في عطاء يعادل أجره لمدة أربعة أشهر كحد أقصى. فإذا تم إنزال البحار في دولة أجنبية يجب على الربان إيداع قيمة العطاء لدى القنصل اللبناني أو من يمثله.

٤ - تعذر السفر بفعل القوة القاهرة:

٢٠٩ - تنص المادتان ١٦٠ و ١٦١ من قانون التجارة البحرية على أنه إذا حالت قوة القاهرة دون البدء في السفر أو دون مواصلته استحق البحار المعين بالمشاهدة أو بالرحلة أجره عن الأيام التي قضاها فعلاً في خدمة السفينة.

وتواجه المادة المذكورة فرض تعيين البحار بالرحلة وفرض البحار المعين بالمدة رغم عدم تأثر مركزه القانوني بتعذر البدء في السفر أو مواصلته والفرض أن ذلك لا يحول دون قيامه مطلقاً بالعمل المتفق عليه^(٢).

ويجب أن يكون الأمر راجعاً إلى قوة القاهرة. أما إذا كان راجعاً إلى فعل أي من الطرفين المجهز أو البحار فإنه يتحمل وحده تبعه فعله.

(١) راجع المادة ١٤٥ من قانون التجارة البحرية.

(٢) فيكفي في هذا الفرض احتباس البحار لخدمة رب العمل خلال وقت العمل.

وفي هذه الحالة يقرر القانون استحقاق البحار لأجر عن الأيام التي قضاها فعلياً في خدمة السفينة^(١). ويتضح من ذلك أنه يجب أن يكون البحار قد عمل بالفعل على السفينة قبل بدء السفر أو قبل تعذر استمراره لكي يستحق الأجر. أما إذا تعذر البدء بالسفر بعد إبرام عقد العمل البحري وقبل بدء عمل البحار في خدمة السفينة فإن عقد العمل البحري يفسخ من تلقاء نفسه دون أن يستحق البحار أي أجر.

٥ - فصل البحار :

٢١٠ - لم يعرض المشرع في قانون التجارة البحرية للأسباب الموجبة لفصل البحارة، وكل ما ذكره هو وجوب توافر سبب مسوغ للفصل.

ويجب في هذه الحالة الرجوع إلى القواعد العامة في عقد العمل التي تقضي بجواز فصل العامل في حالة ارتكابه خطأ جسيماً. ويخضع تقدير جسامة الخطأ لسلطة المحكمة التي تنظر النزاع حول الفصل.

والحكم الوحيد الذي تضمنه قانون التجارة البحرية بخصوص فصل البحار هو ذلك الوارد بالمادة ١٥٦ التي تقضي بأنه إذا فصل البحار فلا يجوز للربان إلزامه بترك السفينة إذا كانت في ميناء أجنبي إلا بإذن من القنصل اللبناني أو السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده، ويجب إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه في دفتر البحارة وإلا اعتبر الفصل غير مشروع.

ولا تعرض المادة المشار إليها لأسباب فصل البحار وإنما تقتضي أن يتم إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه في دفتر البحارة وإلا اعتبر الفصل غير مشروع. ويتضح من ذلك أن الفصل لا يشمل الربان لأنه يكون معرضاً للعزل

(١) والمثال على ذلك أن يكون تحديد أجر البحار عن رحلة تستغرق عدد معين من الأيام بدءاً من تاريخ عمل البحار على السفينة، وليكن الأجر ٦٠٠,٠٠٠ ليرة ومدة الرحلة ١٥ يوماً. فإن عمل البحار بالفعل مدة خمسة أيام فقط فإنه لا يستحق إلا ٢٠٠,٠٠٠ ليرة أي ثلث الأجر مقابل العمل ثلث مدة الرحلة.

من جانب مجهز السفينة وليس الفصل^(١). وقد يصدر الربان بوصفه نائباً قانونياً عن المجهز قرار الفصل، إذ يعمل البحار تحت إشراف الربان^(٢).

٦ - أثر هلاك السفينة:

٢١١ - بموجب عقد العمل البحري يلتزم البحار بالقيام بالعمل المتفق عليه على متن سفينة من سفن المجهز.

ولذلك لا يؤدي هلاك السفينة إلى انقضاء عقد العمل البحري في حالة تعدد السفن التي تخص المجهز. وإنما يجب التحفظ بشأن الاتفاق الذي يقضي بقصر عمل البحار على سفينة معينة، ففي حالة هلاك هذه السفينة ينقضي عقد العمل البحري لاستحالة تنفيذه. ويجب اعمال الحكم ذاته في حالة استغلال المجهز لسفينة واحدة.

وفي كل الأحوال لا يتحمل البحار تبعة هلاك السفينة الذي لا يد له فيه، فسواء كان بفعل رب العمل أو الغير أو نتيجة قوة قاهرة فإن البحار لا يتحمل تبعة الهلاك وبالتالي يستحق أجره كاملاً.

أما إذا نشأ الهلاك عن فعل البحارة أو تقصيرهم في تنفيذ الالتزام الواقع على عاتقهم بالعمل على إنقاذ السفينة أو المسافرين أو الشحنة يجوز للمحكمة أن تأمر بإعفاء رب العمل من دفع أجورهم كلها أو بعضها^(٣).

٧ - تقادم الدعاوي الناشئة عن العقد:

٢١٢ - تقضي المادة ١٦٦ من قانون التجارة البحرية بإنقضاء جميع الدعاوي الناشئة عن عقد العمل البحري بمضي سنة من تاريخ إنهاء العقد.

والمدة المشار إليها مدة تقادم، وبالتالي تسري عليها أحكام الوقف

(١) انظر في التمييز بين عزل الربان و «عزل» الملاحين: محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص ١١ وما بعدها.

(٢) راجع تعريف عقد العمل البحري الولد بالفقرة ١٧٣ من هذا المؤلف.

(٣) المادة ١٦١ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية.

والانقطاع طبقاً للقواعد العامة. وهي تسري على جميع الدعاوي الناشئة عن عقد العمل البحري سواء تلك التي يرفعها المجهز على البحار أو العكس^(١). وهي مدة قصيرة لضمان تسوية المنازعات على وجه السرعة استقراراً للمراكز القانونية^(٢).

ويلاحظ أن المدة المقررة للتقادم يبدأ سريانها من تاريخ انتهاء العقد. وتطبيقاً لطلبك يبدأ سريان مدة التقادم من تاريخ وفاة البحار، أو انتهاء مدة العقد مع مراعاة حكم امتداده إذا انقضت المدة أثناء السف، أو انتهاء الرحلة التي تم تعيين البحار لأجلها.

ونشير أخيراً إلى أن حكم المادة ١٦٦ يسري في حالة عزل المجهز للربان، وبالتالي يبدأ سريان مدة التقادم من تاريخ العزل.

المبحث الثالث

أشخاص الملاحة المساعدة

٢١٣ - إذا اقدمت السفينة على القيام ببعض المناورات التي تنطوي على قدر من الخطورة فإن ربانها قد يكون في حاجة إلى الاستعانة بشخص له دراية أكثر بأفضل السبل للقيام بتلك المناورات. هذا الشخص الذي يعين الربان في قيادة السفينة يعرف بالمرشد Pilote^(٣).

وفي بعض الفروض قد تستعين السفينة بقوة تسيير خارجية عنها أياً كان الدافع وراء ذلك. وإنما يغلب أن يكون الأمر راجعاً إلى عطل أصاب محركات السفينة مما أجبر ربانها على الاستعانة بإحدى سفن القطر Remorqueur^(٤).

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٣١.

(٢) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ١٧٩.

(٣) عبد الفضيل محمد أحمد: الإرشاد البحري. دراسة مقارنة، المنصورة، ١٩٨٧، ف ١.

(٤) DOR et VILLENEAU: Le remorquage en droit maritime, LGDJ, Paris, 1959, P. 2.

نعرض إذن للمرشد أولاً ثم لمجهز القطر^(١).

المطلب الأول

المرشد

أولاً : تعريف المرشد :

٢١٤ - إن أهم ما يميز الإرشاد في القانون اللبناني هو طابعه الإلزامي. فلا حرية لمجهزي السفن في اجتياز بعض الممرات البحرية أو في دخول الموانئ دون الاستعانة باحد المرشدين.

ولذلك وبصدد الحديث عن الإرشاد البحري نكتفي بتعريف المرشد من جهة وبيان كيفية نشوء علاقة الإرشاد من جهة أخرى.

٢١٥ - يمكن تعريف المرشد بأنه ذلك الشخص الذي يستعين به الربان لتوجيهه عند قيادة السفينة أثناء الدخول أو الخروج من الموانئ أو القنوات^(٢).

ويعد الإرشاد من أقدم النظم البحرية حيث كان يتولى المرشد قيادة السفينة من الوجهة الملاحية في حين كانت اختصاصات الربان تقتصر على المهام التأديبية والتجارية^(٣). وكان هذا المرشد يعرف بمرشد أعالي البحار Pilote Haururier ويختلف عن مرشد آخر كان يعين قائد السفينة على

(١) إن سحر التمييز الاصطلاحي بين أشخاص الملاحة البحريين وأشخاص الملاحة البريين لا زاله يفتتنا على عدم إقامة التقسيم على أساس طبيعة النشاط وليس على الأشخاص القائمين به. إلا أنه يصعب إطلاق عنوان «القاطر» حيث لا يمثل إنساناً كما في حالة المرشد، لكن مجهز السفينة بواسطة أفراد طاقمها هو الذي يقوم بعملية القطر ومن هنا جاء تفضيلنا لهذا العنوان.

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 265.

(٢)

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٣٠.

الاقترب من السواحل والقيام بالملاحة الحدية ودخول المواني والخروج منها Pilote lamenteur. وهذا المرشد الأخير هو المرشد بمفهومه الحديث^(١).

٢١٦ - وتأتي أهمية دور المرشد في صعوبة المناورات التي تضطر السفينة القيام بها عند دخول المواني والخروج منها فضلاً عن صعوبة الرسو على أحد أرصفة الميناء^(٢). ويرجع ذلك إلى كثرة العوائق التي توجد في الميناء من منشآت فنية وصخور وضآلة مياه قاع البحر فيه بالإضافة إلى ازدحام حركة السفن^(٣). أما بخصوص الملاحة في القنوات فإنه يراعى مع ضخامة السفن ما تحتاج إليه من خبرة خاصة في عبورها بحرص بين شواطئها القريبة^(٤).

وعندئذ يتدخل المرشد عن طريق تقديم معلومات ونصح وإرشادات للربان ليدله على خط السير الواجب اتباعه^(٥). فالمرشد مجرد ناصح أو مستشار للربان، يدلي بما يراه لازماً لسلامة دخول السفينة الميناء أو خروجها منه أو العبور بالقناة. ويترتب على ذلك أن المرشد لا يتولى قيادة السفينة أثناء عملية الإرشاد بل تظل قيادتها للربان^(٦).

٢١٧ - هذا ولم يعرض التقنين البحري لعام ١٩٤٧ للإرشاد. إلا أن الإرشاد لا تملية اعتبارات سلامة السفينة فقط وإنما هي سبيل لحماية منشآت الميناء وتيسير حركة الملاحة فيه^(٧). لذلك تدخلت الدولة اللبنانية بإصدار تشريعات خاصة بالإرشاد في المواني اللبنانية أهمها القانون الصادر في ١٠ حزيران (يونيو) ١٩٤٨ الخاص بالإرشاد في ميناء بيروت، والقانون الصادر

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٩٣.

REZENTHEL, Op. Cit., P. 707.

(٢)

(٣) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٥٢.

(٤) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٩٣.

(٥) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ف ١.

(٦) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٣٢.

(٧) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٣٠.

في ٢٠ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٥١ بتنظيم الإرشاد في ميناء طرابلس.

وأهم ما يميز عملية الإرشاد من الوجهة القانونية يتمثل في العلاقة التي تنشأ بين المرشد ومجهز السفينة التي تستعين بخدماته. وبخصوص هذه العلاقة نبحث الآن كيفية نشوتها.

ثانياً : نشأة علاقة الإرشاد :

٢١٩ - يتولى الربان قيادة السفينة من الوجهة الملاحية أو الفنية كما رأينا من قبل. ولذلك فقد كان الأصل هو اختيارية اللجوء إلى مرشد عند دخول السفينة الميناء أو الخروج منه. وكان مؤدي ذلك اعتبار علاقة الإرشاد علاقة عقدية تنشأ بين مجهز السفينة والمرشد^(١).

ويبرم عقد الإرشاد بتلاقي إيجاب وقبول كسائر العقود. ويتم الإيجاب برفع الربان للإشارة الخاصة بالإرشاد على سارية السفينة، فالربان يتولى إبرام عقد الإرشاد بوصفه نائباً قانونياً عن المجهز^(٢). ومع تطور الأجهزة التي تستخدمها السفن في وقتنا الراهن أصبح الإيجاب يصدر عن الربان في كثير من الأحوال عبر أجهزة اللاسلكي^(٣).

ومتى شاهد المرشد الإشارة الخاصة أو تلقى طلب الإرشاد من الربان يجيبه المرشد إلى طلبه، وبهذا ينقصد العقد.

٢١٩ - ولقد ثار الخلاف حول تحديد الطبيعة القانونية لعقد الإرشاد نظراً لأهمية هذا التكليف في بيان الأحكام الخاصة بالمسؤوليات التي قد تنشأ عن تنفيذ عمليات الإرشاد^(٤). ولا نرى داعياً للخوض في تفاصيل هذا

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٤١.

(٢) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٩٦.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٣٤.

(٤) ويدور الخلاف حول فكرتين أساسيتين هما العمل والمقاولة مما له انعكاسه على تقرير نعية المرشد للمجهز أثناء عمليات الإرشاد من عدمه وما يترتب على ذلك من إمكانية إثارة مسؤولية المجهز عن أخطاء المرشد. أنظر: عبد الفضيل محمد أحمد، =

الخلاف إذ صار الإرشاد إجبارياً في لبنان على ضوء ما تنص عليه أحكام القوانين المنظمة للإرشاد في الموانئ اللبنانية^(١).

وتقضي الأحكام المشار إليها بـسريان المراسيم والقرارات الخاصة بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التي تستحق عنه. وتشير الخطوط العريضة لتنظيم الإرشاد في تلك المراسيم والقرارات إلى أنه صار خدمة عامة تتولاها الدولة من خلال هيئات الإرشاد التي تحصل مقابل الإرشاد رسماً لم يعد يتميز عن سائر الرسوم التي تحصل عليها الدولة مقابل تقديم خدماتها من خلال مرافقها العامة. ولا أدل على ذلك من نص المادة ٤٨ من قانون التجارة البحرية على اعتبار رسوم الإرشاد من الحقوق الممتازة المتمتعة بذات المرتبة التي تتمتع بها الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام^(٢). أضف إلى ذلك أن مركز المرشدين لم يعد يتميز في شيء في علاقته الوظيفية بالهيئات التي تتولى الإشراف على عمليات الإرشاد عن مركز الموظفين العموميين^(٣).

وبهذا التنظيم الحديث نسبياً للإرشاد فقد اقترب من فكرة النظام Institution وبعد عن فكرة العقد. فلم يعد الربان حراً في اللجوء إلى المرشد، فضلاً عن انتفاء اختياره لشخص المرشد. ولا يجوز للمرشد أن يمتنع عن إجابة طلب الإرشاد بل يتعين عليه عدم التمييز بين السفن وإجابة

= المرجع السابق، ف ١٢٣ - ١٢٥. والفقہ المصري في عمومہ يغلب طبيعة العمل في عقد الإرشاد. انظر: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٤١. علي البارودي، المرجع السابق، ف ٩٨. مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٥٤. وقارن علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٣٥ الذي يشير بحق إلى أن المرشد لا يعتبر من البحارة عند وجوده على متن السفينة: الهامش رقم (١) من ص ٢٥٠.

(١) المادتان ١٠ و ١٤ من قانون تنظيم الإرشاد في ميناء بيروت والمادتان ٨ و ١١ من قانون تنظيم الإرشاد في ميناء طرابلس.

(٢) في هذا المعنى: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٣٦.

(٣) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ف ٩٦ وما بعدها.

طلب أول سفينة تتقدم به^(١).

والقول بالطبيعة النظامية للإرشاد يعني أن طلب الربان الاستعانة بمرشد يعد عملاً شرطياً *Acte-condition* يفضي صدوره إلى ترتيب كافة الآثار الناشئة عن النظام الذي يتولى القانون تحديد معالمه حيث ينحصر سلطان الإرادات الخاصة في تحديد مضمون العلاقة.

المطلب الثاني

مجهز القطر

٢٢٠ - القطر بوجه عام هو الاستعانة بقوة محركية خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له، أو لم يعد يتوافر له، الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المنشود ذاتياً^(٢).

وفي المجال البحري لا يكون القطر على صورة واحدة: فقد يمثل القطر العمل المادي الذي به يتم إنقاذ السفينة المعرضة للخطر وذلك بقطرها إلى منطقة آمنة. وقد تتدخل سفينة القطر لمساعدة السفينة المقطورة على القيام بالمناورات اللازمة لدخول الموانئ أو الخروج منها أو للمرور بالقنوات. وفي هذا الفرض لا تنعدم القوة المحركة للسفينة المقطورة وإنما يقتصر الأمر على الاستعانة بقوة سفينة القطر المحركة لتوجيهها في تلك المناورات. وأخيراً قد يكون القطر وسيلة لنقل منشآت الموانئ القائمة من ميناء إلى آخر كالرافعات والمواعين والصنادل، وهذه المنشآت لا تتوافر لها

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٣٥.

DOR et VILLENAU: Le remorquage en droit maritime, Op. Cit., P. 1.

(٢)

هذا ولم يعرض التجارة البحرية للقطر البحري. لذلك نكتفي بتعريف عقد القطر البحري من جهة وبيان طبيعته القانونية من جهة أخرى.

أولاً : تعريف عقد القطر البحري :

٢٢١ - إذا نظرنا إلى واقع القطر البحري كما يبين في العمل فما هو إلا تعبير عن العلاقة التي تنشأ بين سفن القطر والسفن المقطورة. ويترتب على ذلك أننا لا نواجه إلا فروض القطر الذي يتم بين سفينتين: سفينة القطر والسفينة المقطورة. ومؤدي ذلك استبعاد من مفهومنا للقطر البحري عمليات قطر المنشآت التي لا تعتبر من قبيل السفن كالمنشآت العائمة المخصصة للخدمة في داخل المواني، كما يستبعد من هذا المفهوم جر الحطام بعد رفعها^(٢).

والقطر البحري عقد بمقتضاه يلتزم مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لآخر لقاء أجر معلوم^(٣). وعلى ضوء هذا التعريف لا يمثل القطر الذي يتم بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد تنفيذاً لعقد قطر ولا يعدو الأمر سوى عملية مادية لا ترتب بحسب الأصل آثاراً قانونية^(٤).

٢٢٢ - وعقد القطر البحري عقد رضائي إذ يصعب توافر القالب الكتابي في شأنه، وغالباً ما يصدر الإيجاب عن السفينة طالبة القطر وهي في عرض البحر. وإزاء حاجة مشروعات القطر البحري إلى تضمين الاتفاق شروطاً خاصة بتنفيذه والمسؤوليات الناشئة عنه فقد جرى العمل على تدوين هذه الشروط في إيصالات القطر والفواتير الخاصة به^(٥).

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦٧٠.

(٢) DOR et VILLENAU, Op. Cit., P. 2.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦٦٩.

(٤) DOR et VILLENAU, Op. Cit., P. 2.

(٥) ويراعى في هذا الصدد أن السفن التي تعتاد المرور بمناطق محددة أو ترسو في موانئ معينة قد تبرم مع أحد مشروعات القطر عقداً طويل المدة نسبياً، يسمح لها -

ويعتبر عقد القطر البحري من عقود المعاوضة إذ تضطلع به مشروعات ذات طابع رأسمالي تهدف إلى تحقيق الربح من وراء تقديم خدمات القطر. وتختلف كيفية تحديد الأجر الذي يتعين على مجهزة السفينة المقطورة دفعه بحسب ما إذا كان القطر من أجل تنفيذ المناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو إذا كان من أجل قطر السفينة في أعالي البحار. ففي الفرض الأول غالباً ما تتولى السلطات العامة تحديد تعريفه القطر في حين يتولى الاتفاق في الفرض الثاني تحديد الأجر^(١).

٢٢٣ - وترز أهمية تحديد متى تبدأ عملية القطر ومتى تنتهي، ليس فقط من أجل تحديد نطاق المسؤوليات الناشئة عن العملية وإنما لتحديد مدى سريان الأحكام الخاصة بالتصادم البحري في حالة التصادم الواقع بين سفينة القطر والسفينة المقطورة. فإن كان التصادم قد وقع خارج نطاق عملية القطر وجب تطبيق أحكام التصادم البحري. أما إذا وقع التصادم داخل هذا النطاق لا تنطبق الأحكام المشار إليها إنما يجب تطبيق الأحكام الخاصة بعقد القطر^(٢).

ويلاحظ في هذا الصدد أن عملية القطر لا تتحدد بالجبر بالمعنى الدقيق، وإنما تبدأ العملية بأولى خطوات ربط كابلات الجر بالسفينة المقطورة وتمتد حتى الانتهاء من عملية الجر وفك تلك الكابلات من السفينة^(٣).

٢٢٤ - وعقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين إذ يفرض

= بالاستعانة بخدمات مجهزة القطر عند المرور بالمنطقة أو الميناء مع التمتع في الغالب بميزات خاصة تتعلق بالأجر.

(١) DOR et VILLENAU, Op. Cit., P. 38. وجدير بالإشارة إلى أن هيئة قناة السويس في مصر تمتلك عدداً من سفن القطر لمساعدة السفن على المرور بالقناة، وتتولى الهيئة تحديد تعريفه القطر.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦٧١.

DOR et VILLENAU, Op. Cit., P. 132.

(٣)

التزامات على عاتق كل من سفينة القطر والسفينة المقطورة. فيلتزم مالك سفينة القطر بإنجاز عملية القطر المتفق عليها. ويقتضي الأمر توفير سفينة للقطر مع مراعاة أن العقد لا يحتوي عادة على اعتبار خاص بسفينة القطر، فيجوز بالتالي للقطر توفير إحدى السفن المملوكة له لتنفيذ عقد القطر. كما يقتضي الأمر تولى ربط السفينة المقطورة بسفينة القطر بكابلات يقدمها مالك سفينة القطر^(١). أما مجهز السفينة المقطورة فهو يلتزم في المقام الأول بدفع الأجر المقرر مقابل القطر. ويلتزم بصفة فرعية بدفع جميع المبالغ الإضافية التي تقتضيها ظروف تنفيذ عملية القطر^(٢). كما يلتزم المجهز من خلال ربان السفينة بتيسير مهمة سفينة القطر كالإدلاء بكافة المعلومات عن السفينة المقطورة اللازمة لحسن تنفيذ عملية القطر^(٣).

ويجب الإشارة في هذا الصدد أن سفن القطر تحتفظ لنفسها بحق ترك السفينة المقطورة في حالة تعرض سفينة أخرى لخطر. ونرى أن الأمر يشكل التزاماً قانونياً على عاتق ربان سفينة القطر تطبيقاً للمادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية التي تقتضي بأنه على كل ربان - دون أدنى تمييز لطبيعة السفن التي يقودها - أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر

(١) ويبرز لنا العمل أن هذا الالتزام يقع على عاتق سفينة القطر في حالة قطر السفينة في أعالي البحار حيث يصعب على ربان السفينة المقطورة توفيرها. أما إذا كان القطر يتم داخل أحد الموانئ فالكثير من العقود تفرض هذا الالتزام على عاتق السفينة المقطورة، وإن تم الاتفاق على توفير سفينة القطر لهذه الكابلات فإنه يجب على مجهز السفينة المقطورة دفع أجر إضافي عنها.

ومن جانب آخر تقيم العقود الثغرة ذاتها في حالة قطر قافلة من السفن. إذ لا تلتزم سفينة القطر إلا يربط رأس القافلة بها إذا كان القطر يتم داخل أحد الموانئ. والمثال على ذلك رسوم الإرشاد ورسوم الموانئ ومختلف الرسوم الأخرى. وإذا اقتضى الأمر تدخل أكثر من سفينة قطر واحدة يجب على مجهز السفينة المقطورة دفع أجر إضافي يحدده الاتفاق.

(٢) انظر في شأن التزامات طرفي عقد القطر البحري: DOR et VILLENAU, Op. Cit.,

. P. 32 et s

الهلاك. ويترتب على ذلك جواز ترك السفينة المقتورة في هذه الحالة ولو لم ينص عقد القطر البحري على ذلك، ولكن بشرط عدم تعريض السفينة المقتورة لخطر جدي^(١).

ثانياً : الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري :

٢٢٥ - ذكرنا في مقدمة الحديث عن القطر البحري أن صوره تتعدد في الواقع العملي. وأهم ما يؤثر فيه اختلاف هذه الصور هو تحديد الطبيعة القانونية للعقد.

ذلك أن البعض حاول تحديد هذه الطبيعة القانونية للعقد بوجه عام، أي بغض النظر عن مختلف صوره العملية. فقبل بأنه عقد نقل كما قيل بالوكالة وبالمقاوله. وإزاء الانتقادات التي وجهت إلى هذا المنهج اتجه الفقه والقضاء إلى التمييز بين صور القطر البحري المختلفة وتحديد طبيعة العقد على ضوء كل منها. فقد ميز الفقه بين قطر المنشآت التي تنعدم فيها القوة المحركة، وقال البعض بأن العقد في هذه الحالة عقد نقل بمفهومه العام بينما خصه البعض الآخر بأنه نقل بحري بمفهومه الخاص، وبين المنشآت التي تحتوي على وسائلها الخاصة التي تسمح لها بتسييرها ذاتياً، وقد دار الخلاف حلو تحديد طبيعة العقد في هذه الحالة بين فكرتي المقاوله والعمل^(٢).

(١) ولقد ثار التساؤل حول مدى استحقاق تجهز سفينة القطر لمكافأة إنقاذ إذا ما تعرضت السفينة المقتورة لخطر ما وقدمت لها سفينة القطر مساعدتها. والقاعدة العامة هي عدم استحقاق أي مكافأة أو مصاريف، ذلك أن سفينة القطر تتدخل أصلاً لمساعدة السفينة المقتورة في ملاحتها البحرية. ومع ذلك إذا قامت بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر تجمع سفينة القطر بين أجر القطر ومكافأة الإنقاذ إذا ما توافرت شروطه. في هذا المعنى DOR et VILLENAU, Op. Cit., P. 31. وجدير بالإشارة إلى أن هذا هو حكم المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الموقعة في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري.

(٢) انظر في تفصيل هذه النظريات :

DOR et VILLENAU, Op. Cit., P. 82 et s.

٢٢٦ - ودون الدخول في تفاصيل هذا الخلاف فإنه يتضح من التمييز الذي أجراه الفقه بين المنشآت الساكنة والمنشآت ذات القوة المحركة أن العبرة في حقيقة الأمر بمدى السيطرة على تنفيذ عملية القطر، فبينما تكون السيطرة كاملة لسفينة القطر في الفرض الأول تكون السيطرة للسفينة المقطورة في الفرض الثاني^(١). ومن هنا جاءت التفرقة بين الفرض الذي يبقى فيه طاقم السفينة المقطورة على متنها. وهو ما يتوافر عادة في كل حالة لا يتم فيه القطر بعد تعرض السفينة لخطر ما، وبين الفرض الذي لا يبقى فيه طاقم السفينة المقطورة على متنها، ويكون ذلك على اثر حادث بحري في الغالب^(٢).

ففي حالة تعرض السفينة لحادث بحري أو إذا أصيبت آلاتها المحركة بشلل كامل يقتضي إصلاحها، لا يكون لطاقمها دور فعال في توجيه عملية القطر وتكون الهيمنة الفعلية عليها لطاقم سفينة القطر. ولا تختلف السفينة المقطورة في هذه الحالة عن أية منشأة عائمة أخرى لا يتوافر لها قوة محركة ذاتية من الأصل.

أما في حالة الاستعانة بسفينة قطر للقيام بمناورات محددة فإنه يبقى لطاقم السفينة المقطورة السيطرة الفعلية على توجيه عملية القطر^(٣).

٢٢٧ - ولا يخفى أنه على ضوء تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري تتحدد المسؤوليات التي قد تنشأ عن تنفيذه سواء في العلاقة بين الطرفين أو في مواجهة الغير^(٤). لذلك ذهب البعض إلى أنه في الفرض الذي

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦٧١.

(٢) RODIERE, Précis. Op. Cit., No. 417.

(٣) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٩٨.

(٤) فإذا قيل بأن عقد القطر البحري عقد نقل أو عقد نقل بحري أو عقد وكالة يكون خطأ مجهز القطر مفترضاً في القانون الفرنسي. وإذا قيل بأن العقد عقد مقاوله فإن مسؤولية مجهز القطر تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات. أما إذا قيل بأن العقد عقد عمل فإن المسؤولية تقع على عاتق السفينة المقطورة. كل ذلك في العلاقة بين الطرفين. أما إزاء الغير فالنقل يجعل مجهز القطر مسؤولاً في مواجهته بينما تقع =

يكون فيه طاقم السفينة المقطورة مهيئاً على عملية القطر كان العقد بمثابة عقد عمل وصار طاقم سفينة القطر تابعاً للسفينة المقطورة. أما في الفرض العكسي فإن العقد يكون بمثابة عقد نقل فتكون سفينة القطر مسؤولة وحدها عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة أو بالغير^(١). ولدى البعض الآخر لا ينفي تكييف العقد في الفرض الأول على أنه مقالة مسؤولية السفينة المقطورة لاحتفاظها بالإشراف والرقابة على عملية القطر. وبالتالي تعتبر السفينة القاطرة بمثابة تابع للسفينة المقطورة^(٢).

المسؤولية على عاتق مجهزة السفينة المقطورة في حالة تكييف العقد على أنه عقد عمل. ويتوقف الأمر على ارتكاب ثمة خطأ من أي من الطرفين في مختلف فروض التكييف الأخرى. انظر:

DOR et VILLENAU, Op. Cit., P. 115 et s.

DOR et VILLENAU, Op. Cit., P. 130, 131.

(١)

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦٧١.

الفصل الثاني

أشخاص الملاحة البريون

٢٢٨ - يفرض منطق تقسيم العمل على المشروعات الرأسمالية أن تركز جهودها على وجه نشاطها الرئيسي. ولما كانت في حاجة إلى القيام بعدد من الأعمال وإبرام الكثير من العقود في سبيل مزاولة نشاطها فكثيراً ما تلجأ إلى من يتحمل عنها عبء هذه الأعمال والعقود.

ولا يشذ المشروع البحري عن هذه القاعدة، بل أن الاستغلال البحري يعد من أقدم الأنشطة التي شأهدت ظهور العديد من الأشخاص الذين يساهمون بخدماتهم في حسن استغلال السفينة.

والسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية تستخدم بصفة رئيسية في نقل البضائع أو الأشخاص^(١)، كما قد تستخدم في أوجه أخرى كالصيد أو التزهة.

ولكن إذا توقفنا عند أهم صور استغلال السفن وهي نقل البضائع بحراً نجد أن المشروع البحري في حاجة إلى تجهيز السفينة للقيام بالرحلة البحرية ثم يتم إبرام عقود النقل البحري، ويقتضي تنفيذها استلام البضائع وشحنها ثم تفرغها عند الوصول وتسليمها إلى أصحاب الشأن فيها.

وعادة ما يندرج النقل البحري في إطار مبادلة تجارية ذات طابع دولي، وما يصدق على مشروع النقل البحري يصدق أيضاً على مشروع التصدير أو الاستيراد إذ يكمن وجه تخصص هذا المشروع الأخير في إبرام البيوع الدولية

(١) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ١٨٦.

بعد إجراء الدراسات اللازمة لها دون أن تتوافر لديه بالضرورة الخبرة الكافية لتنفيذ عقود النقل البحري التي يبرمها مع الناقل البحري بوصفه شاحناً.

٢٢٩ - ولذلك تزخر الحياة البحرية بأشخاص عديدين يساهمون بشكل أو بآخر في إنجاز العمليات اللازمة للاستغلال البحري. ولا يرتبط عملهم بإدارة السفينة وخاصة من الوجهة الملاحية وإنما يقدمون خدماتهم على البر، ولذا يطلق عليهم اسم الأشخاص البريين^(١).

ويعمل بعضهم لحساب مجهزة السفينة كما يعمل بعضهم لحساب أصحاب الشأن في البضائع. وكثيراً ما يعمل البعض الآخر لحساب هذا أو ذاك بحسب الأحوال^(٢).

والأشخاص البريون على اختلافهم كما سنرى أشخاص مستقلون عن مجهزة السفينة أو الشاحن، يرتبطون به بعقود متنوعة من وكالة وسمسرة ومقاولة ولكنهم لا تربطهم به علاقة تبعية كذلك التي يعرفها عقد العمل. ولذلك لا يعد مدير الفرع الذي تنشئه شركات الملاحة الكبرى في الموانئ الهامة التي ترسو فيها سفنها من الأشخاص البريين^(٣)، لأنه يرتبط بالمجهزة بعقد عمل وبالتالي تصدر أعماله عن المجهزة رب العمل دون أن يتحمل المدير أدنى مخاطر عنها^(٤).

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٥١.

(٢) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٩٩.

(٣) قارن مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٦٥.

(٤) ويترتب على اعتبار أن أشخاص الملاحة البريين يعملون على وجه الاستقلال اكتسابهم صفة التاجر إذا ما احترفوا القيام بأعمالهم، ذلك أن جميع الأعمال المتعلقة بالتجارة البحرية تعتبر تطبيقاً للمادة السابعة من التقنين التجاري من الأعمال التجارية. ولا يحول ذلك دون اعتبار بعضهم وكلاء نيابيين عن المجهزة أو الشاحن، لأن الوكيل التجاري يعمل لحسابه الخاص بمعنى أنه يزاوّل نشاطه دون أن يستأثر غيره بفائض القيمة الناتج عن عمله، وذلك بغض النظر عما إذا كانت آليات القيام بعمله تقتضي أن يتعاقد باسم موكله أو باسمه الخاص. انظر في ذلك مؤلفنا في مقدمات القانون التجاري. الإسكندرية، ١٩٩١، ف ١٣٨.

٢٣٠ - ويمكن تقسيم أشخاص الملاحة البرين إلى قسمين رئيسيين على ضوء طبيعة الخدمات التي يقدمونها:

الأول: هو ما يمكن أن نطلق عليه وسطاء العقود البحرية. وهم من يساهمون في إبرام العقود الرئيسية اللازمة للاستغلال البحري أي عقود النقل البحري. وقد يقتضي منهم الأمر القيام بالعديد من الأعمال المادية وإنما يظل نشاطهم الرئيسي هو الوساطة في إبرام عقود النقل البحري. ويشمل هؤلاء الوكيل بالعمولة للنقل البحري ووكيل العبور والسماح البحري.

الثاني: وهو ما يمكن تسميته بأشخاص السفينة البرين. وهم من يقدمون خدمات تتصل مباشرة بالسفينة ولكن دون مصاحبتها في رحلتها البحرية، مثل المساهمة في تجهيزها وتسليم وتسليم البضائع وشحنها وتفريغها. ويشمل هؤلاء وكيل السفينة ووكيل الشحنة والمقاول البحري^(١).

هذا ولا يلزم بالضرورة أن يقتصر الشخص الواحد على هؤلاء بعمل واحد من الأعمال المشار إليها بل أن العمل يفصح عن قيام شركات تتولى العديد من أعمال الوكالة البحرية^(٢). ويتعين عند قيامها بكل عمل على حدة

(١) وهذه التسميات مبتكرة في قانون التجارة البحرية المصري الجديد إذ كان العمل والفقه والقضاء مستقرين على إطلاق اسم أمين السفينة على وكيل السفينة واسم أمين العمولة على وكيل الشحنة، واسم مقاول الشحن والتفريغ على المقاول البحري. وبذلك نشهد نميلاً جديداً للانقسام بين التسميات الجارية في العمل والمصطلحات القانونية مما لا يمكن أن يؤدي إلا إلى مزيد من «الإبهام القانوني» بالنسبة لمن يعملون في المجال البحري. ولا يمكن القول في هذا الصدد أن المشرع توخى الدقة في الاصطلاح لأنه كما أشار الدكتور رفعت فخري بحق (المرجع السابق، ص ٣٤، هـ (١)). إن الأصح في لغة القانون القول «وكيل المجهز» أو «وكيل صاحب الشأن في البضاعة» لأن الوكالة لا تكون عن جماد مثل السفينة أو الشحنة.

(٢) انظر على سبيل المثال المادة الثالثة من قرار وزير النقل المصري رقم ١٤٣ لسنة ١٩٧٦ بشأن النظام الأساسي لشركة القناة للنوكيلات الملاحة إلى تحدد غرض الشركة بالقيام بكافة أعمال الوكالة البحرية (أمين السفينة وأمين العمولة) والسماح البحري وأعمال السياحة والتخليص الجمركي ومناولة البضائع.

تحديد مركزها القانوني^(١).

٢٣١ - ولم يعرض تقنين التجارة البحرية اللبناني لعام ١٩٤٧ لأشخاص الملاحة البريين، ولذلك يتعين على الفقه أن يستعين في شأن تحديد مركزهم القانوني بالعرف والقواعد العامة والاتفاق المبرم بينهم وبين عملائهم^(٢).

ولذلك نكتفي في شأن هؤلاء بتعريفهم وبيان أهم ملامح مركزهم القانوني.

المبحث الأول

وسطاء العقود البحرية

٢٣٢ - ويشمل هؤلاء كما ذكرنا الوكيل بالعمولة للنقل البحري ووكيل العبور والسمسار البحري. وإذا كانوا يساهمون جميعاً بالوساطة في إبرام العقود البحرية إلا أن نمط مساهمتهم يختلف من حالة إلى أخرى مما له انعكاسه على تحديد مركز كل منهم القانوني.

المطلب الأول

الوكيل بالعمولة للنقل البحري

Commissionnaire de transport maritime

٢٣٣ - تتمثل الوكالة بالعمولة بوجه عام في قيام شخص يسمى الوكيل بالعمولة بعمل باسمه الشخص ولحساب شخص آخر يسمى الموكل مقابل

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٩٩.

(٢) في هذا المعنى: رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٤٣.

أجر أو عمولة . وإذا كان الوكيل بالعمولة مكلفاً بإبرام وتنفيذ عقد نقل أو أكثر عد وكيلاً بالعمولة للنقل ، فإذا كان النقل المراد إنجازه نقلاً بحرياً صرنا بصدد وكيل بالعمولة للنقل البحري^(١).

وأكثر الفروض التي تبرز فيها أهمية الالتجاء إلى وكيل بالعمولة للنقل هي النقل المتتابع للبضائع ، أي ذلك النقل الذي يتم على مراحل متعددة ومتتابعة ويقتضي تدخل أكثر من ناقل مع ما يفرضه ذلك من تعدد الأعمال اللازمة لتنفيذ عقود النقل من تعدد مسائل تسليم وتسليم البضائع^(٢).

وقد يتولى الوكيل بالعمولة للنقل البحري تنفيذ المرحلة الأولى من النقل المتتابع بنفسه . ويحدث ذلك كثيراً إذا كان في الأصل ناقلاً بحرياً ويتعهد بتنفيذ عملية النقل برمتها مما يشمل فضلاً عن المرحلة التي يتولى إنجازها بنفسه جميع المراحل الأخرى للنقل . والعبرة دائماً بالاتفاق الأصلي الذي يربطه بصاحب الشأن في البضائع المنقولة وبالتالي لا يؤثر ذلك على صفته كوكيل بالعمولة للنقل البحري^(٣).

٢٣٤ - ولكن قد يتضح من ظروف الحال أن الوسيط يظهر بمظهر الناقل البحري في علاقته بصاحب الشأن في البضاعة ، ويكون ذلك بصفة خاصة عند إصداره لما يعرف بسند شحن مباشر وبموجبه يصير الوكيل بالعمولة ناقلاً بحرياً عن جميع مراحل النقل المتتابعة في حين يكتسب الموكل صفة الشاحن ، ويبدو الناقل المتتابع بمثابة نقل واحد لا يقبل التجزئة في نظر العاقلين ، ويكون بالتالي مصدر سند الشحن المباشر مسؤولاً عن جميع

(١) وجدير بالإشارة إلى أن التقنين التجاري اللبناني ينظم الوكالة بالعمولة بوجه عام في المواد من ٢٧٩ إلى ٢٩٠ منه ، ولا يفرض أحكاماً خاصة بالوكالة بالعمولة لنقل البضائع برّاً ضمن تنظيمه لهذا العقد وكذلك لا يتضمن التشريع البحري أدنى تنظيم للوكالة بالعمولة للنقل البحري .

(٢) علي البارودي ، المرجع السابق ، ف ١٠٩ مكرر (١) .

(٣) NICOLAS: Le transitaire et le commissionnaire de transport, Droit Maritime Français, No. 352. avril 1978, P. 195, No. 2.

مراحل النقل البحري بوصفه ناقلاً بحرياً لا بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل البحري^(١).

ولذلك فإنه في حالة النقل بسند شحن مباشر يسأل الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن قبل الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، إلا أنه يبرأ من المسؤولية إذا أثبت أن الحادث الذي نشأ عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق.

٢٣٥ - ويلاحظ من جانب آخر أن النقل البحري قد يندرج في إطار عملية نقل مركب، أي النقل الذي يتم على مراحل باستخدام أكثر من وسيلة للنقل كأن تبدأ العملية بنقل البضاعة على السيارات ثم يتم شحنها في إحدى السفن وتستكمل العملية عند الوصول بنقلها إلى الجهة التي ترسل إليها بواسطة القطارات. وفي مثل هذا الفرض لا يخضع للقانون البحري سوى ذلك الجزء من الرحلة الذي يتم بحراً، طبقاً للرأي الراجح، إذا تولى عدة ناقلين تنفيذ كل مرحلة من مراحل النقل المركب^(٢). ويترتب على ذلك أنه إذا تولى الوكيل بالعمولة تنفيذ المرحلة الأولى من النقل وكانت تتم برأ وأصدر تذكرة نقل دولية فإنه في هذه الحالة يعامل بوصفه ناقلاً لا بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل، ولكنه يعد ناقلاً برياً لا بحرياً وبالتالي لا تخضع مسؤوليته لأحكام القانون البحري^(٣).

٢٣٦ - ويحدث غالباً ألا يكون الموكل ذا خبرة في شؤون النقل البحري، ولذلك يلجأ إلى خبرة الوكيل بالعمولة الذي يحترف إبرام وتنفيذ عقود النقل. ويرتكز الموكل إلى خبرة هذا الوكيل في إنجاز عملية النقل مما

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٩ مكرر (١).

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٩٩. علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٦١. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ١٦١. إذ في هذه الحالة لا يمكن القول بمبدأ وحدة عقد النقل البحري.

(٣) Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2^o chambre civile, 30 mai 1991, Droit Maritime Français, No. 514, mars 1992, P. 194, note BONASSIES.

يجعله في واقع الأمر متعهداً بتنفيذ هذه العملية بالوسائل التي يختارها ويراها ملائمة وتحت مسؤوليته^(١). وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى عدم الاعتراف بصفة الوكيل بالعمولة للنقل لذلك الوسيط الذي لا يعهد له بتنفيذ عملية النقل بالوسائل التي يحددها هو ويتولى اختيارها^(٢). ومؤدى ذلك عدم مساءلته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء نقلها ما لم يثبت صاحب الشأن فيها خطأ الوسيط الذي أدى إلى نشوء الضرر.

واستناداً إلى الحكم المتقدم اتجه رأي إلى عدم الاكتفاء بعنصر التعاقد باسمه الشخصي لإكساب الوسيط صفة الوكيل بالعمولة للنقل وإلى اشتراط أن تتوافر له إمكانية «المضاربة على حرية تنظيم عملية النقل». ولهذه المضاربة طبقاً لهذا الرأي عنصران: الأول أن يكون للوسيط الهيمنة على عملية النقل بمعنى أن تتقرر له ذاتية تخوله تنفيذ النقل بالوسائل التي يراها ملائمة. أما الثاني فيتمثل في إمكانية الاحتفاظ بكافة المزايا المالية التي تتقرر له في علاقته بالناقل البحري، وذلك بوصفه شاحناً، كتخفيض الأجرة مثلاً^(٣).

ومؤدى هذا الرأي أنه كلما اتسع نطاق التعليمات الآمرة التي يصدرها الموكل إلى الوسيط لا يكتسب هذا الأخير صفة الوكيل بالعمولة للنقل، ولكنه يخضع في هذه الحالة لأحكام الوكالة بالعمولة بوجه عام دون تلك التي لا تسري إلا على الوكيل بالعمولة للنقل.

ولكن الواقع أن العنصر الذي يميز الوكيل بالعمولة عن سائر الوسطاء

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٣٧٧.

(٢) Cassation commerciale, 10 octobre 1966, Bulletin des transports, 1966, P. 371.

(٣) NICOLAS, Op. Cit., No. 14.

ويكون من نتيجة ذلك أن الوكيل بالعمولة للنقل يستطيع تقديم حسابه إلى الموكل على أساس الأسعار الجارية للنقل البحري بغض النظر عما تكبده الوكيل بالفعل من أجرة أو عن طريق تحديد عمولة جزافية دون تفصيل لتفقات الوكالة وما يستحق عنها الوكيل من أجر.

التجارين هو تعاقدته باسمه الشخصي ولحساب موكله . ولا تعلق صفة الوكيل بالعمولة للنقل بالوسيط إلا بالنظر إلى موضوع العقد محل الوكالة أي عقد النقل ، بغض النظر عن نطاق التعليمات الآمرة التي يصدرها له الموكل . أما وأن العمل يفصح عن اتساع سلطات الوكيل بالعمولة للنقل في شأن تنفيذ المهمة التي كلف بها فلا يرقى إلى مرتبة العنصر الجوهرى لتكييف العقد .

٢٣٧ - ونشير أخيراً إلى أن عقد النقل البحري للأشخاص قد يتم إبرامه بواسطة منظم لرحلة بحرية للسياحة *Organisateur de croisière maritime*^(١) . ويلتزم منظم الرحلة بتسليم المسافر أو مندوب مجموعة المشتركين (الأفواج السياحية) ما يعرف بتذكرة الرحلة . وإذ تقوم هذه التذكرة محل تذكرة السفر التي يصدرها الناقل البحري ويسلمها إلى المسافر فإن منظم الرحلة البحرية يتعاقد في واقع الأمر مع الناقل البحري باسمه الشخصي ولحساب المشتركين في الرحلة ويعتبر بالتالي وكيلًا بالعمولة للنقل فيما يتعلق بتنفيذ عقد النقل البحري .

المطلب الثاني

وكيل العبور *transitaire*

أولاً : تعريف وكيل العبور :

٢٣٨ - رأينا أن أهمية الالتجاء إلى الوكيل بالعمولة للنقل البحري تبرز في حالة نقل البضائع المتتابع ، إذ بموجب الوكالة بالعمولة يكون الموكل أمام شخص واحد يتحمل مسؤولية تنفيذ كامل عملية النقل . ويتعين على الوكيل

(١) وقد لا يكون منظم الرحلة وسيطاً في إبرام عقد النقل البحري كما إذا كان مالكاً للسفينة أو مستأجراً لها ، فيكتسب بالتالي صفة الناقل البحري . وكثيراً ما تستغل شركات الملاحة سفنها التجارية في تنظيم رحلات بحرية للسياحة خلال فترات عدم تشغيلها في خطوط ملاحية منتظمة :

بالعمولة التنسيق بين مختلف الناقلين الذي يتولون إنجاز مراحل النقل المختلفة، ويكون ذلك إما عن طريق التعاقد مع كل ناقل على حدة وإما بتكليف كل ناقل بإبرام النقل لتنفيذ المرحلة التالية من النقل.

ولا تقتصر أهمية هذا التنسيق على حالة النقل البحري المتتابع وإنما تبرز أيضاً في حالة النقل المركب الذي يتم في جزء منه بحراً ويتم في أجزائه الأخرى برّاً أو نهراً أو جواً.

ونظراً لدقة عملية الوصل بين ناقلين تولى أحدهما إنجاز إحدى مراحل النقل بينما يتولى الآخر إنجاز المرحلة التالية، قد يرى صاحب الشأن في البضاعة الالتجاء إلى شخص يتولى إنجاز هذا الوصل دون أن يعنى بإنجاز وتنفيذ عمليات النقل بمعناها الدقيق. وقد يلجأ الوكيل بالعمولة ذاته إلى مثل هذا الشخص الذي يعرف بوكيل العبور^(١).

فوكيل العبور إذن يتدخل في الفترة التي تفصل بين جزئي رحلة واحدة للبضاعة^(٢)، يتلقاها من الناقل البحري ليعيد إرسالها بمعرفة ناقل آخر لا يشترط بالضرورة أن يكون ناقلًا بحرياً آخر وإنما يمكن أن يكون ناقلًا برياً أو نهرياً أو جوياً^(٣).

٢٣٩ - ويجب لتحديد مهمة وكيل العبور على وجه الدقة التمييز بين فرضين بالنظر إلى أن ورود البضاعة إلى أحد الموانئ يندرج في الغالب في إطار مبادلة دولية، وكما نعلم تعد الموانئ غالباً بوابات جمركية للسلع عند دخولها البلاد مع ما يترتب ذلك من ضرورة الإفراج الجمركي عن البضائع إذا كان مقدراً لها الدخول إلى البلاد.

ففي فرض أولي قد يكون الميناء نقطة الوصل بين ناقلين يتولان إنجاز مرحلتين من مراحل نقل بحري متتابع، ويعني ذلك أن البضاعة لن تدخل إلى

(١) في هذا المعنى: علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٩ مكرر (٢).

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٧٦.

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 182.

(٣)

البلاد فلا يلزم وكيل العبور بالإفراج الجمركي عنها.

أما في الفرض الثاني ففيه تصل البضاعة إلى الميناء تمهيداً لدخولها البلاد. وإذا تدخل وكيل العبور فإن الأمر يعني قيامه بالوصل بين ناقلين الأول ناقل بحري والثاني ناقل بري أو نهري أو جوي ويكون النقل في هذا الفرض مركباً. هنا يتعين الإفراج الجمركي عن البضاعة لإدخالها البلاد. ويكون ذلك من مهام وكيل العبور^(١).

ونخلص من ذلك أن وكيل العبور قد يلتزم بالإفراج الجمركي عن البضاعة من ضمن المهام التي يكلف بها، إلا أنه في فروض أخرى لا يقع عليه مثل ذلك الالتزام. ويترتب على ذلك ضرورة استبعاد عنصر الإفراج الجمركي من تعريف وكيل العبور^(٢).

ثانياً: آثار وكالة العبور والمسؤولية الناشئة عنها:

٢٤٠ - تنصرف مهمة وكيل العبور إلى القيام بأعمال قانونية أساساً وأعمال مادية تبعية لها لحساب موكله من أجل الوصل بين جزئي الرحلة الواحدة للبضاعة بهدف بلوغها غايتها النهائية^(٣). لذلك يقال أن وكيل العبور وكيل محلي agent local ودوره قاصر إذا ما قورن بالدور الذي يقوم به غيره من الوسطاء التجاريين^(٤).

وعلى ضوء ذلك تتحدد التزامات وكيل العبور بتسلمه البضاعة من الناقل البحري أولاً^(٥). ويقتضي منه ذلك فحص البضاعة والتأكد من حالتها بالإضافة إلى دفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول^(٦).

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٩ مكرر (٣).

(٢) فارن: NICOLAS, Op. Cit., No. 1.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٧٦.

(٤) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٩ مكرر (٣).

(٥) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٠٢.

(٦) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٧٨.

ويجب على وكيل العبور الحفاظ على حقوق موكله تجاه الناقل البحري بإبداء التحفظات واتخاذ الإجراءات اللازمة لإثبات ما قد يكون أصاب البضاعة من عجز أو تلف^(١).

ويلتزم وكيل العبور في المقام الثاني بإعادة إرسال البضاعة وذلك عن طريق إبرام عقد النقل اللازم لإنجاز المرحلة التالية^(٢). وقد يحدث أن يكون الناقل التالي معيناً من قبل الموكل وفي هذه الحالة يتعين على وكيل العبور احترام تعليماته^(٣). أما في الفرض العكسي فإنه يجب على الوكيل مراعاة لمصلحة موكله اختيار وسيلة النقل الأكثر فائدة والتعاقد طبقاً للشروط المعتادة ورفض كل شرط لا يكون مقبولاً عادة^(٤).

٢٤١ - ولقد ثار التساؤل حول مدى التزام الوكيل بالتأمين على البضاعة عند إعادة إرسالها، فبينما يرى البعض أن تعميم ظاهرة التأمين في المجال البحري يحتم على وكيل العبور التأمين على البضاعة ولو لم ينص عقد الوكالة على ذلك^(٥)، يرى البعض الآخر أن العبرة في هذا الصدد تكون باتفاق الطرفين بحيث لا يكون وكيل العبور ملزماً بالتأمين على البضاعة إلا إذا كلفه الموكل بذلك^(٦).

وإذا كان الالتزامان المتقدمان وهما الالتزام بتسليم البضاعة والالتزام بإعادة إرسالها يمثلان الالتزامين الرئيسيين الواقعيين على عاتق وكيل العبور^(٧)، إلا أن وجود البضاعة تحت يديه يفرض عليه القيام ببعض الأعمال القانونية والمادية: فيلتزم وكيل العبور بالمحافظة على البضاعة، وقد يقتضي

(١) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٠٢.

(٢) علي البارودي، المرجع السابق، ف ٣٠٢ مكرر (٢).

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٧٨.

(٤) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٠٢.

(٥) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 281.

(٦) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٧٨.

(٧) Cour d'appel de Rouen, 2^e chambre, 7 juillet 1972, Droit Maritime Français, (٧) No. 293, mai 1973, P. 285.

الأمر منه إيداعها لدى أحد المخازن العمومية^(١). كذلك يتعين عليه اتخاذ كافة الإجراءات الجمركية والإدارية والصحية اللازمة لشحن البضاعة مع وجوب إرشاد الناقل إلى كل ما يتعلق بتغليف البضاعة وحفظها ووضع العلامات عليها^(٢).

وطبقاً للرأي الراجح لا يلتزم وكيل العبور بالإشراف على عملية شحن البضاعة ذاتها ما لم يتفق على ذلك في عقد الوكالة^(٣).

٢٤٢ - وجدير بالإشارة إلى أن القضاء الفرنسي يربط على عاتق وكيل العبور التزاماً بإبداء النصح لموكله، على اعتبار أنه يجب عليه كوكيل محترف ومأجور أن يضع خبرته المهنية في خدمة موكله. ويصل به التشدد في هذا الصدد إلى تقرير مسؤولية وكيل العبور في حالة عدم التنبيه على موكله باقتراب موعد انقضاء مدة التقادم البحري مما يحول معه دون رجوعه على الناقل البحري بالمسؤولية^(٤). لكن الاتجاه المتقدم منتقد لأن التزام وكيل العبور بإبداء النصح لا يمكن أن يتجاوز حدود ما يتعلق بصميم حرفته ومهنته. أما النصح القانوني فليست من شأن وكيل العبور^(٥).

وفي مقابل تقديم خدماته يكون لوكيل العبور الحصول على أجر يتولى الاتفاق تحديده وإلا يجب الرجوع إلى العرف. كما يحق له استرداد جميع المصروفات التي تكبدها في سبيل إنجاز مهمته كمصروفات التفريغ وإعادة الشحن ومقابل إيداع البضائع وأجرة النقل ومقابل التأمين ونفقات تخليص البضاعة جمركياً بالإضافة إلى الرسوم الجمركية التي يدفعها الوكيل. ويتم تقديم حساب تفصيلي بكل هذه المصروفات إلى الموكل^(٦).

(١) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 281.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٧٩.

(٣) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٠٤.

(٤) RODIERE: Voilà les transitaires devenus conseillers juridiques, Bulletin des transports, 1976, P. 94.

(٥) RODIERE، المقال سابق الإشارة إليه. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٨٠.

(٦) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٨٠.

٢٤٣ - ويتضح من العرض السابق لآثار العقد الذي يربط بين وكيل العبور والموكل أن نطاق التزامات الوكيل يتحدد بالفترة بين استلام البضاعة من الناقل الأول وتسليمها إلى الناقل الثاني^(١). وبالتالي متى تم تسليم البضاعة إلى الناقل الثاني انتهت مهمة وكيل العبور. ويترتب على ذلك أنه لا يعتبر وكيلاً بالعمولة لأنه لا يتعهد بتنظيم وتنفيذ عملية النقل من بدايتها إلى نهايتها^(٢). كذلك لا يمكن اعتباره من باب أولى ناقلاً لأن مهمته الأساسية لا تتمثل في تغيير مكان البضاعة وإن اختلف مكان استلام البضاعة عن مكان إعادة تسليمها، فالعمل هنا تبعي وثنائي لالتزام وكيل العبور الرئيسي ولا يمثل بأي شكل من الأشكال التزامه الجوهري^(٣).

ويذهب رأي إلى أن وكيل العبور وكيل عادي لأنه يتعاقد باسم ولحساب الموكل^(٤). بينما يشير البعض الآخر إلى أن كثيراً ما لا يفصح الوكيل عن اسم الموكل مما يتعين معه اعتباره وكيلاً بالعمولة فتكون العبرة في النهاية بمدى ظهور أو إخفاء اسم الموكل^(٥).

ويرى البعض أن ما من شك في أن وكيل العبور لا يضمن تنفيذ عقد النقل الذي تولى إبرامه، بل إنه لا يتتوي ذلك مطلقاً، لأن دوره يقتصر على إبرامه وتسليم البضاعة إلى الناقل محققاً بذلك الوصل بين الناقلين.

ومن جانبنا نرى أن وكالة العبور وكالة نيابية، ويترتب على ذلك أن وكيل العبور يسأل بوصفه وكيلاً عادياً بأجر^(٦)، ويجب عليه عند تنفيذ التزاماته

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 281.

(١)

(٢) وتطبيقاً لذلك لا يتمتع وكيل العبور بالامتياز المقرر للوكيل بالعمولة على البضاعة، فضلاً عن عدم إفادته بالتقادم الخاص بدعوى مسؤولية الناقل:

NICOLAS, Op. Cit., No. 3.

(٣) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٢٩٧.

(٤) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٢٩٧.

(٥) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٧٨.

(٦) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٠٤.

بذل عناية الرجل المعتاد^(١). وهو لا يسأل بالتالي إلا عن أخطائه الشخصية^(٢) التي يتعين على الموكل إثباتها^(٣). لكنه لا يضمن بأي وجه تنفيذ عقد النقل الذي تولى إبرامه وبالتالي لا يسأل عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة اما بخطأ الناقل أو لسبب أجنبي^(٤).

٢٤٤ - وقد قضى بأن وكيل العبور يوفي بكامل التزاماته إذا قام بتسليم البضاعة في حالة جيدة وأصدر سند الشحن الخاص بها إلى صاحب الشأن فيها في ميعاد معقول ومناسب^(٥). ومفهوم ذلك أنه يجب أن يكتنف عمل وكيل العبور سلوكاً خاطئاً حتى يمكن إثارة مسؤوليته^(٦). والمثال على ذلك عدم اتخاذ الإجراءات اللازمة لإثبات عجز البضاعة أو تلفها عند استلامها من الناقل الأول مما يترتب عليه فشل الموكل في الرجوع بالمسؤولية على الناقل^(٧)، أو عدم قيامه بالإفراج عن البضاعة جمركياً مما يترتب عليه مصادرتها، وبوجه عام كل إخلال بالعناية الواجب بذلها يلحق الضرر

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٩ مكرر (٢).

(٢) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 6.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٨٠.

(٤) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٠٤.

(٥) Cour d'appel de Rouen, 2^e chambre, 7 Juillet 1972. Précité.

(٦) ومع ذلك ذهبت بعض المحاكم الفرنسية إلى اعتبار الوكيل وكبلاً بالعمولة للنقل، وبالتالي ضامناً لحسن تنفيذه، إذا ما اتسعت السلطات المخولة به بأن كان مكلفاً بجمع جميع المستندات اللازمة للاعتماد المستندي واختيار السفينة والقيام بكل العمليات الضرورية كاختيار المجهز وحجز الأجرة وتحرير سند الشحن:

Cour d'appel de Lyon, 12 mai 1976, Droit Maritime Français, No. 352, avril 1978, P. 204. Cour d'appel de Paris, chambre commerciale, 11 mars 1977, Droit Maritime Français, No. 350, février, 1978, P. 113. Cour d'appel de Rouen, 28 février 1979, Droit Maritime Français, No. 380, Octobre 1980, P. 461.

(٧) وجدير بالإشارة في هذا الصدد أن وكيل العبور لا يلتزم بتعويض الموكل إلا في الحدود التي كان يمكن مساءلة الناقل فيها بفرض أن مسؤوليته محدودة قانوناً. في هذا المعنى أيضاً رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣١٨.

بالموكل^(١). ويجب الاعتداد في هذا الصدد بالعادة الجارية في المكان الذي يعمل فيه وكيل العبور إذ لا مجال لمساءلته إذا كان سلوكه مطابقاً لها^(٢).

ويمكن للطرفين الاتفاق على إعفاء وكيل العبور من المسؤولية أو تحديد هذه المسؤولية. ويكون شرط الإعفاء أو التحديد صحيحاً ويعمل به مع التحفظ الخاص بارتكاب وكيل العبور غشاً أو خطأ جسيماً^(٣). ويذهب الرأي الراجح إلى أنه يجب احترام مثل هذه الشروط في الحدود التي لا تهدر فيها جوهر العقد بمعنى ألا تتعارض مع الواجبات الأولية والأساسية لوكيل العبور^(٤).

ونشير أخيراً إلى أن الفرض الغالب هو اللجوء إلى وكيل عبور محترف يتخصص في إنجاز المهام التي يكلف بها والتي عرضنا لها. إلا أنه يلاحظ أن الشاحن قد يعهد بتنفيذ هذه المهام لشخص آخر كوكيل الشحنة^(٥) أو الناقل البحري ذاته^(٦). وفي مثل هذه الحالات يقوم وكيل الشحنة أو الناقل بدور

(١) ويثور التساؤل في حالة ما إذا كان النقل الذي يجب على وكيل العبور إبرامه نقلاً بحرياً حول مدى اعتباره قد ارتكب خطأ بالسماح بشحن البضاعة على سطح السفينة. وقد ذهب البعض إلى اعتبار الترخيص للناقل البحري بذلك خطأ في حق وكيل العبور (RODIERE, Précis. Op. Cit., No. 281). والواقع أنه لا يجوز للناقل البحري شحن بضائع على سطح السفينة إلا بتصريح من الشاحن، وذلك في غير الأحوال التي يكون الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية. ويفهم من ذلك أن المشرع يأخذ في اعتباره الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة في حالة شحنها على سطح السفينة وبالتالي ما لم يأذن الموكل لوكيل العبور بشحنها بهذه الكيفية فلا شك في توافر الخطأ في حق الوكيل إذا ما أذن للناقل بهذا الشحن.

(٢) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٠٦.

(٣) وذلك تطبيقاً للمادتين ١٣٨ فقرة ثانية و ٢٦٧ من قانون الموجبات والعقود.

(٤) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٠٧. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٨٢.

(٥) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٩ مكرر (٢).

(٦) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣١٠.

وكيل العبور إلى جانب دوره الأصلي، فيخضع بالتالي للأحكام الخاصة بوكيل العبور.

ومن جانب آخر لا يقتصر نشاط وكيل العبور كشخص محترف على الحدود الضيقة لأعباء وكالة العبور. ففي كثير من الأحوال يقوم الوكيل بمزاولة أعمال أخرى إلى جانبها كالسمسة البحرية. إلا أنه لا يخضع للأحكام الخاصة بوكالة العبور إلا فيما يتعلق بالمهام التي تدخل في مفهومها. أما إذا قام بمزاولة نشاط آخر فإنه يخضع للأحكام الخاصة بهذا النشاط^(١).

المطلب الثالث

السمسار البحري Courtier maritime

٢٤٥ - يتطلب الاستغلال البحري إبرام المجهز للعديد من العقود مثل عقود بيع وشراء السفن وعقود إيجار السفينة وعقود النقل البحري وعقود التأمين البحري وغيرها من العقود البحرية الأخرى.

ونظراً للصعوبات التي تعترض المجهز في إيجاد متعاقد معه فإنه قد يلجأ إلى شخص يتولى عنه البحث عن هذا المتعاقد والتقريب بين وجهتي النظر من أجل إبرام العقد.

ويعرف هذا الشخص بالسمسار البحري، وهو كأي سمسار تتمثل مهمته في التقريب والتوفيق بين طرفي عقد من العقود، وإنما تتميز السمسرة

(١) ولا يخلط ذلك بالمراكز القانونية التي قد يكتسبها الوكيل من واقع تنفيذ مهمته كوكيل عبور، والمثال على ذلك أن يتم تظهير سند شحن إذني إليه لكي يتسلم بموجبه البضاعة، ففي هذه الحالة يتعين على الوكيل أن يراعي الالتزامات التي يفرضها مركز المرسل إليه كالمساهمة في الخسارة المشتركة تطبيقاً للمادة ٢٧٦ من قانون التجارة البحرية. انظر: علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٠٩.

البحرية بورودها على عقود بحرية كبيع السفينة وإيجارها والنقل البحري والتأمين البحري^(١).

٢٤٦ - وحرفة السمسرة البحرية حرفة قديمة^(٢)، لا يقتصر فيها السمسار على الدور التقليدي المنوط بكل سمسار وهو التقريب بين طرفي العقد وإنما يتجاوزه إلى معاونة ربانة السفن في اتخاذ الإجراءات الإدارية لدى سلطات الميناء عند دخول السفينة إليه أو خروجها منه. كذلك يتولى السماسرة البحريون ترجمة الوثائق والمستندات المحررة بلغات أجنبية^(٣).

وحرفة السمسرة البحرية حرفة مباحة في لبنان^(٤)، على خلاف الوضع في فرنسا مثلاً حيث ينتظم السماسرة في طوائف^(٥). ويتمتع بعضها باحتكار القيام بأعمال السمسرة في الموانئ التي يستقر فيها أعضاؤها^(٦).

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٨٢. علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٨.

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 271.

(٢) انظر في ذلك :

(٣) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢٢٣.

(٤) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٨٠.

(٥) وتمثل هذه الطوائف في أربع: سمسرة البضاعة وسمسرة التأمين البحري وسمسرة النقل البري والنهري وسمسرة الترجمة والإجراءات الإدارية والجمركية. انظر في ذلك :

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 271.

ويلاحظ في هذا الصدد أن سمسار النقل البري والنهري لا يختلط بوكيل العبور لأن الأول لا شأن له بإبرام عقد النقل على خلاف الثاني، وإنما يختلطان في شأن اتخاذ إجراءات الإفراج الجمركي عن البضاعة مع ملاحظة أن هذا العمل يعقبه دائماً إبرام عقد نقل في حالة وكيل العبور ولا يلزم ذلك بالضرورة في حالة تدخل السمسار البحري.

(٦) وتمتع بالاحتكار القانوني في فرنسا طائفتا سمسرة الترجمة والإجراءات الإدارية والجمركية وسمسرة التأمين البحري. انظر :

WAROT, Armement, Op. Cit., No. 96.

ويلاحظ أن هذا الاحتكار مثار لمشكلات عديدة في فرنسا إذ يحارب السماسرة =

وتطبيقاً للمادة السادسة من التقنين التجاري اللبناني تعتبر السمسرة من الأعمال التجارية، وبالتالي متى احترف الشخص القيام بأعمال السمسرة البحرية فإنه يعد تاجراً^(١). ويترتب على ذلك أن عقد السمسرة يعد تجارياً دائماً بالنسبة إلى السمسار. أما بالنسبة إلى العميل إذا كان مجهزاً لسفينة تجارية كان العقد تجارياً بالنسبة إليه وإلا كان عقداً مدنياً^(٢).

٢٤٧ - والسمسار البحري لا يعمل إلا بناء على تفويض^(٣). والأصل أن المجهز أو الربان حر في اختياره ما لم يكن العقد المراد إبرامه متعلقاً بتنفيذ عقد إيجار سفينة أو عقد نقل بحري سبق إبرامه فإنه يجب الاعتداد بما يتضمنه من تحديد لشخص السمسار الواجب تفويضه^(٤).

وتتمثل مهمة السمسار في التقريب بين طرفي العقد المراد إبرامه. ويكون ذلك بالبحث عن متعاقد لعميله الذي فوضه أو بخوض المفاوضات اللازمة لإبرام العقد^(٥).

ولا يتعدى دور السمسار هذه الحدود، فهو لا يتولى إبرام العقد مطلقاً^(٦)، سواء باسمه الشخصي أو باسم عميله^(٧). وبالتالي فإنه لا يضمن تنفيذ العقد إلا إذا نص على ذلك صراحة في عهد السمسرة^(٨).

= البحريون كل أوجه المنافسة التي يمكن أن يتعرضوا لها وعلى الأخص من قبل وكلاء الشحنة. انظر في ذلك:

BOULOY: Coutiers maritimes et consignataires de navires, Droit Maritime Français, No. 388, avril 1981, P. 195.

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٨٠.

(٢) محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ف ٢٢٣.

(٣) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٦١.

(٤) وهذا ما يعرف في فرنسا بشرط العنوان Clause d'adresse. انظر:

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 271.

(٥) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٨٢.

(٦) WAROT, Op. Cit., No. 104.

(٧) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 271.

(٨) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٩.

ولذلك فإن السمسار البحري لا يسأل إلا عن أخطائه الشخصية، وأبرز مثال على ذلك إخفاؤه بعض المعلومات الجوهرية عن العميل تتعلق بالعقد محل السمسرة^(١). ويفترض بداهة لإثارة مسؤولية السمسار أن تكون هذه المعلومات متوافرة له قبل إبرام العقد^(٢).

٢٤٨ - ويستحق السمسار البحري أجراً مقابل الخدمات التي يؤديها^(٣). ويتولى الاتفاق تحديد الأجر الذي يشمل عادة في نسبة مئوية من قيمة الصفقة التي توسط في إبرامها كنسبة من ثمن السفينة المباعة أو من أجرة النقل أو من مقابل التأمين^(٤).

وإذا سكنت العقد عن تحديد أجر السمسار فإن القاضي يتولى تحديده مراعيًا في ذلك العرف وما تحمله السمسار من جهد ومشقة في سبيل إنجاز مهمته^(٥).

ويلتزم العميل الذي فوض السمسار في إنجاز مهمته بدفع العمولة أو الأجر^(٦). وإذا كان السمسار البحري مفوضاً من قبل الطرفين فإنه يستحق أجراً من كليهما^(٧).

وجدير بالإشارة إلى أن السمسار البحري لا يستحق أجره إلا بتمام مهمته، ويكون ذلك بإبرام العقد محل السمسرة. ولا يؤثر بعد ذلك عدم

(١) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٦١.

(٢) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٣٢٥.

(٣) WAROT, Op. Cit., No. 104.

(٤) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٨٣. ويلاحظ أنه في فرنسا ونظراً لانتظام السمسرة البحريين في طوائف تتولى اللوائح تحديد الأجر:

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 271.

(٥) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢٢٤.

(٦) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٩.

(٧) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢٢٤.

تنفيذ العقد لأي سبب ولو كان البطلان في استحقاقه الأجر^(١)، ما لم يرجع الأمر إلى مخالفة النظام العام.

ويكون للسمسار البحري أيضاً استرداد جميع المصروفات التي تكبدها في سبيل إنجاز مهمته إذا كلفه بمهام اقتضت هذه المصروفات^(٢).

٢٤٩ - ونشير أخيراً إلى أن السمسرة ليست مقصوداً على من يحترف هذا النشاط. إذ يمكن تكليف وكيل السفينة أو وكيل الشحنة بحسب الأحوال بالقيام بعمل من أعمال السمسرة^(٣). وفي خصوص هذا العمل يخضع الوكيل لأحكام السمسرة البحرية.

المبحث الثاني

أشخاص السفينة البريون

٢٥٠ - يشمل أشخاص السفينة البريون كما ذكرنا من قبل وكيل السفينة ووكيل الشحنة والمقاول البحري^(٤).

ولم يتناول قانون التجارة البحرية تنظيم مركز هؤلاء القانوني، لذلك نكتفي بالتعريف بهم مع إبراز أهم خصائص مهامهم.

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٨٣.

(٢) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٩.

(٣) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٨.

(٤) ونذكر القاري العزيز أن المقصود بوكيل السفينة أمين السفينة كما ذاع اسمه في العمل. أما وكيل الشحنة فيقصد به أمين الحمولة. وأخيراً يقصد بالمقاول البحري مقاول الشحن والتفريغ.

المطلب الأول

وكيل السفينة Consignataire du navire

٢٥١ - يرتبط ظهور وكيل السفينة - الذي يعرف أيضاً بالوكيل البحري^(١) - عندما بدأت الحاجة ملحة إلى الإسراع من دورة الرحلات البحرية التي تقوم بها السفينة^(٢). فالإستغلال البحري يتطلب استثمارات ضخمة لا يتعاطم معها الربح إلا مع كثرة الرحلات البحرية التي تقوم بها السفينة^(٣). ولا يأتي ذلك إلا إذا تم اختصار الوقت الذي تظل السفينة خلاله راسية في الميناء.

ونظراً لكثرة الأعمال التي يجب القيام بها أثناء وجود السفينة بالميناء من تفريغ البضاعة وتسليمها لأصحابها وقبض أجره النقل وتزويد السفينة بالوقود والمؤن اللازمة لإنجاز الرحلة التالية واستخدام البحارة واستلام البضاعة وشحنها في السفينة^(٤)، بحث المجهزون عن سبيل لتخفيف كاهل الربان من القيام بكافة هذه الأعمال التي تستغرق وقتاً طويلاً. وإن كان بإمكانهم إنشاء فروع لهم في مختلف الموانئ التي ترسو فيها سفنهم إلا أن سرعان ما اتضحت صعوبة الأخذ بهذا الحل نظراً للنفقات الضخمة التي يتطلبها إنشاء الفرع واستمرار عمله من جانب ولتفاوت أهمية الموانئ المختلفة بالنظر إلى عدد الرحلات التي تقوم بها السفينة إليها من جانب آخر^(٥).

٢٥٢ - لذلك يلجأ المجهز إلى شخص متخصص يعمل على وجه

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٠.

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 276.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٥٢.

WAROT, Op. Cit., No. 96.

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 276.

الاستقلال^(١)، ليتولى عنه القيام بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة البحرية تخفيفاً من على كاهل الربان من مباشرة كافة اختصاصاته التجارية التي يفرض عليه القانون القيام بها في الميناء. هذا الشخص المستقل هو وكيل السفينة.

ويتمثل دوره في القيام بعدة أعمال لحساب مجهزة السفينة: فعند وصولها إلى الميناء يتسلم البضائع المشحونة من الربان ويحافظ عليها حتى يقوم بتسليمها لأصحاب الشأن فيها مع ما قد يقتضيه الأمر من صرف أذون تسليم إليهم^(٢). ويتحمل عبء تزويد السفينة بالوقود والمؤن اللازمة لها^(٣). ويرم عقود النقل والتأمين وعقود استخدام البحارة، ويتسلم من الشاحنين بضائعهم تمهيداً لشحنها في السفينة ويصدر لهم سندات الشحن^(٤).

وعن طريق تدخل وكيل السفينة يتم اختصار زمن رسوها إلى الوقت اللازم لتفريغ البضاعة القادمة إلى الميناء وشحن البضاعة المنقولة في الرحلة التالية للسفينة^(٥).

٢٥٣ - ويراعى أن وكيل السفينة يقوم بوصفه وكيلًا عن المجهزة بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة. كما يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها في السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهزة.

(١) في هذا المعنى: علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٠. ولذلك لا يستأثر المجهزة بعمل وكيل السفينة وإنما يمكن للوكيل العمل لحساب أكثر من مجهزة:

محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢١٢.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٥٣٢.

(٣) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٥٨.

(٤) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٤٤.

(٥) في هذا المعنى: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٥٣٢.

المطلب الثاني

وكيل الشحنة Consignataire de la cargaison

٢٥٤ - إذا كان مجهز السفينة يستعين بوكيل السفينة ليتولى عنه العديد من الأعباء القانونية والمادية ومن بينها ما يتعلق بتنفيذ عقود النقل البحري، فإن المرسل إليه قد يستعين هو الآخر بشخص متخصص يتولى عنه الأعباء القانونية والمادية المتعلقة باستلام البضاعة التي تم نقلها بحراً. هذا الشخص هو وكيل الشحنة، لذا يذهب الفقه إلى اعتبار وكيل الشحنة بالنسبة للمرسل إليه ما يمثله وكيل السفينة بالنسبة إلى المجهز^(١).

وقد أدت الضرورات العملية إلى ظهور وكيل الشحنة، إذ مع تطور فن بناء السفن وضخامتها إزداد عدد المرسل إليهم الذي تتعلق بهم مصالح ببضائع تم نقلها على سفينة واحدة في رحلة بحرية واحدة. وتسمح إنابتهم لوكيل الشحنة بتفادي مزاحمة المرسل إليهم بعضهم بعضاً على رصيف الميناء لأجل استلام البضاعة^(٢). ويضاف إلى ذلك أن المرسل إليه قد نعوزه الخبرة اللازمة لاستلام البضاعة ومعاينتها للكشف عما قد يعثر بها من عجز أو تلف واتخاذ الإجراءات اللازمة لحفظ حقوقه فيلجأ إليه شخص متخصص يتولى عنه هذه الأعباء^(٣).

وإذا كان تدخل وكيل الشحنة يتم لخدمة المرسل إليه ورعاية مصالحه فلا شك في أن لوجوده ميزة لمجهز السفينة. ذلك أن تدخل وكيل الشحنة يعجل من اتمام عملية الاستلام التي ينقضي بها عقد النقل البحري بكل ما يحمله من تبعات ومخاطر على عاتق الناقل البحري. خاصة مع ملاحظة

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٧٥. علي البارودي، المرجع السابق،

ف ١٠٣. مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٥٩.

(٢) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٣.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٧٥.

صعوبة إخطار جميع المرسل إليهم بوصول السفينة في وقت ملائم مما
يحتمل معه تعطيل الاستلام الذي لا يتقيه الناقل البحري إلا بتدخل وكيل
الشحنة^(١).

٢٥٥ - ويتولى وكيل الشحنة استلام البضاعة من الربان أو وكيل
السفينة بحسب الأحوال، وعليه المحافظة على حقوق المرسل إليه بالإضافة
إلى دفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول^(٢).

والأصل أن المرسل إليه هو الذي يختار وكيل الشحن لينوب عنه في
استلام البضاعة، وما يلحق به من أعمال^(٣). إلا أن سند الشحن قد يتضمن
شرطاً بموجبه يتولى مجهز السفينة نيابة عن المرسل إليه اختيار وكيل
الشحنة. ويكون ذلك عادة عند تعدد المرسل إليهم فيسمى إلى تكليف
شخص واحد ليتولى عنهم جميعاً استلام البضاعة، تبسيطاً للإجراءات. إلا
أنه في مثل هذه الحالة يكون وكيل الشحنة نائباً عن كل مرسل إليه على حدة
بصفة مستقلة^(٤).

وقد يعتمد المجهز أيضاً إلى اختيار وكيل الشحنة عند تضمينه سند
الشحن ما يفيد قيام الناقل بعمليات الشحن والتفريغ بوصفه وكيلًا عن الشاحن
أو المرسل إليه بحسب الأحوال. وفي مثل هذا الفرض يكلف المجهز عادة
وكيل السفينة باستلام البضاعة عن المرسل إليه فتجتمع بالتالي صفتا وكيل
الشحنة في شخص واحد^(٥).

(١) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 280.

(٢) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢١٥.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٥٦.

(٤) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٥٦.

(٥) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢١٦. رفعت فخري، المرجع
السابق، ص ٣٥٧.

المطلب الثالث

المقاول البحري Acconier

٢٥٦ - يقتضي نقل البضائع بوجه عام استخدام وسيلة نقل، وأياً كانت هذه الوسيلة فلا بد من شحن البضائع عليها عند القيام وإنزالها من على متنها عند الوصول. ولا يعد نقل البضائع بحراً بواسطة سفينة استثناء على ذلك^(١).

ويقصد بالشحن *chargement* وضع البضاعة على ظهر السفينة^(٢)، أي رفعها من على الرصيف إلى ظهر السفينة تمهيداً لوضعها في المكان المعد لها^(٣). أما التفريغ *déchargement* فيقصد به إنزال البضائع من سياج السفينة إلى البر تمهيداً لتسليمها إلى المرسل إليه^(٤).

٢٥٧ - وقديماً كان البحارة يتولون الأعمال المادية الخاصة بشحن البضائع وتفريغها، نظراً لضآلة حجمها ارتباطاً بحمولة السفينة المحدودة^(٥). ولكن مع التقدم في بناء السفن وضخامتها وإزدياد البضائع المشحونة فيها من جانب والسعي إلى اختصار زمن الرسو من جانب آخر ظهر من احتراف أعمال الشحن والتفريغ، يعمل على وجه الاستقلال لحساب من تعاقد معه هو مقاول الشحن والتفريغ أو المقاول البحري^(٦). وقد يكون المقاول شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً^(٧).

(١) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٠٩.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٤١.

(٣) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣٠٩.

(٤) محمد كمال حمدي: عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٨، ص ٤٦.

(٥) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ف ٣١٠.

(٦) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 277.

(٧) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢١٩.

ويستعين المكاوول البأري بعمال متخصصين يعرفون بعمال المواني Dockers^(١). كما يستعين بأدوات خاصة في إنجاز عمليات الشحن والتفريغ كالروافع والصنادل والمواعين والبراطين وغيرها من الأدوات^(٢). ويتوقف استعمال هذه الأدوات على الظروف الخاصة لرسو السفينة: فإذا كانت تقف بمحاذاة الرصيف الذي توجد عليه البضاعة ترفع البضاعة على ظهر السفينة باستخدام رافعاتها الخاصة palans أو بواسطة رافعات الرصيف grues أو بواسطة رافعات عائمة grues flottantes إذا ما أريد وضع البضاعة على جانب السفينة من جهة البحر لا من جهة الرصيف^(٣).

ولا شك أن استخدام الرافعات يفيد في حالة شحن أو تفريغ البضائع التي تحتويها الطرود أو الحاويات^(٤). لكن إذا تمثلت البضاعة في سوانل كالبترول مثلاً يتم شحنها في السفينة أو تفريغها منها بواسطة أنابيب Canalisations^(٥). وإذا كانت البضاعة مما يشحن صبا En vrac أي دون تغليف كالحبوب السائبة فإنه يتم استخدام أقماع خاصة لشحنها ويكون ذلك عن طريق دحرجتها من الوحدات المحركة الخاصة التي نقلتها من المخازن^(٦).

ولكن نظراً لإزدحام المواني بالسفن في أغلب الأحوال لا تستطيع السفينة الرسو بمحاذاة الرصيف، فقد ترسو إلى جوار سفينة راسية على الرصيف وقد ترسو على مخطاف الميناء. وفي مثل هذه الحالات يتعين استخدام بعض الأدوات التي توضع عليها البضاعة أولاً ويتم توجيهها إلى

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٦.

(٢) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢١٩.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٤٣١.

(٤) Containers. وهي أوعية معدنية في الغالب نصب فيها البضائع بحيث يتم شحنها بشحن الحاوية ذاتها بعد إحكام غلقها.

(٥) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٤٣١.

(٦) محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٣٨.

السفينة حتى يتم شحن البضاعة فيها أو يتم إنزالها منها تمهيداً لبلوغها البر في حالة التفريغ^(١). هذه الأدوات هي التي تعرف بالصنادل Alléges لشحن أو تفريغ الطرود، والمواعين Chalandes لشحن أو تفريغ السوائل. وعادة ما يتم قطر الصنادل والمواعين وإن كان من الممكن تزويدها بمحرك خاص بها. وفي مثل هذه الحالات يتم استخدام رافعات السفينة أو الرافعات العائمة لشحن أو تفريغ البضاعة^(٢).

٢٥٨ - والأصل أن دور المقاول البحري يقتصر على القيام بالأعمال المادية اللازمة لشحن البضاعة أو تفريغها. إلا أنه يمكن تكليفه بالقيام ببعض الأعمال القانونية المتعلقة بتسليم البضاعة أو استلامها بحسب الأحوال^(٣). وجدير بالإشارة في هذا الصدد أن مقاولي الشحن والتفريغ في الموانئ الفرنسية المطلة على المحيط الأطلنطي وبحر المانش - ويطلق عليهم Stevedores - يقتصر عملهم على القيام بالأعمال المادية المحضة اللازمة للشحن والتفريغ وما يلحق بها بصفة ثانوية من أعمال لازمة لها كجلب البضاعة من المخازن تمهيداً لشحنها أو نقلها إليها بعد تفريغها^(٤).

أما مقاولو الشحن والتفريغ في موانئ البحر المتوسط - ويطلق عليهم Acconiers - فيقومون فوق ذلك بالأعمال القانونية التي يرتبط بها الشحن والتفريغ كاستلام البضاعة وفحصها والمحافظة عليها سواء عند الشحن أو التفريغ. وقد كان لهذا الوضع أثره من الوجهة القانونية إذ واجه القانون

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٤٣١.

(٢) محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٣٩.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٦٨. علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٦. مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٦٠.

(٤) وإذا يمثل تغيير المكان هنا مجرد عمل ثانوي وتابع لعملية الشحن أو التفريغ لا نكون بصدد عقد نقل، فلا يعد عمل المقاول نقلاً. انظر: علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٠٦.

رقم ٦٦ - ٤٢٨ بتاريخ ١٨ يونيو ١٩٦٦ الخاص بإيجار السفن والنقل البحري ومقابلة الشحن والتفريغ كلا الفرضين مع التمييز بينهما^(١).

٢٥٩ - ويرتبط التعاقد مع مقاول بحري بالالتزام بالشحن والتفريغ. فـلسوف نرى أنه في حالة تأجير السفينة بالرحلة يقع الالتزام على عاتق المستأجر. أما بخصوص النقل البحري فالأصل أن هذا الالتزام على عاتق الشاحن وإنما يجوز الاتفاق على أن يتحمله الناقل البحري. لذلك يمكن أن يأتي تكليف المقاول البحري من قبل الناقل كما يمكن أن يأتي من قبل الشاحن أو المرسل إليه^(٢).

ولكن يلاحظ أن سندات الشحن البحري تتضمن شرطاً نمطياً بتوكيل الشاحن للربان في التعاقد مع المقاول البحري. وفي هذه الحالة يصدر التكليف عن الربان وإنما بوصفه وكيلاً عن الشاحن فيكون عبء الشحن والتفريغ وتبعاته على عاتق الشاحن^(٣).

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 277.

(١)

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 277.

(٢)

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٧٢.

القسم الثاني

الاستغلال التجاري البحري

٢٦٠ - رأينا كيف تعتبر السفينة أداة للملاحة البحرية. وبالتالي يرتبط الاستغلال التجاري البحري باستغلال السفينة.

والفرص الغالب أن تستثمر شركات الملاحة البحرية ما تملكه من السفن في نقل البضائع أو الأشخاص. وإذا يندر أن تمتلك المشروعات الاقتصادية أسطولاً بحرياً تابعاً لها^(١)، تقوم شركات الملاحة على مشروعات بحرية يتمثل غرضها رئيسي في تقديم خدمات النقل للغير. لذلك ترتبط تلك الشركات بمتلقي خدمة النقل بموجب عقود تعرف بعقود النقل البحري.

ومع ذلك لا يمثل النقل البحري الصورة الوحيدة للاستغلال البحري. إذ قد يستغل بعض الأشخاص ما يملكونه من سفن لا بتقديم خدمات النقل وإنما بتأجيرها للغير. ولا يعني ذلك أن تتقرر إدارة المشروع البحري للمستأجر في جميع الفروض، إذ تعدد صور إيجار السفينة، ويندرج بعضها في إطار إدارة المؤجر للمشروع البحري^(٢).

(١) يمتلك عدد قليل من شركات البترول أسطولاً بحرياً تابعاً لها، لنقل البترول الخام من مواقع استخراجها إلى مواقع تكريره وتصنيع مستخرجاته.

WAROT: Armateur. Encyclopédie Dalloz Commercial, 1972, No. 47

(٢)

٢٦١ - وسوف نبدأ بدراسة أحكام إيجار السفينة، ليس بالنظر إلى أهميتها مقارنة بأهمية النقل البحري التي تفوتها بالتأكيد، وإنما لما يترتب على دراسة تلك الأحكام من تهيئة ذهنية ضرورية لاستيعاب الأحكام الخاصة بالنقل البحري للبضائع.

وقد أشارنا في مقدمة هذا المؤلف إلى أننا نقصر الحديث فيه على نقل البضائع بحراً، نظراً لتراجع أهمية نقل الأشخاص بحراً في مواجهة ظاهرة الطيران^(١).

وعلى ذلك يتفرع عن هذا القسم بابان:

الباب الأول: في إيجار السفينة.

الباب الثاني: في النقل البحري للبضائع.

(١) في هذا المعنى: RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 396

الباب الأول

إيجار السفينة

٢٦٢ - تتعدد صور استعمال واستغلال ملكية السفن: فهناك بعض الفروض التي يقتصر فيها مالك السفينة على استعمالها بنفسه. وأكثر هذه الفروض في مجالي ملاحه الصيد والزهره، وقد يستغل مالك السفينة سفينته في تقديم خدماته للغير. والمثال على ذلك قيام المالك المجهز بنقل بضائع الغير أو نقل المسافرين.

ومن صور استغلال ملكية السفن أيضاً تأجيرها للغير. وأكثر ما تثار حالات تأجير السفن في مجال الملاحة التجارية. وفيها يضع المالك سفينته تحت تصرف الغير ليتولى استغلالها لحسابه^(١).

٢٦٣ - وفي المجال البحري تتعدد صور إيجار السفينة حسب مساهمة مالكيها في استغلالها التجاري. ففي بعض الفروض يصبح استغلال السفينة من حق المستأجر وحده والذي يتولى أيضاً إدارتها ملاحياً. ولكن في فروض أخرى يحتفظ المالك المؤجر بإدارة السفينة ملاحياً مع انتقال الاستغلال التجاري إلى المستأجر. بل إن لهذا الازدواج في إدارة السفينة درجات تتعدد معها صور إيجار السفن^(٢).

(١) WAROT: Affrètement maritime. Encyclopédie Dalloz Commercial, 1972, No. 1.

(٢) انظر في ذلك:

DU PONTAVICE: La nature juridique du contrat d'affrètement par charte-partie. No. 19 et s. in ouvrage collectif: L'affrètement par charte-partie par DU PONTAVICE, SORTAIS, PIEDELIEVRE et DE LESTANG, LGDJ, Paris, 1964.

هذا ولم يعرض قانون التجارة البحرية اللبناني لإيجار السفينة إلا في حدود ضيقة جاءت بغية تمييزه عن النقل البحري وتميز وثيقة إيجار السفينة أو مشاركة الإيجار عن وثيقة النقل البحري للبضائع أو سند الشحن البحري^(١).

ولذلك سوف نبدأ دراسة إيجار السفينة ببيان الإطار التنظيمي للظاهرة، ثم نتولى العرض للقواعد الخاصة بمختلف صور تأجير السفن.

(١) فقد جمع المشرع اللبناني إيجار السفينة والنقل البحري في باب واحد هو الباب السادس من قانون التجارة البحرية. ويتفرع عن هذا الباب ثلاثة فصول: الأول: الأحكام التمهيدية (المواد من ١٦٧ إلى ١٦٩)، الثاني: في إيجار سفينة لأجل معين (المواد من ١٧٠ إلى ١٧٣)، الثالث: في إيجار السفينة بالسفرة وفي عقد النقل البحري (المواد من ١٧٤ إلى ٢٣٢).

الفصل الأول

الإطار التنظيمي لإيجار السفينة

٢٦٤ - في سبيل تحديد الإطار التنظيمي لظاهرة تأجير السفن نشرع في التعريف بإيجار السفينة في صوره المتعددة. ثم نبحت بعد ذلك الأحكام العامة للإيجار، أي تلك التي تسري على مختلف صور إيجار السفن دون تمييز. وأخيراً نبحت الأحكام المشتركة بين صورتَي إيجار السفينة المجهزة: الإيجار بالمدة والإيجار بالرحلة.

المبحث الأول

تعريف إيجار السفينة

٢٦٥ - يمكن تعريف إيجار السفينة بوجه عام بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها مقابل أجره وذلك لمدة محددة (التأجير بالمدة) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة).

ويتضح من التعريف أن العقد يحتوي على بعض عناصر عقد الإيجار بوجه عام من وضع سفينة تحت تصرف المستأجر وعلى عنصر الأجرة. ولكن الإيجار قد لا يرد على السفينة بأكملها وإنما على جزء منها فقط، وقيل في هذا الصدد أن المؤجر لا يضع تحت تصرف المستأجر إلا سعة نقل محددة

للسفينة^(١). ولهذا الوضع أثره في احتفاظ المؤجر بإدارة السفينة على الأقل من الوجهة الملاحية لأن السفينة قد تحوي خلال الرحلة البحرية الواحدة بضائع مملوكة للمستأجر أو شاحنيه وبضائع مملوكة للمؤجر أو شاحنيه .

ويتضح من التعريف المتقدم أيضاً أنه على خلاف الإيجار التقليدي لا تعتبر المدة دائماً من العناصر الجوهرية لإيجار السفينة . فقد يكون تأجيرها بالرحلة فتصبح الرحلة أو الرحلات المتفق عليها محور العقد والتي على أساسها يتم حساب الأجرة . وفي هذا الغرض لا ينقطع المؤجر مطلقاً عن استغلال السفينة مما جعل الفقه يذهب في عمومه إلى أنه إذا كانت غاية المستأجر من الإيجار نقل البضائع نكون بصدد صورة خاصة لنقل البضائع وليس بصدد إيجار السفينة بالمعنى الدقيق لإصطلاح الإيجار^(٢).

ولكي تتضح لنا الفروق المتقدمة يتعين علينا تعريف صور إيجار السفن المختلفة . ويمكن التمييز في هذا الصدد بين إيجار السفينة غير مجهزة وإيجارها مجهزة وتنقسم الصورة الثانية أي إيجار السفينة مجهزة إلى إيجار بالمدة وإيجار بالرحلة .

المطلب الأول

إيجار السفينة غير مجهزة^(٣)

٢٦٦ - إيجار السفينة غير مجهزة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو

(١) DU PONTAVICE, Op. Cit., No. 34.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٩٤. علي البارودي، المرجع السابق، ف ١١١ مكرر. مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٩٢. وقارن محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ف ٢٣٠. والواقع أن هذا الخلط نجم عن قيام المؤجر في بعض الحالات بإصدار سند شحن إلى المستأجر: انظر في ذلك:

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 332.

Affrètement coque nue.

(٣)

بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل .

ويقصد بالتجهيز تهيئة السفينة بوجه عام للاستغلال البحري ، وذلك عن طريق تزويدها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها واستخدام الربان وأفراد الطاقم البحري أو من يوصفون بالبحارة^(١).

ولا يلزم لكي نكون بصدد إيجار سفينة غير مجهزة أن يتولى المستأجر تجهيزها بالكامل ، بل يمكن الاتفاق على أن يتولى المؤجر جانباً من التجهيز كتزويد السفينة ببعض المؤن أو الأدوات الملاحية . وقد يحتفظ المؤجر بحق تعيين الربان أو أحد أفراد الطاقم من ذي المهام الجسيمة ، ذلك أن المؤجر يحتفظ بملكية السفينة طوال مدة الإيجار ويهدف من وراء تعيين الربان أو البحار إلى ضمان رعاية مصالحه^(٢).

٢٦٧ - ولذلك يتم استئجار السفينة غير مجهزة من قبل من يحترف النشاط البحري عادة ، أياً كانت صورة هذا النشاط . ويمكن تفضيل استئجار السفن على شرائها نظراً للارتفاع المضطرد في أثمانها . ويمكن أيضاً أن يندرج إيجار السفينة غير مجهزة في إطار ما يعرف بالتأجير التمويلي *leasing* أو *crédit-bail* . وفيه يقوم وسيط مالي بشراء السفينة أو تمويل بنائها بناء على طلب شخص يرغب في استغلالها ويحتفظ الوسيط بملكية السفينة إلى أن يقوم طالب التمويل بأداء ما هو مستحق للوسيط المالي والذي يتم سداؤه على أقساط يحددها الطرفان . وطوال مدة الوفاء يستطيع طالب التمويل استغلال السفينة بموجب عقد إيجار يبرم بين الطرفين . وبما أن دور الوسيط يقتصر على التمويل فلا شأن له باستغلال السفينة أو تجهيزها ، فيتم تأجيرها غير مجهزة^(٣).

٢٦٨ - ويترتب على تأجير السفينة غير مجهزة انتقال إدارتها إلى

(١) مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ف ١٨٧ .

(٢) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 293.

(٣) انظر في ذلك :

PAPE et RICHTER-HANNES: Nature juridique du contrat de leasing pour les navires, Droit Maritime Français, 1973, P. 387-394 et 451-458.

المستأجر. ويجب التمييز في هذا الصدد بين نوعين من الإدارة: الإدارة الملاحية والإدارة التجارية:

١ - الإدارة الملاحية: يقصد بالإدارة الملاحية كل ما يتعلق بصيانة هيكل السفينة وآلاتها وملحقاتها وتزويدها بالأدوات والمؤن بالإضافة إلى إدارة تسيير السفينة من الوجهة الفنية.

٢ - الإدارة التجارية: أما الإدارة التجارية فيقصد بها تولي جميع العمليات المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة من إبرام عقود النقل البحري وتنفيذها من استلام البضائع وشحنها ورصها والمحافظة عليها وتسليمها في ميناء الوصول، أو استقبال المسافرين وضياقتهم على متن السفينة وتوصيلهم إلى جهة الوصول^(١).

ويترتب على تأجير السفينة غير مجهزة أن تنتقل الإدارتان الملاحية والتجارية إلى المستأجر. فهو الذي يتولى مشروع النقل البحري بما يقتضيه من نفقات سواء من حيث إبرام وتنفيذ عقود العمل البحري أو من حيث تزويد السفينة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية^(٢). ويتضح ذلك من نص المادة ١٧٠ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية التي تقضي بأن المستأجر هو الذي يعين البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التي تقع على عاتق رب العمل، ويتحمل مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها. فالمستأجر هو الذي يتولى الإدارتين: الإدارة الملاحية والإدارة التجارية.

وعلى ذلك يكتسب مستأجر السفينة غير مجهزة صفة المجهز بكل ما يرتبط بهذا الوصف من آثار قانونية^(٣). كما أنه يكتسب في مواجهة متلقي

(١) DU PONTAVICE, Op. Cit., No. 16, RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 286.

(٢) محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ف ٢٣٢.

(٣) انظر في عرض مختلف الآثار المترتبة على اكتساب شخص غير مالك السفينة صفة تجهزها:

WAROT: Armateur, Encyclopédie dalloz commercial, 1972, No. 47 et s.

خدمة النقل صفة الناقل البحري فيلتزم في مواجعتهم بالالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع أو الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص بحسب الأحوال^(١).

المطلب الثاني

إيجار السفينة مجهزة

٢٦٩ - إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة.

وينتزع من ذلك أن المؤجر هو الذي يتولى تجهيز السفينة تجهيزاً كاملاً، وبالتالي يقوم بتعيين الربان وأفراد الطاقم البحري وتزويد السفينة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلات البحرية التي يعتزم المستأجر القيام بها.

ويترتب على ذلك أن المؤجر يحتفظ بصفة المجهز التي لا تتقل بأي حال من الأحوال إلى مستأجر السفينة، وذلك سواء كان التأجير بالمدة أو بالرحلة^(٢).

وبما أن المؤجر يقوم بتعيين الربان وأفراد الطاقم الذين يتبعونه بوصفه رب العمل من خلال عقود العمل البحري التي يبرمها معهم فإن إدارة السفينة ملاحياً يحتفظ بها المؤجر.

أما عن الإدارة التجارية للسفينة فيجب التمييز بين التأجير بالمدة والتأجير بالرحلة:

(١) SORTAIS: Le contrat d'affrètement et les tiers, in ouvrage collectif: L'affrètement par charte-partie, Op. Cit., P. 131 et s., No. 7.

WAROT: Armateur, Op. Cit., No. 46.

(٢)

أولاً: تأجير السفينة بالمدة Affrètement à temps :

٢٧٠ - بموجب عقد إيجار السفينة بالمدة يلتزم المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة ومقابل أجره^(١). وبالتالي يظل المستأجر حراً في استعمال السفينة واستغلالها طوال مدة الإيجار^(٢). ويترتب على ذلك انتقال الإدارة التجارية إلى المستأجر الذي يتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة^(٣).

ويترتب على ذلك أن المستأجر إذا قام بنقل بضائع للغير أو أبرم عقود نقل بحري للأشخاص فإنه يكتسب في مواجهة متلقي خدمة النقل صفة الناقل البحري^(٤).

(١) المادة ١٧٠ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية.

(٢) ولا يتقيد المستأجر في ذلك فوق ما قد ينص عليه العقد إلا بضرورة أن تكون العمليات التي يقوم بها مشروعة، فلا ينقل أشياء يحظر حيازتها أو يقوم بعمليات تهريب. انظر:

MODIERE, Précis, Op. Cit., No. 300.

(٣) ونرى أنه يجب على الربان في هذه الحالة أن ينبئ الشاحنين بصفته ككاتب للمستأجر إذا ما قام بتوقيع سندات شحن وتسليمها إلى الشاحنين.

(٤) انظر حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ١٩٤١ لسنة ٥٣ ق، جلسة ١٩٩٠/١/٨ وكذلك حكمها في الطعن رقم ١٩٢٢ لسنة ٥٣ ق، جلسة ١٩٨٩/١٠/٢٣ الذي يؤكد أن المستأجر يكون مسؤولاً في مواجهة الشاحنين طالما صدر سند الشحن باسمه ولا يحتاج بمقد الإيجار الذي قد ينص على مسؤولية المؤجر دون المستأجر من الأضرار التي تلحق بالبضائع لأن الشاحنين ليسوا طرفاً في عقد الإيجار ولم يشر إليهم في سند الشحن، وهذا ما استقرت عليه محكمة استئناف الإسكندرية. انظر حكمها الأول صادر في ١٩٨٩/٢/٢٢ عن الدائرة السادسة بحري، استئناف رقم ٢٢٣ لسنة ٤٤ ق والثاني صادر في ١٩٨٩/٢/١٤ عن الدائرة الخامسة عشرة تجاري، استئناف رقم ١٠٣٥ لسنة ٤٣ ق. وحتى في الفروض التي يحيل فيها سند الشحن إلى عقد الإيجار مشيراً إلى مسؤولية المالك عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة تذهب المحكمة

ثانياً: تأجير السفينة بالرحلة Affrètement au voyage :

٢٧١ - بموجب عقد تأجير السفينة بالرحلة يلتزم المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات محددة^(١). ويترتب على ذلك أنه يجب الاتفاق في مشاركة الإيجار على الرحلات المزمع القيام بها، بما تتضمنه من تعيين لميناء الشحن وميناء الوصول والموانئ التي قد ترسو فيها السفينة أثناء الرحلة البحرية^(٢). ويضاف إلى ذلك وجوب تعيين البضاعة التي يزعم المستأجر نقلها حتى يتسنى للمؤجر تجهيز السفينة بما يتلاءم وطبيعة البضاعة المنقولة.

ويتولى المؤجر القيام بالرحلة البحرية. وقيل في هذا الصدد أن المستأجر لا يعنيه وضع السفينة تحت تصرفه لأن التحديد الدقيق للرحلة البحرية وغايتها ومحلها لا يخول المستأجر أدنى حرية في كيفية استعمال

• إلى أن المستأجر بظل مع ذلك هو المسؤول وحده لأن الأمر لا يعني سوى ظهور المستأجر أمام الشاحن بمظهر مالك السفينة: انظر حكميها الصادر أولهما في ١٩٨٩/٣/٢٢ عن الدائرة السادسة تجاري، استئناف رقم ١٤٣٠ لسنة ١٩٨٩/٣/٢٢ وثانيهما في ١٩٨٩/١/٢٥ عن الدائرة السادسة بحري، استئناف رقم ٣٦٢ لسنة ١٩٨٩/١/٢٥. وحينما يوقع الربان سند الشحن فإنه يوقعه بوصفه نائباً عن المستأجر: محكمة الإسكندرية الابتدائية، الدائرة الرابعة تجاري، الدعوى رقم ٣٤٢٢ لسنة ١٩٨٢، جلسة ١٩٨٩/١/١٥. وبالتالي إذا لم يفصح الربان عن نيابته عن مالك السفينة فلا يمكن إثارة مسؤولية هذا الأخير. انظر حكمي محكمة الإسكندرية الابتدائية الأول صادر عن الدائرة ١٩ تجاري، حكم رقم ٣١٨٦/٨٠، جلسة ١٩٩٠/٢/٢٦ والثاني صادر عن الدائرة ٢٩ تجاري، حكم رقم ٨٢٣/٨٣، جلسة ١٩٩٠/٣/٢٩. كذلك حكمي محكمة استئناف الإسكندرية الأول صادر عن الدائرة ٣ تجاري، استئناف رقم ٥٨ لسنة ١٩٨٩/٢/٢١، جلسة ١٩٨٩/٢/٢١ والثاني صادر عن الدائرة ٦ بحري، استئناف رقم ٦٤٣ لسنة ١٩٨٩/٤/١٩، جلسة ١٩٨٩/٤/١٩.

(١) المادة ١٧٤ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية.

DU PONTAVICE, Op. Cit., No. 45.

(٢) في هذا المعنى:

السفينة. فهو ينتظر تقديم المؤجر لخدمات نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول^(١).

ويترتب على ذلك أن المؤجر يحتفظ بإدارة السفينة سواء من الوجهة الملاحية أو من الوجهة التجارية.

ومؤدى ذلك تبعية الربان والطاقم لمؤجر السفينة ليس فقط فيما يتعلق بتسييرها وإنما فيما يتعلق بإدارتها تجارياً. ولكن يتعين على المؤجر عند إعطاء التعليمات إليهم في هذا الصدد احترام ما تعهد به بموجب مشاركة الإيجار.

٢٧٢ - وغالباً ما يتم استئجار السفينة للقيام برحلة أو برحلات محددة لشغل سعة السفينة بأكملها في نقل البضائع^(٢). ويكون مؤدى احتفاظ المؤجر بالإدارة التجارية للسفينة أن يكون في مقدوره شحن بضائع للغير إذا لم تستغرق بضائع المستأجر كامل سعة السفينة.

ويحق للمستأجر إبرام مشاركة الإيجار بالرحلة لنقل بضائع الغير. ويشير هذا الوضع إشكالات عديدة: فإذا أصدر الربان سند شحن لأحد الشاحنين يكون مؤدى احتفاظ المؤجر بالإدارة التجارية وتبعية الربان له اكتساب المؤجر صفة الناقل البحري في مواجهة الشاحن. ويترتب على ذلك إمكانية إثارة مسؤوليته وفقاً لأحكام مسؤولية الناقل البحري. ويصعب في الآن ذاته رجوع المؤجر على المستأجر لأن مشاركة الإيجار المبرمة بينهما لا تفضي إلى نقل الإدارة التجارية إلى المستأجر مما يتعذر معه تحميله بأعباء المسؤولية^(٣). كذلك إذا أصدر المؤجر إلى المستأجر سند شحن فلا يمكن

(١) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 303. PIEDELIEVRE: Les relations contractuelles créées par les chartes-parties, in ouvrage collectif: L'affrètement par charte-partie, Op. Cit., P. 69 et s., No. 4.

(٢) DU PONTAVICE, Op. Cit., No. 35. PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 35.

(٣) وفي كل الأحوال فإن مناط مثل هذا الرجوع هو بما يتضمنه عقد الإيجار من أحكام. انظر في هذا المعنى:

SORTAIS: Op. Cit., No. 33.

اعتباره مجرد إيصال باستلام البضاعة^(١). بل إن مسؤولية المؤجر تصير محكومة بقواعد مسؤولية الناقل البحري ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل^(٢). ومتى كان السند أذنياً أو لحامله وتم تظهيره أو تسليمه اكتسب المظهر إليه أو المسلم له سند الشحن صفة الحامل الشرعي له بكل ما يترتب على ذلك من آثار^(٣).

أما إذا قام المستأجر بإصدار سندات الشحن اعتبر وحده ناقلاً بحرياً في مواجهة الشاحنين وكل حامل شرعي للسندات. ولا يحول في هذا الفرض عدم انتقال الإدارة التجارية إلى المستأجر دون اكتسابه صفة الناقل البحري ما دام المستأجر يبرم عقود النقل بموجب سندات شحن^(٤). والأمر مرده إلى مبدأ نسبية آثار التصرفات حيث لا يجوز لمن لم يكن طرفاً في عقد أن يشير

(١) راجع في حدود هذا الدور لسند الشحن في إطار تأجير السفينة بالرحلة :

WAROT: Affrètement maritime. Op. Cit., No. 89. PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 53.

(٢) وبالتالي تظل العلاقة بين المؤجر والمستأجر محكومة بعقد الإيجار، ولا تثور مسؤولية المؤجر بوصفه ناقلاً بحرياً إلا في علاقته بالشاحنين الذي يعدون من الغير بالنسبة إلى عقد الإيجار. انظر في هذا المعنى :

RODIERE: Transports maritimes, Encyclopédie Dalloz commercial, 1974, No. 41.

(٣) انظر جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٦٨. وجدير بالإشارة إلى أن المادة ١١٧ فقرة ثانية من القانون الفرنسي لعام ١٩٦٦ الخاص بمركز السفن والمنشآت البحرية الأخرى يتضمن الحكم ذاته. وقبل صدور هذا القانون ثار الجدل حول مدى جواز الاعتداد بما تتضمنه مشاركة الإيجار أو ما تتضمنه سند الشحن من أحكام في حالة الاختلاف، وذلك في العلاقة بين المؤجر والمستأجر. وقال البعض بوجود الاعتداد بما ورد في سند الشحن لأنه لاحق على مشاركة الإيجار وبالتالي يكون معدلاً لها :

RODIERE: Transport maritimes, Op. Cit., No. 39.

بينما ذهب البعض الآخر إلى وجوب الاعتداد بمشارطة الإيجار لأنه كان محل مساومة بين الطرفين ولأن دور سند الشحن يقتصر على إثبات واقعة استلام البضاعة :

PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 53.

SORTAIS, Op. Cit., No. 33 et s.

(٤) لمزيد من التفاصيل راجع :

المسؤولية التعاقدية لمن لم يتعاقد معه. ولذلك لا يجوز للشاحن إثارة مسؤولية المؤجر لأنه أجنبي عن مشاركة الإيجار.

يتوقف الأمر إذن على طبيعة العلاقة التي تربط بين المؤجر والمستأجر: وإذا كان إيجار السفينة بالرحلة يقترب في غرضه من نقل البضائع لأن غايتها هو توصيل البضائع إلى ميناء الوصول إلا أن محلها يختلف. ففي إيجار السفينة بالرحلة يضع المؤجر سعة محددة للسفينة تحت تصرف المستأجر بينما يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة من مكان إلى آخر مما له انعكاسه على الأحكام القانونية التي تنظم كل من إيجار السفينة بالرحلة وعقد النقل البحري للبضائع^(١). ولا أدل على ذلك من عدم خضوع النقل الذي يتم بمقتضى عقد إيجار لأحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع إذ لا مجال لتطبيق هذه الأحكام إلا في علاقة المؤجر بالشاحنين إذا قام بإصدار سندات شحن.

المبحث الثاني

الأحكام العامة لإيجار السفينة

٢٧٣ - هناك بعض الأحكام التي تسري على عقد إيجار السفينة بوجه عام، أي بغض النظر عن تأجير السفينة مجهزة أو غير مجهزة، وسواء كان تأجير السفينة المجهزة بالمدة أو بالرحلة.

وتتمثل هذه الأحكام في أحكام خاصة بتحديد نطاق استغلال المستأجر للسفينة وضمائمات استيفاء الأجرة.

DU PONTAVICE, Op. Cit., No. 45.

(١)

ويمكن القول إن الفرق بين العقدين يكمن في أن مؤجر السفينة بالرحلة لا يلتزم بنقل البضاعة ذاتها كما في عقد النقل وإنما يلتزم بتسيير سفينة مشحونة بالبضاعة، وبالتالي تختلف أداءات الناقل والمؤجر:

RODIERE: Transports maritimes, Op. Cit., No. 1.

المطلب الأول

نطاق استغلال السفينة

٢٧٤ - يكون لمستأجر السفينة حق استغلالها في عمليات النقل، كما يجوز له كأصل عام تأجيرها من الباطن.

أولاً: استغلال السفينة في النقل البحري:

٢٧٥ - للمستأجر أن يستغل السفينة في نقل الأشخاص وفي نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك.

وينتزع من ذلك أن الأصل في تحديد نطاق استغلال المستأجر للسفينة المؤجرة هو بما اتفق عليه الطرفان: المؤجر والمستأجر.

ويندر ترك استغلال السفينة وكيفية دون تنظيم في مشارطات الإيجار^(١). ولكن في حالة عدم الاتفاق يكون للمستأجر استغلال السفينة في عمليات النقل البحري. ويلاحظ أن الأمر يتوقف كثيراً على نوع السفينة وخصائصها الفنية، خاصة إذا أخذنا في الاعتبار التزام المستأجر باستعمال السفينة المؤجرة في الغرض المخصص لها وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة وما يستتبع ذلك من التزام بالمحافظة على السفينة المؤجرة.

فلو أن السفينة من سفن الركاب فلا يجوز للمستأجر إلغاء كبائن المسافرين وتحويلها إلى عابري لشحن البضائع ورسها فيها. كذلك إذا كانت من ناقلات البترول فلا يجوز شحن سوائل أخرى على متنها لا تتلاءم وخصائص الناقلات ويمكن أن تؤدي إلى الإلتلاف بها.

(١) خاصة وأن عقود الإيجار من عقود المساومة حيث ينحقق التوازن الاقتصادي عادة بين طرفيه. فغالباً ما يربط العقد بين مجهز محترف وتاجر كبير أو بين مجهزين محترفين:

ولا يلزم بالضرورة أن يقتصر استعمال المستأجر للسفينة في نقل بضائعه هو، بل يمكنه استغلالها في نقل بضائع الغير. لكن إذا اتفق على قصر استعمال السفينة على نقل بضائع المستأجر وجب العمل بالاتفاق.

ثانياً: تأجير السفينة من الباطن:

٢٧٦ - يجوز للمستأجر أن يقوم بتأجير السفينة من الباطن. ولكن نظراً لمصلحة المالك في المحافظة على السفينة باعتبارها استثماراً له ومصدراً للدخل فقد لا يقدم المالك على إبرام عقد الإيجار إلا بالنظر إلى شخص المستأجر فيجوز النص في العقد على ألا يكون للمستأجر حق تأجير السفينة من الباطن.

ويذهب الفقه إلى أنه لا يلزم أن تتطابق صورتا الإيجار الأصلي والإيجار من الباطن: فقد يستأجر شخص سفينة غير مجهزة ويؤجرها من الباطن على نفس الحال أو بعد تجهيزها سواء كان التأجير من الباطن إيجاراً بالمدة أو بالرحلة. كما قد يستأجر الشخص السفينة بالمدة أو بالرحلة ثم يؤجرها من الباطن بالمدة أيضاً أو بالرحلة^(١).

ويجب ملاحظة أن المستأجر لا يستطيع أن يمنح غيره أكثر مما اكتسبه من واقع إيجار السفينة الأصلي. فإذا كانت الإدارة الملاحية والإدارة التجارية قد انتقلتا إليه يمكنه نقلهما من خلال الإيجار من الباطن أو الاحتفاظ بهما أو نقل الإدارة التجارية دون الإدارة الملاحية. وإذا كان المستأجر قد تلقى الإدارة التجارية دون الإدارة الملاحية فلا يسهه إلا نقل الإدارة التجارية أو الاحتفاظ بها. أما إذا احتفظ المؤجر الأصلي بالإدارتين فلا يملك المستأجر بطبيعة الحال نقلهما أو نقل إحداهما إلى المستأجر من الباطن.

٢٧٧ - وإذا قام المستأجر الأصلي بتأجير السفينة من الباطن فإنه يظل

(١) وذلك على اعتبار أن التأجير من الباطن عقد متميز عن عقد الإيجار الأصلي ولا يعد حوالة لهذا الأخير إلى المستأجر من الباطن. في هذا المعنى:

WAROT, Affrètement maritime, Op. Cit., No. 134.

مسؤولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار. ذلك أن التأجير من الباطن لا يؤدي إلى إنهاء العلاقة الأصلية أو تحويل الحقوق والالتزامات الناشئة عنها إلى المستأجر من الباطن. ولا يقبل أن يكون التأجير من الباطن سبيلاً للإفلات من الالتزامات الناشئة عن الإيجار.

وفي علاقة المستأجر الأصلي بالمستأجر من الباطن يكتسب الأول صفة المؤجر في مواجهة الثاني، وتحكم قواعد الإيجار المبرم بينهما تلك العلاقة.

وتطبيقاً لمبدأ نسبية آثار التصرفات لا تقوم أدنى علاقة مباشرة بين المؤجر الأصلي والمستأجر من الباطن حيث يظل المؤجر أجنياً عن الإيجار من الباطن والمستأجر من الباطن أجنياً عن عقد الإيجار الأصلي. وبالتالي لا يجوز لأيهما الرجوع على الآخر بتنفيذ الالتزامات الناشئة عن أي من العقدين. ولكن يكون لهما الرجوع استناداً إلى قواعد المسؤولية التقصيرية^(١).

المطلب الثاني

ضمانات استيفاء الأجرة

٢٧٨ - يسمح المؤجر للمستأجر باستعمال واستغلال سفينة مقابل الحصول على الأجرة. ولذلك يعد تأجير السفينة صورة من صور استغلال ملكيتها.

ونظراً إلى أن أجرة النقل تمثل العائد الوحيد للاستغلال بالنسبة إلى المؤجر حرص المشرع على تقرير بعض الضمانات له تتمثل في حق حبس البضائع الموجودة على السفينة وامتياز يتقرر للمؤجر على هذه البضائع.

(١) انظر في ذلك:

ACHARD: De l'action directe du sous-affrèteur contre l'armateur propriétaire à propos de l'arrêt «Raghnil Broving» Cassation commerciale. 16 Janvier 1973, Droit Maritime Français, No. 294, juin 1973, P. 323.

أولاً: حق حبس البضائع:

٢٧٩ - تنص المادة ١٩٤ من قانون التجارة البحرية على أنه يكون لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة لاستيفاء الأجرة المستحقة له، ما لم تقدر له كفالة.

ويسمح حق الحبس للمؤجر أو من ينوب عنه بعدم تسليم البضائع إلى المستأجر قبل أن يستوفي الأجرة المقررة له. ويجوز للمؤجر إعمال الحق مهما كان مقدار الأجرة التي لا زالت تشغل ذمة المستأجر ضئيلاً، وذلك لإطلاق نص المادة ١٩٤ من القانون.

وطبقاً للمادة ١٩٤ يمكن للمؤجر أن يطالب القضاء إذا ما استعمل حق الحبس بأن يأمر بإخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين يقوم بتعيينه. ويكون للقاضي أن يأمر ببيع البضائع أو بيع جزء منها وفاءً للأجرة إذا كانت معرضة للتلف.

ثانياً: امتياز المؤجر:

٢٨٠ - تنص المادة ١٩٣ من قانون التجارة البحرية على أن للمؤجر امتيازاً على البضائع المشحونة ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها.

ويتضح من ذلك أن الامتياز يرد على البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر. ويتقرر هذا الامتياز ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها وكل ما يعده القانون من قبيل الأجرة وملحقاتها. وبالتالي يصدق ما قيل بصدد حق حبس البضائع على امتياز المؤجر.

ويخول الامتياز للمؤجر استيفاء الأجرة وملحقاتها بالأولوية على سائر الدائنين الآخرين للمستأجر، وذلك تطبيقاً للقواعد العامة.

المبحث الثالث

الأحكام المشتركة لإيجار السفينة مجهزة

٢٨١ - رأينا من قبل أن إيجار السفينة مجهزة على نوعين: تأجير بالمدة وتأجير بالرحلة. ويشتركان في أن المؤجر هو الذي يقوم بتجهيز السفينة تجهيزاً كاملاً ويحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة. ويختلفان من حيث الإدارة التجارية إذ تنتقل إلى مستأجر السفينة بالمدة بينما يحتفظ بها مؤجر السفينة بالرحلة.

ويترتب على ذلك أن هناك أحكاماً مشتركة بين نوعي إيجار السفينة مجهزة، كما يجب إفراد أحكام خاصة بكل نوع منهما فيما يختلفان فيه. ومن بين الأحكام المشتركة لعقد إيجار السفينة مجهزة تناول بعض الأحكام الخاصة بمسؤولية المؤجر والمستأجر.

المطلب الأول

أحكام مسؤولية المؤجر

٢٨٢ - يكون المؤجر مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب البضائع التي يضعها المستأجر في السفينة إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه في تنفيذها.

ويتعلق الأمر بمسؤولية المؤجر في مواجهة المستأجر، أي أنه خاص بالمسؤولية التعاقدية في العلاقة بين المؤجر والمستأجر. ويتضح ذلك من أن المسؤولية خاصة بالبضائع التي يضعها المستأجر في السفينة. أما إذا كان للغير ممن لهم حقوق تتعلق بهذه البضائع الرجوع على المؤجر فلا تخضع المسؤولية للحكم المتقدم^(١).

٢٨٣ - ومن حيث أساس مسؤولية المؤجر فإنها تقوم على أساس

SORTAIS, Op. Cit., No. 7.

(١)

الخطأ المفترض^(١)، إذ تترتب هذه المسؤولية بمجرد حدوث الضرر وارتباطه بتنفيذ عقد الإيجار. لذلك يجوز للمؤجر إقامة الدليل على عدم ارتكابه خطأ ما بإثبات تنفيذه كامل التزاماته وعدم نشوء الضرر عن تقصيره أو تقصير تابعيه في تنفيذ تلك الالتزامات. فلا يكفي نفي تقصير المؤجر بل يجب عليه أيضاً نفي تقصير تابعيه، لأنه بوصفه مجهزاً يبرم عقود العمل البحري يسأل مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه.

المطلب الثاني

أحكام مسؤولية المستأجر

٢٨٤ - يسأل المستأجر عن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان ناشئاً عن سوء استغلاله للسفينة أو عن عيب في البضائع التي وضعها فيها.

ويتضح من ذلك أن المستأجر يكون مسؤولاً في مواجهة المؤجر عن الضرر الذي يصيب السفينة. ويجب أن يكون الضرر ناشئاً عن سوء استغلال المستأجر للسفينة كاستخدام وقود رديء أدى إلى إتلاف الآلات^(٢)، أو يكون ناشئاً عن عيب في البضائع التي وضعها فيها كأن يؤدي العيب إلى التهاب البضائع مما يتلف أجزاء من السفينة.

كذلك يسأل المستأجر لذات السببين إذا أصاب الضرر البضائع المشحونة في السفينة. فقد يقوم المؤجر في إيجار السفينة بالرحلة بشحن بضائع لا تخص المستأجر بعد الحصول على موافقته. فإذا أدى سوء استغلال السفينة أو عيب البضائع التي وضعها المستأجر فيها إلى إحداث الضرر بالبضائع التي قام المؤجر بشحنها ثارت مسؤولية المستأجر عن هذا الضرر في مواجهة المؤجر.

WAROT: Affrètement maritime, Op. Cit., No 122.

(١)

(٢) راجع في ذلك المقال سابق الإشارة إليه للفقهاء RUGHTER، ف ٦٣ وما بعدها.

الفصل الثاني

القواعد الخاصة لصور إيجار السفينة

٢٨٥ - رأينا أن صور إيجار السفينة كما يبين من العمل في المجال البحري ثلاثة: إيجار السفينة غير مجهزة وإيجار السفينة مجهزة بالمدة وإيجار السفينة مجهزة بالرحلة.

ونعرض تباعاً للأحكام الخاصة بهذه الصور الثلاثة لإيجار السفينة.

المبحث الأول

أحكام إيجار السفينة غير مجهزة

٢٨٦ - في إيجار السفينة غير مجهزة رأينا أن الإدارة الملاحية للسفينة وإدارتها التجارية تنتقلان إلى المستأجر. وتطبيقاً لذلك المستأجر هو الذي يعين البحارة ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات الناشئة عن عقد العمل البحري، كما أنه يتحمل مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها^(١).

ولذلك انعكاسه على التزامات الطرفين: المؤجر والمستأجر حيث لا

(١) قرب المادة ٢٨ فقرة ثانية من اللائحة الفرنسية لعام ١٩٦٧ التي صدرت تنفيذاً لقانون ١٩٦٦ الخاص بمركز السفن والمنشآت البحرية الأخرى.

تثور الشبهة حول تكييف العلاقة الناشئة بينهما على أنها علاقة إجبارية^(١).
فنعرض للالتزامات المؤجر أولاً، ثم للالتزامات المستأجر، وأخيراً
لإنقضاء الدعاوى الناشئة عن العقد.

المطلب الأول

التزامات مؤجر السفينة غير مجهزة

٢٨٧ - يقع على عاتق المؤجر التزامان رئيسيان: يتمثل الأول في
وضع السفينة تحت تصرف المستأجر بينما يتمثل الثاني في إصلاح ما يصيب
السفينة من تلف.

أولاً: التزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر:

٢٨٨ - يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في
الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة وللإستعمال
المتفق عليه.

وتجدر الإشارة بدءاً ذي بدء إلى أن المؤجر ملتزم بوضع السفينة المتفق
عليها تحت تصرف المستأجر، لأن عقود السفن تبرم عادة بالنظر إلى الاعتبار
الذي يوليه المستأجر إلى السفينة محل الاتفاق. ويقال في هذا الصدد أن عقد
إيجار السفينة من قبيل العقود ذات الاعتبار للسفينة *Intuitus navis*^(٢).

ويحدد الاتفاق المكان والزمان اللذين يتم فيهما وضع السفينة تحت

(١) DU PONTAVICE, Op. Cit., No. 26. RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 293.

وإذا كان البعض يميز بين تأجير السفينة بقصد استعمالها في الملاحة البحرية
وتأجيرها بقصد استعمالها في أغراض أخرى (PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 31) فإن
لهذا التمييز أثره على تكييف المنشأة كسفينة، لذلك من المفترض عند الحديث عن
إيجار السفينة أنها تظل مخصصة للملاحة البحرية.

(٢) DU PONTAVICE, Op. Cit., No. 4. WAROT: Affrètement maritime, Op. Cit.,
No. 16.

تصرف المستأجر. ويجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة. ويترتب على ذلك أنه يجب أن يكون هيكل السفينة وأجزاؤها المختلفة وآلاتها قادرة على تسيير السفينة. وإذا تعذر تزويد السفينة بالوقود اللازم للملاحة في الميناء الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر وجب أن يتوافر فيها من الوقود ما يلزم للوصول السفينة إلى أقرب ميناء يمكن تزويد السفينة فيه بالوقود^(١).

ويجب بعد ذلك أن تكون السفينة صالحة للاستعمال المتفق عليه. فلو اتفق على أن المستأجر يستغل السفينة في نقل مواد غذائية تحتاج إلى عناية خاصة في حفظها يجب أن تكون السفينة مزودة بالبرادات أو كل ما هو لازم لحفظ تلك المواد. وكثيراً ما يتحدد نوع الاستغلال على ضوء تخصيص السفينة لأغراض محددة كناقلات البترول والزيوت وناقلات الفحم التي لا يمكن استغلالها في نقل نوع آخر من البضائع.

ثانياً: التزام المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف:

٢٨٩ - يستغل المؤجر السفينة عن طريق تمكين المستأجر من الانتفاع بها. ولذلك تكون له مصلحة في المحافظة على السفينة التي تدر له دخلاً من خلال الاستغلال. كذلك يتعين عليه أن يمكن المستأجر من الانتفاع مما يعني وجوب بقاء السفينة صالحة للانتفاع بها طوال مدة الإيجار. لذلك يقع على المؤجر التزام بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف. ويكون ذلك في الحالات الآتية:

(أ) إذا كان التلف ناشئاً عن قوة قاهرة، أي لا يد للمستأجر في إحداث التلف. ففي هذه الحالة يتحمل المؤجر تبعة القوة القاهرة.

(١) ولقد قبل بذلك بصدد إيجار السفينة بالمدة. ولكننا نرى مد هذا الحكم إلى إيجار السفينة عارية لاتحاد العملة ولأنه في كلا الفرضين تتقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر. انظر:

AUGHTER: Le combustible de soute dans l'affrètement à temps, Droit Maritime Français, No. 403, Juillet 1982, No. 50.

(ب) إذا كان التلف ناشئاً عن عيب ذاتي في السفينة. فطبقاً للقواعد العامة يكون المؤجر ملزماً بضمان العيوب التي تعتري العين المؤجرة. ولقد حدد المشرع صورة تنفيذ هذا الضمان في شأن إيجار السفينة غير مجهزة بأن يقوم المؤجر بإصلاح التلف أو استبدال القطع التالفة.

(ج) إذا لم يكن التلف ناشئاً عن الاستعمال العادي للسفينة في الغرض المتفق عليه، لأنه في الفرض العكس يكون المستأجر قد تسبب في إحداث التلف مما يبرر معه إلزام المؤجر بالإصلاح.

المطلب الثاني

التزامات مستأجر السفينة غير مجهزة

٢٨٩ - يتمثل الالتزام الذي يقع على عاتق المستأجر في الالتزام بدفع الأجرة المقررة للمؤجر.

ويقع على عاتقه أيضاً التزام بالمحافظة على السفينة والتزامه بردها وأخيراً التزامه بضمان رجوع الغير على المؤجر.

أولاً: الالتزام بدفع الأجرة:

٢٩٠ - يلتزم المستأجر بأداء الأجرة المتفق عليها^(١). ويتم عادة تحديدها وفقاً لوحدة زمنية محددة كالיום أو الشهر أو أحياناً السنة^(٢). وتتخذ حمولة السفينة أساساً لتقدير الأجرة^(٣).

وقد سبق أن رأينا أن للمؤجر امتيازاً على البضائع الموجودة على

(١) ويجب أداء الأجرة في المواعيد والمكان المتفق عليها. وفي حالة عدم الاتفاق وجب الوفاء في المواعيد التي يعينها عرف الجهة، كما يجب الرجوع إلى العرف لتحديد مكان الوفاء، فإذا لم يوجد عرف يقضي بذلك يكون الوفاء في موطن المستأجر.

(٢) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 295.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٨٢.

السفينة والمملوكة للمستأجر ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها.

ثانياً: الالتزام بالمحافظة على السفينة:

٢٩١ - يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة.

وعلى ذلك يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة نظراً لتعلق حقوق المؤجر بها الذي يتولى استغلالها عن طريق تمكين المستأجر من الانتفاع بها. وفي سبيل المحافظة على السفينة يجب على المستأجر استعمالها في الغرض المتفق عليه. ويجب أن يراعى في ذلك الخصائص الفنية التي تتمتع بها السفينة والتي تكون ثابتة في ترخيص الملاحة.

ويجب على المستأجر أن يقوم بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها، وذلك في غير الأحوال التي يقع فيها هذا الالتزام على عاتق المؤجر. وبالتالي يكون المستأجر ملتزماً بإجراء الإصلاح إذا كان التلف ناشئاً عن استعمال غير عادي للسفينة.

ثالثاً: التزام المستأجر برد السفينة:

٢٩٢ - يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار. ويكون الرد في الميناء الذي تم فيه تسليم السفينة إلى المستأجر إلا إذا اتفق على غير ذلك.

ويجب على المستأجر رد السفينة إلى المؤجر بالحالة التي كانت عليها وقت أن تسلمها. ولكن نظراً لسريان عقود السفن غير مجهزة لمدة طويلة في كثير من الأحيان فيجب مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي للسفينة. فمن طبيعة الأشياء المادية أن تتهاك بفعل الزمن ولا يمكن تحميل المستأجر تبعاً استهلاك السفينة بفعل الزمن طالما كان استعماله لها عادياً. أما إذا أدى الاستعمال غير العادي للسفينة إلى زيادة معدل الاستهلاك كان المستأجر مسؤولاً عن ذلك في مواجهة المؤجر^(١).

(١) ومن أبرز المشكلات التي قد تتور في هذا الصدد ما يتعلق باستخدام المستأجر لوقود =

ويجب على المستأجر رد ما كان على السفينة من مؤن بالحالة التي كانت عليها وقت تسليم السفينة إليه. فقد رأينا عند تعريف إيجار السفينة غير مجهزة أن المؤجر قد يقوم بتجهيز غير كامل للسفينة. فإذا ما تمثل هذا التجهيز في توفير بعض المؤن كان المستأجر ملزماً بردها إلى المؤجر. ومفاد هذا الالتزام أن تكون المؤن مما لا يهلك بالاستعمال مثل بعض الأدوات اللازمة لتسيير السفينة كالبوصلة والنظارة المعظمة وخلافه. ويجب في هذه الحالة ردها بالحالة التي كانت عليها وقت تسلم المستأجر لها. أما إذا كانت المؤن مما يهلك بالاستعمال مثل الأغذية التزم المستأجر برد ما يماثلها. وقد يتفق الطرفان على رد قيمتها نقداً، وفي هذه الحالة يجب العمل بالاتفاق^(١).

= لا يلائم محركات السفينة أو وقود من درجة رديئة، إذ قد يترتب على ذلك الإضرار بالسفينة. وقد زادت حدة هذا الإشكال في الآونة الأخيرة نظراً لارتفاع تكلفة الوقود الجيد وظهور موزعين مستقلين عن الشركات الكبرى يعرضون وقوداً من درجة رديئة في الأسواق. وإذا كان عقد الإيجار يلزم المستأجر باستخدام وقود من نوع ودرجة محددين فإن كل مخالفة لأحكامه تثير مسؤولية المستأجر في مواجهة المؤجر. لكن في حالة إغفال العقد تحديد نوع ودرجة الوقود يثور التساؤل حول مدى اعتبار الأضرار التي تلحق بالسفينة ناتجة عن استعمالها غير العادي من قبل المستأجر. ويذهب الرأي الراجح إلى اعتبار المستأجر مسؤولاً تجاه المؤجر. ويلاحظ أن عبء إثبات خطأ المستأجر يقع على عاتق المؤجر، وقد يكون الإثبات يسيراً في حالة تأجير السفينة بالمدة نظراً لتبعية الطاقم البحري على خلاف إيجار السفينة غير مجهزة حيث يتبع الطاقم المستأجر. انظر في ذلك: AUCHTER, Op. Cit., No. 63 et s. ونرى أنه في حالة عدم الاتفاق وقيام المؤجر بتزويد السفينة بالوقود بالقدر الذي يسمح لها بالوصول إلى أقرب ميناء لتزويدها به يعتبر نوع الوقود المزودة به السفينة ودرجة جودته الحد الأدنى للالتزام المستأجر بتزويد السفينة بوقود جيد، لأنه الوقود الذي ارتضاه المؤجر لسفينة.

(١) ولا مانع أيضاً من الاتفاق على رد قيمة المؤن إذا كانت من الأشياء التي لا تهلك بالاستعمال. ولكن يجب مراعاة الحالة التي كانت عليها المؤن وقت تسليم السفينة إلى المستأجر عند تقدير قيمتها.

رابعاً: ضمان الرجوع على المؤجر :

٢٩٣ - يكون مستأجر السفينة غير مجهزة مسؤولاً وحده عن استغلالها التجاري. فقد رأينا من قبل أن الإدارة التجارية للسفينة تنتقل إليه، بل تنتقل إليه أيضاً إدارتها الملاحية.

ويترتب على ذلك أن المستأجر يصبح وحده مسؤولاً عن أي دين ينشأ عن استغلال السفينة، وبالتالي لا يجوز للغير بحسب الأصل الرجوع على المؤجر.

ويترتب على ذلك أن المستأجر يضمن رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال السفينة^(١).

ففي كل الفروض التي يتعرض فيها المؤجر للضرر بسبب رجوع الغير يقع على عاتق المستأجر ضمانه له. ولكن يلزم في هذه الحالة أن يتعلق الرجوع باستغلال السفينة، لأنه مناط مسؤولية المستأجر في مواجهة المؤجر. لذلك إذا كان رجوع الغير متعلقاً بسلوك صادر عن المؤجر مما يفرضه القانون أو عقد الإيجار على عاتقه كالتزام في مواجهة المستأجر فلا يضمن هذه الأخير مثل هذا الرجوع.

المبحث الثاني

أحكام التأجير بالمدة

٢٩٤ - بعد أن استعرضنا الأحكام العامة لإيجار السفينة والأحكام المشتركة لإيجار السفينة مجهزة نتناول الأحكام الخاصة بتأجير السفينة بالمدة. وتتمثل هذه الأحكام في التزامات الطرفين: المؤجر والمستأجر.

WAROT: Affrètement maritime, Op. Cit., No. 148.

(١)

المطلب الأول

التزامات مؤجر السفينة بالمدة

٢٩٥ - يقع على عاتق المؤجر التزامان رئيسيان: يتمثل الأول في وضع السفينة تحت تصرف المستأجر بينما يتمثل الالتزام الثاني في إعطاء التعليمات إلى طاقم السفينة فيما يتعلق بأمورها الفنية.

أولاً: وضع السفينة تحت تصرف المستأجر:

٢٩٦ - يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها في العقد، كما يكون ملتزماً بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الإيجار.

ويتعين على المؤجر وضع السفينة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر، وذلك لما للسفينة من اعتبار في نظر المستأجر عادة. ويتم وضع السفينة تحت تصرفه في المكان والزمان المتفق عليهما. ويجب أن تكون في حالة صالحة للملاحة من حيث حالة هيكلها وأجزائها المختلف وآلاتها... وإذا يقوم المؤجر بتأجير السفينة مجهزة فيجب عليه تجهيزها بكل ما هو لازم لتنفيذ العمليات التي يزعم المستأجر القيام بها والتي ذكرها في عقد الإيجار. فيجب أن يكون للسفينة طاقم تتوافر فيه الكفاءة اللازمة لتسيير السفينة والمحافظة عليها والقيام بالأعمال المادية اللازمة لاستغلالها. وإذا كان عبء تزويد السفينة بالوقود يقع على عاتق المستأجر إلا أنه يجب على المؤجر تزويدها بالوقود اللازم لوصولها إلى أقرب ميناء يمكن تزويدها فيها بالوقود إذا كان الأمر متعذراً في الميناء الذي يتم فيه تسليم السفينة إلى المستأجر^(١).

ولا يقف التزام المؤجر فيما يتعلق بصلاحية السفينة عند حدود وضعها تحت تصرف المستأجر، بل يجب عليه إبقاء السفينة على هذه الحالة طوال

مدة الإيجار. ذلك أن المؤجر يحتفظ بالإشراف على السفينة طوال هذه المدة من خلال إدارتها من الوجهة الملاحية. ويقوم بتعيين الطاقم الذي يظل تابعاً له وتحت إشرافه. ويترتب على ذلك أنه يقع على عاتقه التزام بالمحافظة على السفينة وإجراء الإصلاحات اللازمة لها^(١). وقد رأينا من قبل نطاق مسؤولية مؤجر السفينة في مواجهة المستأجر.

ثانياً: إعطاء التعليمات الفنية إلى طاقم السفينة:

٢٩٧ - يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة، وبالتالي يظل الطاقم الذي يقوم بتعيينه تحت إشرافه طوال مدة الإيجار^(٢).

ويترتب على ذلك أن الربان وأفراد الطاقم البحري لا يتلقون تعليماتهم المتعلقة بالأمور الفنية للسفينة إلا من المؤجر. أما التعليمات المتعلقة بالأعمال اللازمة لاستغلال السفينة فيلقاها هؤلاء من المستأجر لأن الإدارة التجارية تنتقل إليه.

ويجب على المؤجر عند إعطائه التعليمات الفنية مراعاة ما تم الاتفاق عليه بينه وبين المستأجر. ويسأل في مواجهة هذا الأخير إذا ما تسببت تعليماته في تعذر حسن تنفيذ العمليات التي ينبغي للمستأجر القيام بها والتي ذكرها في العقد^(٣).

(١) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 298. WAROT: Affrètement maritime, Op. Cit., No. 65.

(٢) PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 15.

(٣) ويعبر عن قصر التزامات المؤجر على إعطاء الطاقم البحري التعليمات الفنية بأن الوقت يسري لمصلحة المؤجر ضد مصلحة المستأجر. لأن المؤجر وقد استحققت له الأجرة لا يهمه مدى استعمال المستأجر للسفينة. وبالتالي لا نجد في عقود التاجير بالمدة أية شروط خاصة بموانئ الشحن والتفريغ ولا تحديد للمدة التي يجب أن تتم عمليات الشحن أو التفريغ خلالها أو بيان بالبضائع التي يقوم المستأجر بشحنها في السفينة. ويترتب على ذلك أن البضاعة المشحونة لا تعتبر بأي حال من الأحوال في حيازة المؤجر المادية. انظر:

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 297.

المطلب الثاني

التزامات مستأجر السفينة بالمدة

٢٩٨ - يقع على عاتق المستأجر التزام بتحمل نفقات استغلال السفينة، كما يلتزم بدفع الأجرة المتفق عليها إلى المؤجر، وأخيراً يلتزم برد السفينة إلى المؤجر عند انقضاء عقد الإيجار.

أولاً: الالتزام بأداء نفقات استغلال السفينة:

٢٩٩ - رأينا من قبل أن الإدارة التجارية للسفينة تنتقل إلى المستأجر. ويترتب على ذلك أن المستأجر هو الذي يتحمل النفقات اللازمة لاستغلال السفينة. ويتحمل المستأجر على وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات.

ويترتب على تولي المستأجر إدارة السفينة من الوجهة التجارية أنه يستطيع إبرام عقود النقل البحري مع الغير ويكتسب وحده دون المؤجر وصف الناقل البحري^(١).

٣٠٠ - ولكن أثير التساؤل حول استحقاق مكافأة الإنقاذ في حالة تقديم السفينة المؤجرة خدمات مساعدة لسفينة أخرى تعرضت للخطر، فهل تكون من حق المؤجر أو من حق المستأجر؟ لا يمكن الاستناد إلى تبعية الريان للمؤجر المجهز للقول باستحقاق هذا الأخير لمكافأة الإنقاذ لأن الريان مسؤول قانوناً بالمبادرة إلى الإنقاذ ولا يتوقف الأمر على تعليمات تصدر من المجهز^(٢). ولقد ذهب البعض إلى أن استحقاق مكافأة الإنقاذ يتقرر لمن

(١) ولا يكتسب المؤجر صفة الناقل الفعلي لأنه لا يتولى بالفعل عمليات نقل بحري، وإنما يقتصر دوره على وضع السفينة المؤجرة تحت تصرف المستأجر وتقديم خدمات فنية متعلقة بالجانب الملاحي عن طريق الطاقم البحري الذي يضمه أيضاً تحت تصرف المستأجر.

(٢) انظر المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية.

احتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة^(١). ولكن يتضح من المادة ٢٥٠ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية أن مكافأة الإنقاذ تكون مستحقة لمالك السفينة التي قدمت المساعدة على أن يكون لربان السفينة وبحارتها نصيب في هذه المكافأة. وبالتالي لا يتوقف استحقاق المكافأة على وصف المؤجر - الذي قد يكون مستأجراً أصلياً للسفينة - أو وصف المستأجر بل إنها تستحق دائماً المالك السفينة. فمتى كان المؤجر مالكاً للسفينة المؤجرة تقرر له مكافأة الإنقاذ.

ونرى أن هذه القاعدة لا تتعلق بالنظام العام. وبالتالي يجوز للمؤجر والمستأجر الاتفاق على اقتسام مكافأة الإنقاذ وعلى نسب توزيعها^(٢).

وجدير بالإشارة إلى أنه في حالة إنقاذ السفينة المؤجرة يكون مالكوها ملزماً بأداء المكافأة المقررة للإنقاذ، بيد أنه يجوز له التمسك بتحديد مسؤوليته بسبب هذا الدين^(٣). وينسق الحكم المتقدم واستحقاق مالك السفينة مكافأة الإنقاذ. ونرى جواز الاتفاق على اقتسام الطرفين أعباء المكافأة المقررة لإنقاذ السفينة دون أن يكون لهذا الاتفاق آثار في مواجهة الغير.

٣٠١ - ونشير أخيراً إلى أن الربان يلتزم فيما يتعلق بالإدارة التجارية للسفينة بالتعليمات التي يصدرها المستأجر له. وبالتالي يزدوج الإشراف الذي يخضع له الربان: فهو يخضع للمؤجر فيما يتعلق بالإدارة الملاحية بينما يخضع للمستأجر فيما يتعلق بالإدارة التجارية.

ثانياً: الالتزام بدفع الأجرة:

٣٠٢ - يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة. وبالتالي يتحمل المستأجر تبعاً لحوادث الملاحة البحرية. ولكن لكي يكون المستأجر ملتزماً

SORTAIS, Op. Cit., No. 16.

(١)

WAROT: Affrètement maritime, Op. Cit., No. 153.

(٢)

(٣) المادة ٩٤ من قانون التجارة البحرية.

بأداء الأجرة يجب أن تظل السفينة تحت تصرفه . أما إذا هلكت السفينة لسبب لا يد للمستأجر فيه فلا تستحق الأجرة .

فلا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة القاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه . وبالتالي يتحمل المؤجر تبعة القوة القاهرة وتبعة أخطائه الشخصية وأخطاء تابعيه . ويتعين على المستأجر إثبات أحد هذه الأسباب التي أدت إلى هلاك السفينة لكي يتحلل من التزامه بدفع الأجر .

٣٠٣ - ويحق للمؤجر استرداد حقه في التصرف في السفينة إذا لم يوف المستأجر بالأجرة المستحقة له . ولكن يجب على المؤجر إعدار المستأجر بالوفاء ، ولا يسترد حقه في التصرف في السفينة إلا بعد مرور ثلاثة أيام على تاريخ الإعدار .

وتختلف كيفية أعمال هذا الحق بحسب ما إذا كان المستأجر بصدد إنجاز إحدى الرحلات البحرية أم لا . فإذا كانت السفينة راسية في أحد الموانئ ولم تشحن فيها بضائع خاصة بالمستأجر يستطيع المؤجر أعمال حقه في التصرف في السفينة على الفور . أما إذا كانت هناك بضائع خاصة بالمستأجر مشحونة في السفينة ففي هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل . ويستوي أن تكون السفينة متأهبة للسفر من ميناء القيام أو كانت في عباب البحر تنجز رحلتها البحرية .

ولا يكون المستأجر ملتزماً في هذه الحالة بأداء الأجرة المتفق عليها في العقد ، لأنه مؤدى استرداد المؤجر حقه في التصرف في السفينة إنهاء عقد الإيجار . ولكنه ملتزم بأداء أجرة المثل سواء كانت مساوية للأجرة المتفق عليها أو تختلف عنها صعوداً أو هبوطاً^(١) .

(١) لا شك في أن استرداد المؤجر لحقه في التصرف في السفينة يعد جزاء على إخلال المستأجر بالتزامه بالوفاء بالأجرة وهو حالة من حالات انفساخ العقد بنص القانون ينظمه المشرع بقواعد خاصة فيستوجب إعدار المستأجر وتوصيل بضاعته إلى ميناء الوصول .

وقد يترتب على إخلال المستأجر بالتزامه بدفع الأجرة إحداث ضرر بالمؤجر . وبالتالي نص القانون على عدم إخلال استحقاق أجرة المثل في حالة نقل البضائع الخاصة بالمستأجر إلى ميناء الوصول بحق المؤجر في طلب التعويض .

ثالثاً: الالتزام برد السفينة :

٣٠٤ - يلتزم المستأجر عند انقضاء عقد الإيجار برد السفينة في الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك .

ويكون المستأجر ملتزماً برد السفينة سواء عند انتهاء مدة الإيجار أو عند فسخه^(١) . ولكن الالتزام بالرد في الحالة الأولى التزام تعاقدي يقع على عاتق المستأجر بموجب أحكام العقد ذاته . أما الالتزام بالرد في حالة فسخ الإيجار فهو يندرج في إطار انحلال العقد بالنسبة إلى المستقبل نظراً لأن عقد التأجير بالمدة من العقود الزمنية .

ويتم رد السفينة في الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرف المستأجر ، أي ميناء التسليم . ولكن للأطراف الاتفاق على تعيين ميناء آخر يتم فيه رد السفينة إلى المؤجر .

ويتعين على المستأجر رد السفينة بالحالة التي كانت عليها وقت تسليمها إليه . ويجب الاعتداد بالاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي للسفينة^(٢) .

المبحث الثالث

أحكام التأجير بالرحلة

٣٠٥ - رأينا من قبل أن تأجير السفينة بالرحلة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو برحلات معينة .

WAROT: Affrètement maritime. Op. Cit., No. 59.

(١)

PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 23.

(٢)

وفي التأجير بالرحلة يظل المؤجر مهيمناً على سفينته إذ يحتفظ بإدارتها سواء من الوجهة الملاحية أو من الوجهة التجارية. وأول ما يترتب على ذلك أن الزمن يسري في مصلحة المستأجر ضد مصلحة المؤجر^(١). ذلك أن الرحلة أو الرحلات المتفق عليها تصير محور عقد الإيجار، فيستحق المؤجر أجرته عن إنجازها بغض النظر عما إذا استغرق الأمر زمناً طويلاً أو قصيراً. وحيث أن المؤجر يسعى إلى استغلال سفينته أفضل استغلال ممكن فإن من صالحه إنجاز الرحلة في أقصر المواعيد. ولذلك صداه على التزامات الطرفين كما سنرى.

وبالإضافة إلى الأحكام المشتركة لإيجار السفينة مجهزة هناك بعض الأحكام الخاصة بتأجير السفينة بالرحلة وتتمثل في البيانات التي يجب أن تشملها وثيقة عقد الإيجار أو مشاركة الإيجار وفي التزامات الطرفين المؤجر والمستأجر.

المطلب الأول

بيانات وثيقة عقد التأجير بالرحلة

٣٠٦ - تنص المادة ١٩٦ من قانون التجارة البحرية على أنه يذكر في عقد إيجار السفينة بالرحلة:

- (أ) اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما.
- (ب) اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها.
- (ج) نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها.
- (د) مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائهما.
- (هـ) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها.

(١) FALL: Affrètement au voyage. Regard sur la règle de non-suspension des surestaries, Droit Maritime Français, No. 452, août 1986, P. 464.

(و) بيان الرحلات المتفق على القيام بها .

(ز) اسم الربان .

٣٠٧ - ويلاحظ على تلك البيانات المنصوص عليها قانوناً أنها تتضمن تحديداً للعناصر الجوهرية لعقد الإيجار من حيث الأطراف والسفينة المؤجرة والأجرة . ولا تشمل بياناً بمدة الإيجار حيث تحل الرحلات المتفق عليها محل عنصر المدة كما ذكرنا . ولذلك يجب على وثيقة العقد أن تتضمن بياناً بالرحلات المتفق على القيام بها .

وبالإضافة إلى ذلك يتضح من تلك البيانات مدى أهمية بعض العناصر التي تعد محلاً لأداءات الطرفين . فإذا كان المؤجر يضع في حقيقة الأمر سعة محددة للسفينة تحت تصرف المستأجر تتضح مدى أهمية ذكر مقدار الحمولة التي تشحن في السفينة . وحيث أن المؤجر هو الذي يتولى إنجاز الرحلة البحرية تحت مسؤوليته فيجب تحديد نوع الحمولة المشحونة وأوصافها لكي يتسنى للمؤجر رفض شحنها إن كانت لا تلائم إمكانيات السفينة أو تمثل خطورة عليها .

ومن جانب آخر يجب ذكر مكان الشحن ومكان التفريغ بالإضافة إلى المدة المتفق عليها لإجرائهما . وإذا كان الطرفان يحددان مدة لتنفيذ عمليات الشحن والتفريغ وكان الزمن يسري ضد مصلحة المؤجر يتضح من ذلك أن الالتزام بتنفيذ تلك العمليات يقع على عاتق المستأجر . ويجب تنفيذها في المدد المتفق عليها حتى لا يتعطل استغلال السفينة .

وفي تحديد مكان الشحن ومكان التفريغ تحديد لميناء القيام وميناء الوصول في كل رحلة متفق عليها . وفي توقيع المؤجر على وثيقة الإيجار قبول من جانبه على إنجاز الرحلة البحرية بين المينائين المذكورين ، ولا يثور في شأن تأجير السفينة بالرحلة مدى مراعاة المستأجر عند القيام برحلات بحرية بأن تتم بين موانئ تتصف بالأمان ^(١) Ports sûrs .

(١) يقصد بالميناء الآمن الميناء الذي تستطيع السفينة الوصول إليه ودخوله والرسو فيه =

٣٠٨ - ويلاحظ أيضاً على البيانات التي نص القانون على وجوب اشتغال عقد الإيجار عليها أن المشرع لا يتصور إمكانية استئجار السفينة بالرحلة في نقل الأشخاص، وبالرغم من انتشار عمليات إيجار السفن لنقل الأشخاص مع ازدهار نشاط الوكالات السياحية^(١). وبوجه عام سوف تدور الأحكام المتعلقة بمسؤولية المؤجر والمستأجر في حالة تأجير السفينة مجهزة حول استعمالها في نقل البضائع^(٢).

= والخروج منه دون أن تتعرض لخطر مما لا يمكن تفاديه من واقع حسن إدارة السفينة ملاحياً، وذلك ما لم يكن تحقق الخطر نتيجة ظروف غير عادية أو استثنائية. ولأمن الميناء عناصر ثلاثة: من الوجهة المادية عدم تعريض السفينة لخسائر مادية دون ارتكاب أي خطأ ملاحى، ومن الوجهة السياسية عدم تعرضها لمخاطر الحروب أو الاضطرابات أو المصادرة، ومن الوجهة الصحية عدم تعرضها لمخاطر الأوبئة أو التلوث. انظر في ذلك:

Colloque AFDM, Dunkerke, mai 1984, ouvrage collectif: Le port dans les chartes-parties, Droit Maritime Français, No 454, Octobre 1986, P. 579.

والعبرة في تحديد الصفة الآمنة للميناء بوقت وصول السفينة إليه، ويلاحظ أن هذه الفكرة تجد مجالاً لأعمالها بصفة رئيسية في حالة التأجير بالمدة:

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 300.

DE LESTANG: Affrètement et transport de passagers, in ouvrage collectif: (١) L'affrètement par charte-partie, Op. Cit., No. 1.

(٢) ولكن يراعى ما يكمن في صورتي استعمال السفينة المؤجرة من اختلاف، وذلك من حيث ارتباط أي من طرفي الإيجار بعلاقات تعاقدية مع الغير. فمن أجل نقل البضائع قد يستأجر المستأجر السفينة لنقل بضائعه هو أو نقل بضائع الغير، أما عند استعمال السفينة في نقل الأشخاص يوجد دائماً رباط تعاقدى بين المسافر وأي من المؤجر أو المستأجر على ضوء الصفة التي ظهر بها المستأجر في مواجهة المسافر (انظر في ذلك: LESTANG, Op. Cit., No. 8 et s.). ففي الفروض التي لا تتعلق بها سوى مصالح للمستأجر لا بد من تنظيم العلاقة الإيجارية تنظيمياً دقيقاً. أما في الفروض التي تتعلق بها مصالح للغير من شاحنين أو مسافرين تكفي علاقة النقل لإضفاء الحماية القانونية الواجبة على تلك المصالح. وإزاء وجودها تنحصر نسبياً مصالح المستأجر، وقد لا تثور الحال هكذا ضرورة تنظيم العلاقة الإيجارية تنظيمياً دقيقاً.

وبؤكد ذلك غياب كل اعتبار لدى المشرع البحري لما لا يعد من قبيل استغلال =

ونشير أخيراً إلى أن مؤدى إغفال بعض هذه البيانات ينتقص من قيمة وثيقة عقد الإيجار كدليل إثبات مشتملات العقد ولكنه لا يهدرها تماماً، ذلك أن دور الكتابة يقتصر على إثبات عقد الإيجار^(١).

المطلب الثاني

التزامات مؤجر السفينة بالرحلة

٣٠٩ - يقع على عاتق المؤجر القيام بالتزامين أساسيين: وضع السفينة تحت تصرف المستأجر كاملة التجهيز وصالحة للملاحة البحرية والامتناع عن شحن بضائع لا تخص المستأجر لا بموافقة.

أولاً: الالتزام بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر:

٣١٠ - يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها.

وفي ذلك لا يختلف التزام مؤجر السفينة بالرحلة عن التزام مؤجر السفينة بالمدة بوجه عام. وبالتالي يسري على التزام مؤجر السفينة بالرحلة ما سبق أن عرضنا له بالنسبة إلى مؤجر السفينة بالمدة. ولكن يكمن الاختلاف بينهما في اتساع نطاق التزامات مؤجر السفينة بالرحلة بالمقارنة بالتزامات مؤجر السفينة بالمدة. ذلك أن الأول يحتفظ بالإدارة التجارية للسفينة مما يوجب عليه تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ،

= السفن التجارية، إذ لا اعتبار لفرض استئجار الشخص للسفينة من أجل القيام برحلة أو عدة رحلات للترفيه.

(١) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٢١٦.

وبعد ذلك يجب على المؤجر أن يقوم بنقل البضائع إلى ميناء التفريغ المتفق عليه. ويتحمل المؤجر مصروفات النقل إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إلى ميناء التفريغ ناشئاً عن قوة القاهرة. ففي هذه الحالة لا يتحمل المؤجر تبعة القوة القاهرة وبالتالي يتحمل المستأجر المصروفات^(١).

ويلاحظ أن نقل البضاعة من ميناء الذي رست فيه السفينة إلى ميناء التفريغ لا يشترط فيه أن يتم بحراً خاصة إذا كانت أسباب تعذر وصول السفينة إليه ترجع لظروف الملاحة عند هذا الميناء كتعرضه للعواصف مثلاً. ولذلك يمكن أن يتم نقل البضاعة باستخدام أية وسيلة أخرى لنقل البضائع^(٢).

ثانياً: الالتزام بعدم شحن بضائع لا تخص المستأجر:

٣١٣ - يتضح من نص المادة ١٨٠ من قانون التجارة البحرية أنه لا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقة.

ويتسق الحكم المتقدم ومقتضى الإيجار من وضع السفينة تحت تصرف المستأجر. وإذا كان المؤجر يضع في واقع الأمر سعة محددة للسفينة تحت تصرف المستأجر فالأصل أن يرد الإيجار على سعة السفينة بأكملها. وإذا يتحدد مقدار الأجرة جزائياً على أساس السعة الكلية للسفينة^(٣)، فلا يضر المؤجر شيئاً عدم استغلال المستأجر لسعة السفينة بأكملها.

ولكن رأينا أنه يجب تحديد نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها في وثيقة عقد الإيجار. وعلى ضوء هذا التحديد يتبين مدى استغلال المستأجر لسعة

(١) ويتحمل المستأجر بطبيعة الحال تبعة فعله هو أو فعل تابعيه. إلا أنه يندر من الناحية العملية أن يتسبب المستأجر أو تابعوه في تعذر وصول السفينة إلى ميناء التفريغ المتفق عليه لأن المؤجر هو الذي يتولى إنجاز الرحلة البحرية بهيمته الكاملة على السفينة من واقع احتفاظه بإدارتها سواء من الوجهة الملاحية أو من الوجهة التجارية.

(٢) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٢٢١.

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 310.

(٣)

السفينة في كل رحلة. وقد لا يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها. وفي مثل هذه الأحوال قد تثور لدى المؤجر فكرة استغلال باقي سعة السفينة في شحن بضائع تخصه هو، خاصة وكونه قد احتفظ بإدارة السفينة التجارية. ومع ذلك لم يجز المشرع للمؤجر شحن بضائع لا تخص المستأجر إلا بعد الحصول على موافقته، إذ من حقه الاعتراض على البضائع التي قد تضر بالبضاعة الخاصة به. وفي كل الأحوال يجوز للمستأجر الاعتراض دون حاجة إلى إبداء أسباب^(١).

ويؤخذ كل ما تقدم مما ذكرته المادة ١٨٠ بأنه إذا انتهز الربان فرصة عدم استغلال كامل سعة السفينة لشحن بضائع أخرى كان للمستأجر الحق في ثلاثة أرباع الأجرة التي تقاضاها الربان عن هذه البضائع.

المطلب الثالث

التزامات مستأجر السفينة بالرحلة

٣١٤ - على ضوء الأحكام الخاصة بعقد تأجير السفينة بالرحلة يقع على عاتق المستأجر التزامان رئيسيان: يتمثل الأول في التزامه بالقيام بعمليات شحن وتفريغ البضائع بينما يتمثل الثاني في الالتزام بالوفاء بالأجرة.

ولا مجال في عقد التأجير بالرحلة للقول بالتزام المستأجر برد السفينة عند انقضاء الإيجار، لأن المؤجر لا يتخلى عنها مطلقاً طوال مدة تنفيذ العقد^(٢).

أولاً: الالتزام بالشحن والتفريغ:

٣١٥ - يقع الالتزام بشحن البضائع في السفينة وتفريغها منها على عاتق

(١) وإذا وافق المستأجر على قيام المؤجر بالشحن فقد يتم الاتفاق على تحديد الأجرة على أساس حجم الحمولة التي يقوم بشحنها:

WAROT, Op. Cit., No. 18.

DU PONTAVICE, Op. Cit., No. 47.

(٢)

المستأجر. وبالتالي تتم هذه العمليات تحت مسؤوليته وعلى نفقته^(١). ويراعي في هذا الصدد أن المستأجر لا يتولى تنفيذ هذه العمليات بنفسه عادة وإنما يلجأ إلى أحد المتخصصين في القيام بها هو مقاول الشحن والتفريغ^(٢).

٣١٦ - ويثور التساؤل حول ما إذا كان التزام المستأجر بالشحن يمتد إلى رص البضائع في عنابر السفينة. ويذهب الفقه إلى أنه في حالة عدم الاتفاق يجب التمييز بين عملية الرص التي لا تستهدف سوى إحكام وضع البضائع في السفينة من أجل المحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية وبين عملية الرص التي تستهدف فوق ذلك تحقيق التوازن اللازم للسفينة لضمان سلامتها أثناء الرحلة. ففي الفرض الأول يقع الالتزام بالرص على عاتق المستأجر ودون رقابة من أفراد طاقم السفينة بينما يقع الالتزام في الفرض الثاني على عاتق المؤجر وتحت مسؤوليته^(٣).

ويشير التزام المستأجر بالشحن والتفريغ إشكالات عديدة لأنه يترتب على تراخي المستأجر في تنفيذه الإضرار بمصالح المؤجر نظراً لتعطيل السفينة لأمد طويل يجاوز ما هو مقدر عادة لإنجاز عمليات الشحن أو التفريغ. لذلك يجب تحديد مدد القيام بهذه العمليات وكيفية حسابها وما يترتب على القيام بها في مدد أطول أو أقصر من آثار^(٤).

(١) مدد الشحن والتفريغ وحسابها:

٣١٧ - عادة ما يتولى العقد تحديد المدد التي يتعين على المستأجر خلالها الفراغ من عمليات الشحن والتفريغ، نظراً لمصلحة المؤجر في تحديد النطاق الزمني للالتزام المستأجر على نحو دقيق^(٥). وفي حالة عدم الاتفاق

(١) RODIERE: Considérations sur les affrètements et les transports en Droit comparé, Droit Maritime Français, No. 367, Juillet 1979, P. 390.

(٢) PIEDELIÈVRE, Op. Cit., No. 49.

(٣) WAROT, Op. Cit., No. 87. PIEDELIÈVRE, Op. Cit., No. 50.

ويرى البعض أن المؤجر يتولى عمليات الرص وإنما على نفقة المستأجر:

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 304.

(٤) DU PONTAVICE, Op. Cit., No. 44.

(٥) FALL: Affrètement au voyage, Op. Cit., No. 464.

يجب الرجوع إلى العرف. ويراعى في هذا الصدد أن مواعيد الشحن والتفريغ قد تختلف من ميناء إلى آخر، بل إنها تختلف عادة في داخل الميناء الواحد على ضوء طراز السفينة وطبيعة البضائع وموضع شحنها في السفينة إما في عنابرها وإما على سطحها أو داخل حاويات ومكان رسو السفينة على أحد أرصفة الميناء أو على مخطافها^(١).

وقد توجد بالموانئ بعض اللوائح التنظيمية للعمل في داخل الميناء. وقد يستدل منها على الأعراف السائدة فيه. وعلى ذلك لا تكون لهذه اللوائح قوة ملزمة فيما يتعلق بتحديد مدد الشحن والتفريغ وإنما يمكن الاستناد إليها في إثبات العرف السائد^(٢).

ويلاحظ أن العبرة بالعرف الخاص الذي يسود ميناء الشحن أو التفريغ إذ في هذه الحالة يجب العمل به دون غيره. أما في حالة عدم وجوده يجب الرجوع إلى العرف البحري العام^(٣).

٣١٨ - ولكن في كل الأحوال يتوقف الأمر على إمكانية قيام المستاجر بشحن البضائع في السفينة أو تفريغها منها. ولهذه الإكائية اعتبارها ليس فقط عند تحديد بدء سريان المدة وإنما أيضاً لتقرير وقفها بعد البدء في عمليات الشحن أو التفريغ^(٤). فيجب أن يؤخذ في الاعتبار ما إذا كانت السفينة راسية على أحد أرصفة الميناء أو على مخطافها ومدى إمكانية الشحن أو التفريغ بواسطة الصنادل^(٥). وقد لا يعتد بمجرد وضع السفينة تحت تصرف المستاجر

(١) PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 27.

(٢) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 305.

(٣) ويجب التمييز في هذا الصدد بين الموانئ الكبيرة ذات الأهمية الاقتصادية الكبرى وبين الموانئ الصغيرة: ففي الأولى يندر غياب العرف الذي ينظم مسألة ذات أهمية قصوى كعمليات الشحن والتفريغ. ولكن إذا لم يكن لها عرف خاص بها فالعرف السائد يكون العرف البحري العام. أما في الموانئ الصغيرة قليلة الأهمية فقد لا يوجد بها عرف يطبق. ففي هذه الأحوال يجب تطبيق العرف البحري العام.

(٤) FALL, Op. Cit., P. 465.

(٥) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 305.

في ميناء الشحن أو ولوجها إلى ميناء الوصول للقول ببدء سريان المدد، وإنما قد يقع على عاتق الربان التزام بإبلاغ المستأجر بإمكانية البدء في عمليات الشحن أو التفريغ^(١). وقد يقضي العرف ببدء حساب المدة في الواحدة ظهراً إذا ما تم الإبلاغ قبل ظهر اليوم ذاته وبدئه في السادسة صباحاً من اليوم التالي إذا ما تم الإبلاغ بعد الظهر^(٢). وبوجه عام يكن القول بعدم بدء سريان المدة أو بوقفها في كل مرة يستحيل على المستأجر القيام أو الاستمرار في عمليات الشحن أو التفريغ. ولذلك يجب الاعتداد بأيام العطلات الرسمية وأيام توقف العمل بالميناء أثناء العواصف والنوات إلا إذا وجد اتفاق يقضي باستمرار العمل رغم ذلك^(٣).

وعادة ما يتم حساب بدء الشحن والتفريغ بالأيام والساعات، ويقوم المؤجر بمراقبة احترام المواعيد عن طريق بيان بالأعمال التي يقوم بها المستأجر وتوقيتها يعده له الربان. ويعرف هذه البيان تحت تسمية *time sheet*^(٤).

(١) WAROT, Op. Cit., No. 100. ويلاحظ أنه يتعين على الربان مراعاة مدى استعداد السفينة لشحن البضاعة فيها أو تفريغها منها. ولكن بموجب شرط يتم إدراجه في عقد الإيجار هو شرط *Whether in berth* يمكن للربان القيام بإبلاغ المستأجر ولا زالت السفينة خارج الميناء أو لم تصل إليه بعد.

(٢) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 304. وقد يحدد الاتفاق المهلة المقررة للمستأجر بعد وصول الإبلاغ *free time*.

(٣) فهناك شرط *Running time* وبموجبه تسري مدد الشحن أو التفريغ دون اعتداد بأيام العطلة الرسمية أو اعتبار لفترات الليل والنهار. انظر في ذلك WAROT, Op. Cit., No. 102.

ومع تطور الأرصاد الجوية لم يعد يتوافر في الظروف الطبيعية من عواصف ونوات سمات القوة القاهرة. وبالتالي في ظل غياب شرط يقضي بوقف سريان المدة في هذه الحالات، وهو شرط *weather permitting*، يذهب البعض إلى القول باستمرار سريان المدة:

PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 73.

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 307.

(٤)

(ب) آثار إنجاز الشحن والتفريغ في مدد مختلفة :

٣١٩ - يترتب على تجاوز المستأجر للمدد المحددة لعمليات الشحن والتفريغ تعطيل استغلال السفينة لحجزها مدة طويلة بميناء الشحن أو ميناء التفريغ، مما يضر بمصالح المؤجر. لكن في مقابل ذلك ينتفع المؤجر من همة المستأجر إذا ما أسرع في إنجاز عمليات الشحن والتفريغ قبل انقضاء المدد المحددة لها.

١ - إبطاء المستأجر في الشحن والتفريغ :

٣٢٠ - في حالة عدم إتمام الشحن أو التفريغ في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف تسري مهلة إضافية، ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يحدده العقد أو العرف.

وتعرف هذه المهلة الإضافية في القانون الفرنسي باصطلاح *surestaries* ويعني الأرضيات، كما يطلق هذا الاصطلاح أيضاً على التعويض المقرر للمؤجر عن هذه المهلة^(١).

ويتولى الاتفاق عادة تحديد المهلة الإضافية وإلا يجب الرجوع إلى العرف.

وتسري المهلة الإضافية بمجرد انقضاء المدة الأصلية دون حاجة إلى إعدار المستأجر^(٢). ولا تخضع المهلة لأسباب وقف المدة الأصلية ويعبر عن ذلك بمبدأ «استمرار الأرضيات بمجرد سريانها»^(٣).

ولا تنظم عقود الإيجار عادة حكم انتهاء المهلة الإضافية دون إتمام عمليات الشحن أو التفريغ^(٤).

٣١٦ - ولقد ثار الخلاف حول الطبيعة القانونية للأرضيات. فبينما

(١) WAROT, Op. Cit., No. 80.

(٢) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 308. Contra FALL, Op. Cit., P. 467.

(٣) «Once on demurrage, always on demurrage». «Une fois en surestaries, toujours en surestaries».

(٤) WAROT, Op. Cit., No. 112.

تذهب المدرسة الأنجلوسكونية إلى اعتبارها من قبيل التعويض، تذهب المدرسة اللاتينية إلى اعتبارها تكميلية للأجرة^(١).

الأرجح إذن أن التعويض المقرر عن كل من المهلة الإضافية الأولى يعد من قبيل محلفات الأجرة. ويترتب على ذلك أنه يجوز للمؤجر حبس البضائع المملوكة للمستأجر والموجودة على السفينة استيفاء لهذا التعويض كما يتقرر له عنه امتياز على تلك البضائع.

أما عن مكان وزمان الوفاء بالأرضيات فإن الوفاء يتم كأصل عام وطبقاً لطبيعة الأمور في ميناء التفريغ بعد انتهاء المهلة الإضافية، إذ في هذه الحالة يتحدد إجمالي المستحق منها للمؤجر^(٢). وقد يتفق الطرفان على وجوب أداء الأرضيات المتعلقة بالشحن قبل سفر السفينة.

أما في حالة التفريغ يكون للربان بعد انقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسؤوليته، ومع ذلك يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع التي أنزلها من السفينة. ولا يلزم اللجوء إلى القضاء لإمكان إنزال البضائع في هذه الحالة^(٣). ولا يتحمل المؤجر المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع أثناء عملية إنزالها من السفينة. وإنما يتعين على الربان مراعاة مصلحة المستأجر باتخاذ

FALL, Op. Cit., P. 465.

(١)

الواقع أن اعتبار الأرضيات من قبيل التعويض يتعارض مع إمكانية طلب التعويض عن الأضرار الحقيقية التي تلحق بالمؤجر، وهذا ما تقر به المدرسة الأنجلوسكونية ذاتها. كما يتعارض اعتبار الأرضيات تكميلية للأجرة مع مبدأ استمرار الأرضيات بمجرد سريانها. ولا يمكن في الأخذ بهذا التكيف القانوني أو ذاك إلا الرغبة في ترتيب آثار قانونية معينة.

PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 82.

(٢)

WAROT, Op. Cit., No. 114.

(٣) قارن الوضع في فرنسا:

التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع كإيداعها لدى أمين .

٢ - همة المستأجر في الشحن والتفريغ :

٣٢٢ - يلتزم مؤجر السفينة بالرحلة بإنجاز الرحلة المتفق عليها مه استغرق تنفيذها من وقت . ولا شك أن المؤجر يأخذ في اعتباره عند إبرام العقد وتحديد الأجرة المدة التي تستغرقها الرحلة المعروضة عليه عادة ويتوقف تحديد هذه المدة على مدد الشحن والتفريغ بالإضافة إلى مدة السفينة ذاته^(١) . ومن هنا جاءت أهمية تحديد مدد إجراء عمليات الشحن والتفريغ التي يتولاها المستأجر .

وعلى ذلك إذا كان إبطاء المستأجر في إجراء الشحن أو التفريغ يضر بمصالح المؤجر واستتبع ذلك تحديد الجزاء المترتب عليها، فإن همة المستأجر في إجرائه قبل المدة المحددة له يعود على المؤجر بالنفع إذ تنتهي الرحلة البحرية قبل الوقت الذي قدره المؤجر لتنفيذها .

٣٢٣ - ويجري العرف على أنه إذا تم الشحن قبل انتهاء المدة المعينة له تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك .

ويتضح من ذلك أن الأصل هو إضافة ما تبقى من مدة الشحن التي لم يستغرقها المستأجر بالكامل إلى مدة التفريغ، مما له انعكاسه على حساب الأرضيات إذا ما جاوز المستأجر المدة المحددة أصلاً لإجراء عملية التفريغ والمثال على ذلك أن يكون مقرراً لإجراء كل من الشحن والتفريغ مدة يومين، فإذا أنجز المستأجر الشحن في يوم واحد يكون له ثلاثة أيام لإنجاز التفريغ .

٣٢٤ - وكثيراً ما تتضمن عقود الإيجار شرطاً يسمى شرط ارتداد

(١) وذلك كأن تقدر مدة إنجاز الرحلة البحرية بعشرة أيام، يخصص يومان للشحن ويومان للسفر ويومان للتفريغ .

المدة^(١). وبمقتضاه يمكن تعويض مدة الشحن أو التفريغ بما تبقى من وقت عند القيام بأي من العمليتين^(٢). ويمكن تحقق ذلك بتحديد مدة إجمالية للقيام بعمليات الشحن والتفريغ في المينائين^(٣). ولا يتقرر ارتداد المدة إلا بناءً على اتفاق في ظل القانون الفرنسي أيضاً لأن القاعدة القانونية السارية لا تسمح به بحسب الأصل^(٤).

ومؤدي شرط ارتداد المدة الاعتداد بالمدة الإجمالية لتنفيذ عمليات الشحن والتفريغ. ويترتب على ذلك أنه في حالة المثال الذي يتقرر فيه يومان لكل من الشحن والتفريغ، وقام المستأجر بالشحن خلال ثلاثة أيام فلا يدفع عن اليوم الزائد أرضيات إذا ما استطاع إنجاز عملية التفريغ في يوم واحد^(٥).

٣٢٥ - ويجوز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة للإسراع في إنجاز الشحن أو التفريغ. وهذا ما يعرف في العمل بشرط Dispatch money. ويبحث الاتفاق على هذه المكافأة المستأجر على الإسراع في إنجاز عمليات الشحن والتفريغ دون استغراق كامل المدد المقررة لها^(٦). ويتم حساب المكافأة بواقع الأيام والساعات التي وفرها المستأجر^(٧). وغالباً ما يتم تحديدها بنسبة محددة مما هو مقرر من مبالغ عن الأرضيات كالنصف مثلاً^(٨).

وغالباً ما يحدد الاتفاق نطاق استحقاق المكافأة، فهي تستحق عادة إذا ما أدت همة المستأجر إلى توفير قدر من الزمن من المدة الإجمالية المقررة

Clause de réversibilité. (١)

WAROT, Op. Cit., No. 110. (٢)

PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 72. (٣)

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 307. (٤)

(٥) ويلاحظ أنه في حالة إدراج شرط ارتداد المدة في عقد الإيجار لا يكون الوفاء بالأرضيات إلا في ميناء التفريغ، لأنه لا يمكن تحديد ما يستحق للمؤجر منها إلا بعد الانتهاء من عملية التفريغ.

PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 74. (٦)

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 307. (٧)

WAROT, Op. Cit., No. 117. (٨)

لكل من الشحن والتفريغ. ولكن في حالة عدم تحديد نطاق استحقاق المكافأة على هذا النحو نرى في ظل القانون اللبناني استحقاق المستأجر للمكافأة عن الإسراع في إنجاز أي من عمليتي الشحن والتفريغ بالرغم من إبطائه في إنجاز العملية الأخرى. وفي هذه الحالة تقع المقاصة بين ما هو مستحق للمؤجر من أرضيات وما هو مقرر للمستأجر من مكافأة^(١).

ولا تعد المكافأة المقررة انتقاصاً من قيمة الأجرة^(٢)، بالرغم من وحدة مصدرهما وهو عقد الإيجار. ذلك إنهما يقومان على أسس مختلفة: فالأجرة مقررة مقابل وضع سعة السفينة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات محددة مهما استغرق تنفيذها من وقت. أما المكافأة فهي تقرر مقابل همة المستأجر في تنفيذ التزامه بالشحن والتفريغ. ولا يمكن اعتبار همة المستأجر تضييقاً لنطاق وضع سعة السفينة تحت تصرفه مما يبرر إنقاص الأجرة لأن هذا النطاق لا يتحدد مطلقاً على أساس من الزمن.

ولا شك في أن تقرير المكافأة يحقق التوازن بين وجوب أداء الأرضيات في حالة الإبطاء في إنجاز الشحن والتفريغ واستحقاق تلك المكافأة عند الإسراع في إنجاز هذه العمليات.

ثانياً: الالتزام بدفع الأجرة:

٣٢٦ - يقع على عاتق المستأجر الالتزام بدفع الأجرة. ويتولى الاتفاق تحديد مقدارها ومكان وزمان الوفاء بها^(٣). ويكون للمؤجر حبس بضائع المستأجر ويتقرر له إمتياز عليها إذا لم يستوف الأجرة.

ولكن نظراً للصعوبات التي يتعرض لها إنجاز الرحلة البحرية فقد يدق الأمر حول مدى استحقاق الأجرة في بعض الفروض.

(١) ويترب على ذلك أنه في حالة استغراق المكافأة المقررة للمستأجر الأرضيات المستحقة للمؤجر يزول حق هذا الأخير في حبس بضائع المستأجر كما يزول الامتياز المقرر له لزوال الدين الذي يتقرر له هذان الحقان.

PIEDELEVERE, Op. Cit., No. 74.

(٢) قارن:

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 310.

(٣)

(١) حالات استحقاق الأجرة:

٣٢٧ - لا شك في استحقاق المؤجر للأجرة إذا قام بإنجاز الرحلة أو الرحلات البحرية المتفق عليها على خير وجه. والقاعدة العامة أن استحقاق الأجرة لا يتأثر بفعل المستأجر الذي يترتب عليه عدم إنجاز الرحلة على النحو المتفق عليه. ولكن في بعض الأحوال لا يتسبب فعل المستأجر في عدم إنجاز الرحلة مع ذلك تستحق عليه الأجرة.

ونعرض للأحكام التي يتضمنها قانون التجارة البحرية في هذا الصدد:

٣٢٨ - ١ - طبقاً للمادة ١٨٠ يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة إذا لم يشحن في السفينة المؤجرة كل البضائع المتفق عليها. فلا شأن للمؤجر بمدى استغلال المستأجر لسعة السفينة الموضوعة تحت تصرفه، وبالتالي يستحق الأجرة كاملة. ويسري هذا الحكم سواء تم تحديد الأجرة على أساس السعة الكلية للسفينة أو على أساس حمولة البضائع المشحونة في السفينة^(١).

٣٢٩ - ٢ - تقرر المادة ١٨٣ للمستأجر أن يطلب في أي وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ. وبموجب هذا النص يتقرر للمستأجر حق توجيه البضائع. ويتسق هذا الحكم ووضع سعة السفينة تحت تصرفه. ولكنه ملزم بأداء الأجرة كاملة حتى وإن تم تفريغ البضائع في أحد الموانئ المقرر رسو السفينة فيها أي بالرغم من اختصار الرحلة البحرية^(٢). وينتحمل المستأجر نفقات التفريغ في هذه الحالة.

(١) وجدير بالذكر أن القانون الفرنسي يتضمن حكماً مماثلاً في اللائحة رقم ١٠٧٨ الصادرة في ٣١ ديسمبر ١٩٦٦ تنفيذاً للقانون رقم ٦٦ - ٤٢٠ بتاريخ ١٨ يونيو ١٩٦٦ في شأن إيجار السفينة (المادة الثامنة من اللائحة). انظر:

WAROT, Op. Cit., No. 23.

(٢) وعلة ذلك أن المؤجر قد يرتبط بمستأجر آخر على أن يضع السفينة تحت تصرفه بعد انتهاء الرحلة الجارية فتظل السفينة دون استغلال حتى حلول ميعاد تنفيذ العقد الجديد.

٣٣٠ - ٣ - تنص المادة ١٨٣ على بقاء عقد الإيجار نافذاً دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت القوة القاهرة مؤقتاً دون سفر السفينة أو استمرار السفر، وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته مع تعويض الربان، وتستحق عليه الأجرة كاملة^(١).

ويواجه النص المتقدم حالة امتناع السفر أو الاستمرار فيه بصفة مؤقتة بسبب القوة القاهرة. وبالتالي فإنه يسري ليس فقط على حالة وجود السفينة في ميناء القيام ولم تبخر بعد وإنما في حالة وجود السفينة في أحد الموانئ المقرر رسوها فيها^(٢).

ويجب أن يكون التوقف بسبب القوة القاهرة، فلا يمتد النص إلى حالات الحيلولة مؤقتاً دون السفر أو الاستمرار فيه لأسباب لا تتوافر فيها خصائص القوة القاهرة.

ويجب أيضاً أن تتسبب القوة القاهرة في امتناع السفر أو الاستمرار فيه بصفة مؤقتة، ذلك أن قانون التجارة البحرية يواجه حالات استحالة الاستمرار في السفر بنص آخر^(٣)، سوف نعرض لها فيما بعد.

ويحق للمستأجر تفريغ البضائع ثم إعادة شحنها في السفينة عند زوال آثار القوة القاهرة التي أدت إلى تعذر السفر أو الاستمرار فيه. ويتحمل المستأجر نفقات التفريغ وإعادة الشحن لأنه غالباً ما يكون تفريغ البضاعة لمصلحة المستأجر في المحافظة عليها ولا يضر المؤجر شيئاً بقاءها في السفينة، ولكن إذا أبقى المستأجر البضاعة في السفينة يقع عبء المحافظة عليها على عاتق المؤجر.

٣٣١ - ٤ - تواجه المادة ١٧١ الفرض الذي تبدأ فيه الرحلة ثم يستحيل الاستمرار في السفر بسبب غير راجع إلى المؤجر وتابعيه، فإن الأمر هنا يتعلق

(١) المادة ١٨٤ من قانون التجارة البحرية.

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 310.

(٢)

(٣) المادة ١٧١ من القانون.

باستحالة الاستمرار في الرحلة وليس بتوقفها بصفة مؤقتة كما في الحالة السابقة .

ولا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة . ويتضح من ذلك أن العبرة بالمدة التي استغرقتها الرحلة قبل أن يستحيل الاستمرار فيها . ويستوجب هذا الحكم النقد حيث لا يعد عنصر المدة من أركان عقد تأجير السفينة بالرحلة^(١) .

٣٣٢ - ٥ - وأخيراً تقضي المادة ١٨٧ فقرة ١ بأن المستأجر لا يبرأ من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر . ذلك أنه قد يحدث في مجال نقل البضائع سواء تم عن طريق عقد نقل بحري أو الإيجار بالرحلة أن يترك صاحب الحق في الاستلام البضائع التي يعثرها التلف أو الهلاك الجزئي ويرفض استلامها ويمتنع عن الوفاء بالأجرة . وهذا ما يعرف بنظام الترك العيني^(٢) .

ولم يشأ المشرع أن يأخذ بهذا النظام في مجال تأجير السفينة بالرحلة^(٣) ، وبالتالي لا تبرأ ذمة المستأجر من الالتزام بدفع الأجرة .

(ب) حالات عدم استحقاق الأجرة :

٣٣٣ - هناك ثلاث حالات لا تستحق فيها الأجرة تتمثل في حالة انفساخ العقد وحالة إنتهائه وحالة هلاك البضائع .

٣٣٤ - ١ - إنفساخ عقد الإيجار : ينفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً .

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 311.

(١)

(٢) ومن نافلة القول أن إعمال ترك البضائع يفترض وصولها إلى ميناء التفريغ ، ولذلك يقتصر نطاقه على حالتي التلف والهلاك الجزئي ولا يمتد إلى حالة الهلاك الكلي . ويلاحظ أن الفقرة ٢ من المادة ١٨٧ تجيز ترك ما يتبقى من بضائع سائلة فقد ثلاثة أرباعها على الأقل لوفاء لأجرة السفينة . وهو استثناء عادة ما يستبعد الطرفان اتفاقاً .

(٣) جلال وفاء محمددين ، المرجع السابق ، ص ٢٢٢

ولا يمتد بالتالي حكم عدم استحقاق الأجرة لغير حالات القوة القاهرة^(١). ويجب أن تتوافر استحالة التنفيذ ابتداء ولا يتعلق الأمر باستحالة الاستمرار في الرحلة البحرية.

وإذا توافرت هذه الحالة انفسخ عقد الإيجار بقوة القانون أي دون حاجة إلى حكم قضائي بالفسخ. ويترتب على ذلك إنقضاء التزامات الطرفين ومنها التزام المستأجر بدفع الأجرة. ولا يجوز لأي من الطرفين مطالبة الآخر بالتعويض لأن الفرض أنه لا يد لأيهما في استحالة تنفيذ الرحلة البحرية.

٣٣٥ - ٢ - هلاك البضائع: تنص الفقرة الأولى من المادة ١٨١ من قانون التجارة البحرية على أنه في حالة هلاك البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة لا تستحق الأجرة. ويقصد بالهلاك في هذا المقام الهلاك الكلي دون الهلاك الجزئي. إلا أنه يجب أن يكون الهلاك راجعاً إلى قوة القاهرة.

ويتحمل المؤجر تبعة هلاك البضائع لأنه يقع على عاتقه التزام بالمحافظة على البضائع طوال الرحلة البحرية. ويترتب على إخلاله بهذا الالتزام زوال التزام المستأجر بدفع الأجرة.

وإذا كان المؤجر ضامناً لهلاك البضائع وفقاً للقاعدة العامة إلا أن العرف يجيز الاتفاق على استحقاق الأجرة في كل الأحوال. ويترتب على وجود شرط استحقاق الأجرة في كل الأحوال^(٢) أن تكون الأجرة مستحقة في حالة القوة القاهرة أو في حالة ارتكاب المؤجر أو تابعيه خطأ أدى إلى هلاك البضائع. ولا يستثني من ذلك إلا غش المؤجر أو خطؤه الجسيم^(٣).

وبالإضافة إلى ذلك نص المشرع على حالات تستحق فيها الأجرة رغم هلاك البضائع. وترتبط جميعها بصورة مباشرة أو غير مباشرة بسلوك

(١) وعلى ذلك إذا ما ترتبت استحالة تنفيذ الرحلة البحرية بسبب خطأ أي من الطرفين فإنه يتحمل بطبيعة الحال تبعة خطئه.

(٢) Frêt acquis à tout événement.

(٣) وذلك كله تطبيقاً للمادة ٢٦٧ من قانون الموجبات والعقود.

المستأجر. ويراعى أن هذه الحالات تستحق فيها الأجرة دون حاجة إلى النص عليها في عقد الإيجار. وهذه الحالات هي^(١):

(أ) إذا كان هلاك البضائع ناشئاً عن خطأ المستأجر أو تابعيه، إذاً في هذه الحالة لا يمكن تحميل المؤجر تبعة خطأ المستأجر أو تابعيه.

(ب) إذا كان الهلاك ناشئاً عن طبيعة البضاعة أو عيب فيها. فالبضاعة تخص المستأجر وهو الذي يتولى شحنها في السفينة. ولا يتعدى التزام المؤجر بالمحافظة عليها أثناء السفر إلى ضمان ما قد يصيبها من هلاك بسبب خصائصها أو عيوبها.

(ج) إذا اضطر الربان إلى بيع البضاعة أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها. فقد تقتضي سلامة السفينة والبضائع الأخرى المشحونة في السفينة التخلص من البضاعة المعيبة أو التالفة. ويجب في هذه الحالة ترجيح اعتبارات السلامة على مصالح المستأجر فيبقى هذا الأخير ملتزماً بأداء الأجرة.

(د) إذا أمر الربان بإتلاف البضاعة لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها. فكما ذكرنا يجب الاعتداد باعتبارات أمن وسلامة السفينة مما يبرر للربان إتلاف البضاعة. ولذلك تستحق الأجرة على المستأجر، وإنما يشترط في هذه الحالة ألا يعلم المؤجر بخطورة البضاعة وقت أن تم وضعها في السفينة وإلا صار مسؤولاً عن السماح بشحنها فلا تستحق الأجرة.

(١) المادة ١٨١ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية.

(الباب الثاني) النقل البحري للبضائع تمهيد

(أ) أهمية النقل البحري:

٣٣٦ - يأتي النقل في طبيعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية .
ويعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يتأتى إنجاز
المبادلات بين أجزاء المعمورة دون أن يستلزم الأمر نقل الأشياء من مكان
إلى آخر^(١).

وتأتي أهمية استغلال السفن في نقل البضائع من استئثارها من بين
وسائل النقل بقدرة فائقة على نقل الحمولات الضخمة التي يستعصي نقلها
بالطائرات حتى المرحلة الراهنة من تطورها . كما أن السفن تسمح بالربط بين
مكانين تفصل بينهما البحار والمحيطات مما يضفي عليها ميزة لا تتوفر في
وسائل النقل البري . ومن هذه الزاوية يعد نقل البضائع بحراً السبيل الرئيسي
لتنفيذ المبادلات السلعية الدولية مما يفسر الاهتمام التشريعي البالغ بتنظيم
أحكامه، سواء على الصعيد الوطني أم على الصعيد الدولي^(٢).

٣٣٧ - والواقع أن عقد النقل البحري للبضائع لا يختلف في جوهره
عن غيره من عقود نقل البضائع الأخرى إلا فيما يتعلق باستخدام وسيلة
محددة في تنفيذه هي السفينة . ولكن السفينة تكون معرضة لمخاطر جسام
تتسم بطابع خاص هي المخاطر البحرية^(٣) . وإزاء الأضرار البالغة التي تنتج

(١) محمد فريد العريني: القانون التجاري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية،
١٩٨٧، (بالاشتراك مع علي البارودي)، ص ١٢٤ ف ٦٢ .

(٢) RODIERE, Droit Maritime, Précis, Op. Cit., No. 282-284. (٢)

(٣) انظر في ذلك:

RIPERT: Droit Maritime, Tome I, 4^o édition 1950, Paris, No. 59.

عن تعرض السفينة لحادث بحري يتعين على أي مشرع عند سنه لأحكام النقل البحري للبضائع محاولة التوفيق بين اعتبارين يبدو بينهما تناقض من عدة وجوه. يتمثل الاعتبار الأول في ضرورة حماية المشروعات البحرية تشجيعاً للاستثمارات في مجال النقل البحري، بينما يتمثل الاعتبار الثاني في وجوب توفير حماية معقولة لمتلقي خدمة النقل البحري وهم شاحنو البضائع. ويعد التوفيق بين الاعتبارين المتقدمين عماد التنظيم القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، وتدور حوله الأحكام المنظمة للعقد وإن كانت النظم القانونية المختلفة تتفاوت في توفيقها إلى تحقيق التوازن بين ضرورة تشجيع الاستثمارات البحرية ووجوب حماية شاحني البضائع^(١).

(ب) تعريف عقد النقل البحري للبضائع:

٣٣٨ - يمكن تعريف عقد النقل البحري للبضائع بأنه العقد الذي بمقتضاه يلتزم أحد الأطراف - ويسمى الناقل البحري - بتغيير مكان بضائع بحراً إما لمصلحة المتعاقد معه - ويسمى الشاحن - وإما لمصلحة شخص آخر يعرف بالمرسل إليه وذلك مقابل أجره.

ويؤخذ من هذا التعريف أن النقل البحري للبضائع - كنقل البضائع عموماً - لا يتميز عن نقل الأشخاص بحراً إلا فيما يتعلق بمحل أداء الناقل. فبينما يكون محل النقل في الفرض الأول متمثلاً في بضائع يكون في الفرض الثاني أشخاصاً^(٢).

(١) وبطرح الأمر عادة في صيغة المقابلة بين بطلان شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري - وهو ما يحقق مصلحة الشاحنين - وبين تحديد مسؤولية الناقل البحري، وهو في صالح شركات الملاحة البحرية ومن تأخذ على عاتقها تغطية تلك المسؤولية من شركات التأمين (الضمان) البحري. انظر: علي البارودي، مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٥٠.

(٢) ولا يعني ذلك أن أحكام النقل البحري واحدة في الفرضين، ومرد الأمر إلى اختلاف نطاق التزامات طرفي العقد في أي من الفرضين. ففي نقل البضائع يكون تعامل الناقل وارداً على جماد تتحقق له السيطرة الكاملة عليه ما دام في حيازته، ويتحدد =

٣٣٩ - ويكمن جوهر النقل في تغيير المكان، وذلك بغض النظر عن المدة التي تستغرقها عملية نقل البضائع. وينعكس ذلك على تكييف عقد النقل بأنه عقد فوري تستغرق فيه خدمة النقل بتقديمها مرة واحدة. ولا تعد المدة عنصراً من عناصر العقد الجوهرية وإن كانت تحتفظ بقدر من الأهمية لما يترتب على تأخير الناقل في النقل من اثاره مسؤوليته.

ويتميز النقل البحري للبضائع بأنه نقل للبضائع بحراً، أي أن العنصر المميز له عن سائر صور النقل الأخرى يتمثل في المجال أو البيئة التي يتم فيها النقل ألا وهي البيئة البحرية. ويلاحظ أنه لا يشترط بالضرورة أن يتم النقل البحري بواسطة سفينة وإن عدت أداة الملاحة البحرية، إذ يمكن إنجاز عملية نقل بحري بصفة عرضية بواسطة مركب، أي منشأة مخصصة للنقل النهري^(١).

= على ضوء ذلك نطاق التزامه بالمحافظة على البضائع. وإذا أصاب البضائع هلاك أو تلف يستطيع المشرع التحويل على طبيعة الضرر - وهو ضرر مادي - ليفرد الأحكام المناسبة من أجل تحقيق التوازن الواجب بين تشجيع الاستثمارات البحرية وحماية متلقي خدمة النقل. أما في نقل الأشخاص يكون الناقل بصدد التعامل مع إرادة واعية منصرفة. ولئن كان النظام القانوني يفرض على الناقل التزاماً بضمان سلامة المسافر إلا أنه يجب مراعاة ما قد ينجم عن سلوك المسافر من ضرر يلحق به. كذلك تأخذ طبيعة الضرر - وهو ضرر بدني بين الوفاة والإصابة بجروح أو الإصابة النفسية - بعداً إنسانياً واجتماعياً لا يصح أن يغيب عن منظور المشرع وهو بصدد التوفيق بين تشجيع الاستثمارات البحرية وحماية المضرورين من المسافرين. لذلك كله تميل القوانين المقارنة وكذلك المعاهدات الدولية إلى التمييز بين النقل البحري للبضائع ونقل الأشخاص بحراً.

(١) ومع ذلك ثار الخلاف حول مدى اعتبار عقود النقل الذي يتم تنفيذها بواسطة الزحافات الهوائية من قبيل النقل البحري، وذلك في الفروض التي تجتاز فيها تلك الزحافات المجال البحري. فلدى البعض تمييز المنشأة عن السفينة، بينما يرى البعض الآخر أنها تتعرض لذات المخاطر التي تتعرض لها السفن. والواقع أن التناقض هنا هو تناقض بين فكرة تقليدية - هي فكرة مخاطر البيئة البحرية - وبين ظاهرة مستحدثة - وهي ظاهرة الزحافات الهوائية - ويعبر عن المحاولة البائسة لتفريب ذاتية القانون البحري.

٣٤٠ - ويؤخذ من التعريف المتقدم أن طرفي عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل البحري والشاحن. إلا أن العمل يشهد تدخل شخص ثالث في اتمام عملية النقل هو المرسل إليه الذي يتقدم إلى الناقل البحري في ميناء الوصول ويطلبه بتسليم البضاعة المنقولة إليه. ويرجع ذلك الوضع إلى ارتباط عمليات النقل البحري للبضائع بنمط المبادلات السلعية الدولية. فكثيراً ما يكون الشاحن اما بائعاً للبضاعة اما وكيلاً عن المشتري في استلامها، ويتعاقد الشاحن في مثل هذه الأحوال لمصلحة المشتري الذي يظهر في إطار عقد النقل بوصفه المرسل إليه.

وأغلب صور النقل البحري للبضائع هو ما يعرف بالنقل بموجب سند شحن بحري *Connaissance maritime*، وهو صك يصدره الناقل البحري إلى الشاحن عند تسلم البضائع منه. ويلعب سند الشحن دوراً جوهرياً في إثبات عقد النقل، بل أن دوره تجاوز مجرد الإثبات إلى تمثيل البضائع بمعنى إمكانية تداولها عن طريق تداول سند الشحن. ولقد ترتب على ذلك أن تعددت صور سندات الشحن، فلم تعد مجرد سندات اسمية بل كثر التعامل بسندات شحن اذنية أو بسندات شحن لحاملها، وإزاء ذلك تقرر اعتبار الحامل الشرعي لسند الشحن هو صاحب الحق في استلام البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول.

ولقد أفضى ذلك إلى وضع قانوني غير مسبوق: فالمرسل إليه أجنبي عن العقد إذ لم يشارك في إبرامه واقتصر تكوين العقد على الناقل البحري والشاحن. ومع ذلك لا يمكن اعتبار المرسل إليه من الغير في المفهوم التقليدي للغير في القانون الخاص، فالمرسل إليه هو الذي يتسلم البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول، ويحق له رفع دعوى المسؤولية على الناقل في حالات هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في نقلها، وقد يلتزم بصفة شخصية ومباشرة بدفع أجرة النقل إلى الناقل البحري^(١).

(١) ويلاحظ أن إشكالية تحديد المركز القانوني للمرسل إليه لا تخص عقد النقل البحري =

وحقيقة الأمر أن الشاحن حينما يذكر مرسلًا إليه، سواء بتعيينه أو بما يفيد إمكانية تعيينه، إنما يتعاقد لمصلحته. ويمكن تعريف التعاقد لمصلحة الغير بأنه عقد يبرم بين شخصين باسمهما الشخصي ويرتب للغير حقاً بالمطالبة الشخصية والمباشرة بتنفيذ العقد لمصلحته سواء اقترن ذلك بالزامه باداء معين لأي من طرفي العقد أو كان هذا الحق مجرداً من أي التزام^(١).

٣٤١ - ونشير كذلك إلى أن تعريف العقد يجعل من الأجرة ركناً في عقد النقل البحري للبضائع. والواقع أن النقل المجاني للبضائع متصور حدوثه من الوجهة العملية. ولكن حيث أن انشغالنا الرئيسي ينصب على الاستغلال التجاري البحري يقتصر الحديث إذن على النقل البحري بمقابل.

٣٤٢ - وأخيراً يلاحظ على التعريف المتقدم انه يشمل كافة عمليات النقل البحري دون الوقوف عند الاعتبارات الجغرافية أو السياسية. فالتعريف يشمل كلا من النقل الداخلي أي ذلك الذي يتم بين مينائين وطنيين والنقل الدولي الذي يتم بين مينائين يقعان في دولتين مختلفتين.

(ج) القواعد القانونية المنظمة للنقل البحري للبضائع :

٣٤٣ - يتنوع النقل البحري بين نقل داخلي ونقل خارجي. والنقل البحري الداخلي هو ذلك الذي يتم بين ميناءين تقعان في لبنان. أما النقل البحري الدولي فهو ذلك الذي يتم بين ميناءين تقعان في دولتين مختلفتين.

= للبضائع وحده بل هي تنور في كل فروض نقل البضائع سواء كان النقل برياً أو نهرياً أو جوياً أو بحرياً، طالما اختلف الشخص المتسلم للبضائع عمن أبرم عقد النقل مع الناقل. ولقد اتجه الفقه مذاهب شتى في شأن تحديد المركز القانوني للمرسل إليه: ف قيل بالإيجاب الصادر عن الناقل والمرسل إلى المرسل إليه، وبنظرية النيابة الناقصة، وبالحلول، وبلاشتراط لمصلحة الغير، وبالحق المستمد من حيازة وثيقة النقل.

LARROUMET: Les opérations juridiques à trois personnes en Droit privé, Thèse (١) Droit, Bordeaux, 1968, P. 476.

وفي حدود النظام القانون اللبناني يخضع النقل الداخلي لأحكام الفصل الثالث من الباب السادس من قانون التجارة البحرية، الذي يجيء عنوانه «في إيجار السفينة بالسفرة وفي عقد النقل البحري»^(١).

أما عن النقل الدولي الذي يتم بين أحد الموانئ اللبنانية وميناء أجنبي فإن دولة لبنان قد انضمت عام ١٩٧٥ لمعاهدة بروكسل الموقعة في ٢٥ آب (أغسطس) ١٩٢٤ بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بسندات الشحن، كما انضمت للبروتوكول المعدل لأحكام هذه المعاهدة والذي تم توقيعه في بروكسل أيضاً في ٢٣ شباط (فبراير) ١٩٦٨^(٢). ولا يعني ذلك خضوع كل نقل بحري دولي لأحكام المعاهدة والبروتوكول المعدل لها، إذ هناك شروط يجب توافرها لتطبيق المعاهدة. فإن توافرت هذه الشروط وجب تطبيق المعاهدة. أما إذا لم تكن الشروط متوافرة يخضع النقل البحري الدولي لأحكام قانون التجارة البحرية اللبناني إذا كانت قاعدة الإسناد في القانون اللبناني تشير إلى اختصاصه التشريعي.

ويلاحظ أنه تحت ضغوط كثيفة للدول النامية التي تعد في مجملها من دول الشاحنين تم توقيع اتفاقية دولية جديدة لتنظيم النقل البحري للبضائع هي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في هامبورج في ٣٠ آذار (مارس) ١٩٧٨. وتتميز هذه الاتفاقية التي تعرف بقواعد هامبورج باتجاهها العام إلى إضفاء مزيد من الحماية للشاحنين عما توفره أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤.

ولقد دخلت قواعد هامبورج حيز النفاذ دولياً اعتباراً من أول كانون الأول (ديسمبر) ١٩٩٢. ذلك أن المادة ٣٠/١ تقضي ببدء تفاذها في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام. ولقد تم إيداع الوثيقة

(١) المواد من ١٧٤ إلى ٢٣٢.

(٢) القانون رقم ١٣ لسنة ١٩٧٥ الصادر في ٥ نيسان (إبريل) ١٩٧٥.

العشرين في تاريخ ٢٠ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٩١ لدى الأمين العام للأمم المتحدة، الوديع لهذه الاتفاقية^(١). وهكذا يتحدد اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء مدة السنة على الايداع بتاريخ أول كانون الأول (ديسمبر) ١٩٩٢. واعتباراً من هذا التاريخ تنازع قواعد هامبورج معاهدة سندات الشحن في التطبيق على العقود الدولية للنقل البحري للبضائع.

ولئن كانت الدولة اللبنانية قد انضمت إلى قواعد هامبورج إلا أنها لم تعلن بعد انسحابها من معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤^(٢). وحيث أن أهم القوى البحرية عزفت عن الانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة - رغم ما يتردد حول دراسة الولايات المتحدة الأمريكية انضمامها إليها - تبقى أحكام معاهدة بروكسل سارية على جل عقود النقل البحري الدولية. لذلك سوف نعني بدراسة أحكامها إلى جانب أحكام قانون التجارة البحرية اللبناني، ونكتفي بالإشارة في هوامش هذا المؤلف للأحكام الواردة في قواعد هامبورج.

٣٤٤ - يجب علينا إذن تحديد الشروط الواجب توافرها لتجد أحكام معاهدة سندات الشحن مجالها للتطبيق. ولقد ذكرنا في الفقرة السابقة أن معاهدة سندات الشحن هي معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد

(١) حتى أكتوبر ١٩٩١ كانت تسع عشرة دولة قد صدقت على الاتفاقية، وهي: مصر - أوغندا - تنزانيا - تونس - بربادوس - المغرب - رومانيا - شيلي - لبنان - المجر - السنغال - سيراليون - نيجيريا - بتسوانا - كينيا - ليسوتو - بوركينافاسو - غينيا - ملاوي. وفي السابع من تشرين الأول (أكتوبر) ١٩٩١ صدقت زامبيا على الاتفاقية وقامت بإيداع التصديق لدى الأمين العام للأمم المتحدة في تاريخ ٢٠ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٩١.

(٢) طبقاً للمادة ١/٣١ من اتفاقية الأمم المتحدة بتعين على الدول المصدقة عليها إخطار الحكومة البلجيكية - الوديع لمعاهدة بروكسل - بنيتها في الانسحاب من هذه المعاهدة الأخيرة، وذلك بمجرد نفاذ قواعد هامبورج دولياً. إلا أن الفقرة ٤ من المادة ذاتها أجازت للدول المتعاقدة أن ترجىء إعلان نيتها في الانسحاب من معاهدة سندات الشحن لفترة أقصاها خمس سنوات ابتداء من بدء نفاذ قواعد هامبورج. وهو الحق الذي أعمله لبنان عند نفاذ هذه القواعد.

المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في ٢٥ اغسطس ١٩٢٤. وقد ادخلت تعديلات هامة على هذه المعاهدة بموجب قواعد ويسبي وهي البروتوكول المعدل لمعاهدة سندات الشحن الموقع في بروكسيل في ٢٣ فبراير ١٩٦٨. ومن بين ما تم تعديله بموجب البروتوكول الأحكام الخاصة بنطاق تطبيق المعاهدة^(١). وإذا تفاوتت الدول المنضمة إلى معاهدة سندات الشحن في الانضمام إلى قواعد ويسبي ينبغي الإشارة إلى تطبيق المعاهدة في ظل نصها الأصلي وتطبيقها في ظل قواعد ويسبي.

١ - نطاق تطبيق معاهدة سندات الشحن في أحكامها الأصلية:

٣٤٥ - تنص المادة العاشرة من معاهدة سندات الشحن قبل تعديلها على أن تسري أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة.

وإزاء عمومية النص المتقدم ذهب الرأي الراجح إلى تحديد نطاق تطبيق المعاهدة بتوافر الشرطين الآتيين:

الشرط الأول: أن يكون النقل البحري دولياً أي واقعاً بين ميناءين في دولتين مختلفتين. وذلك انساقاً مع مفهوم المعاهدات المنظمة لروابط دولية.

الشرط الثاني: أن يكون سند الشحن صادراً في دولة منضمة إلى المعاهدة. وهو ما يستفاد من صريح نص المادة العاشرة من المعاهدة^(٢).

٣٤٦ - إلا أن المعاهدة استبعدت صراحة بعض الحالات من الخضوع لأحكامها، يمكن إيجازها فيها يلي:

(١) انظر في ذلك:

MULLER: Problèmes du champs d'application des Règles de la Haye et des Règles de Visby, Droit Maritime Français, No. 354, juin 1978, P. 323.

(٢) أما عن اختلاف جنسية الطرفين المتعاقدين: الناقل البحري والشاحن والذي أخذ به الكثيرون كضابط لتحديد نطاق تطبيق معاهدة سندات الشحن، فنرى عدم التعويل عليه لأن تطبيق المعاهدة الدولية يأتي بالخروج على وجوب تطبيق القانون الوطني الذي يحكمه مبدأ الإقليمية وليس مبدأ الشخصية.

٣٤٧ - ١ - نقل البضائع بموجب مشاركة إيجار: طبقاً للمادة ٥
فقرة ٢ من المعاهدة لا تسري أحكامها على عقود الإيجار. وإنما إذا صدرت
سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشاركة إيجار فتسري أحكام المعاهدة
على هذه السندات.

ويواجه هذا النص فرض تأجير السفينة بالرحلة، لأنه في فرض إيجار
السفينة غير مجهزة أو إيجارها بالمدة يبرم المستأجر عقود النقل البحري
ويصدر سندات الشحن مما لا يثور معه التنازع بين تطبيق أحكام الإيجار
وتطبيق أحكام النقل البحري.

لكن في تأجير السفينة بالرحلة يحتفظ المؤجر بالإدارة التجارية،
وبالتالي تصدر سندات الشحن عنه. وغالباً ما يستأجر المستأجر السفينة لأجل
نقل بضائع للغير فينزل عن سند الشحن الذي حصل عليه من المؤجر. وفي هذه
الحالة تظل علاقة المؤجر والمستأجر محكومة بعقد الإيجار في حين تصبح
علاقة المؤجر بحامل سند الشحن محكومة بقواعد عقد النقل البحري للبضائع.
وفي كل ما يتعلق بحقوق والتزامات حامل السند يعد المستأجر في حكم الشاحن.

٣٤٨ - ٢ - العمليات السابقة على الشحن واللاحقة للتفريغ: تنص
المادة الأولى بند (هـ) من المعاهدة على أن نقل البضائع ينسحب إلى الوقت
الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها.

ويتضح من ذلك أن المعاهدة لا تسري إلا على المرحلة البحرية من
الرحلة التي تبدأ من الشحن وتنتهي عند التفريغ. أما العمليات السابقة على
الشحن، التي تشمل نقل البضائع إلى رصيف الميناء أو نقلها في الصنادل فلا
تسري عليها أحكام المعاهدة^(١). كذلك لا تسري أحكام المعاهدة على
العمليات اللاحقة على التفريغ، وتخضع بالتالي للقواعد العامة.

٣٤٩ - ٣ - نقل الحيوانات الحية: تستبعد المادة الأولى بند (ج) من

Cassation commerciale, 19 janvier 1976. Droit Maritime Français, No. 332, août (١)
1976, P. 488.

نطاق تطبيق المعاهدة نقل الحيوانات الحية، لما يتسم به نقلها من مخاطر خاصة تتجاوز المخاطر البحرية التقليدية. فالحيوانات الحية تتطلب عناية خاصة للمحافظة عليها من غذاء ودواء ومنع حركتها على نحو يضر بها أو بالسفينة.

٣٥٠ - ٤ - النقل على سطح السفينة: لا يخضع النقل البحري لأحكام معاهدة بروكسل إذا اتفق على شحن البضائع على سطح السفينة، وذلك تطبيقاً للمادة الأولى بند (ج) من الاتفاقية. وترجع العلة من استبعاد هذا النوع من نقل البضائع أيضاً إلى ما يتسم به من مخاطر خاصة. فالسفينة تكون معرضة لظروف طبيعية وأحوال جوية أثناء الرحلة البحرية قد تصيب البضائع بأضرار بالغة في حالة شحنها على سطح السفينة.

لذلك يكون الأصل هو أن يتم شحن البضائع في عتابر السفينة حيث تكون بعمان من التأثير بالظروف الطبيعية غير العادية. ومع ذلك هناك أحوال يتحتم فيها على الناقل البحري شحن البضائع على سطح السفينة، كما أنه قد يتم الاتفاق على الشحن بهذه الكيفية لأن تكلفة نقل البضائع نقل عادة في مثل هذه الحالة عن تكلفة نقل البضائع المشحونة في عتابر السفينة^(١).

ولكن في جميع الأحوال لا تسري أحكام معاهدة بروكسل إذا تم الاتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة. وتكون العبرة بالاتفاق على ذلك، أما إذا خالف الناقل البحري التزامه بالمحافظة على البضائع في عتابر السفينة ونقلها على سطحها دون مقتضى فيبقى النقل البحري خاضعاً لأحكام المعاهدة^(٢).

(١) ويرجع ذلك بصفة أساسية إلى اختلاف أجرة مفاول الشحن والتفريغ في الحالتين، تلك الأجرة التي يتحملها الشاحن بحسب الأصل. فغالباً ما يقتضي شحن البضائع في عتابر السفينة استخدام رافعات خاصة وإجراء مناورات دقيقة لا يستلزمها شحن البضائع على سطح السفينة. ومن جانب آخر قد يحدد الناقل البحري أجرة نقل البضائع على سطح السفينة نقل عن أجرة نقل البضائع المشحونة في عتابرها. ولذلك انعكاسه المباشر على تكلفة النقل البحري بالنسبة للشاحن.

(٢) DU PONTAVICE: Droit aérien et Droit Maritime. Revue Trimestrielle de Droit commercial et de Droit économique, 1991, P. 470 no. 7.

٣٥١ - ٥ - النقل الإستثنائي: يقصد بالنقل الاستثنائي عمليات النقل البحري غير التقليدية إما بالنظر إلى طبيعة البضائع وأما بالنظر إلى ظروف النقل ذاتها. والمثال على ذلك نقل التحف والآثار أو نقل شحنة سفينة جانحة.

وطبقاً للمادة السادسة من معاهدة بروكسل يمكن للطرفين تضمين عقد النقل شروط خاصة بالمخالفة لأحكامها دون النعي عليها بالبطلان. ويشترط لذلك عدم اصدار سند شحن قابل للتداول وتضمين وثيقة الاتفاق عبارة «غير قابل للتداول».

ويكون للقضاء سلطة تقديرية واسعة في تقدير الطابع الاستثنائي للنقل البحري. ويجب عليه سد باب التحايل على الناقلين البحريين الذين قد يعمدون إلى استبعاد أحكام الاتفاقية بإضفاء الطابع الاستثنائي على النقل بالرغم من أن ظروف الحال قد تملي اعتباره نقلاً عادياً^(١).

٢ - نطاق تطبيق معاهدة سندات الشحن في ظل قواعد ويسبي:

٣٥٢ - نصت المادة الخامسة من بروتوكول ١٩٦٨ على إلغاء المادة ١٠ من المعاهدة واستبدال النص التالي بها: «تنطبق أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يتعلق بنقل بضائع بين موانئ تابعة لدولتين مختلفتين، وذلك إذا:

- (أ) صدر سند الشحن في دولة متعاقدة، أو
 - (ب) كان النقل من ميناء في دولة متعاقدة، أو
 - (ج) إذا نص في سند الشحن على أن أحكام هذه المعاهدة أو أي تشريع آخر يأخذ بها هي التي تحكم العقد.
- أيأ كانت جنسية السفينة، أو جنسية الناقل، أو جنسية الشاحن، أو

(١) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٥٦.

جنسية المرسل إليه، أو جنسية أي شخص آخر ذو شأن.

وتطبق كل دولة متعاقدة أحكام هذه المعاهدة على سندات الشحن السابق ذكرها. ولا تخل هذه المادة بحق أية دولة متعاقدة في تطبيق هذه المعاهدة على سندات شحن غير تلك الواردة في الفقرات السابقة^(١).

٣٥٣ - ويتضح من ذلك أنه يجب أولاً أن يكون النقل دولياً أي واقعاً بين مينائين في دولتين مختلفتين. وهو المفترض الأساسي لأعمال أي من الفروض الثلاثة التي نصت عليها المعاهدة، بما فيها الاتفاق على تطبيق المعاهدة. وفي ذلك تأكيد على سريان قواعد قانون التجارة البحرية على النقل الداخلي الذي يتم بين الموانئ اللبنانية.

ويتضح أيضاً أن هناك حالتين لسريان معاهدة سندات الشحن سرياناً تلقائياً كما يمكن أن تسري قواعدها سرياناً اتفاقياً. ويقصد بالسريان التلقائي انطباق حكم القاعدة القانونية بصفة تلقائية ودون ما توقف على إدارة الأفراد، بمجرد تحقق الفرض الذي وضع لمواجهته. وتسري المعاهدة بصفة تلقائية إما لأن سند الشحن قد صدر في دولة متعاقدة وإما لأن ميناء القيام يقع في دولة متعاقدة. ولا شأن في ذلك لجنسية الطرفين الناقل البحري والشاحن أو جنسية المرسل إليه في تحديد نطاق تطبيق المعاهدة.

أما السريان الاتفاقي فيقصد به تطبيق القاعدة القانونية على غير الفرض الذي تقررت من أجل حكمه لاتفاق إرادة الأفراد المسبق على ذلك التطبيق. فالفرض هنا أن سند الشحن لم يصدر في دولة متعاقدة ولم يكن ميناء القيام في إحدى هذه الدول، ومع ذلك اتفق الأطراف على تطبيق قواعد معاهدة سندات الشحن على عقد النقل البحري الذي يربط بينهم^(١).

(١) محمد فريد العريني: نقل البضائع بحراً بين معاهدة سندات الشحن وقانون التجارة البحرية الجديد. دراسة في تحديد نطاق القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، العددان الثالث والرابع ١٩٩١.

ولا يلزم أن تكون الإحالة صريحة إلى قواعد المعاهدة، وإنما تكفي الإحالة إلى قانون إحدى الدول التي أخذت بقواعد المعاهدة في قانونها الداخلي كالقانون الإنجليزي مثلاً.

تقسيم:

٣٥٤ - على ضوء ما يتضمنه قانون التجارة البحرية اللبناني من أحكام خاصة بالنقل البحري للبضائع، ندرس أولاً إثبات عقد النقل ثم نبين الآثار المترتبة عليه. ونفرد دراسة خاصة لبحث مسؤولية الناقل البحري لما تتسم به من أهمية خاصة، فالنقل البحري علاقة بين مقدم خدمة النقل - الناقل البحري - ومتلقى هذه الخدمة - الشاحن - وبالتالي يعد تعبيراً عن علاقة تنشأ بين منتج الخدمة ومستهلكها. وفي العلاقات المثيلة تبرز دائماً اداءات المنتج مقارنة بإداءات المستهلك إذ يكون لسلوك الأول، إيجاباً أو سلباً، أثره البالغ على تنفيذ العقد الذي يربط بين المنتج والمستهلك. لذلك يميل المشرع عادة إلى تفصيل أحكام مسؤولية المنتج مع ترك تنظيم مسؤولية المستهلك للقواعد العامة.

ولا يشذ النقل البحري عن ذلك الاتجاه الغالب، إذ تحظى مسؤولية الناقل البحري باهتمام تشريعي بالغ سواء على الصعيد الوطني أو الدولي. ومن خلال أحكام المسؤولية يتبين لنا مدى توفيق المشرع بين الاعتبارين الرئيسيين في مجال التجارة السلعية البحرية، تشجيع الاستثمارات البحرية من جانب وحماية الشاحنين من جانب آخر.

٣٣٥ - إلا أنه يلاحظ أن عقود نقل البضائع بحراً تندرج غالباً في إطار تنفيذ المبادلات السلعية الدولية. ويحق لنا التساؤل حول مدى تأثير ذلك على تحديد أطراف العقد وأحكامه. وبعبارة أخرى نود تحديد ما إذا كانت المبادلات التي يرتبط تنفيذها بنقل البضائع بحراً - والتي تعرف بالبيوع البحرية Ventes maritimes - تأتي في كل فروعها على شاكلة واحدة أم أن صورها متعددة، وما هو انعكاس ذلك على إبرام وتنفيذ عقود النقل البحري.

ويجدر بنا البدء بدراسة هذه الظاهرة، أي تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في إطار المبادلات السلعية الدولية. وسوف نرى أنها تعين على فهم أحكام عقد النقل البحري من زاويتين أساسيتين:

الأولى: هي مدى تدخل طرف ثالث في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وهو الذي يعرف بالمرسل إليه.

الثانية: هي مدى تأثير الصور المختلفة للبيع البحري على شكل سندات الشحن الصادرة عن الناقل متى كان النقل مرتبطاً بتنفيذ تلك البيع.

٣٥٦ - وعلى ضوء ما تقدم يتفرع عن هذا الباب المخصص لدراسة أحكام عقد النقل البحري للبضائع أربعة فصول:

الفصل الأول: في البيع البحرية.

الفصل الثاني: في إثبات عقد النقل البحري للبضائع.

الفصل الثالث: في آثار عقد النقل البحري للبضائع.

الفصل الرابع: في مسؤولية الناقل البحري.

الفصل الأول

البيوع البحرية

٣٥٧ - كثيراً ما يرتبط انتقال الإنسان من مكان إلى آخر للإستقرار فيه بنقل أغراضه الخاصة. وقد يتم النقل بحراً. وفي مثل هذا الفرض يبدو جلياً ابتعاد النقل البحري عن كونه أداة مكتملة ولازمة للتجارة الدولية^(١). كما لا يشير هذا الفرض الكثير من المشكلات القانونية إذ عادة ما يربط العقد بين الشاحن والناقل البحري دون أن يؤدي إلى تدخل شخص آخر، إذ يتسلم الشاحن البضاعة في ميناء الوصول دون أن يستعين في الغالب بوكيل شحنة.

وفي مقابل ذلك يكون النقل البحري للبضائع أداة تنفيذ الصفقات التجارية الدولية، التي تعرف حينئذ بالبيوع البحرية، أي تلك البيوع التي يرتبط عنصر تسليم المبيع فيها بنقله بحراً^(٢). وهذه البيوع يطلق عليها في العمل عمليات التصدير والاستيراد، وتقتضي القيام بعدة إجراءات والعديد من الأعمال لكي تتحقق الصفقات، من بينها إبرام النقل البحري.

٣٥٨ - وإذا كان عقد النقل البحري للبضائع يربط بصفة أساسية بين الناقل البحري والشاحن إلا أن العمل يشير إلى تدخل طرف ثالث في كثير من الفروض يعرف بالمرسل إليه، وهو الشخص الذي يتسلم البضائع في ميناء الوصول^(٣).

RODIERE: Droit Maritime, Op. Cit., No. 240.

(١)

CALAIS-AULOY: Ventes maritimes, in Droit Maritime, avec RODIERE, Dalloz, (٢) Paris, 1983, P. 441 No. 1.

(٣) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

ولا شك أن هذا الوضع يستند إلى علاقة سابقة بين الشاحن والمرسل إليه، وتكون ذات أثر في مواجهة الناقل البحري بخصوص ما يتعلق بالنقل البحري وتنفيذه إذ هي تحتم على الشاحن الاتفاق مع الناقل البحري على أن يتسلم شخص آخر البضائع في ميناء الوصول^(١).

وهذه العلاقة غالباً ما تكون عقد بيع. إلا أن البيوع البحرية التي يرتبط تنفيذها بإبرام وتنفيذ عقد نقل بحري لا تكون في صورة واحدة. لذلك يحسن العرض لها لتتعرف على ذلك الطرف في عقد البيع الذي يبرم عقد النقل البحري، وما إذا كان يترتب على ذلك تدخل المرسل إليه في العلاقة الأصلية بين الشاحن والناقل والبحري.

٣٥٩ - وتجدر الإشارة إلى أن قانون التجارة البحرية اللبناني لم يتناول البيوع البحرية بالتنظيم، وهو ما يعتبره البعض نقصاً تشريعياً لما لتلك البيوع من أهمية بالغة في مجال التجارة البحرية من جهة، ولما تثيره أحياناً من مشكلات خاصة دقيقة تتشابك فيها قواعد البيوع العادية مع أحكام النقل البحري ونظم المعاملات المصرفية من جهة أخرى^(٢).

ولذلك تجد البيوع البحرية أحكامها في العرف البحري أساساً. ولا توجد على الصعيد الدولي معاهدات تنظيم تلك البيوع. إلا أن جمعية القانون الدولي سنت قواعد موحدة لصورة خاصة من البيوع البحرية، هي البيع سيف، فيما يعرف بقواعد وارسو - اكسفورد^(٣). ويلاحظ أن ليست لهذه القواعد صفة الإلزام، ومع ذلك كثيراً ما يلجأ إليها الطرفان. كذلك يمكن للطرفين الاستناد إلى أحكام نظم التجارة الدولية INCOTERMS في شأن البيوع البحرية، وهي الأحكام الصادرة عن غرفة التجارة الدولية^(٤).

(١) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٥٣.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٤ - ٢٥.

(٣) وقد أصدرت الجمعية هذه القواعد في مؤتمر وارسو عام ١٩٢٨ رقم تعديلها في مؤتمر اكسفورد عام ١٩٣٢.

CA LAIS-AULOY, Op. Cit., P. 451 No 16.

(٤)

وتنقسم البيوع البحرية إلى نوعين: البيوع عند القيام والبيوع عند الوصول. ونعرض لهما في مبحثين متعاقبين.

المبحث الأول

البيوع البحرية عند القيام

٣٦٠ - البيوع البحرية هي تلك البيوع التي يتفق فيها على أن تسليم البضائع المبيعة يكون عند ميناء القيام. ومؤدي التسليم في ميناء القيام أن تكون تبعة هلاك البضائع أثناء النقل البحري على عاتق المشتري^(١).

ولا يعني ذلك أن المشتري هو الذي يتولى إبرام عقد النقل البحري في كل الفروض، إذ تتنوع البيوع عند القيام وأهمها على الإطلاق البيع «سيف» والبيع «فوب».

المطلب الأول

البيع سيف Cif

٣٦١ - يطلق اسم CIF على البيع الذي يتم فيه تسليم البضائع على ظهر السفينة عند ميناء القيام، وفيه يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحري والتأمين على البضائع المنقولة مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل ثمن البضائع ومقابل التأمين وأجرة النقل البحري^(٢). وبذلك العناصر الثلاثة يتحدد اسم هذا البيع إذ يمثل اصطلاح البيع CIF اختصار الكلمات الانجليزية الثلاثة: Cost وتعني الثمن، و Insurance وتعني التأمين، و Freight وتعني أجرة النقل^(٣).

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٨٥.

(٢) RODIERE: Droit Maritime, Op. Cit., No. 425.

(٣) DE BOLLARDIERE: Manuel du commerce international par ventes maritimes, Etude particulière de la vente CAF, LGDJ, Paris, 1962, P. 3.

وقد نشأ البيع سيف تحت ضغط الحاجة العملية إذ يصعب تحقق وجود المشتري أو وكيل عنه في ميناء القيام ليتولى إبرام عقد النقل البحري.

ويتضح من ذلك أن للبيع سيف ثلاث خصائص جوهرية:

١ - أن تسليم البضائع إلى المشتري يتحقق من وقت شحنها في السفينة.

٢ - أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري دون البائع^(١).

٣ - أن البائع هو الذي يتعاقد مع الناقل البحري. وهو لا يتعاقد بوصفه وكيلًا عن المشتري وإنما يتعاقد باسمه ولحسابه هو إذ يمثل إبرام عقد النقل البحري التزاماً يقع على عاتقه^(٢). ويترتب على ذلك أن البائع يكتسب صفة الشاحن في حين أن المشتري يتحدد غالباً بوصفه المرسل إليه^(٣).

٣٦٢ - وجدير بالإشارة إلى أن تنفيذ البيع سيف يرتبط عادة بتدخل أحد البنوك من خلال فتح اعتماد مستندي. ذلك أن البائع يتعين عليه إرسال المستندات الخاصة بالبضائع المباعة إلى المشتري وأهمها على الإطلاق سند الشحن البحري، الذي يسمح للمشتري بتسلم البضائع في ميناء الوصول، ووثيقة التأمين البحري، التي تسمح له بالحصول على التعويض من شركة التأمين في حالة هلاك البضائع أو تلفها. وفي المقابل يلتزم المشتري بدفع المبلغ الإجمالي المتفق عليه والذي يشمل كما ذكرنا ثمن البضائع ومقابل التأمين وأجرة النقل.

وإذ يتواجد العاقدان في مكانين مختلفين قد يخشى كل منهما عدم قيام الآخر بتنفيذ التزاماته، فيسمح تدخل أحد البنوك بتنفيذ العملية من توفير الأمان لطرفيها. وهذا ما يعرف بالاعتماد المستندي، وبموجبه يعلن البنك للبائع أن مبلغ الاعتماد المتمثل في المبلغ الإجمالي الذي يتعين على

(١) Cour d'appel de Paris. Audience Solennelle, 7 novembre 1990. Droit Maritime Français, No 514, mars 1992, P. 185.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦١٥.

(٣) لمزيد من التفاصيل حول خصائص البيع سيف، انظر:

DE BOLLARDIERE, Op. Cit., P. 17 et s.

المشتري الوفاء به يكون تحت تصرف البائع مقابل حصول البنك على المستندات التي يحددها المشتري ويبتظر إرسالها من قبل البائع. فلا يقوم البنك بدفع المبلغ إلى البائع إلا إذا تسلم المستندات وتأكد من مطابقتها للبيانات التي حددها له المشتري^(١).

٣٦٢ - ونشير أخيراً إلى أن مؤدي البيع سيف أن يتولى البائع دفع أجرة النقل إلى الناقل البحري. وبالتالي لا مجال في مثل هذا الفرض أن تكون أجرة النقل مستحقة عند الوصول.

المطلب الثاني

البيع فوب FOB

٣٦٤ - اسم البيع فوب هو اختصار للعبارة الانجليزية Free on board وتعني تسليم البضائع المبيعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري للبائع^(٢).

ويتوقف التزام البائع عند حد تسليم البضائع في ميناء القيام، ولا يتجاوز هذا الحد إلى إبرام عقد النقل البحري وإنما يتولى المشتري أو وكيله إبرامه. ويترتب على ذلك أيضاً أن المشتري هو الذي يبرم عقد التأمين على البضائع المنقولة ليقى نفسه من آثار الهلاك التي تظل تبعته على عاتقه أثناء النقل^(٣).

٣٦٥ - ويختلف البيع فوب عن نوع آخر من البيوع يعرف باسم البيع «فاس» FAS، اختصار للعبارة الانجليزية Free along side وتعني قيام البائع بتسليم البضائع المبيعة على رصيف ميناء القيام بجوار السفينة التي يعينها المشتري^(٤). وفي هذه النوع من البيوع يتولى المشتري إبرام عقد النقل

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦١٤.

(٢) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٩١.

(٣) RODIERE: Droit maritime. Op. Cit., No. 422.

(٤) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٨٩.

البحري وعقد التأمين على البضائع المنقولة، وفي ذلك لا يختلف عن البيع فوب. وإنما يكمن الاختلاف بينهما في تحديد متى يتحقق تسليم البضائع إلى المشتري. ففي البيع فوب يتسلم المشتري البضائع على سطح السفينة، وبالتالي يتحمل البائع تبعة هلاكها في المرحلة السابقة على ذلك بما فيها مرحلة شحن البضائع في السفينة^(١). بينما في البيع فاس يتسلم المشتري البضائع على رصيف الميناء وبالتالي تقع تبعة هلاكها على عاتقه منذ تلك اللحظة التي يعقبها بالضرورة شحن البضائع في السفينة^(٢).

٣٦٦ - وليس هناك ثمة مانع في البيع فوب من الاتفاق على أن ينوب البائع عن المشتري في إبرام عقد النقل البحري. ويكون ذلك في الفروض التي لا يكون فيها المشتري وكيل في ميناء القيام^(٣). وفي مثل هذا الفرض يبرم البائع عقد النقل البحري بوصفه وكيلًا عن المشتري وتستقل هذه الوكالة عن عقد البيع ذاته بحيث لا يؤدي اخلال البائع بالتزامه كوكيل إلى فسخ البيع فوب^(٤).

وإذا تولى البائع إبرام عقد النقل البحري عن المشتري فالغالب أن يتفق مع الناقل البحري على أن تكون أجرة النقل مستحقة عند الوصول، فيكون المشتري هو الملتزم بأدائها إلى الناقل البحري في ميناء الوصول.

المبحث الثاني

البيوع البحرية عند الوصول

٣٦٧ - يقصد بالبيوع عند الوصول تلك البيوع التي يتفق فيها على عدم تسليم البضائع المباعة إلا في ميناء الوصول. ويترتب على ذلك أن تبعة هلاك

(١) محكمة النقض (التميز) المصرية، ٢٧ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٦٩، مجموعة أحكام النقض: س ٤٤/١٧، ص ١٩٧٩.

(٢) CALAIS-AULOY, Op. Cit., No. 146.

(٣) DE BOLLARDIERE, Op. Cit., P. 3.

(٤) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٨٩.

البضائع تظل على عاتق البائع أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، وذلك بغض النظر عن مدى انتقال ملكية البضائع إلى المشتري عند القيام^(١). ولذلك نعرض أولاً لتبعة الهلاك في هذه البيوع قبل الحديث عن أنواعها.

المطلب الأول

تبعة الهلاك في البيوع عند الوصول

٣٦٨ - مؤدي البيوع عند الوصول أن يتولى البائع إبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين على البضائع المنقولة^(٢). ولذلك تشهد هذه البيوع دائماً ميلاد الثالث البحري الشهير المكون من الشاحن والناقل البحري والمرسل إليه، حيث يتولى البائع شحن البضائع في ميناء القيام التي يتسلمها المشتري في ميناء الوصول^(٣).

ومن جانب آخر ونظراً لأن تسليم البضائع المبيعة لا يكون إلا في ميناء الوصول فإن إبرام عقد النقل البحري يقع على عاتق البائع ولا شأن للمشتري به^(٤). وبالتالي تكون الأجرة مستحقة عند القيام. وإذا اشترط البائع على الناقل البحري استحقاقها عند الوصول واضطر المشتري إلى دفعها لكي يتمكن من استلام البضائع، فإنه يستطيع الرجوع على البائع لاسترداد ما دفعه إلى الناقل البحري.

٣٦٩ - ويلاحظ أنه من الوجهة العملية يندر اللجوء إلى إبرام البيوع البحرية عند الوصول، ذلك أن البائع يبغي التخلص من تبعة هلاك البضائع بعد أن تخلص عن ملكيتها إلى المشتري واستحق عنها الثمن^(٥). ولذلك يدور

(١) RODIERE: Droit maritime, Op. Cit., No. 423.

(٢) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٦٢.

(٣) RODIERE: Droit maritime, Op. Cit., No. 420.

(٤) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٦٢.

(٥) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٩١.

الخيار عادة بين صورتَي البيوع عند القيام: البيع سيف والبيع فوب. وهناك شعار معروف ترفعه الدول تشجيعاً لاسطولها التجاري الوطني تنصح بموجبه مواطنيها أن يبيعوا سيف ويشتروا فوب. ذلك أن البائع في البيع سيف هو الذي يختار السفينة في حين أن المشتري في البيع فوب هو الذي يختارها. ومع افتراض لجوء الوطنيين إلى السفن الوطنية يكون شعار البيع سيف والشراء فوب ما يضمن اللجوء إلى تلك السفن^(١).

المطلب الثاني

أنواع البيوع البحرية عند الوصول

٣٧٠ - البيوع عند الوصول على نوعين: البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة. ونعرض لهما تباعاً:

أولاً: البيع بسفينة معينة:

٣٧١ - البيع بسفينة معينة هو البيع الذي يلتزم فيه البائع بشحن البضائع المبيعة على متن سفينة يتفق عليها الطرفان في عقد البيع أو في اتفاق سابق^(٢). وقد يتفق على أن يكون للمشتري تعيين السفينة التي تشحن فيها البضائع. ولا يعني الأمر أن المشتري هو الذي يتولى إبرام عقد النقل البحري، ففي كل فروض البيوع عند الوصول يتولى البائع إبرام العقد وإنما يحق للمشتري اختيار السفينة التي يتم فيها شحن البضائع المبيعة^(٣).

وكان لهذا النوع من البيوع أهميته البالغة في وقت كان المشتري يعتمد بالسفينة ومواصفاتها ليضمن سلامة وصول البضائع. لكن مع تطور بناء

(١) CALAIS-AULOY, Op. Cit., P. 427 No. 24.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٥٩٤، وقارن:

DE BOLLARDIERE, Op. Cit., P. I.

الذي يرى أن مكنة تعيين السفينة مقررة للبائع.

(٣) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٩٢.

السفن لم يعد للسفينة اعتبار جوهري في مجال النقل البحري، على خلاف ما نشاهده حتى يومنا هذا فيما يتعلق باستجار السفن.

٣٧٢ - ومع ذلك قد تثار أهمية تعيين المشتري للسفينة إذا كان حريصاً على موعد إبحار سفينة معينة^(١). ويكون ذلك غالباً إذا كان النقل البحري مرحلة من مراحل نقل البضائع التي يتسلمها المشتري في ميناء الوصول ليعيد إرسالها إلى مكان آخر. فيكون تعيين السفينة سبيلاً للتنسيق بين مختلف مراحل النقل.

ويلاحظ في هذا الصدد أن إفراز البضائع يتم عند شحنها في ميناء القيام مما يترتب عليه انتقال ملكيتها إلى المشتري منذ ذلك الحين. ومع ذلك يبقى البائع متحملاً مخاطر الطريق وتبعية الهلاك كما رأينا من قبل. ومؤدى ذلك ألا تدور تبعة الهلاك حول انتقال ملكية البضائع وإنما حول تسليمها.

ثانياً: البيع بسفينة غير معينة:

٣٧٣ - البيع بسفينة غير معينة هو ذلك البيع الذي يلتزم فيه البائع بنقل البضائع المباعة إلى ميناء الوصول في ميعاد معين^(٢). فلا عبرة هنا للسفينة في اتفاق الطرفين وإنما يتحدد زمن تسليم البضائع المباعة إلى المشتري بميعاد محدد.

ومع تطور بناء السفن وزوال اعتبار السفينة بوجه عام يلجأ المتبايعان إذا ما اتفقا على بيع البضاعة عند الوصول إلى هذا النوع من البيوع^(٣). فبيع البضائع بسفينة غير معينة أصبح الفرض الغالب للبيوع عند الوصول.

٣٧٤ - ويلاحظ في هذا الفرض أن المشتري لا شأن له بإبرام عقد النقل البحري كما لا شأن له بتعيين السفينة التي يتم بواسطتها نقل البضائع المباعة. ويترتب على ذلك أن إفراز البضائع لا يتحقق إلا في ميناء الوصول،

(١) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٦٣.

(٢) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٩٣.

(٣) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٦٤.

وبالتالي فإنها تظل مملوكة للبائع أثناء النقل البحري. ومؤدي ذلك أن تكون تبعة هلاكها على عاتق البائع بغض النظر عن التساؤل حول ما إذا كانت التبعة تدور حول انتقال الملكية أو حول التسليم. فأياً ما كان الأمر فتبعة الهلاك تبقى على عاتق البائع.

وتجدر الإشارة أخيراً إلى ما يكمن من اختلاف بين البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة في حالة هلاك البضائع أثناء النقل البحري. ففي الفرض الثاني يلتزم البائع بإرسال بضائع أخرى من ذات أوصاف البضائع الهالكة، تطبيقاً لمبدأ عدم هلاك المثلّيات. أما في الفرض الأول وحيث تكون البضائع قد أفرزت ابتداء فلا التزام على البائع بإرسال بضائع أخرى^(١).

الفصل الثاني

إثبات عقد النقل البحري للبضائع

٣٧٥ - تقضي المادة ١٩٥ من قانون التجارة البحرية بأن عقد النقل البحري يثبت بالكتابة . والحكم المتقدم يسري على النقل البحري بوجه عام أي سواء كان نقلاً بموجب سند شحن أو بموجب مشاركة إيجار .

وفي مجال نقل البضائع بحراً ليس ثمة ما يمنع من إفراغ العقد في وثيقة خاصة يتم إثبات العقد بها . إلا أن الصك الذي يصدره الناقل البحري إلى الشاحن عند تسليم البضائع منه - ويعرف بسند الشحن البحري Connaissance - يلعب دوراً جوهرياً في إثبات العقد . بل أن دوره يتجاوز مجرد الإثبات إذ تدور أحكام العقد وتنفيذه حول هذا الصك حيث يمثل سند الشحن البضائع فيجوز تداولها بتداوله ويقرر لحامله الشرعي حق استلام البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول^(١) .

ويستثنى المشرع اللبناني من شرط الإثبات بالكتابة عمليات النقل التي تتم بين ميناءين في حالة الملاحة الساحلية .

٣٧٦ - وتعظم أهمية سند الشحن عند اختلاف الشخص الذي يرسل البضائع وهو الشاحن عن الشخص الذي يتسلمها من الناقل البحري بعد تمام النقل ويسمى في هذا الفرض بالمرسل إليه .

والواقع أنه بالرغم من إبرام عقد النقل البحري بين الناقل البحري

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٤٠٧ .

والشاحن فإنه لا يمكن اعتبار المرسل إليه من الغير . فهو كما تذهب محكمة النقض المصرية « طرفاً ذا شأن في عقد النقل البحري للبضائع »^(١) فهو الذي يتسلم البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول، ويحق له رفع دعوى المسؤولية على الناقل البحري في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في نقلها، وقد يكون ملتزماً التزاماً شخصياً ومباشراً إزاء الناقل البحري بدفع أجره النقل .

وهناك دائماً علاقة أصلية سابقة على عقد النقل البحري للبضائع تربط بين الشاحن والمرسل إليه، غالباً ما تكون ناشئة عن أحد البيوع البحرية كما رأينا من قبل، تلك العلاقة هي التي تبرر ارسال الشاحن البضاعة إلى المرسل إليه .

وإزاء تدخل المرسل إليه على هذا النحو تزداد أهمية سند الشحن البحري . ولكن تجدر الإشارة إلى أن هناك أشخاصاً آخرين من الغير قد تتعلق لهم حقوق بتنفيذ عقد النقل البحري . والمثال على هؤلاء شركة التأمين التي تحل محل المضرور في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية .

٣٧٧ - ولكل هذا يتعين علينا دراسة أحكام سند الشحن البحري بشيء من التفصيل . وإذا كنا نود التركيز على الدور الذي يقوم به في إثبات عقد النقل البحري للبضائع إلا أنه يجب أن يسبق ذلك استعراضاً لأحكامه العامة من حيث اصداره وبياناته وعدد النسخ التي يصدر بها وشكله، وبذلك يتسنى لنا الوقوف على دور سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وتنفيذه .

(١) الطعن رقم ٧٢ لسنة ٣٤ق، جلسة ٢٩ حزيران (يونيو) ١٩٦٧، مجموعة أحكام النقض: س ١٨، ص ١٤٠٣ .

المبحث الأول

الأحكام العامة لسند الشحن البحري

٣٧٨ - الناقل البحري هو الطرف الذي يقدم خدمة النقل البحري، وبالتالي لا غرابة في أن يتولى إصدار سند الشحن على أثر اتفاقه مع الشاحن على النقل^(١). إلا أن هناك من البيانات التي يجب إدراجها في هذه الوثيقة لا يستطيع الإدلاء بها سوى الشاحن، وذلك مثل اسمه وعنوانه وتعيين المرسل إليه والأوصاف الخاصة بالبضائع المنقولة.

وإذا كان سند الشحن يمثل الوثيقة المثبتة لعقد النقل البحري للبضائع فلا أقل من اشتراط صدوره من نسختين على الأقل، حتى يتسنى لكلا الطرفين: الناقل البحري والشاحن الاحتجاج بما يرد فيه من بيانات. إلا أن وجود الأشخاص الذين قد تتعلق لهم حقوق بالبضائع المنقولة يفضي إلى ضرورة صدور سند الشحن بأكثر من نسخة. وقد ينشأ بينها التنازع في الحقوق الناشئة عن عقد النقل مما يجب رفعه. كذلك قد لا يبغى الشاحن تحديد شخص المرسل إليه مع احتمال ظهوره على مساحة تنفيذ العقد فيتفق أطراف العقد على شكل لسند الشحن يسمح بتدخل المرسل إليه بالرغم من عدم تعيين شخصه عند إبرام العقد.

نعرض إذن لإصدار سند الشحن البحري وبياناته من جانب أول، ثم نعرض بعد ذلك للنسخ التي يصدر بها وشكله.

RODIERE: 'Transports maritimes, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1974, (١) No. 23.

المطلب الأول

إصدار سند الشحن البحري وبياناته

أولاً: إصدار سند الشحن البحري:

٣٧٩ - تنص المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية على أن سند الشحن يصدره الناقل عند شحن البضائع.

ويتضح من ذلك أن سند الشحن لا يمكن أن يؤدي دوره في تمثيل البضائع واستلامها إلا إذا كانت السفينة التي يتم فيها شحن البضائع معينة. ويحدث كثيراً أن يكون الناقل البحري مجهزاً لعدة سفن تعمل في ذات خط الشحن، مما يفرض عليه ضرورة التنسيق بين مختلف عقود النقل البحري التي يبرمها. وقد يترتب على ذلك أنه في تاريخ استلام الناقل للبضائع لا تكون السفينة التي تشحن فيها البضائع قد تم تعيينها بعد^(١).

ولذلك واجهت المادة ١٩٩ من القانون هذا الفرض بنصها في فقرتها الخامسة على أنه يجوز للناقل أن يسلم الشاحن ايضاً بتسلم البضائع قبل شحنها، والذي يعرف بالسند برسم الشحن. وهذا الايصال يعد دليلاً على تسليم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة في الايصال ما لم يثبت غير ذلك. ويتضح من ذلك أن للايصال المذكور حجية نسبية في إثبات حالة البضائع عند تسليم الناقل البحري لها، إذ يجوز إثبات خلاف ما هو وراود فيه بكافة طرق الإثبات^(٢).

(١) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٢٣.

Cour d'appel d'Aix-En-Provence, 6 octobre 1989, Droit Maritime Français, (٢)
No 510, novembre 1991, P. 641.

وإزاء ذلك يجوز دائماً للشاحن أن يطلب استبدال سند شحن بهذا الايصال وذلك بعد وضع البضائع في السفينة، أي بعد تعيينها وشحن البضائع فيها: ويؤكد هذا الحكم الذي تتضمنه الفقرة الخامسة من المادة ١٩٩ أن المشرع يفترض عدم تعيين السفينة عند إصدار الناقل البحري الايصال باستلام البضائع^(١).

ثانياً: بيانات سند الشحن البحري:

٣٨٠ - تتضمن المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية تعداداً للبيانات التي يجب ذكرها في سند الشحن.

ويشمل تعداد المشرع جميع البيانات اللازمة لتعيين عناصر العقد الأساسية. لكن المشرع لم يعرض بأي حال من الأحوال للشروط النمطية التي تطبع غالباً في ظهر سند الشحن مما يثور معه التساؤل حول قيمة هذه الشروط في تحديد المضمون الاتفاقي للعقد.

ونعرض بالتالي للبيانات المنصوص عليها قانوناً والتي يجب ذكرها في سند الشحن البحري من جانب أول، ثم نعرض للقيمة القانونية للشروط النمطية المطبوعة في سند الشحن:

(١) البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن البحري:

٣٨١ - طبقاً للمادة ١٩٧ من القانون يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص ما يأتي:

(١) وجدير بالإشارة إلى أن لسند الشحن البحري حجية نسبية فيما يتعلق باسم السفينة التي تم شحن البضائع فيها بالفعل. ويمكن بالتالي إقامة الدليل على شحن البضائع في سفينة أخرى غير المذكورة في سند الشحن:

Cassation commerciale, 20 décembre 1988, Droit Maritime Français, No. 489, décembre 1989, P. 699.

١ - اسم كل من الناقل والشاحن . ومن الجائز إضافة اسم المرسل إليه كما سنرى .

٢ - صفات البضاعة كما دونها الشاحن ، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها .

٣ - اسم السفينة وجنسياتها .

٤ - شروط النقل . وتشمل :

(أ) ميناء الشحن وميناء التفريغ .

(ب) أجرة النقل .

٥ - تاريخ اصدار السند .

٦ - عدد النسخ التي أصدرها الربان .

٣٨٢ - ولم يعرض المشرع اللبناني للجزاء الذي يترتب على تخلف بعض هذه البيانات . ولكن من المقرر أنه لا يترتب على ذلك بطلان سند الشحن البحري أو بطلان عقد النقل البحري للبضائع^(١) . ذلك أن الكتابة لا تشترط لتكوين العقد وإنما هي شرط لإثباته فحسب ، كما أن هناك حقوقاً تتعلق للغير على البضائع المنقولة مما لا يجوز معه القول بعدم جواز الاحتجاج بما ورد فيه من بيانات لتخلف بعض البيانات التي أوجب القانون ذكرها على وجه الخصوص^(٢) .

وإنما لا شك في أن تخلف بعض هذه البيانات يؤدي إلى الانتقاص من قيمة سند الشحن كدليل إثبات ، إذ يصعب إثبات ما لم يشمله سند الشحن من بيانات في أغلب الأحوال^(٣) .

RODIERE: Transport maritime, Op. Cit., No. 26.

(١)

(٢) مصطفى الجمال ، المرجع السابق ، ف ١٧٧ .

(٣) جلال وفاء محمددين ، المرجع السابق ، ص ٢٤٨ .

ويختلف أثر اغفال البيانات باختلاف هذه البيانات: فلا أهمية لذكر اسم وعنوان المرسل إليه إذا صدر سند الشحن لحامله. أما عن اغفال اسم الناقل البحري فقد يفضي إلى خلق مشاكل عديدة في تعيين الناقل المتعاقد في حالة توقيع الربان لسند الشحن: ففي هذا الفرض يصدر سند الشحن خالياً من ذكر اسم الناقل البحري. وإذا وقع الربان دون أن يفصح عن الشخص الذي ينوب عنه، فقد يدق الأمر في شأن تحديد الناقل الذي تعاقد مع الشاحن. فالربان نائب قانوني عن مجهزة السفينة. وقد يختلف شخص المجهز عن شخص الناقل البحري كما في حالة تأجير السفينة بالمدة، وأعمالاً للأوضاع الظاهرة يتعين القول باعتبار المؤجر المجهز ناقلاً متعاقداً مع الشاحن^(١).

(ب) القيمة القانونية للشروط المطبوعة في سند الشحن البحري:

٣٨٣ - يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من قبيل عقود الإذعان. ذلك أن الناقل البحري ينفرد بتحديد الشروط العامة للعقد من خلال إصدار نماذج نمطية لسندات الشحن تتضمن جميعها ذات الشروط التي تطبع عليها^(٢).

وجدير بالملاحظة أن مثل هذا السلوك قاسم مشترك بين شركات الملاحة في كل أنحاء العالم. ويندر صدور سند الشحن دون توافر الشروط المطبوعة. وهي وإن اختلفت في بعض التفاصيل تتجه بوجه عام إلى تحديد المضمون الاتفاقي للعقد على نحو يوفر المزيد من الحماية لمصالح تلك الشركات.

وبموجب هذه الشروط يتحدد على نحو تفصيلي جميع المسائل التي

DU PONTAVICE: Droit aérien et Droit maritime, Revue Trimestrielle de Droit (١) commercial et de Droit économique, 1991, P. 306, No. 10.

(٢) وذلك تطبيقاً للمادة ١٧٢ فقرة ٢ من قانون الموجبات والعقود.

تخص عقد النقل البحري المبرم من حيث تحديد حقوق والتزامات الطرفين، ومدى جواز الاحتجاج بالبيانات التي يتضمنها سند الشحن في مواجهة الغير، وتحديد القواعد القانونية التي يخضع لها العقد، وتحديد المحكمة المختصة بالفصل في المنازعات التي تنشأ عنه أو وجوب اللجوء إلى التحكيم مع تحديد مكانه وإجراءاته وكيفية تعيين المحكمين، وغير ذلك من تحديد للأحكام الإجرائية المتعلقة بآثار مسؤولية الناقل البحري من حيث وجوب إخطاره بالضرر في مواعيد محددة ورفع الأمر إلى القضاء أو التحكيم في موعد أقصاه يحدده العقد، وإلا لا يستحق أي تعويض عن الضرر الذي يلحق بالشاحن أو المرسل إليه وبوجه عام كل من تعلقت لهم حقوق بتنفيذ عقد النقل.

٣٨٤ - وتجدر الإشارة أولاً أن قيمة هذه الشروط المطبوعة مرهونة بعدم مخالفتها بكتابة شرط بخط اليد في سند الشحن، إذ يجب تفسير كتابة هذا الشرط بأنه التعبير عن إرادة الطرفين الحقيقية وكان محل مساومة فعلية على خلاف الشرط المطبوع الذي انفرد الناقل البحري بتضمينه سند الشحن.

ويجب الاعتداد، سواء فيما يتعلق بالشروط المطبوعة أو المكتوبة، بمدى تعلق قواعد القانون المنظمة لعقد النقل البحري للبضائع بالنظام العام. ذلك أن كل شرط يخالف قاعدة آمرة من قواعد القانون يقع باطلاً بطلاناً مطلقاً. إلا أن البطلان لا يمس سوى الشرط دون أن ينال من صحة العقد ذاته.

والواقع أن سندات الشحن تأخذ ذلك في اعتبارها، وبالرغم من ذلك يحرص الناقل البحري على تضمين هذه الشروط سند الشحن. وذلك تحسباً لتجاوز تنفيذ عقد النقل لنطاق تطبيق القاعدة الآمرة فتجد هذه الشروط مجالاً لإعمالها. والمثال على ذلك أن القاعدة الآمرة لا تسري على المرحلة السابقة على الشحن أو المرحلة اللاحقة للتفريغ^(١)، فإن كان العقد يفرض على عاتق

(١) المادة ٢٠٨ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية.

الناقل التزامات تتعلق بهاتين المرحلتين أمكن تطبيق شروط سند الشحن بالرغم من عدم جواز تطبيقها على مرحلة النقل بدءاً من شحن البضائع إلى نهاية التفريغ.

كذلك تجد هذه الشروط مجالاً للتطبيق إذا لم تكن القاعدة القانونية من القواعد الآمرة. والمثال على ذلك في قانون التجارة البحرية القواعد المتعلقة باستحقاق أجرة النقل^(١). وإذا تضمنت سندات الشحن عادة شرطاً نمطياً باستحقاق الأجرة في جميع الأحوال فإنه يجد مجاله للتطبيق إذا ما كان القانون اللبناني هو الواجب التطبيق على النزاع الناشئ عن العقد.

ومع ذلك لا ينفي الأمر اعتبار الشروط النمطية الواردة في سند الشحن من قبيل شروط الإذعان. فيجوز للقاضي اللبناني تفسير هذه الشروط لمصلحة الشاحن إذا ما كشف عن طابعها التعسفي.

المطلب الثاني

نسخ سند الشحن البحري وشكله

أولاً: نسخ سند الشحن البحري:

٣٨٥ - يجب التنويه منذ البداية أن الناقل البحري لا يصدر سوى سند شحن واحد عن كل عقد نقل يبرمه مع الشاحن. وإن تعددت نسخ سند الشحن فلا نكون إلا بصدد عقد نقل واحد وسند شحن واحد، ولو كانت جميع نسخه نسخاً أصلية.

وتنص المادة ١٩٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن سند الشحن يحزر من ثلاث نسخ، تسلم إحداها إلى الشاحن والثانية للمرسل إليه وتبقى الأخيرة لدى الناقل.

(١) المادة ١٨٠ وما بعدها من قانون التجارة البحرية.

ويتضح من ذلك أن الحد الأدنى لعدد النسخ التي يجب أن يصدر بها سند الشحن هو ثلاث نسخ. وحكمة ذلك أن العقد لا يمكن إثباته إلا بالكتابة، ويعد سند الشحن دليل الإثبات الكتابي الجوهري في مجال نقل البضائع بحراً، فيجب توافر هذا الدليل لدى طرفي العقد: الناقل البحري والشاحن ومن له مصلحة في تنفيذه وهو المرسل إليه.

ويلاحظ في هذا الصدد أن العمل يجري، تطبيقاً للعرف البحري، على صدور سند الشحن من نسختين: الأولى يحتفظ بها الناقل البحري بواسطة الربان والثانية تسلم إلى الشاحن، ولا يوقع الناقل أو الربان إلا هذه النسخة الأخيرة التي يرسلها الشاحن إلى المرسل إليه في حالة وجوده ليتسلم البضائع بموجبها^(١).

٣٨٦ - ويحتفظ الناقل البحري باحدى هاتين النسختين، ولا يتعدى دورها إثبات الناقل البحري للعقد بواسطتها. ويوجب المشرع توقيعها من قبل الشاحن. وتنص المادة ٢٠٣ من قانون التجارة البحرية على أنه في حالة اختلاف البيانات الواردة بنسخة السند الموقعة من الناقل وتلك الموقعة من الشاحن فإن كل نسخة تعتبر حجة على من وقعها.

وتخول النسخة الموقعة من الناقل أو من ينوب عنه حاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها^(٢). ويتحدد شخص الحامل الشرعي على ضوء شكل سند الشحن كما سنعرض فيما بعد^(٣).

وإذا كان الحد الأدنى لعدد نسخ سند الشحن هو نسختين، فليس ثمة ما يمنع من صدور عدة نسخ منه إذا ما اتفق طرفا عقد النقل البحري على

(١) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٢٠.

(٢) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٢٤٨.

(٣) وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن لا عبء لمشتري البضائع في تحديد صاحب الحق في تسلمها من الناقل البحري. وإنما العبء فقط بما ينص عليه سند الشحن:

Cassation commerciale, 25 juin 1991, Droit Maritime Français, No 515, avril 1992, P. 240.

ذلك. إلا أن الأمر يحتاج إلى بعض الحيلة لمنع التضارب الذي قد ينشأ عن حيازة أكثر من شخص لنسخة من سند الشحن.

ثانياً: شكل سند الشحن البحري:

٣٨٧ - تقضي الفقرة الأولى من المادة ٢٠١ من قانون التجارة البحرية بأن سند الشحن يحزر باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله. وعلى ضوء شكل سند الشحن على هذا النحو يتحدد شخص الحامل الشرعي له. ومؤدي ذلك أن سند الشحن إما أن يكون اسماً وإما أن يكون اذنياً وإما أن يكون لحامله.

(أ) سند الشحن الاسمي:

٣٨٨ - إذا صدر سند الشحن باسم شخص معين كان اسماً. وفي هذه الحالة إما أن يكون صادراً باسم الشاحن نفسه إما أن يحدد الشاحن اسم المرسل إليه الذي يتسلم البضائع في ميناء الوصول.

ويجري العمل على إصدار نماذج نمطية لسندات الشحن البحري كما ذكرنا من قبل. ويتضمن الجزء الأعلى من صدر سند الشحن البيانات الخاصة بأطراف عملية النقل البحري: الناقل البحري والشاحن والمرسل إليه. وتنقسم الخانة الخاصة بالمرسل إليه إلى قسمين: الأول خاص بصاحب الحق في تسليم البضاعة، وهو المرسل إليه بالمعنى القانوني الدقيق، والثاني خاص بالشخص الواجب إبلاغه عند وصول البضاعة، ويذكر فيه عادة وكيل الشحنة أو وكيل العبور^(١).

وعلى ذلك إذا تمت كتابة اسم الشاحن في الخانة الخاصة به وكذلك في الخانة الخاصة بالمرسل إليه، فإن الأمر يشير إلى عدم تدخل شخص ثالث

(١) وهي الخانة الممنونة A notifier أو Notify ويحق للشخص المذكور تسليم البضائع من الناقل. انظر:

Cour d'appel d'Aix-En-Provence, 7 juillet 1989. Droit Maritime Français, No 513, février 1992, P. 133.

في تنفيذ عقد النقل البحري، بوصفه مرسلًا إليه . وفي مثل هذا الفرض إذا لم يسبق ذكر اسم الشاحن في الخانة الخاصة بالمرسل إليه بيان بشرط الاذن أو الأمر كان سند الشحن اسمياً.

كذلك إذا تم تعيين شخص المرسل إليه دون أن يسبق اسمه شرط الاذن أو الأمر كان سند الشحن اسمياً.

٣٨٩ - ويترتب على اسمية سند الشحن عدم جواز النزول عنه إلا باتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق . ومؤدًى ذلك وجوب مراعاة الأحكام الواردة في قانون الموجبات والعقود المتعلقة بحوالة الحق المدنية عند النزول عن السند الرسمي^(١).

ولكن يراعى في ذلك أنه يجوز النص في سند الشحن على حظر حوالة أو تداوله . وقد يتضمن السند الاسمي مثل هذا الحظر سواء كان سند الشحن صادراً باسم الشاحن أو باسم المرسل إليه ، وإن كان الفرض الغالب لوجود هذا الشرط يكون في حالة صدور السند باسم الشاحن .

وليس ثمة ما يمنع من إدراج الحظر المتقدم بمناسبة حوالة الحق الثابت في سند الشحن ، ويترتب على ذلك أن المحال إليه لا يجوز له النزول عن السند بعد حوالة إليه .

٣٩٠ - ويعتبر حاملاً شرعياً للسند الاسمي الشخص المبين اسمه فيه أو المحال إليه بموجب حوالة حق روعيت فيها الأحكام الواردة في قانون الموجبات والعقود^(٢).

(ب) سند الشحن الاذني :

٣٩١ - إذا صدر سند الشحن لإذن شخص معين كان السند اذنياً . ويترتب على ذلك أنه يجوز تداول سند الشحن عن طريق التظهير أي الكتابة

(١) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٢٧ .

(٢) المادة ٢٠١ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية .

على ظهر سند الشحن بما يفيد نقل الحق الثابت فيه إلى شخص آخر أو لإذنه^(١).

وتطبق في شأن التظهير أحكام قانون التجارة، أي أحكام التقنين التجاري في شأن تظهير الأوراق التجارية الإذنية. ومؤدى ذلك أن تترتب الآثار القانونية على تظهير سند الشحن التي تترتب بوجه عام على تظهير الأوراق التجارية. ولا يستثنى من ذلك سوى قاعدة الاحتجاج بالدفع وقاعدة تضامن الموقعين في الورقة التجارية^(٢).

ويراعى أن مجرد توقيع حامل سند الشحن يعتبر بمثابة تظهير ناقل للملكية. وقد قنن المشرع بذلك ما يجري عليه العمل من تظهير سند الشحن بالاكْتفاء بتوقيع حامله.

وبطبيعة الحال ليس هناك ما يمنع من تظهير سند الشحن مع بيان اسم الشخص المتنازل إليه عن السند. وإذا كان التظهير لإذن هذا الشخص فإنه يجوز له إعادة تظهير سند الشحن لإذن شخص آخر. أما إذا تم التظهير بمجرد توقيع الحامل على السند فإنه يعد تظهيراً على بياض ويجوز تداول سند الشحن بعد ذلك بمجرد التسليم لأنه يصبح منذ هذه اللحظة في حكم السند لحامله^(٣).

٣٩٢ - ويمكن بمناسبة عملية التظهير النص في سند الشحن على عدم جواز تداوله بعد ذلك. وفي هذه الحالة يكون اسم المظهر إليه ثابتاً في السند ولا يجوز له إعادة تظهيره مرة أخرى. وكثيراً ما يتم ذكر هذا البيان إذا كان المظهر إليه يتسلم في حقيقة الأمر البضائع لحساب المظهر، ويحسن تسهياً لإجراءات الاستلام أن يتم تظهير سند الشحن إليه تظهيراً ناقلاً للملكية.

ويعتبر حاملاً شرعياً لسند الشحن الإذني المظهر إليه الأخير ان ذكر فيه

(١) المادة ٢٠١ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ٢٠٢ الفقرتان ٢ و ٣ من قانون التجارة البحرية.

(٣) Cour d'appel de Paris, 5^o chambre A. 14 novembre 1988, Droit Maritime Français. (٣) No 485, août 1989, P. 435.

اسم المظهر إليه، أو حامل السند إذا تم تظهيره على بياض^(١).

(ج) سند الشحن لحامله :

٣٩٣ - ذكرنا أن سند الشحن البحري يمثل البضاعة، وبالتالي يمكن تداولها عن طريق تداول سند الشحن. وقد يحدث أن يقوم شخص بشحن بضاعة يملكها وفي نيته بيعها وهي في الطريق أي أثناء النقل. وفي مثل هذه الحالة لا يكون في وسع الشاحن تحديد شخص المرسل إليه الذي يتسلم البضائع عند الوصول بعد شرائها من الشاحن، وقد لا يرتضي الشاحن إصدار سند الشحن باسمه حتى لا يضطر إلى اتباع إجراءات حوالة الحق المدنية إذا ما أراد التصرف في البضاعة المنقولة. ولذلك يتفق مع الناقل البحري على إصدار سند الشحن لحامله.

وإذا صدر سند الشحن لحامله فلا مجال للنص فيه في أية مرحلة من مراحل تداوله على عدم جواز تداول السند، ذلك أن تداول السند لحامله يتم عن طريق التسليم دون كتابة أي بيان على السند. فإذا فرضنا أن حامله يريد تسليمه إلى شخص دون أن يسمح له بتداوله قبل وصول البضاعة إلى ميناء الوصول فما عليه إلا أن يمتنع عن تسليم السند حتى تاريخ الوصول. أما إذا تم التسليم بالفعل فقد انتقل الحق الثابت في سند الشحن إلى المسلم إليه الذي يجوز له إعادة تسليمه إلى شخص آخر.

وبالتالي يعتبر حاملاً شرعياً لسند الشحن لحامله الشخص الذي يحوز السند^(٢)، وهو الذي يكتسب في مواجهة الناقل البحري صفة المرسل إليه فيجوز له بموجب السند تسليم البضائع^(٣).

(١) المادة ٢٠١ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية.

(٢) علي البارودي، المرجع السابق، ف ١٢٧.

(٣) المادة ٢٠١ فقرة ٤ من قانون التجارة البحرية.

المبحث الثاني

حجية سند الشحن البحري في الإثبات

٣٩٤ - رأينا أن سند الشحن البحري يصدره الناقل البحري . وإذا يتولى الناقل تحريره إلا أن بعض بياناته لا يدلي بها سوى الشاحن . وإذا كان السند هو دليل إثبات عقد النقل البحري للبضائع فيثور التساؤل حول مدى جواز الاحتجاج بالبيانات الواردة فيه في العلاقة بين الناقل والشاحن .

ورأينا أيضاً أن سند الشحن البحري لا يلعب دوره في الحدود الضيقة للعلاقة بين الناقل البحري والشاحن . فكثيراً ما يتدخل طرف ثالث في تنفيذ عقد النقل هو المرسل إليه . كذلك قد تتعلق بعض الحقوق المرتبطة بتنفيذ عقد النقل البحري لأشخاص من الغير ، كشركة التأمين التي تعوض الشاحن أو المرسل إليه عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضائع أثناء نقلها ، فتحل محل المضرور في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية . فالى أي مدى يمكن الاحتجاج في مواجهة هؤلاء بالبيانات التي يتضمنها سند الشحن والفرض أنهم لم يساهموا في إبرام عقد النقل البحري^(١) .

وبالرغم من تشابك الفروض والأحكام إلا أن حسن العرض يفضي بنا إلى التمييز بين حجية سند الشحن البحري في الإثبات في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن وحجيته في الإثبات في مواجهة الغير .

المطلب الأول

حجية بيانات سند الشحن

في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن

٣٩٥ - يرد اداء الناقل البحري الرئيسي بالنقل على البضائع . ويدور

(١) انظر في ذلك :

جل أحكام النقل البحري حول هذا العنصر، وخاصة فيما يتعلق بآثار مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحقها أثناء النقل أو التأخير في نقلها. ومن هنا تأتي أهمية تحديد أوصاف البضائع وذكر بيان حالتها الظاهرة في سند الشحن.

وحيث أن الشاحن هو الذي يدلى بهذه الأوصاف فلا أقل من اعتباره مسؤولاً عن صحة البيانات الخاصة بها التي يقدمها إلى الناقل. ومتى ثار الفرض الذي لا يتطابق فيه ما ورد في سند الشحن من بيانات مع حقيقة الوضع استحال تقرير حجية مطلقة لهذه البيانات في الإثبات حتى في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن.

أولاً: مسؤولية الشاحن عن البيانات الخاصة بالبضائع :

٣٩٦ - تفرض المادة ١٩٩ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية التزاماً على عاتق الشاحن بتقديم البيانات المتعلقة بالبضائع المنقولة عند تسليمها إلى الناقل البحري. ويجب أن تكون هذه البيانات مكتوبة^(١). ويلتزم الناقل البحري بقيدها في سند الشحن بناء على طلب الشاحن.

ويجب أن تكون البيانات المقدمة مطابقة لحقيقة أوصاف البضائع وحالتها. ويجوز للناقل البحري إبداء تحفظات على قيدها في سند الشحن ان كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، ويجوز للناقل ذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن^(٢). ويترتب على الإدلاء ببيانات غير صحيحة إلا يكون الناقل مسؤولاً

(١) وهذه البيانات خاصة بالآتي:

١ - العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة على أن توضع بطريق ظاهر على البضاعة المنقولة.

٢ - عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن.

٣ - حالة البضاعة وشكلها الظاهر.

(٢) المادة ١٩٩ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية.

عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة تجاه الشاحن^(١). كذلك توجب الفقرة الأولى من المادة ٢١٤ على الشاحن إذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار أن يخطر الناقل بذلك وإلا كان مسؤولاً عن الأضرار والمصروفات الناتجة عن شحن تلك البضائع.

٣٩٧- ولكن ما من شك أن ورود تخفّظات على البيانات المتعلقة بالبضائع في سند الشحن البحري يعوق تداوله، لأنه يجعل الغير في ريبة من أمر البضائع فيرفض تملكها. لذلك قد يتفق الشاحن والناقل البحري على إصدار سند الشحن خال من أية تخفّظات، وهذا ما يعرف بسند الشحن النظيف *Connaissance net*. ولكن سند الشحن النظيف لا يجعل الناقل البحري في مأمن من رجوع الغير عليه، وخاصة المرسل إليه. ولذلك يشترط الناقل البحري الحصول على ما يعرف بخطاب الضمان *Lettre de garantie* وهو يتضمن اتفاقاً على تعويض الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق به من جراء إصدار سند الشحن خال من أي تخفّظ على البيانات الواردة فيه. ولا يكون خطاب الضمان صحيحاً في ظل قانون التجارة البحرية اللبناني ما لم يثبت الناقل البحري أنه توافرت لديه شكوك جدية في صحة البيانات التي أدلى بها الشاحن أو لم تتوافر لديه الوسائل اللازمة للتأكد من صحة تلك البيانات. ففي غير هذه الأحوال لا يحق للناقل التمسك بخطاب الضمان للإفلات من المسؤولية^(٢).

ثانياً: الحجية النسبية لبيانات سند الشحن البحري:

٣٩٨- سند الشحن البحري هو الدليل الكتابي الرئيسي على إبرام عقد النقل البحري للبضاعة. وبالتالي فإن لبياناته حجية في إثبات عناصر

(١) المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية.

(٢) علي البارودي: مبادئ القانون التجاري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٢٢. وهو ما يذهب إليه أيضاً القضاء الفرنسي، انظر:

Cour d'appel de Paris, 5^o chambre A, 7 novembre 1988, Droit Maritime Français, No 488, novembre 1989, P. 655.

العقد. وحقوق الأطراف والتزاماتهم الناشئة عنه.

وفي ذلك تقرر المادة ١٩٩ فقرة ٦ من قانون التجارة البحرية أن سند الشحن يعد دليلاً على تسلم الناقل البحري للبضائع من الشاحن بالحالة المبنية به، ما لم يقدم دليل عكسه.

ويتضح من ذلك أنه ليس لسند الشحن حجية قاطعة في إثبات واقعة تسلم الناقل البحري للبضائع. وقد رأينا من قبل كيف يمكن للناقل البحري في حالات محددة التمسك بخطاب الضمان لإثبات عكس ما هو وارد بسند الشحن النظيف^(١).

إلا أن المادة المذكورة تتضمن تخفطاً خاصاً بالتحفظات التي يقيد بها الناقل البحري في سند الشحن البحري حول صحة البيانات التي تتعلق بأوصاف البضائع وحالتها الظاهرة. ومؤدي ذلك ألا تكون هذه البيانات المتحفظ في شأنها حجية في إثبات أوصاف البضائع أو حالتها الظاهرة^(٢).

٣٩٩ - ويكون مؤدي ما تقدم انه يجوز في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات. ويتضح من ذلك مدى نسبية الحجية التي تتمتع بها بيانات سند الشحن. فإذا كان يحق لأي من الناقل والشاحن التمسك بما ورد في السند من بيانات في مواجهة الآخر إلا أنه يجوز للطرف الآخر أن يقيم الدليل على عدم صحة هذه البيانات.

وباستثناء حالة خطاب الضمان، حيث يتوافر الدليل الكتابي على عكس ما هو ثابت في دليل كتابي آخر هو سند الشحن، يثور التساؤل حول ما إذا كان يجوز لطرفي العقد أن يقيما الدليل على عكس ما هو ثابت في سند الشحن بكافة طرق الإثبات تيسيراً على الشاحنين بوجه خاص^(٣).

RODIÈRE, Précis, Op. Cit., No. 346.

(١)

(٢) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٢١.

(٣) Cassation commerciale, 20 décembre 1988, Droit Maritime Français, No 489, 1989, P. 699.

ونرى وجوب إعمال حكم القواعد العامة في هذا الصدد. ذلك أن عدم جواز إثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة إلا بدليل كتابي أو ما يقوم مقامه يجب العمل به سواء كان الدليل الكتابي الأصلي لازماً للإثبات بمقتضى القواعد العامة أو بموجب نص خاص.

ولكن تطبيقاً لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية يجوز إثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة بكافة الطرق. وبتطبيق المبدأ المتقدم على عقد النقل البحري للبضائع فإنه يجوز للشاحن إثبات عكس ما هو وارد في سند الشحن بكافة الطرق لأن العقد يعد تجارياً دائماً بالنسبة إلى الناقل البحري. أما الناقل فلا يجوز له إثبات عكس ما هو ثابت بسند الشحن بكافة الطرق إلا إذا كان عقد النقل تجارياً بالنسبة إلى الشاحن.

المطلب الثاني

حجية بيانات سند الشحن في مواجهة الغير

٤٠٠ - يبين من نص المادة ١٩٩ فقرة ٦ من قانون التجارة البحرية أن لسند الشحن حجته ليس فيما بين الناقل والشاحن فحسب وإنما بالنسبة إلى الغير أيضاً.

وبالتالي يفيد سند الشحن في إثبات تسلم الناقل للبضائع وإثبات شحنها في التاريخ المدون بها وذلك في مواجهة الغير التي تنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع. كما أن لبيانات سند الشحن وما قد يرد فيه من تحفظات حول البضائع المشحونة حجيتها في الإثبات في مواجهة الغير.

وفضلاً عن ذلك إن لسند الشحن البحري حجية قاطعة في الإثبات لمصلحة الغير.

ويقصد بالغير كل شخص لم يكن طرفاً في إبرام عقد النقل البحري وتنشأ

له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد، مما يترتب عليه إمكانية التمسك بما ورد في سند الشحن البحري من بيانات. وحددته المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية بأنه «أي شخص كان غير الشاحن».

وبما أن الغير أجنبي عن عقد النقل البحري للبضائع فإن العقد يعد بمثابة واقعة بالنسبة إليه. ومؤدي ذلك جواز إثبات خلاف ما هو وارد به من بيانات بكافة طرق الإثبات. ولذلك يكون الناقل البحري أو الشاحن مقيداً بما ورد به في مواجهة الغير. أما الغير وإن كان له التمسك بما ورد بالسند من بيانات في مواجهة الناقل البحري ألا أنه يستطيع إقامة الدليل بكافة طرق الإثبات على خلاف ما ورد به. ويستوي في ذلك أن يكون الغير حسن النية أو سيء النية.

٤٠١ - ولكن يثور التساؤل حول مدى إمكانية تطبيق هذه الأحكام على المرسل إليه. فهذا الأخير لم يبرم عقد النقل، ومع ذلك لا يعد من الغير بالمعنى الدقيق للإصطلاح بل هو «طرف ذو شأن» حسب تعبير محكمة النقض المصرية أو شخص تعاقد الشاحن لمصلحته مما ينشئ له علاقة شخصية ومباشرة في مواجهة الناقل البحري^(١).

ومع ذلك لا يختلف المركز الواقعي للمرسل إليه عن مركز الغير فيما يتعلق بإصدار سند الشحن البحري وما يتضمنه من بيانات. فالمرسل إليه لا شأن له بإصدار سند الشحن أو بالادلاء بالبيانات الواردة به، وهو فيما تنشأ له من حقوق أو ما قد يتحمله من التزامات لا يعول إلا على ما هو ثابت في سند الشحن. ولذلك وبغض النظر عن اعتباره طرفاً ذا شأن أو طرفاً في علاقة شخصية ومباشرة تربطه بالناقل البحري يجب معاملته معاملة الغير فيما يتعلق بالاحتجاج بسند الشحن البحري وما يرد به من بيانات.

ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للناقل البحري إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في سند الشحن في مواجهة المرسل إليه. أما المرسل إليه

(١) الطعن رقم ١١١٤ لسنة ٥٢ق، جلسة ١٩٨٩/١٢/٤.

فيستطيع إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في سند الشحن بكافة طرق الإثبات^(١).

لكن مبررات اعتبار المرسل إليه بوجه عام من الغير لا تتوافر في حالة استلام الشاحن ذاته للبضائع وإن كان ذلك بوصفه مرسلًا إليه، وبالتالي يخضع الاحتجاج بسند الشحن للأحكام المتعلقة بحجية سند الشحن في الإثبات في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن. ولذلك كان المشرع اللبناني حريصاً على قصر حكم المادة ٢٠٠ على غير الشاحن.

وانساقاً مع هذه القواعد في شأن الاحتجاج بسند الشحن البحري في مواجهة الغير لا يجوز الاحتجاج بخطاب الضمان في مواجهة الغير. ويقتصر الاحتجاج به إذن على علاقة الناقل البحري بالشاحن^(٢).

RODIERE: Transports maritimes, Op. Cit., No. 32.

(١)

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 343.

(٢)

الفصل الثالث

آثار عقد النقل البحري للبضائع

٤٠٢ - يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين إذ يرتب التزامات على عاتق طرفيه : الناقل البحري والشاحن . ولقد رأينا أن تنفيذ بعض هذه الالتزامات قد يشهد تدخل شخص ثالث هو المرسل إليه ، ويكون ذلك في ميناء الوصول عند استلام البضائع من الناقل البحري . وبالتالي إذا كنا سنعرض لالتزامات الناقل من جانب والتزامات الشاحن من جانب آخر يجب ألا يغيب عن البال دور المرسل إليه في تنفيذ هذه الالتزامات .

المبحث الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع

٤٠٣ - جوهر النقل البحري للبضائع هو تغيير مكانها بحراً بواسطة سفينة . ويقتضي ذلك أن تكون هناك سفينة معدة على نحو يسمح بإنجاز عملية النقل ، تتواجد في ميناء القيام أي ميناء الشحن^(١) . وفي هذا الميناء يتسلم الناقل البحري البضائع من الشاحن الذي يقوم بشحنها في السفينة . ويتولى الناقل رصها في عنابرها ما لم يكن الشحن يتم على سطحها . وتستطيع السفينة بعد ذلك الإبحار تنفيذاً لمهمة الناقل بتغيير مكان البضائع ،

CHAO: Navire, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1974, No. 60-61.

(١)

ويتعين عليه المحافظة عليها أثناء النقل حيث لا سلطان للشاحن عليها بعد تسليمها إلى الناقل. وعند بلوغ السفينة ميناء الوصول ورسوها به يسمع الناقل بتفريغ البضائع منها ويقوم بتسليمها إلى الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال.

ويتضح من ذلك أن عقد النقل البحري للبضائع يرتب عدة التزامات على عاتق الناقل البحري، تفرض عليه اداءات محددة. وتيسيراً للعرض سوف نقسم هذه الالتزامات بحسب مراحل إنجاز عملية النقل على ضوء المكان الذي تتم فيه اداءات الناقل بين ميناء الشحن ومرحلة الرحلة البحرية بمعناها الفني والملاحي وميناء الوصول.

المطلب الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع

في ميناء الشحن

٤٠٤ - تشمل هذه المرحلة من مرحلة إنجاز عملية النقل البحري الالتزام بإعداد السفينة والالتزام باستلام البضائع ورسوها في السفينة. أولاً: إعداد السفينة لإنجاز النقل البحري:

٤٠٥ - إذا كان الناقل البحري يتعهد بنقل البضائع بواسطة سفينة فيجب أن تكون صالحة لإنجاز عملية النقل. ويراعى أن هناك شروطاً وأوصافاً فنية يجب أن تتوافر في السفينة لأجل تأمين أمنها وسلامتها حفاظاً على الأرواح والأموال الموجودة عليها، وتفرض الدولة رقابة صارمة على توافر هذه الشروط والأوصاف على نحو دائم^(١).

(١) عقد مؤتمر في لندن عام ١٩١٣ أقر معاهدة لسلامة الأرواح في البحار. إلا أن ظروف الحرب العالمية الأولى أخرت إصدار هذه المعاهدة إلى ١٩٢٩. كما صدرت في لندن عام ١٩٣٠ معاهدة خطوط الشحن التي تولت تحديد القدر الذي يتعين عدم =

ومع ذلك تفرض المادة ٢٠٩ من قانون التجارة البحرية التزاماً على عاتق الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها.

ويتضح من ذلك أن المشرع لا يكتفي بفرض التزام على عاتق الناقل البحري بإنجاز عملية النقل والمحافظة على البضائع المنقولة، وإنما يحرص على تأكيد وجوب إعداد سفينة صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل على نحو يسمح بالمحافظة على البضائع وذلك بوصفه التزاماً يقع على عاتق الناقل البحري في مواجهة الشاحن.

ثانياً: استلام البضائع من الشاحن:

٤٠٦ - يتعين على الناقل البحري استلام البضائع من الشاحن. وتعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني للنقل البحري والذي على ضوءه تتحدد مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك والتلف الذي يلحق بالبضاعة كما سنرى فيما بعد.

وعند الاستلام يتعين على الناقل البحري إصدار سند الشحن إذا طالبه الشاحن بذلك. ويمكن الاستعاضة عنه بتسليم الشاحن سند برسم الشحن إذا تم قبل شحنها أو تعيين السفينة التي سوف تشحن فيها البضائع.

ويتم استلام البضائع في ميناء الشحن وفي الموعد المتفق عليه^(١). ويمكن الاتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري في خارج حدود الميناء كالاتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في

* تجارزه في شحن السفينة حتى لا تتعرض للهلاك. ولقد انضم لبنان إلى المعاهدة بموجب القانون رقم ٦١ الصادر في ٣٠ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٦٤. كذلك انضم لبنان إلى الاتفاقية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار الموقعة في لندن عام ١٩٦٠.

مكتبه أو مقره. وفي هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيداً لشحنها في السفينة. ولا يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري من حيث تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري. ومع ذلك يندر الاتفاق على استلام الناقل للبضائع في خارج الميناء، رغم أن الأمر يرتبط بتوكيل الشاحن الناقل البحري في القيام بشحن البضائع على متن السفينة، لما يقتضيه اتخاذ إجراءات الإفراج عن البضائع من وجود الشاحن.

فالأصل كما سنرى أن الالتزام بالشحن يقع على عاتق الشاحن وإن كان يجوز الاتفاق على خلاف ذلك. وعلى ذلك لا يتحقق استلام الناقل البحري للبضائع إلا وهي على ظهر السفينة. ولا يغير من الأمر شيئاً توكيل الشاحن الناقل البحري في التعاقد مع المقاول البحري لأن الناقل في هذا الفرض يتسلم البضائع بوصفه وكيلاً عن الشاحن تمهيداً لشحنها ولا يعد متسلماً لها بوصفه ناقلاً بحرياً إلا بعد تمام الشحن.

ثالثاً: رص البضائع:

٤٠٧ - يقصد برص البضائع بالسفينة ترتيبها وتنظيمها في العنابر المخصصة لها أو على سطح السفينة. وبالتالي فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضائع في السفينة على نحو يأمنها من الهلاك أو التلف^(١).

ونرى أن التزام الناقل البحري برص البضائع يتعلق بالنظام العام، وبالتالي لا يجوز الاتفاق على أن يتولاه الشاحن. فلا يرتبط رص البضائع بغاية المحافظة عليها فحسب، وإنما رص البضائع على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع إنجاز الرحلة البحرية في سلام. فالأمر يتعلق أيضاً بمصالح الناقل البحري ومصالح الشاحنين الآخرين^(٢).

(١) لعملية الرص أصول فنية تنظمها بعض المعاهدات الدولية كمعاهدة لندن لعام ١٩٣٠ الخاصة بخطوط الشحن. ولقد انضم لبنان إلى هذه المعاهدة بموجب القانون رقم ٦١ لسنة ١٩٦٤ الصادر في ٣٠ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٦٤.

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 352.

(٢)

ومن الوجهة العملية تتم عملية الرص تحت إشراف الربان. وقد يتولاها الملاحون ذاتهم أو تابعون آخرون للمجهز يقتصر دورهم على رص البضائع دون أن يمتد إلى مصاحبة السفينة أثناء الرحلة البحرية.

المطلب الثاني

التزامات الناقل البحري

في مرحلة الرحلة البحرية

٤٠٨ - إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن واستلم الناقل البحري البضائع بعد شحنها فيها ورصها في العنابر أو على سطحها، أصبحت السفينة متأهبة للسفر. ومن خلال إنجاز الرحلة البحرية يتحقق تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع أي تغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول. ويجب على الناقل البحري المحافظة على البضائع المنقولة أثناء الرحلة.

أولاً: التزام الناقل البحري بالنقل:

٤٠٩ - إن جوهر عقد النقل تغيير مكان البضائع، لذلك فإن الناقل يلتزم بنقل البضائع، أي توصيلها إلى ميناء الوصول.

والتزام الناقل هذا التزام ببذل عناية، إذ يجب عليه توصيل البضاعة كاملة وسليمة وفي الميعاد، مما يترتب عليه مسؤوليته في حالة هلاكها أو تلفها أو التأخير في وصولها كما سنعرض تفصيلاً عند الحديث عن مسؤولية الناقل البحري^(١).

ثانياً: التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع:

٤١٠ - حيث أن الناقل البحري ملتزماً بتوصيل البضائع كاملة وسليمة فإنه يلتزم بالمحافظة على البضائع التي تشحن في السفينة.

(١) علي البارودي: مبادئ القانون التجاري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٤٤.

ويعد التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء النقل من أهم الالتزامات التي تشغل ذمته، إذ يكون مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل ما لم يكن الأمر راجعاً إلى غير خطأ منه .

ولا يلتزم الناقل البحري بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية بمعناها الفني وإنما يبدأ هذا الالتزام من لحظة استلامه البضائع من الشاحن ويمتد حتى تمام تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول^(١).

٤١٠ - ويفرض الالتزام بالمحافظة على البضائع أعباء عديدة على الناقل البحري كأن يعيد رص البضائع إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة، أو يوفر لها سبل التهوية اللازمة، أو يحفظ درجة الحرارة الملائمة للعنابر^(٢)، أو يتأكد من إحكام تغليف البضائع على أثر بعض الأحداث، أو اتباع تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات الحية، أو مراعاة البيانات الواردة على البضائع الخطرة بشأن كيفية الوقاية منها.

ولا شك أن التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضاعة يقترن ببقاء التزامه بنقلها قائماً. فمتى كان للناقل إخراج البضائع من السفينة أو إلقائها في البحر، وذلك سواء تطبيقاً للمادة ٢١٤ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية أو في سبيل إنقاذ السفينة يزول التزام الناقل بالمحافظة عليها^(٣).

(١) قارن جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٢٥٩.

(٢) Cassation commerciale. 16 février 1976, Droit Maritime Français, No 332, août 1976, P. 490.

(٣) تواجه هذه الفقرة الفرض الذي يشحن فيه الشاحن بضائع خطيرة قابلة للانفجار أو الاشتعال دون أن يخطر الناقل أو من ينوب عنه بخطر هذه البضائع. وتقرر للربان الحق في إلقاء تلك البضائع في البحر أو إتلافها أو إزالة خطورتها دون أن يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالشاحن. بل إن هذا الأخير هو الذي يسأل عن الأضرار والمصروفات التي يتكبدها الناقل البحري.

المطلب الثالث

التزامات الناقل البحري في ميناء الوصول

تسليم البضائع

٤١١ - آخر التزامات الناقل البحري الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع هو تسليم البضائع إلى المرسل إليه في ميناء الوصول. والتسليم واقعة قانونية ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري^(١). ومؤدى ذلك أن مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو التلف البضائع تظل قائمة إلى أن يتم تسليمها إلى المرسل إليه. كما يمكن إثارة مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع^(٢). وسوف نعرض لهذه الأحكام بصدد مسؤولية الناقل البحري.

وبخصوص الالتزام بتسليم البضائع إلى المرسل إليه يجب العرض لكيفية تنفيذه وإثباته من جانب وللعوارض التي قد تعتري تنفيذ الالتزام من جانب آخر. وذلك حتى يتسنى لنا الوقوف على كيفية التسليم من الوجهة العملية ومن له الحق في تسليم البضائع وكيفية إثبات واقعة التسليم، وتحديد الآثار المترتبة على عدم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

أولاً: تنفيذ الالتزام بتسليم البضائع:

(أ) تسليم البضائع من الوجهة العملية:

٤١٢ - يتم تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسليمها.

ويتضح من ذلك أن الالتزام بتسليم البضائع لا ينشأ إلا عند بلوغ السفينة ميناء الوصول. وهذا ما يقتضيه منطق الأمور إذ لا يتصور إلزام الناقل البحري بتسليم البضائع والسفينة لا زالت في عرض البحر.

(١) محكمة النقض المصرية، الطعن رقم ٣٥ لسنة ٥٥ق، جلسة ٧/٥/١٩٩٠.

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 358.

(٢)

والأصل أن الالتزام بالتسليم يتولى ربان السفينة تنفيذه، إلا أن العادة جرت على أن يتولى وكيل السفينة تسليم البضائع إلى المرسل إليهم. فهو يتسلمها جملة واحدة من الربان ثم يتولى تسليم كل مرسل إليه ما يخصه من البضائع المنقولة. وبذلك تتحقق الغاية الأصلية من اللجوء إلى وكيل سفينة وهي عدم تعطيل السفينة في الميناء انتظاراً لحضور جميع المرسل إليهم لتسليم البضائع.

(ب) صاحب الحق في تسليم البضائع:

٤١٣ - طبقاً للمادة ٢٠١ من قانون التجارة البحرية يكون تسليم البضائع إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسليمها. والمقصود بالنائب في تسليم البضائع وكيل الشحنة.

وقد رأينا من قبل كيف يتحدد الحامل الشرعي لسند الشحن على ضوء الشكل الذي صدر به: فإذا كان السند اسماً يكون حامله الشرعي هو الشخص المبين اسمه في السند أو المحال إليه، وإذا كان السند لحامله أو كان إذنياً وتم تظهيره على بياض يكون حامل السند حاملاً شرعياً له، وأخيراً إذا كان سند الشحن إذنياً يكون المظهر إليه الأخير هو حامله الشرعي.

ولكن نادراً ما يتم تسليم البضائع بهذه الصورة البسيطة إذ يمكن أن ينشأ التزاحم بين حاملي نسخ سند الشحن المختلفة. ومن جانب آخر يشهد العمل تحقق تسليم البضائع بموجب ما يعرف بأذون التسليم Delivery orders.

١ - تسليم البضائع عند تعدد نسخ سند الشحن:

٤١٤ - تنشأ عن ظاهرة تعدد نسخ سندات الشحن صعوبات بالغة خاصة فيما يتعلق بتسليم البضائع. ولكي يتضح لنا الطابع المعقد لهذه الصعوبات نشير أولاً إلى أن الناقل البحري لا شأن له بملكية البضائع المنقولة، فكل ما يعنيه هو تنفيذ التزامه بنقل البضائع بحراً وتسليمها إلى أصحاب الحق في تسليمها^(١). إلا أن سند الشحن يمثل البضائع المنقولة

ويترتب على تداوله انتقال ملكية البضائع . وإذا كان الناقل البحري يظل بمنأى عن الإشكالات التي قد تثور حول ملكية البضائع إلا أن المشرع يأخذ في اعتباره دور سند الشحن في تمثيل البضائع عند وضع الحلول الواجب اتباعها في حالة التزاحم على استلام البضائع بين حاملي نسخ متعددة لسند شحن واحد .

ويميز المشرع بين فرضين : الأول هو أن يسبق أحد حاملي نسخة من سند الشحن غيره من حاملي النسخ الأخرى في التقدم لاستلام البضائع المنقولة . أما الفرض الثاني هو الفرض الذي يتزاحم فيه عدة أشخاص في المطالبة بتسلم البضائع .

الفرض الأول - أسبقية التقدم لتسلم البضائع :

٤١٥ - رأينا من قبل أنه يجوز تحرير سند الشحن البحري من عدة نسخ ، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل .

ولا يشير تسليم البضائع صعوبات عند تعدد نسخ سند الشحن إلا إذا كان قابلاً للتداول . فالسند الاسمي الذي لا يكون قابلاً للتداول لا يشير إشكالات خاصة لأنه في كل الأحوال لا نكون إلا بصدد شخص واحد له الحق في تسليم البضائع .

أما إذا كان السند الاسمي قابلاً للتداول فلا تثور إشكالات خاصة في حالة حوالة إلى أكثر من شخص بموجب النسخ المختلفة . ذلك أن الحوالة لا تكون نافذة قبل الناقل البحري إلا إذا قبلها أو أعلن بها . وإذا تعددت الحوالات بحق واحد فضلت الحوالة التي تصبح قبل غيرها نافذة في حق الغير . وبالتالي يتعين على الناقل البحري تسليم البضائع إلى المحال إليه الذي قبل الناقل حوالة الحق إليه أو أعلن بها قبل غيرها من الحوالات .

أما إذا كان سند الشحن إذنيّاً أو لحامله وتم تحريره من عدة نسخ : فإنه يجوز للناقل البحري تسليم البضائع إلى حامل إحدى نسخ سند الشحن الذي

تقدم قبل غيره لتسلم البضائع^(١). ومتى تم التسليم بمقتضى هذه النسخة تعتبر جميع النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل. وبالتالي لا يجوز لحاملي النسخ الأخرى الرجوع على الناقل بالمسؤولية لامتناعه عن تسليم البضائع إليهم.

الفرض الثاني - التزامهم في طلب تسليم البضائع:

٤١٦ - يتمثل الفرض هنا في أن عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن البحري يتقدمون إلى الناقل البحري لتسلم البضائع المنقولة. فإذا ما تأكد الناقل البحري أن كل حامل لإحدى النسخ هو الحامل الشرعي لها ثور مشكلة فض التزامهم بين هؤلاء الأشخاص.

والواقع أن الإشكال لا يثور إلا بالنسبة لتعدد نسخ سند الشحن الإذني. فلو أن السند إسمي وتعددت نسخه تكون العبرة دائماً بأسبقيّة نفاذ إحدى الحوالات في مواجهة الناقل البحري. وبعبارة أخرى مهما تعددت نسخ سندات الشحن الاسمية فلا نكون في جميع الأحوال إلا بصدد حامل شرعي وحيد لسند الشحن هو صاحب الحق في تسليم البضائع. أما في حالة سند الشحن لحامله فلا يحدث عملاً بإصداره من عدة نسخ، منعاً للتحايل من جهة ولعدم جدوى ذلك من جهة أخرى. فلو أنه يقصد بتعدد النسخ مواجهة مخاطر الضياع والسرقة فالأحرى هو عدم إصدار سند الشحن في شكل السند لحامله عند تعاظم خطر السرقة أو الضياع. فهو الشكل الذي لا يؤمن معه ذلك الخطر^(٢).

٤١٧ - فإذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن الإذني بطلب تسليم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى.

(١) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٤١.

(٢) وجدير بالإشارة أن ذبوع التسليم بموجب أذن تسليم البضائع قد أدى إلى ندرة اللجوء إلى إصدار سندات شحن لحاملها.

وبهذا الحكم يعتد العرف بدور سند الشحن في تمثيل البضائع المنقولة، إذ أن أقدم التظاهرات الواردة على أي من نسخ سند الشحن تفيد انتقال ملكية البضائع إلى المظهر إليه، وذلك على خلاف التظاهرات الواردة على النسخ الأخرى التي لا ترد في واقع الأمر على بضائع مملوكة للمظهر. ولذلك عند التزاحم يجب تفضيل حامل نسخة سند الشحن التي تحمل أسبق التظاهرات تاريخاً. ولا عبرة بعد ذلك لتاريخ آخر تظهير وارد في سند الشحن^(١).

ويستوي في هذه الحالة أن يكون حامل السند هو آخر مظهر إليه فيه أو كان حائزاً له بعد تظهيره على بياض.

وإذا تم تظهير أكثر من نسخة في تاريخ واحد انتفى بذلك المرجح بين حاملي هذه النسخ ويمتنع على الناقل البحري تسليم البضائع لأي من حاملي سندات الشحن.

٤١٨ - ولم يعرض قانون التجارة البحرية لما يجب على الناقل البحري اتباعه في كل حالة ينتفي معها المرجح بين أكثر من شخص يتقدم لتسليم البضائع. ولا شك في أنه لا يجوز للناقل تسليم البضائع لأي منهم لأنه لا سلطة له في الفصل في ملكية البضائع المنقولة.

ومع ذلك نرى أنه يتعين على الناقل البحري أن يطلب من السلطة القضائية الإذن بإيداع البضائع إلى أن يتم الفصل في النزاع الناشئ حول ملكيتها. ونستند في ذلك إلى نص المادة ١٧٩ من قانون التجارة البحرية التي لا تعرض إلا لحالات عدم حضور صاحب الحق في تسليم البضائع أو حضوره وامتناعه عن تسليمها. ويمكن قياس النزاع حول استلام البضائع مع انتفاء المرجح على غياب صاحب الحق في تسليمها.

٢ - تسليم البضائع بموجب أذن التسليم:

٤١٩ - يتطلب استلام البضائع من الوجهة العملية القيام بأعمال عديدة

(١) علي البارودي، مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٤١.

مثل الحصول على التراخيص اللازمة لدخول البضائع واتخاذ إجراءات الإفراج الجمركي والصحي عنها.

وبالتالي ينفصل التسليم باعتباره واقعة قانونية عن التسليم الفعلي للبضائع إلى المرسل إليه، ذلك أن الناقل البحري ينبغي إنهاء عقد النقل البحري قبل أن يتم المرسل إليه جميع الإجراءات اللازمة لاستلام البضائع من الوجهة الفعلية.

ويجري العمل على أن يتوجه حامل سند الشحن إلى وكيل السفينة يسلمه السند مقابل الحصول على ما يعرف في العمل بإذن التسليم، ويستطيع بموجب المرسل إليه أو من ينوب عنه إتمام جميع الإجراءات اللازمة لإمكان تسلم البضاعة. وبالتالي تتحقق واقعة تسليم البضائع قبل أن يتمكن المرسل إليه من استلامها بالفعل، ورغم ذلك يعتبر الاستلام قد تم بموجب سند الشحن وليس بموجب إذن التسليم. ويشير الأمر بعض الإشكالات عند إثبات أن هلاك أو تلف البضائع تحقق أثناء النقل أي في الفترة التي تعتبر فيها البضائع في حراسة الناقل البحري.

٤٢٠ - وفي كثير من الأحوال يتجاوز دور أذن التسليم هذه الحدود الضيقة للكيفية التي يتم بها تسليم البضائع فعلاً إلى المرسل إليه. ويكون ذلك في الحالات التي يكلف فيها الشاحن الناقل البحري بنقل شحنة ضخمة يتوقع بيع عناصرها لأكثر من شخص. فإذا لم يكن هؤلاء محددين عند إبرام عقد النقل أو عند شحن البضائع لا يصدر الناقل سوى سند شحن واحد.

وإذا باع الشاحن البضائع إلى أكثر من شخص فإنه يعجز عن نقل الحق الثابت في سند الشحن البحري إليهم جميعاً. وفي هذه الحالة قد يصدر الشاحن أذن تسليم إلى المشتريين تمنحهم الحق في تسلم البضائع التي اشتروها. لكن الناقل البحري لا شأن له بتلك الأذن، والذي كان يجري عليه العمل هو تكليف الشاحن وكيل شحنة باستلام البضائع جملة من الناقل البحري، على أن يتولى توزيعها بين مختلف المشتريين بموجب أذن التسليم

التي يحررها الشاحن.

إلا أن تحقيق الغاية المنشودة يقحم الشاحن في عمليات استلام البضائع بالرغم من بيعها أي انقطاع صالحه فيها. ولذلك ذاع تكليف الشاحنين الناقلين البحريين بإصدار أذن التسليم إلى مختلف المشتريين، ثم أعقب ذلك إمكانية طلب إصدار أذن تسليم من قبل من له الحق في تسلم البضائع بغض النظر عما إذا كان صاحب الحق في التسلم هو الشاحن نفسه أو المرسل إليه^(١).

ونظراً للفوائد التي يحققها إصدار أذن التسليم فقد بلغ حداً من الانتشار في العمل مما يلزم معه تنظيمه، خاصة أنه مع الاعتراف لحامل إذن التسليم بحق استلام البضائع ينبغي ألا يغيب عن البال أن هناك سند شحن قابلاً للتداول لا زال يتم تداوله وهو يعطي حامله حق تسلم الشحنة بأكملها. وقد ينشأ عن ذلك التنازع بين تسلم البضائع بموجب إذن التسليم وتسلمها بموجب سند الشحن. وإزاء غياب النصوص التشريعية في هذا الصدد فإنه يجب الرجوع إلى عرف الميناء.

ثانياً: إثبات واقعة تسليم البضائع:

٤٢١ - ينتهي تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بتسليمها إلى المرسل إليه. ولا شك أن للناقل البحري المصلحة الظاهرة في إثبات واقعة التسليم.

ويمكن للناقل البحري طلب الحصول على إيصال من المرسل إليه يفيد تسليم البضائع إليه. لكن العمل يجري على التأشير بالتسليم على سند الشحن الذي يسترده الناقل البحري عند التسليم^(٢).

ثالثاً: الآثار المترتبة على عدم تسليم البضائع رغم وصولها:

٤٢٢ - المقصود بالآثار المترتبة على عدم تسليم البضائع المنقولة في

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 360.

(١)

(٢) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٤١.

هذا المقام تلك التي تترتب على عدم تحقق واقعة التسليم لسبب يرجع إلى إرادة صاحب الحق في تسلم البضائع . وبعبارة أخرى لا تتحقق واقعة التسليم بالرغم من وصول البضائع إلى الميناء المتفق عليه . أما غياب التسليم لعدم وصول البضائع فيكون معرض الحديث عنه عند بحث حالات مسؤولية الناقل البحري .

فبالرغم من وصول البضائع إلى الميناء المتفق عليه قد لا يحضر صاحب الحق في تسلمها ، وقد يحضر ولكنه يمتنع عن تسلمها لأي سبب مثل عدم مطابقتها للبيانات الواردة في سند الشحن أو بسبب ما أصابها من هلاك جزئي أو تلف .

٤٢٣ - وفي هذه الفروض تنص المادة ١٧٩ من قانون التجارة البحرية على أنه يجوز للناقل أن يطلب من السلطة القضائية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي ، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء أجره النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل . والفرص هنا أن أجره النقل مستحقة عند الوصول ولم يوف بها صاحب الحق في تسلم البضائع إما لعدم حضوره وإما لتركه البضائع .

ويتضح من ذلك أن القانون يجيز للناقل البحري التخلص من تبعة البضائع التي قام بنقلها في كل حالة لا يتسلمها المرسل إليه أو يحق للناقل الامتناع عن تسليمها . ويكون ذلك بإيداعها لدى أمين يتولى قاضي الأمور الوقفية تعيينه . ويكون ذلك في الغالب في أحد المخازن العمومية التي توجد داخل الدائرة الجمركية بالميناء .

وفي حالة بيع البضائع استيفاء لأجره النقل لا يحول البيع دون جواز رجوع الناقل البحري على الشاحن بالقدر من الأجرة الذي لم يغطيه ثمن بيع البضائع .

المبحث الثاني

التزامات الشاحن

٤٢٤ - مشروع النقل البحري مشروع رأسمالي يستهدف منه الناقل البحري تحقيق الربح من خلال تقديم خدمات النقل. ويترتب على ذلك أنه متى تم إبرام عقد النقل يجب تمكين الناقل من تقديم خدمة النقل والوفاء بمقابل هذه الخدمة إلى الناقل.

ويترتب على ذلك أن ينشأ على عاتق الشاحن التزامان رئيسيان: يتمثل الأول في القيام بشحن البضائع على متن السفينة وتفريغها منها، بينما يتمثل الثاني في الوفاء بأجرة النقل حتى يتحقق للناقل الربح المنشود.

المطلب الأول

الالتزام بالشحن والتفريغ

٤٢٥ - الأصل أن الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال يكون ملتزماً بشحن وتفريغ البضائع المنقولة ما لم يتفق على غير ذلك. ومؤدى ذلك أن التزام الشاحن بالشحن والتفريغ لا يتعلق بالنظام العام وبالتالي يجوز الاتفاق على أن يتحمل الناقل عبء شحن البضائع في السفينة في ظل القانون اللبناني.

أما القانون الفرنسي فإنه يجعل الالتزام بالشحن والتفريغ على عاتق الناقل البحري، وهو التزام متعلق بالنظام العام إذ لا يجوز الاتفاق على أن يتحمل الشاحن عبء شحن البضائع في السفينة أو أن يتحمل المرسل إليه عبء التفريغ^(١).

(١) المادة ٣٨ من اللائحة رقم ٦٦ - ١٠٧٨ بتاريخ ٣١ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٦٦ -

وقد أخذ المشرع المصري في قانون التجارة البحرية الجديد موقفاً وسطاً بين الاتجاهين، فقد جعل القاعدة القانونية تلزم الناقل البحري بالشحن. ولكنها قاعدة مكملة لإرادة الطرفين فيجوز الاتفاق على أن يتحمل الشاحن عبء شحن البضائع في السفينة^(١).

٤٢٦ - وفي كل الأحوال لا يتولى الشاحن أو الناقل البحري تنفيذ الشحن مادياً بنفسه، وإنما يتولاه المقاول البحري أي مقاول الشحن والتفريغ.

وإزاء ما يترتب على إبطاء الشاحن في إنجاز الشحن والتفريغ من تعطيل للسفينة عادة ما يقترن هذا الشرط باتفاق على توكيل الناقل البحري في التعاقد مع المقاول البحري. ويترتب على ذلك أن الناقل يستطيع إنجاز الشحن بالكيفية التي يراها ملائمة وتحت إشرافه مع بقاء تبعة المخاطر التي قد تنجم عنه بالإضافة إلى أعبائه المالية على الشاحن.

وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى ما يجري عليه القضاء الفرنسي من عدم جواز الاحتجاج بهذه الوكالة في مواجهة المرسل إليه ما لم تكن نسخة سند الشحن موقعة من الشاحن^(٢). وبعبارة أخرى يجب التأكد من قبول الشاحن لشرط التوكيل، وهو ما يستدل عليه من توقيعه على سند الشحن.

المطلب الثاني

الالتزام بأداء أجرة النقل

٤٢٧ - يقع على عاتق الشاحن الالتزام بأداء أجرة النقل البحري. وقد يتفق الطرفان على أن يتولى المرسل إليه دفع أجرة النقل عند تسليم البضائع

= الصادرة تنفيذاً لقانون النقل البحري.

(١) المادة ٢١٥ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

(٢) Cour d'appel d'Aix-En-Provence, 2^o chambre civile, 24 janvier 1992, Droit Maritime Français, N^o 514, mars 1992, P. 199.

في ميناء الوصول. وقد يعترض تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بعض الأحداث التي يثور معها التساؤل حول مدى استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل.

وبناءً عليه نعرض لكيفية أداء أجرة النقل من جانب ولمدى استحقاق الناقل البحري لها من جانب آخر.

أولاً: كيفية أداء أجرة النقل:

٤٢٨ - على ضوء اتفاق طرفي عقد النقل البحري للبضائع - الناقل البحري والشاحن - تتحدد كيفية أداء أجرة النقل المستحقة للناقل.

فالعقد هو الذي يحدد مقدار الأجرة. ويتم تحديدها إما على أساس وزن الشحنة أو على أساس حجمها، كما يمكن تحديدها عن كل وحدة من البضائع المنقولة في حالة ضخامة الشحنة أو في حالة تباين طبيعة الأشياء المنقولة^(١).

وعادة ما يتولى الناقل البحري تحديد تعريفة نقل مختلف البضائع ولا يكون أمام الشاحن إلا قبولها، بل إن إبرام العقد لا يتم إلا على أساس هذه التعريفة.

٤٢٩ - ويمكن الاتفاق على أن تكون أجرة النقل كلها أو بعضها مستحقة عند القيام، بمعنى أن الشاحن هو الذي يتولى دفعها إلى الناقل البحري. ويترتب على ذلك أن الناقل البحري يقبض الأجرة قبل تقديم خدمة النقل. وغالباً ما يتفق على استحقاق الأجرة عند القيام إذا كان الشاحن ملتزماً تجاه المرسل إليه بأداء أجرة النقل كما في حالة البيع سيف.

وقد يتفق على أن تكون أجرة النقل كلها أو بعضها مستحقة عند الوصول، وفي هذه الحالة يقع الالتزام بأدائها على عاتق المرسل إليه الذي له الحق في تسلم البضائع.

ويلاحظ أن الشاحن، وبالرغم من الاتفاق على استحقاق الأجرة عند الوصول، يظل ضامناً للوفاء بأداء أجرة النقل. ومؤدى ذلك أنه في حالة عدم قيام المرسل إليه بأداء أجرة النقل يستطيع الناقل البحري الرجوع على الشاحن ويطلبه بأداء الأجرة^(١).

ثانياً: مدى استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل:

٤٣٠ - يستحق الناقل البحري الأجرة مقابل تقديم خدمة النقل البحري للشاحن. وبالتالي لا يثور أدنى شك حول استحقاق الأجرة في حالة تنفيذ الناقل لالتزاماته على خير وجه ووصول البضائع كاملة وسليمة إلى ميناء الوصول وفي الميعاد المتفق عليه.

لكن الرحلة البحرية تتعرض لمخاطر جسيمة، وقد يترتب عليها تعرض البضائع المنقولة للضرر. وإذا كان منط البحث عما يكون قد لحق بالبضائع من ضرر هو إثارة مسؤولية الناقل البحري إلا أن للأمر أهميته فيما يتعلق باستحقاق الناقل البحري لأجرة النقل، لأنه كثيراً ما يمتنع المرسل إليه عن دفع أجرة النقل المستحقة عند الوصول إذا اكتشف هلاك البضائع أو تلفها.

ونظراً لأهمية قبض الناقل البحري للأجرة حتى يتسنى له الاستمرار في إدارة مشروع النقل البحري وتقديم خدمات النقل، تدخل المشرع اللبناني ليضع الحلول الواجب اتباعها في حالة تعرض البضائع المنقولة للضرر وتأثير ذلك على استحقاق أجرة النقل.

ويمكن التمييز في ذلك بين فرضين: الأول هو وصول البضائع على نحو يضر بمصالح صاحب الحق في تسلمها والثاني هو فرض عدم وصول البضائع إلى ميناء الوصول.

(أ) مدى استحقاق الأجرة في حالة وصول البضائع:

٤٣١ - تنص المادة ١٨٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أنه

(١) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٤٢٤.

لا يبرأ الشاحن أو من له حق تسلم البضائع من دفع الأجرة ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر.

ويفترض النص المتقدم وصول البضائع فعلاً إلى ميناء الوصول، ولكن أصابها التلف أو الهلاك الجزئي أو نقصت قيمتها أثناء السفر. وقد حرص المشرع على ذكر حالة نقص قيمة البضائع أثناء السفر لأن البضائع معرضة لتقلبات الأسعار، فإذا ما تأخر الناقل البحري في إنجاز الرحلة البحرية قد تصادف البضائع في تاريخ وصولها الفعلي هبوطاً في أسعارها عما كانت عليه في التاريخ الذي كان يتعين وصولها فيه. ولا شك أن هبوط السعر قد يكون مصدراً للخسارة يتحملها المرسل إليه فيعزف عن دفع أجرة النقل إلى الناقل البحري.

٤٣٢ - ولكن المشرع اللبناني وضع استثناء على حكم استحقاق أجرة النقل الوارد في الفقرة الأولى، وذلك في الفقرة الثانية من المادة ذاتها. والاستثناء خاص برشح البراميل الحاملة للسوائل وفقد ثلاثة أرباع حمولتها على الأقل. وأجاز المشرع ترك هذه البراميل إيفاءً لأجرة النقل. وينتقد الفقه هذا الاستثناء الذي لا تبرره القواعد العامة إذ الفرض أن فقد السوائل كان بسبب القوة القاهرة وليس بخطأ من الناقل البحري^(١).

(ب) مدى استحقاق الأجرة في حالة عدم وصول البضائع:

٤٣٣ - يعني عدم وصول البضائع إلى الميناء المتفق عليه هلاكها هلاكاً كلياً. وفي هذه الحالة يثور التساؤل حول مدى استحقاق الناقل لأجرة النقل بالرغم من هلاك البضاعة.

إلا أن الأمر يتوقف على السبب الذي أدى إلى إهلاك البضائع، لأن الناقل في حالة تعرض السفينة للخطر قد يضطر إلى التضحية بالبضائع أو يكون الهلاك راجعاً إلى سبب لا يد له فيه.

(١) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٣٤.

ولذلك يميز المشرع فيما يتعلق باستحقاق أجره النقل بين فرض التضحية بالبضائع من جانب وفرض هلاكها بالقوة القاهرة من جانب آخر.

١ - التضحية بالبضائع المنقولة:

٤٣٤ - تنص المادة ١٨١/٢ من قانون التجارة البحرية على أن تستحق أجره النقل عن البضائع التي يقرر الربان إلقاءها في البحر لإنقاذ السفينة أو الشحنة، وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة.

فمن المقرر أن للربان القيام في أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة. وقد يقتضي الأمر إلقاء جانب من الشحنة في البحر. والمثال على ذلك ضرورة التخفيف من حمولة السفينة لمواجهة خطر ما، أو إذا كان من شأن البضاعة الإضرار بسلامة الأرواح أو بشحنة السفينة^(١). وقد رأينا من قبل أنه يجوز للنقل البحري إخراج البضاعة الخطرة من السفينة أو إتلافها إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة. وذلك بالرغم من علم الناقل بطبيعتها وأذن بشحنها في السفينة.

٤٣٥ - ونرى عدم قصر حكم هذه المادة على إلقاء البضائع في البحر وإنما يمتد إلى التضحية بها بأي صورة أخرى. والمثال على ذلك أن يضطر الربان إلى تزويد محركات السفينة بالبضائع الخشبية على سبيل الوقود، وذلك حتى يتسنى للسفينة الابتعاد عن منطقة الخطر أو كان في بقاء السفينة دون استمرارها في الملاحة تهديد لسلامة الأرواح والأموال الموجودة عليها.

وقد تتمثل التضحية بالبضائع أيضاً في بيعها إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة البحرية ولم يتسن للربان الاقتراض لا بضمان السفينة ولا بضمان الشحنة، ولكن يجب في هذه الحالة أن يكون البيع في حدود مقدار المبلغ المطلوب.

ولكن في كل الأحوال يجب أن يكون إلقاء البضائع في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى بقرار من الربان. ويمتد الحكم المتقدم إلى من يقوم مقام الربان.

٢ - هلاك البضائع بسبب القوة القاهرة:

٤٣٦ - تطبيقاً للمادة ١٨١ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية لا يستحق الناقل البحري أجره النقل إذا هلكت البضائع المنقولة هلاكاً كلياً بسبب قوة القاهرة. وبالتالي يتحمل الناقل البحري تبعه القوة القاهرة فيما يتعلق بحقه في أجره النقل. وسوف نرى بمعرض الحديث عن مسؤولية الناقل البحري أن القوة القاهرة من الحالات الموجبة قانوناً لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية. وبالتالي إذا كان لا يجوز لصاحب الشأن في البضائع الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية إلا أنه لا يكون ملزماً بأداء أجره النقل، فيجوز للمرسل إليه الامتناع عن دفعها إذا كانت مستحقة عند الوصول كما يجوز للشاحن استردادها إذا قبضها الشاحن عند الشحن. وهكذا يتم توزيع تبعه القوة القاهرة بين الطرفين بفقدان كل منهما القيم التي ترتبط بإنجاز النقل البحري: فالشاحن أو المرسل إليه يفقد بضاعته بينما يفقد الناقل البحري أجره النقل^(١).

الفصل الرابع

مسؤولية الناقل البحري للبضائع

٤٣٧ - تتعرض السفينة أثناء الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة. ولحوادث الملاحة البحرية آثارها الوخيمة على البضائع المشحونة إذ تفضي كثيراً إلى الهلاك. لذلك تأخذ مسؤولية الناقل البحري المرتبة الأولى في الأهمية من بين موضوعات القانون البحري، وذلك سواء على مستوى التشريع الوطني أو من واقع اهتمام الجماعة الدولية بصياغة المعاهدات المنظمة لمسؤولية الناقل البحري.

وقد أشرنا من قبل إلى معاهدة سندات الشحن الموقعة في بروكسل في ٢٥ أغسطس ١٩٢٤، وقد ظلت لحقبة طويلة من الزمن المعاهدة الدولية الوحيدة في شأن مسؤولية الناقل البحري للبضائع حتى تم توقيع اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري في هامبورج في ٣١ مارس ١٩٧٨، والمعروفة بقواعد هامبورج. وقد دخلت حيز النفاذ دولياً اعتباراً من أول ديسمبر ١٩٩٢.

٤٣٨ - ولقد ذكرنا من قبل أن لبنان انضم في عام ١٩٧٥ لمعاهدة سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها (قواعد ويسبي). وكان قانون التجارة البحرية لعام ١٩٤٧ قد أدخل أحكام المعاهدة في صلبه مما أدى إلى توحيد النظام القانوني للنقل البحري الداخلي والنقل البحري الدولي.

ويترتب على ذلك أن الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل البحري في ظل القانون اللبناني لا تسري في الأحوال التي استبعدت فيها معاهدة سندات

الشحن سريان أحكامها^(١).

فقد نصت المادتان ٢٠٦ و ٢٠٨ من قانون التجارة البحرية على عدم سريان الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل البحري في ذات الأحوال الخمسة التي نصت عليها معاهدة سندات الشحن.

وينبغي على ذلك خضوع الحالات الخمسة المستثناة للقواعد العامة في المسؤولية العقدية. وتتميز تلك القواعد بإجازة الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو تحديد المسؤولية، ما عدا في حالتي الغش والخطأ الجسيم^(٢). وتمثل شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها إضراراً بالغاً بمصالح الشاحنين مما كان يقتضي إبطالها كما فعلت معاهدة سندات الشحن التي تنسّم قواعدها بالطابع الأمر.

٤٣٩ - ولذلك نقصر حديثنا على الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل البحري. والواقع أن توحيد تلك الأحكام بين قانون التجارة البحرية اللبناني ومعاهدة سندات الشحن يتيح لنا اتباع منهج موضوعي لعرض أحكام المسؤولية يقوم على عرض المسائل المختلفة المتعلقة بالمسؤولية. ولا نكون في حاجة إلى استعراض كل من أحكام القانون اللبناني وأحكام معاهدة سندات الشحن، كل على حدة.

ونتناول أولاً تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فنعرض لأساس هذه المسؤولية وحالاتها. ثم نتناول الأحكام الموضوعية لتلك المسؤولية، فنعرض لأسباب دفعها وأحكام تحديدها.

وعلى ذلك ينقسم هذا الفصل الخاص بمسؤولية الناقل البحري إلى مبحثين:

(١) وهي حالات النقل بموجب مشاركة إيجار والعمليات السابقة على الشحن واللاحقة للتفريغ ونقل الحيوانات الحية والنقل على سطح السفينة والنقل الاستثنائي: راجع الفقرات ٣٤٦ وما بعدها من هذا المؤلف.

(٢) المادتان ١٣٨ و ٢٦٧ من قانون الموجبات والعقود.

المبحث الأول: في نطاق مسؤولية الناقل البحري .
المبحث الثاني: في الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري .

المبحث الأول

نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

٤٤٠ - نتناول في مطلب أول أساس مسؤولية الناقل البحري ثم نببحث بعد ذلك الحالات التي تثور فيها مسؤولية الناقل البحري .

المطلب الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري

٤٤١ - تختلف التشريعات الوطنية فيما بينها حول أساس مسؤولية ناقل البضائع بوجه عام . فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على أساس الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة، بينما تفرق الأنظمة الانجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام ومسؤولية الناقل الخاص . والناقل العام هو الناقل الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بينها . أما الناقل الخاص فهو من يتولى النقل بناءً على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل . وترتكز مسؤولية الناقل العام على أساس الخطأ التقصيري المفترض، أما مسؤولية الناقل الخاص فترتكز على الخطأ التقصيري الواجب إثباته^(١) .

(١) راجع في ذلك مؤلفنا قانون الطيران التجاري، دار الجامعات الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٤، ص ٢٠٥ .

ولهذه الاختلافات انعكاسها على أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في كل من القانون اللبناني ومعاهدة سندات الشحن.

٤٤٢ - فانساقاً واتجاه التشريعات اللاتينية في شأن تأسيس مسؤولية الناقل بوجه عام تعتبر مسؤولية ناقل البضائع، طبقاً للمادة ٦٨٣ فقرة أولى من قانون الموجبات والعقود، مسؤولية تعاقدية تقوم على إخلال الناقل بالتزام بتحقيق نتيجة حيث يضمن الناقل وصول البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد.

إلا أن معاهدة سندات الشحن، بعد أن قضت ببطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، تولت بنفسها تحديد حالات دفع مسؤولية الناقل البحري. وقد عددت تسع عشرة حالة يستطيع الناقل فيها الدفع بعدم مسؤوليته عن هلاك أو تلف البضائع^(١). وتبعها المشرع اللبناني في ذلك مع تعديل في صياغة أسباب دفع المسؤولية^(٢).

ولقد تأثر واضعو أحكام المعاهدة بقواعد قانون هارتر Harter Act الصادر عن الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٨٩٣. وتجري عادة القوانين الأنجلوسكسونية في صياغة أحكامها على الاعتماد بالحلول الخاصة دون الفكر العامة.

٤٤٣ - ويتضح من المادة الثالثة من المعاهدة أنها تفرض على الناقل البحري أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر لجعل السفينة صالحة للملاحة وتجهيزها وإعداد العنابر والأقسام، كما يلتزم الناقل بشحن البضائع وتشوينها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة^(٣).

ومؤدى ذلك أن يكون التزام الناقل بنقل البضائع كاملة وسليمة من قبيل

(١) المادة الرابعة من المعاهدة.

(٢) المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية.

(٣) لاحظ أن المعاهدة الدولية تجعل التزام الشحن والتفريغ على عاتق الناقل البحري. ولكن ليس هناك ثمة ما يمنع من الاتفاق على أن يتحمل الشاحن ذلك الالتزام.

الالتزام ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة .

وعند تعداد أسباب دفع المسؤولية التي قررتها المعاهدة جاء البند ١٧ من المادة الرابعة فقرة (ثانياً) على النحو التالي: «أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الربان أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف» .

فمسؤولية الناقل البحري للبضائع قائمة إذن على افتراض خطأ الناقل، الذي يجوز له دفع المسؤولية بإثبات إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة الرابعة من المعاهدة أو إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضائع لا يرجع إلى خطئه أو إلى خطأ تابعيه^(١) .

المطلب الثاني

حالات مسؤولية الناقل البحري

٤٤٤ - لكي تتحدد حالات مسؤولية الناقل البحري للبضائع لا بد من تحديد الأضرار التي يسأل عنها قبل متلقى خدمة النقل .

وغاية الشاحن هو تغيير مكان البضائع عبر البحر . ولكنه يتوقع وصولها دون عيب يعتربها . ولذلك يمكن إثارة مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع وتلفها .

كذلك يتوقع الشاحن أو من له الحق في تسلم البضائع وصولها إلى

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 392.

(١)

هذا وتقوم مسؤولية الناقل البحري أيضاً على قرينة الخطأ في ظل قواعد هامبورج (المادة ١/٥)، لكن الاتفاقية نصت على جواز دفع المسؤولية إذا أثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر .

الميناء المتفق عليه في موعد محدد. فيجوز إثارة مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع المنقولة.

أولاً: المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع^(١):

٤٤٥ - طبقاً للمادة ٢١٠ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية والمادة الثانية من معاهدة سندات الشحن يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع في فترة النقل البحري^(٢).

وبالتالي يسأل الناقل البحري عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع في الفترة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل بحيازة تابعة أو من ينوبون عنه. ويمتد ذلك من استلام البضائع من الشاحن حتى تسليمها إلى المرسل إليه^(٣).

٤٤٦ - ولقد رأينا من قبل أن الالتزام بالشحن والتفريغ يقع على عاتق الشاحن طبقاً للقانون اللبناني. ويؤدي ذلك إلى عدم مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء عمليات الشحن والتفريغ. ولا يكون أمام الشاحن - أو المرسل إليه بحسب الأحوال - سوى الرجوع على مقاول الشحن والتفريغ الذي تعاقد معه.

ولا يغير من ذلك اشراف الناقل البحري على عمليات الشحن والتفريغ بوصفه وكيلًا عن الشاحن، إذ لا يتولى الناقل هذا الإشراف بوصفه ناقلًا

(١) وهي من حالات مسؤولية الناقل في ظل قواعد هامبورج أيضاً (المادة ١/٥).

(٢) وتجدر الإشارة إلى أن العرف البحري يتجاوز عن قدر من الهلاك هو ذلك الذي يعرف بمعجز الطريق: محكمة النقض المصرية، الطعن رقم ١٩٨٣ لسنة ٥٣ ق، جلسة ١٩٨٩/١١/٢٧.

(٣) Cour d'appel d'Aix-En-Provence, 2^o chambre civile, 30 mai 1991, Droit Maritime Français, No 514, mars 1992, P. 195.

وتتضمن المادة ٤ من قواعد هامبورج ما يفيد تحديد فترة النقل البحري الخاضع لأحكامها.

بحرياً^(١). أما إذا اتفق على أن الالتزام بالشحن والتفريغ يقع على عاتق الناقل البحري، فإن عمليات الشحن والتفريغ تدخل في هذه الحالة في نطاق فترة النقل، ويسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع بوصفه ناقلاً بحرياً.

أما معاهدة سندات الشحن فقد جعلت الأصل التزام الناقل بالشحن والتفريغ^(٢). وبالتالي يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء الشحن والتفريغ^(٣). ولكن ليس هناك ثمة ما يمنع في أحكام المعاهدة من الاتفاق على أن يتحمل الشاحن الالتزام بالشحن والتفريغ.

ثانياً: المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع:

٤٤٧ - لا تشير الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية اللبناني للمسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع. كذلك لا تشير أحكام معاهدة سندات الشحن لتلك المسؤولية^(٤).

ولا يعني ذلك أن الناقل البحري حر طليق من كل قيد في إنجاز النقل البحري وإنما يظل ملتزماً بإنجاز النقل في الميعاد المتفق عليه أو الذي يحدده العرف البحري في حالة عدم الاتفاق^(٥).

ولا شك أن لمدة إنجاز النقل أهميتها البالغة، ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار. فإن صادف موعد التسليم الفعلي للبضائع هبوطاً

(١) وجدير بالإشارة إلى أنه يصعب إثارة مسؤولية الناقل البحري استناداً إلى فكرة الخطأ في تنفيذ الوكالة، إذ بلجأ الناقل إلى التعاقد مع أحد مقاولي الشحن والتفريغ المعتمدين لدى سلطات الميناء. ولا يكون الناقل ضامناً لأخطاء المقاول.

(٢) المادة الثالثة فقرة (ثانياً) من المعاهدة.

(٣) Cassation commerciale, 4 juillet 1989, Droit Maritime Français, No 488, novembre 1989, P. 639.

ACHARD: note sous Cour d'appel de Paris, 5^o chambre B, 4. décembre 1987, (٤) Droit Maritime Français, No 480, février 1989, P. 113.

(٥) طبقاً للمادة ١/٥ من قواعد هامبورج يسأل الناقل البحري عن التأخير. وقد ميزت المادة ١/٥ بين فرض الاتفاق على ميعاد للتسليم وفرض عدم الاتفاق لتحديد مدى مسؤولية الناقل في الفرضين.

في أسعارها يتضرر المرسل إليه من التأخير في تسليم البضائع.

ولقد أشارنا من قبل إلى أن ذمة المرسل إليه لا تبرأ من دفع الأجرة إذا نقصت قيمتها أثناء السفر ولا يحق له ترك البضائع استيفاء لأجرة النقل. فإن كان النقص في القيمة راجعاً إلى التأخير في تسليم البضائع لا شك في مسؤولية الناقل البحري عن هذا التأخير.

٤٤٨ - وتخضع المسؤولية عن التأخير للقواعد العامة في المسؤولية^(١). وتقضي هذه القواعد بالتزام الناقل بنقل البضائع في الميعاد. وهو التزام بتحقيق نتيجة فلا يجوز دفع المسؤولية إلا بقيام الناقل البحري بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى التأخير.

والواقع أنه في حالة إخضاع المسؤولية عن التأخير لأحكام معاهدة سندات الشحن لأفضى إلى عدم مسؤولية الناقل عنه في أغلب الأحوال. فغالباً ما يعود التأخير إلى عدم صلاحية السفينة أو إلى عيب خفي فيها أو إلى خطأ ملاحي، كما قد ينتج أيضاً عن سبب أجنبي. وهذه جميعها أسباب لدفع مسؤولية الناقل مما نصت عليه المادة الرابعة من المعاهدة. كذلك إذا نتج التأخير عن بطل عمل عمليتي الشحن والتفريغ لا يجد الناقل البحري صعوبة في إثبات خطأ المفاوض البحري في أداء مهمته.

المبحث الثاني

الأحكام الموضوعية لمسؤولية

الناقل البحري للبضائع

٤٤٩ - تعبر أحكام كل من قانون التجارة البحرية ومعاهدة سندات الشحن عن اتجاه تشريعي عام نحو توفير قدر من الحماية للشاحنين أي متلقي خدمة النقل. إلا أن الأمر لا يعني إهدار كل مظاهر الحماية الواجبة

(١) Cour d'appel d'Aix-En-Provence, 2^o chambre, 3 mars 1992, JCP 1992 IV 1592, P. 173.

لمشروعات النقل البحري أي للناقلين البحريين . وإنما لهذه الأحكام منظور خاص لكيفية تحقيق التوازن بين مصالح منلقي خدمة النقل في الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم وبين مصالح الناقلين البحريين في تحديد مسؤوليتهم حتى لا تكون قيم التعويضات المطلقة عائقاً دون الاستمرار في مباشرة نشاط النقل البحري وتطوره .

والانطلاقة الأولى في سبيل تحقيق هذا التوازن تتمثل في تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري ، وهي تقوم في القانون اللبناني ومعاهدة سندات الشحن على قرينة خطأ . وفي كلتا الحالتين يعفى المضرور من إثبات عنصر الخطأ أو الإهمال الذي قد يصعب أو يستحيل إثباته في كثير من الفروض^(١) .

وفي المقابل يضع كل من قانون التجارة البحرية ومعاهدة سندات الشحن حدوداً قصوى للتعويض الذي يلتزم الناقل البحري بأدائه .

وإذا كان الالتزام بالتعويض يفترض ثبوت مسؤولية الناقل البحري فإن النظام القانوني هو الذي يحدد طرق دفع المسؤولية . وحرصاً من المشرع على حصول المضرور على تعويض عن الأضرار التي تلحق به فقد اكتفى بطرق دفع المسؤولية التي يقررها مما يفضي إلى عدم الاعتداد بأي اتفاق يكون من شأنه استبعاد مسؤولية الناقل البحري .

٤٥٠ - وعلى ضوء التمهيد المتقدم نتحدد لنا معالم الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري ، وتتمثل في الأحكام الخاصة باستبعاد المسؤولية من جانب وفي الأحكام الخاصة بالتعويض من جانب آخر . ونبدأ بدراسة أحكام استبعاد المسؤولية لأن على ضوءها يتحدد مدى ثبوت مسؤولية الناقل البحري ، ولا مجال للحديث عن التعويض إلا بعد ثبوتها .

المطلب الأول

استبعاد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

٤٥١ - ذكرنا أن النظام القانوني للنقل البحري للبضائع يبطل كأصل عام الشروط الاتفاقية التي تستهدف إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التخفيف منها على خلاف الأحكام القانونية. لكنه يقرر من جانب آخر طرقاً لدفع مسؤولية الناقل البحري.

أولاً: بطلان شروط الإعفاء والتخفيف من المسؤولية:

٤٥٢ - تقضي المادة ٣١٢ من قانون التجارة البحرية والمادة الثالثة فقرة ٨ من معاهدة سندات الشحن بأنه يقع باطلاً كل اتفاق يتم ادراجه في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى يعفى الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه أو تحويل عبء الإثبات عمن يعينه القانون أو المعاهدة أو مخالفة قواعد الصلاحية. ويعد كل شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط مماثل له بمثابة إعفاء من المسؤولية.

ويتضح من ذلك أنه يقع باطلاً كل اتفاق أو شرط يتضمنه سند الشحن أو أية وثيقة أخرى تتضمنه ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

- (أ) إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.
- (ب) تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل.
- (ج) تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في أحكام القانون أو المعاهدة بحسب الأحوال.
- (د) النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو على اتفاق آخر مماثل.

٤٥٣ - ويبين مما تقدم أن البطلان لا يشمل شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل البحري على خلاف ما ينص عليه القانون فحسب وإنما يمتد إلى الشروط التي يكون من شأنها التعديل من أوصاف

المسؤولية. ذلك أن تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل البحري قد يفضي في كثير من الأحيان إلى إعفائه من المسؤولية^(١). فالقانون يجعله خطأ الناقل البحري مفترضاً في حالتي الهلاك والتلف مما لا يجيز له دفع مسؤوليته إلا بإثبات حالات محددة. وإذا تم الاتفاق على أنه يتعين على المضرور إثبات خطأ الناقل فإن فرص حصول المضرور على تعويض تضيق نظراً لصعوبة إثبات خطأ الناقل البحري في كثير من الفروض.

ويمتد حكم البطلان إلى الاتفاق على النزول للناقل البحري عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل، أي من شأنه أيضاً تعويض المضرور عن الأضرار التي تلحق به من جراء هلاك أو تلف البضائع^(٢). وذلك لأن مثل هذا الاتفاق يفضي إلى عدم تحمل الناقل البحري تبعة مسؤوليته في واقع الأمر، ويكون ذلك على حساب من قام بتعويض المضرور عن هلاك أو تلف البضائع الذي يحرم من الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية. ويضاف إلى ذلك أن قيمة التعويض الذي يلتزم المؤمن أو أي ضامن آخر بدفعه قد تفوق قيمة التعويض الذي يلتزم الناقل البحري بإدائه إلى المضرور. وأخيراً يؤدي هذا الاتفاق إلى إلزام المضرور برفع دعوى المسؤولية على الناقل البحري في حين يمكنه الاكتفاء بالحصول على التعويض من شركة التأمين أو غيرها من الضامين على أن يحل أي منهما محل المضرور في الرجوع على الناقل.

ويلاحظ أخيراً أن البطلان لا يلحق سوى الشروط المتعلقة بالأضرار الناشئة في فترة النقل البحري. أما المراحل التي لا يحكمها قانون التجارة البحرية أو معاهدة سندات الشحن فتخضع للقواعد العامة التي تجيز الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية في ظل القانون اللبناني.

(١) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٦٢.

(٢) ولقد أبطلت المادة ٢٣ من قواعد هامبورج كل شرط يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام الاتفاقية.

ولذلك يجري العمل على تضمين سندات الشحن شروط الإعفاء من المسؤولية حتى تسري على المراحل غير الخاضعة للقواعد الآمرة في شأن المسؤولية، عسى أن تجد هذه الشروط مجالاً للتطبيق طبقاً للقانون الواجب التطبيق على المراحل المشار إليها^(١).

ثانياً: طرق دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

٤٥٤ - رأينا أنه لا يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية. إلا أن الناقل يستطيع دفع مسؤوليته بالطرق المحددة قانوناً.

ولقد تناولت المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية تحديد أسباب دفع المسؤولية في بنود ستة، بينما تضمنت الفقرتان (أولاً) و (ثانياً) من المادة الرابعة من معاهدة سندات الشحن طرق دفع المسؤولية. ويلاحظ أن الفقرة (ثانياً) تضمنت سبع عشرة حالة من حالات دفع المسؤولية تأثراً بمنهج الصياغة في القوانين الانجلوسكسونية التي تعتد بالحلول الخاصة وليس بالفكر العامة.

٤٥٥ - ويمكن حصر أسباب دفع المسؤولية في أربع مجموعات: الأولى خاصة بدفع المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة، والثانية خاصة بدفع المسؤولية عن الأخطاء الملاحية، والثالثة خاصة بدفع المسؤولية عن السبب الأجنبي، والأخيرة خاصة بدفع المسؤولية عن أعمال الربان البريئة من قصد الإضرار.

(١) دفع المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة:

٤٥٦ - أفردت المادة ٤ من معاهدة سندات الشحن فقرتها (أولاً) للنص على عدم مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف الناشئ من حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة. ولا يسأل الناقل إلا في حالة عدم بذل العناية الواجبة في اعداد السفينة وتجهيزها. ويقع عبء إثبات بذل العناية

الواجبة على الناقل البحري أو من يتمسك بالاعفاء من المسؤولية كشركة الضمان البحري مثلاً.

ويتضح من ذلك أن الناقل البحري لا يسأل عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة متى كانت طارئة بعد السفر، لأن الفرض أن الناقل بذل العناية الواجبة لإعداد السفينة وتجهيزها وهو ما يتحقق قبل السفر. وهو ما يستتج أيضاً من مفهوم مخالفة نص المادة ٢٠٩ من قانون التجارة البحرية التي تفرض على الناقل التزاماً بإعداد السفينة.

وتضيف المادة ٢١٠ بند ٢ من القانون أن الناقل البحري لا يكون مسؤولاً عن العيوب الخفية التي تعترى السفينة والتي لا تكشفها البقطة المعقولة. ويؤكد ذلك عدم مسؤولية الناقل عن عدم صلاحية السفينة التي لا تؤدي إلى وقف الرحلة البحرية إلا بعد البدء فيها. ولقد نصت معاهدة سندات الشحن أيضاً على عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة العيوب الخفية التي لا تكشفها البقطة المعقولة، وذلك في البند ع من الفقرة (ثانياً) من المادة الرابعة^(١).

(ب) دفع المسؤولية عن الأخطاء الملاحية:

٤٥٧ - يقضي كل من المادة ٢١٠ بند ١ من قانون التجارة البحرية والمادة ٤ فقرة (ثانياً) بند أ من المعاهدة بعدم مسؤولية الناقل البحري عن الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة التي ترجع إلى الربان أو البحارة أو المرشد أو غيرهم من مستخدمي الناقل البحري.

والواقع أن هذا النص هو تقنين لما كان يجرى عليه العمل من تضمين سندات الشحن ما يعرف بشرط الإهمال *Clause de négligence*، والذي بمقتضاه يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن الأخطاء الملاحية.

DE JUGLART: Le vice de la chose en droit maritime: essai de synthèse. Droit (١) Maritime Français, No 398, février 1982, P. 67 et s.

ويبقى الناقل مسؤولاً عن الأخطاء التجارية للربان أو البحارة، أي تلك التي ترتكب بمناسبة رص البضائع والمحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية وعند تسليمها في ميناء الوصول. وعليه إثبات أن الضرر نشأ عن خطأ من الأخطاء الملاحية.

(ج) دفع المسؤولية عن السبب الأجنبي:

٤٥٨ - إذا كانت مسؤولية الناقل البحري قائمة على افتراض الخطأ، فما من شك في عدم مسؤوليته من باب أولى عن الأضرار الناشئة بسبب أجنبي لا يد للناقل فيه. ويقع على عاتق الناقل إثبات السبب الأجنبي.

ويدخل في مفهوم السبب الأجنبي القوة القاهرة وما يلحق بها من أفعال الأمير وخطأ الشاحن والعيب الذاتي للبضاعة. ويلاحظ اختلاف الصياغة بين القانون اللبناني ومعاهدة سندات الشحن: فبينما نصت المادة ٢١٠ على أعمال الأمير في البند ٣، وعلى القوة القاهرة في البند ٤، وعلى خطأ الشاحن وعبء البضاعة في البند ٥، فصلت المعاهدة الحلول الخاصة بتطبيقات السبب الأجنبي في أربعة عشر بنداً من بنود الفقرة (ثانياً) من المادة الرابعة^(١).

(١) فقد نصت المعاهدة على الحريق (البند ب) ومخاطر البحر (البند ج) والقضاء والقدر (البند د) وحوادث الحرب (البند هـ) وأعمال الأعداء العموميين (البند و) والإيقاف أو الإكراه الصادر من الحكومة (البند ز) وقيود الحجر الصحي (البند ح) والإضرابات عن العمل (البند ي) والفتن والاضطرابات الأهلية (البند ك) وعمل أو سهو الشاحن (البند ط) وعدم كفاية التغليف (البند ق) وعدم كفاية أو إتقان العلامات (البند س) والعجز في الحجم أو الوزن الناتج عن عيب خفي أو طبيعة البضاعة (البند م). ويلاحظ أن سوء الأحوال الجوية لا تعد بحسب الأصل من مخاطر البحر ما دام الربان قد علم بها أو باحتمال نشوئها قبل بدء الرحلة البحرية. أما الأحوال الجوية الاستثنائية وغير المتوقعة فهي التي تدخل في مفهوم مخاطر البحر:

Cassation commerciale, 25 juin 1991, JCP 1991 IV 347.

كذلك يلاحظ أن أعمال الأعداء العموميين لا تكون موجبة للإعفاء من المسؤولية إذا وقعت في المياه الإقليمية لإحدى الدول ذات السيادة وتعتبر بالتالي عن سلطة هذه الدولة، انظر:

(د) دفع المسؤولية عن أعمال الربان البريئة من قصد الأضرار :

٤٥٩ - يقضي كل من المادة ٢١٠ في بندها السادس والمادة ٤ فقرة (ثانياً) بند د من المعاهدة بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع إذا كان الضرر ناشئاً عن القيام بمساعدة أو إسعاف بحري. ويؤكد النص اللبناني على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة ما إذا تاهت السفينة بمناسبة الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ.

ويراعى أن الإنقاذ التزام قانوني يشغل عائق الربان^(١)، ولا يسعه بالتالي الامتناع عن تقديم المساعدة لأية سفينة تكون معرضة للخطر في البحر فإن أدى الانحراف في خط سير السفينة إلى إلحاق الضرر بالبضائع المنقولة لا يكون الناقل مسؤولاً عن تعويضه.

ويلاحظ أن القانون أو المعاهدة لا تشير إلا لحالة الإنقاذ دون الحالات الأخرى التي يجوز فيها للربان التصرف فيها: فإما أنها تتعلق بمواد قابلة للائتهاب أو الانفجار ولم يعلن الشاحن بطبيعتها الخطرة وإما أنها تتعلق بأعمال يراد منها إنقاذ السفينة أو الأرواح أو الشحنة. ففي الحالة الأولى لا يكون الناقل مسؤولاً عن البضائع بصريح نص المادة ٢١٤ من قانون التجارة البحرية والمادة الرابعة فقرة (سادساً) من معاهدة سندات الشحن. أما في الحالة الثانية يكون هناك مجال لتطبيق أحكام الخسارات المشتركة لأن غاية التصرف في البضائع تحقيق مصلحة جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية^(٢).

Cassation commerciale, 14 février 1989, Droit Maritime Français, No 485, août 1989, P. 419.

(١) المادة ٢٤٥ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ٢٥٩ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية.

ويلاحظ أن أي انحراف في خط سير السفينة بسبب حالة من الحالات الموجبة للإعفاء من المسؤولية كالأضرار عمال ميناء الضريح أو الاضطرابات والفقر لا يقتصر على إعفاء الناقل من المسؤولية وإنما يمتد أيضاً إلى إعفاء الربان من المسؤولية. انظر:

Cassation commerciale, 13 juin 1989, Droit Maritime Français, No. 486, septembre 1989, P. 526.

٤٦٠ - ونشير أخيراً إلى أن آخر بنود الفقرة (ثانياً) من المادة ٤ من معاهدة سندات الشحن تعفى الناقل البحري من المسؤولية عن أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم. وبالتالي لا يسأل الناقل عن الأضرار التي يثبت عدم تسبب خطأ الناقل أو تابعيه في إحداثها. ويقع عبء الإثبات على من يتمسك بدفع المسؤولية.

وأهم ما يترتب على ذلك من نتائج يتمثل في تحمل الناقل البحري تبعة السبب المجهول الذي نشأ عنه الضرر. ذلك أن الناقل ملزم بإثبات عدم نشوء الضرر عن خطئه أو خطأ تابعيه مما يفترض أن سبب الضرر معلوم. لكن في حالة جهالة السبب يعجز الناقل عن نفي رابطة السببية بين سلوكه أو سلوك تابعيه وبين الضرر الذي لحق بالبضائع^(١).

المطلب الثاني

أحكام التعويض عن مسؤولية الناقل البحري

٤٦١ - إذا كانت مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس قرينة الخطأ فإن متلقي خدمة النقل البحري يعفى من مشقة إثبات خطأ الناقل البحري. ويمثل ذلك حماية فعالة لمتلقي خدمة النقل.

وفي مقابل ذلك أقر كل من القانون اللبناني والاتفاقية الدولية مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل البحري بوضع حدود قصوى للتعويضات التي

(١) FRAIKIN et BOQUET: Les dommages d'origine inconnue dans les transports sous connaissance, Droit Maritime Français, No 360, décembre 1978, P. 707 et s.

ويلاحظ أنه في ظل قواعد هامبورج يكفي الناقل أن يثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر. وإذا يفرض على الناقل دليل إيجابي على اتخاذ التدابير التي من شأنها تفادي الضرر الذي وقع بالذات يتحمل الناقل البحري تبعة السبب المجهول.

يلتزم بدفعها. ولا شك أن لتحديد المسؤولية أهميته البالغة بالنسبة إلى الناقل البحري. ويتحقق بذلك التوازن بين مصالح الطرفين من تشجيع الاستثمارات البحرية من جانب وحماية مصالح الشاحنين من جانب آخر بشرط ألا تكون الحدود القصوى مجحفة بمصالح أصحاب البضائع.

ونعرض أولاً لمبررات تحديد المسؤولية وتكييف الحد الأقصى للتعويض، ثم نبين الحدود القصوى للتعويض في كل من قانون التجارة البحرية ومعاهدة سندات الشحن.

أولاً: مبررات الحد الأقصى للتعويض وتكييفه القانوني:

(أ) مبررات الحد الأقصى للتعويض:

٤٦٢ - الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر. ويتمثل الضرر فيما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب^(١).

وتتعرض الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة. ولا يخفى على أحد مدى جسامه الآثار التي يمكن أن تنتج عن حوادث الملاحة البحرية والتي تفضي في كثير من الأحوال إلى هلاك الأرواح والأموال الموجودة على متن السفينة، فضلاً عن هلاك السفينة ذاتها وهي من الأصول عالية القيمة.

ويؤدي حتماً إلزام الناقل البحري بدفع تعويضات كاملة عن كافة الأضرار إلى نتائج بالغة السوء على مشروع النقل البحري: فإن لم يؤد الأمر إلى شهر إفلاس الناقل البحري إلا أن مركزه المالي يتأثر حتماً بأبلغ التأثير من جراء دفع التعويضات، خاصة إذا أضيف إلى ذلك فقدة السفينة ذاتها.

وإذا كان الناقل البحري يستطيع تجاوز مخاطر الملاحة البحرية عن طريق التأمين ضد هذه المخاطر وأهمها التأمين ضد مسؤوليته المدنية، إلا أنه يصعب على شركات التأمين قبول تحمل مبالغ ضخمة على سبيل التعويضات إذا ما تركت قيمها مطلقة. أما إذا تم تحديد مسؤولية الناقل البحري بوضع

(١) المادة ٢٦٠ من قانون الموجبات والعقود.

حد أقصى للتعويض الذي يلتزم بدفعه يكون في إمكان شركات التأمين خوض مجال التأمين ضد المخاطر البحرية نظراً لتحجيم التعويضات في حدود معينة^(١).

إذن يأتي مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري حماية لمصالحهم ودافعاً لاستقرار مشروعات النقل البحري واستمرارها في مزاولة نشاطها.

(ب) التكيف القانوني للحد الأقصى للتعويض :

٤٦٣ - قدر التعويض الذي يحدده أي من قانون التجارة البحرية أو معاهدة سندات الشحن ليس تحديداً جزافياً للضرر الذي يلحق بمتلقي خدمة النقل، وإنما هو حد أقصى للتعويض لا يجوز إلزام الناقل البحري بأداء ما يجاوز^(٢).

ولذلك يتعين دائماً على القاضي الذي يعرض أمامه النزاع أن يقوم بتحديد عناصر الضرر على ضوء أحكام قانونه الوطني توصلًا لتقييم التعويض اللازم لجبر هذا الضرر. فإذا كان التعويض كما يقدره القاضي مجاوزاً للحد الأقصى الذي وضعه قانون التجارة البحرية أو المعاهدة الدولية بحسب الأحوال لا يجوز الحكم بما يجاوز هذا الحد الأقصى. ومؤدى ذلك عدم حصول المضرور إلا على قيمة الحد الأقصى للتعويض المقرر قانوناً.

أما إذا كان الضرر الحقيقي كما يحدده القاضي على ضوء أحكام قانون دولته يقل عن الحد الأقصى لا يكون الناقل البحري ملزماً إلا بأداء التعويض المقابل للضرر الحقيقي دون التفات إلى الحد الأقصى المقرر قانوناً.

ويلاحظ في هذا الصدد أن المشرع بوضعه حد أقصى للتعويض أنه يتوقع تجاوز قيمة التعويض اللازم لجبر الضرر الحقيقي لهذا المقدار. وإنما لا يعني ذلك عدم اعتداده بالحالات التي تقل فيها قيمة التعويض عن الحد

(١) علي البارودي: مبادئ القانون البحري اللبناني، سابق الإشارة إليه، ف ١٥٠.

(٢) RODIERE: Transports maritimes, Op. Cit., No. 163.

(٢)

الأقصى، ولذا لجأ إلى وضع حدود قصوى للتعويضات ولم يلجأ إلى تقدير الضرر تقديراً جزافياً.

ثانياً: الحدود القصوى للتعويضات:

٤٦٤ - يتضمن كل من قانون التجارة البحرية ومعاهدة سندات الشحن تحديداً للتعويضات التي يلتزم الناقل البحري بدفعها في الحدود المقررة. ويراعي ما بينهما من اختلاف من حيث كيفية حساب التعويض بوصف قانون التجارة البحرية قانوناً وطنياً بينما تعد معاهدة سندات الشحن اتفاقية دولية يتم تطبيق أحكامها في دول متعددة.

ولذلك نعرض أولاً للحد الأقصى للتعويض في قانون التجارة البحرية ثم نعرض له في المعاهدة بعد ذلك.

(أ) الحد الأقصى للتعويض في قانون التجارة البحرية:

٤٦٥ - طبقاً للمادة ٢١١ من قانون التجارة البحرية لا يجوز بحال من الأحوال أن يتجاوز حد مسؤولية الناقل البحري عن كل طرد أو وحدة مبلغاً يحدد بمرسوم، ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل شحنها في السفينة.

ويلاحظ أن المشرع اللبناني لم يشأ أن يعين الحد الأقصى للتعويض بمبلغ يتحدد في صلب القانون، نظراً لخضوع قيمة العملة الوطنية لتقلبات سعر الصرف. ويتطلب ذلك قدر من المرونة في الأداة التي يمكنها تعديل الحد الأقصى للتعويض، فترك الأمر للمرسوم بدلاً من القانون^(١).

٤٦٦ - ولقد ثار الجدل حول مدلول عبارة «بحال من الأحوال» الواردة بالمادة ٢١١ والمأخوذة عن المادة ٤ فقرة (خامساً) من معاهدة سندات

(١) فور صدور قانون التجارة البحرية صدر المرسوم رقم ١٠٣٦٧ في ١١ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٧ والذي حدد أقصى التعويض بمبلغ ألف ليرة عن كل وحدة أو طرد يلحق به الهلاك أو التلف. وتم تعديل هذا المبلغ عدة مرات بموجب مراسيم متعاقبة.

الشحن. فقد ظن البعض أن تحديد المسؤولية يتقرر في كل الأحوال بما فيها حالات الغش والخطأ المعادل للغش كالخطأ الجسيم في القانون اللبناني^(١). بينما ذهب رأي آخر إلى إطلاق المسؤولية في حالة الغش دون الخطأ الجسيم تطبيقاً لمبدأ الغش يفسد كل شيء^(٢). أما الرأي الثالث فقال بإطلاق المسؤولية في حالي الغش والخطأ الجسيم ما دام القانون يعادل الخطأ الجسيم بالغش^(٣).

وإذا قيل بإطلاق مسؤولية الناقل البحري في حالي الغش والخطأ الجسيم أو في إحداهما، تكون العبارة لدى البعض بغش الناقل أو خطئه شخصياً^(٤)، بينما يمتد نطاق المسؤولية غير المحدودة إلى الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عن تابعيه لدى البعض الآخر^(٥).

ونرى من جانبنا وجوب إطلاق المسؤولية في حالة الغش والخطأ المعادل له، سواء كان الغش أو الخطأ الجسيم صادراً عن الناقل البحري شخصياً أو عن أحد تابعيه. ذلك أن مبررات تحديد مسؤولية الناقل البحري تفرض حسن نيته أي أن يكون متولياً لإدارة المشروع البحري طبقاً للأصول

(١) LUREAU: Dol, faute lourde et responsabilité du transporteur, Droit Maritime Français, 1956, P. 67.

(٢) Cassation commerciale, 12 février 1991, JCP 1991 IV 143.

(٣) RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 393.

(٤) محكمة الإسكندرية الابتدائية، الدائرة ٢٢ التجارية، الحكم رقم ٨١/٢٥١٨، جلسة ١٩٩٠/٢/٢٦.

(٥) Cour d'appel de Bordeaux, 10 février 1988, JCP 1991 IV 143.

وتجدر الإشارة إلى أن المادة ١/٨ من قواعد هامبورج نقضي بعدم جواز تحديد مسؤولية الناقل البحري إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل الناقل أو امتناعه بقصد إحداث الضرر أو لعدم اكتراث مصحوب بإدراك إمكانية حدوث الضرر. وقد وضعت قرينة قاطعة على سوء نية الناقل في حالتين: الأولى هي إصدار سند شحن خال من التحفظات بقصد الإضرار بالغير حسن النية (المادة ٢/١٧)، والثانية هي شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح على وجوب الشحن في عتابر السفينة (المادة ٤/٩).

المرعية. ففي هذه الحدود فقط يمكن القول بتشجيع الاستثمارات البحرية على حساب عدم حصول الشاحنين على تعويض كامل عن الأضرار التي تلحق بهم. ويقوم حسن إدارة المشروع البحري على ضبط سلوك الناقل الشخصي وعلى حسن اختياره لتابعيه وهو يسأل عن أخطائهم حسب القواعد العامة للمسؤولية. ويكون مؤدى ما تقدم عدم جواز تحديد مسؤولية الناقل في حالة الغش أو الخطأ الجسيم، سواء كان صادراً عن الناقل أو عن أحد تابعيه.

٤٦٧ - ونشير أخيراً إلى أن المشرع اللبناني يستثني من أحكام تحديد المسؤولية في الحالة التي يسمح فيها الناقل للشاحن بأن يبين في سند الشحن قيمة البضاعة. وهو ما يعرف بالإعلان عن المصلحة في البضائع. وفي هذه الحالة يلتزم الناقل بتعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع على ضوء قيمتها المحددة في سند الشحن، وبغض النظر عن الحد الأقصى الذي نص عليه القانون^(١).

ولكن يجوز للناقل البحري المنازعة في صحة البيانات التي يدلي بها الشاحن حول قيمة البضائع. وتقضي المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية بانتفاء كل مسؤولية عن كاهل الناقل البحري إذا ما أقام الدليل على عدم صحة بيان قيمة البضائع.

(ب) الحد الأقصى للتعويض في معاهدة سندات الشحن:

٤٦٨ - طبقاً للمادة ٤ فقرة (خامساً) من معاهدة سندات الشحن لا يلزم الناقل في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق للبضائع أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد على مائة جنيه استرليني عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن^(٢).

(١) محكمة النقض المصرية، الطعن رقم ١٢١٢ لسنة ٥٣ق، جلسة ١٩/٣/١٩٩٠.

(٢) وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة نقل البضائع في حاويات Conteneurs تكون العبارة بعدد الطرود المشحونة في الحاوية أو بوزن البضاعة دون احتساب الحاوية كطرد أو =

ويعتبر البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها.

وطبقاً للمادة التاسعة من المعاهدة يقصد بالوحدات النقدية الواردة بها القيمة الذهبية. ويكون لكل دولة متعاقدة تحويل المبالغ المبينة بالجنيه الاسترليني إلى أرقام صحيحة طبقاً لنظامها النقدي.

ويمكن للقوانين الوطنية الاحتفاظ للمدين بحق الوفاء بالنقود الوطنية طبقاً لسعر الصرف يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

٤٦٩ - ويلاحظ أولاً أنه فيما يتعلق بعبارة «في أي حال من الأحوال» يكون ما سبق أن ذكرناه بخصوص النص المقابل في القانون اللبناني صحيحاً. كذلك يلاحظ أن معاهدة سندات الشحن أقرت بالإعلان عن المصلحة في البضائع.

ويلاحظ طابع معاهدة سندات الشحن كاتفاقية دولية مآلها التطبيق في دول متعددة في كيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض. فقد أخذت بالقيمة الذهبية لأكثر العملات قوة في ذلك الوقت ألا وهي الجنيه الاسترليني، وعينت الحد الأقصى للتعويض بمائة جنيه عن كل طرد أو وحدة. ولكنها لم تلزم الدول بأداء التعويض ذهباً نظراً لفرض الدول السعر الإلزامي لعملاتها الوطنية. فما الجنيه الاسترليني الذهب سوى وحدة قياس للتعويض وليس بعملة الوفاء بالالتزام بالتعويض.

وعلى ذلك يتعين على القاضي اللبناني ترجمة قيمة التعويض متقوماً بالجنيه الاسترليني الذهب إلى عدد وحدات العملة الوطنية وإلزام الناقل بأداء التعويض بهذه العملة.

■ الاعتداد بوزنها:

Cour d'appel de Rouen, 2^o chambre civile, 2 mars 1989. Droit Maritime Français, No 509, octobre 1991, P. 586.

وتكون العبرة في ذلك بسعر صرف العملة في تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ^(١). ويفترض ذلك وصول السفينة بالفعل إلى الميناء. أما في الفرض العكسي أي إذا لم تصل السفينة لميناء التفريغ بسبب غرقها مثلاً فتكون العبرة بالتاريخ الذي كان من المقرر وصول السفينة فيه إلى ميناء التفريغ.

٤٧٠ - ونشير آخر الأمر إلى أن قواعد ويسبي قد عدلت من الأحكام المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض بحيث أصبح الحد الأقصى عشرة آلاف فرنك ذهب عن كل طرد أو ثلاثين فرنك ذهب عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة.

ويتضح من ذلك أن المعاهدة الدولية تركت وحدة حساب الحد الأقصى للتعويض بالجنيه الاسترليني الذهب إلى الفرنك الذهب وهو الفرنك بوانكاريه. وتحدد قيمة الفرنك بوانكاريه على أساس خمسة وستين ميلليجرام ونصف ميلليجرام من الذهب عيار تسعمائة في الألف.

كذلك يتعين على القاضي احتساب حدي التعويض، مرة على أساس عدد الطرود ومرة أخرى على أساس الوزن، ويعتد بالحد الأقصى الأكبر من بينهما^(٢).

ولم تعد العبرة في تحويل القيمة الذهب إلى العملة الوطنية بتاريخ وصول السفينة ميناء التفريغ، وإنما يحدد قانون المحكمة المختصة بالنزاع

(١) محكمة استئناف الإسكندرية، الدائرة ١٥ بحري، استئناف رقم ٤٥٦ لسنة ٤٥ق، جلسة ١٩٩٠/٣/١٤.

(٢) Cour d'appel de Paris, Audience solennelle, 7 novembre 1990, Droit Maritime Français, No 514, mars 1992, P. 185.

تاريخ تحويل المبلغ المحكوم به إلى العملة الوطنية^(٣).

(٣) المادة الثانية من بروتوكول ١٩٦٨.

أما قواعد هامبورج فقد حددت الحد الأقصى للتعمويض عن الهلاك أو التلف كالآتي (المادة ٦ بند أ): مبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢ وحدة حسابية عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو النالفة، أيهما أكبر. ويقصد بالوحدة الحسابية حقوق السحب الخاصة كما يحددها صندوق النقد الدولي (المادة ٢٦).

وإذا تم النقل في حاويات واجتمعت فيها الطرود أو الوحدات عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة بشرط ذكر عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية في سند الشحن. وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة (المادة ٦).

وجدير بالإشارة إلى أن قواعد هامبورج عينت حداً أقصى للتعمويض في حالة التأخير بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل (المادة ١/٦). ولا يجوز بأي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل البحري بمقتضى الهلاك أو التلف من جهة وبمقتضى التأخير من جهة أخرى الحد الذي كان ليتقرر بفرض هلاك جميع البضائع التي يسأل بشأنها الناقل هلاكاً كلياً (المادة ١/٦ بند ج). وكان المشرع الدولي يفترض أن أقصى ما يمكن تحميله للناقل البحري هو التعمويض عن الهلاك الكلي للبضائع التي يسأل بشأنها، وذلك أياً كانت حالة المسؤولية التي تثار.

الفهرس

٧	.....	مقدمة:
٣٧	.....	القسم الأول: النظام القانوني للسفينة
٣٩	.....	الباب الأول: السفينة كعنصر من عناصر الثروة البحرية
٤١	.....	الفصل الأول: المفهوم القانوني للسفينة
٤١	.....	المبحث الأول: تعريف السفينة
٤٢	.....	المطلب الأول: السفينة منشأة
٤٥	.....	المطلب الثاني: تخصيص السفينة للملاحة البحرية
٤٩	.....	المطلب الثالث: القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد
٥١	.....	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة
٥٢	.....	المطلب الأول: الطبيعة المنقولة للسفينة
٥٥	.....	المطلب الثاني: الطبيعة الذاتية للسفينة
٦٠	.....	المبحث الثالث: جنسية السفينة
٦٢	.....	المطلب الأول: اكتساب السفينة الجنسية اللبنانية
٧٠	.....	المطلب الثاني: آثار اكتساب السفينة الجنسية اللبنانية
٨١	.....	الفصل الثاني: الحقوق الواردة على السفينة
٨٢	.....	المبحث الأول: ملكية السفينة
٨٢	.....	المطلب الأول: بناء السفينة
٨٩	.....	المطلب الثاني: الملكية الشائعة للسفينة
٩٥	.....	المبحث الثاني: حقوق الامتياز البحرية
٩٥	.....	المطلب الأول: نطاق حقوق الامتياز البحرية
١٠١	.....	المطلب الثاني: آثار حقوق الامتياز البحرية
١٠٣	.....	المطلب الثالث: انقضاء حقوق الامتياز البحرية

الباب الثاني: أشخاص الملاحة البحرية	١٠٨
الفصل الأول: الأشخاص البحريون	١١
المبحث الأول: مجهز السفينة	١١١
المطلب الأول: نطاق تحديد مسؤولية مجهز السفينة ...	١١٥
المطلب الثاني: أحكام تحديد مسؤولية مجهز السفينة ..	١٢٢
المبحث الثاني: الطاقم البحري	١٢٨
المطلب الأول: الربان	١٢٨
المطلب الثاني: البحارة	١٤٢
المبحث الثالث: أشخاص الملاحة المساعدة	١٦٢
المطلب الأول: المرشد	١٦٣
المطلب الثاني: مجهز القطر	١٦٧
الفصل الثاني: أشخاص الملاحة البريون	١٧٥
المبحث الأول: وسطاء العقود البحرية	١٧٨
المطلب الأول: الوكيل بالعمولة للنقل البحري	١٧٨
المطلب الثاني: وكيل العبور	١٨٢
المطلب الثالث: السمسار البحري	١٩٠
المبحث الثاني: أشخاص السفينة البريون	١٩٤
المطلب الأول: وكيل السفينة	١٩٥
المطلب الثاني: وكيل الشحنة	١٩٧
المطلب الثالث: المقاول البحري	١٩٩
القسم الثاني: الاستغلال التجاري البحري	٢٠٣
الباب الأول: إيجار السفينة	٢٠٥
الفصل الأول: الإطار التنظيمي لإيجار السفينة	٢٠٧
المبحث الأول: تعريف إيجار السفينة	٢٠٧
المطلب الأول: إيجار السفينة غير مجهزة	٢٠٨
المطلب الثاني: إيجار السفينة مجهزة	٢١١
المبحث الثاني: الأحكام العامة لإيجار السفينة	٢١٦

المطلب الأول: نطاق استغلال السفينة	٢١٧
المطلب الثاني: ضمانات استيفاء الأجرة	٢١٩
المبحث الثالث: الأحكام المشتركة لإيجار السفينة مجهزة .	٢٢١
المطلب الأول: أحكام مسؤولية المؤجر	٢٢١
المطلب الثاني: أحكام مسؤولية المستأجر	٢٢٢
الفصل الثاني: القواعد الخاصة الصور إيجار السفينة	٢٢٣
المبحث الأول: أحكام إيجار السفينة غير مجهزة	٢٢٣
المطلب الأول: التزامات مؤجر السفينة غير مجهزة.	٢٢٤
المطلب الثاني: التزامات مستأجر السفينة غير مجهزة ..	٢٢٦
المبحث الثاني: أحكام التأجير بالمدة	٢٢٩
المطلب الأول: التزامات مؤجر السفينة بالمدة	٢٣٠
المطلب الثاني: التزامات مستأجر السفينة بالمدة	٢٣٢
المبحث الثالث: أحكام التأجير بالرحلة	٢٣٥
المطلب الأول: بيانات وثيقة عقد التأجير بالرحلة	٢٣٦
المطلب الثاني: التزامات مؤجر السفينة بالرحلة	٢٣٩
المطلب الثالث: التزامات مستأجر السفينة بالرحلة	٢٤٢
الباب الثاني: النقل البحري للبضائع	٢٥٧
تمهيد	٢٥٧
الفصل الأول: البيوع البحرية	٢٧١
المبحث الأول: البيوع البحرية عند القيام	٢٧٣
المطلب الأول: البيع سيف	٢٧٣
المطلب الثاني: البيع فوب	٢٧٥
المبحث الثاني: البيوع البحرية عند الوصول	٢٧٦
المطلب الأول: تبعة الهلاك في البيوع عند الوصول ...	٢٧٧
المطلب الثاني: أنواع البيوع البحرية عند الوصول	٢٧٨
الفصل الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع	٢٨١
المبحث الأول: الأحكام العامة لسند الشحن البحري	٢٨٣

٢٨٤	المطلب الأول: إصدار سند الشحن البحري وبياناته . . .
٢٨٩	المطلب الثاني: نسخ سند الشحن البحري وشكله
٢٩٥	المبحث الثاني: حجية سند الشحن البحري في الإثبات . . .
	المطلب الأول: حجية بيانات سند الشحن في العلاقة بين
٢٩٥	الناقل البحري والشاحن
٢٩٩	المطلب الثاني: حجية بيانات سند الشحن في مواجهة الغير
٣٠٣	الفصل الثالث: آثار عقد النقل البحري للبضائع
٣٠٣	المبحث الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع
	المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء
٣٠٤	الشحن
	المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري في مرحلة الرحلة
٣٠٧	البحرية
	المطلب الثالث: التزامات الناقل البحري في ميناء الوصول
٣٠٩	تسليم البضائع
٣١٧	المبحث الثاني: التزامات الشاحن
٣١٧	المطلب الأول: الالتزام بالشحن والتفريغ
٣١٨	المطلب الثاني: الالتزام بأداء أجرة النقل
٣٢٥	الفصل الرابع: مسؤولية الناقل البحري للبضائع
٣٢٧	المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع . . .
٣٢٧	المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري
٣٢٩	المطلب الثاني: حالات مسؤولية الناقل البحري
	المبحث الثاني: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري
٣٣٢	للبضائع
٣٣٤	المطلب الأول: استبعاد مسؤولية الناقل البحري للبضائع
	المطلب الثاني: أحكام التعويض عن مسؤولية الناقل
٣٤٠	البحري