

القانون التجارى البحري

المملكة الأردنية الهاشمية
رقم الإيداع لدى المكتبة الوطنية
(٢٠١٦/١٠/٤٦٧٢)

محمود، مجدي سلامة
القانون التجاري البحري/ مجدي سلامة محمود- عمان: دار غيداء
للنشر والتوزيع ٢٠١٦
() ص.
ر. ا. : (٢٠١٦/١٠/٤٦٧٢)
الواصفات: /القانون التجاري//النقل المائي/
يتحمل المؤلف كامل المسؤولية القانونية عن محتوى مصنفه ولا
يعتبر هذا المصنف عن رأي دائرة المكتبة الوطنية أو أي جهة
حكومية أخرى.

Copyright ®
All Rights Reserved

جميع الحقوق محفوظة

ISBN 978-9957-96-335-4

لا يجوز نشر أي جزء من هذا الكتاب، أو تخزين مادته بطريقة الاسترجاع أو نقله على أي وجه أو بأي
طريقة إلكترونية كانت أو ميكانيكية أو بالتصوير أو بالتسجيل و خلاف ذلك إلا بموافقة على
هذا كتابة مقدماً.



دار غيداء للنشر والتوزيع

تلاع العلمي - شارع الملكة رانيا العبدالله
تلفاكس : 5353402 6 962 +
ص.ب : 520946 عمان 11152 الأردن
جميع العنايف التجارية - الطابق الأول
خ.بوي : 95667143 7 962 +
E-mail: darghidaa@gmail.com
E-mail: info@darghidaa.com
www.darghidaa.com

القانون النجاري البحري

الدكتور

مجدي سلامة أحمد محمود

الطبعة الأولى

٢٠١٧م - ١٤٣٨هـ

الفهرس

٩	الفصل الأول: القانون والحق
٦٥	الفصل الثاني: التعريف بالقانون
٩٩	الفصل الثالث: التعريف بالقانون التجارى
١١١	الفصل الرابع: القوانين البحرية
١٦٧	الفصل الخامس: قانون التجارة البحرية
٢٦٥	الفصل السادس: الأعمال التجارية البحرية الجوية
٣٠٣	الفصل السابع: عقود النقل البحرى
٣١١	الفصل الثامن: التأمين البحرى
٣٢٩	الفصل التاسع: التأخير فى تسليم البضائع فى عقد النقل البحرى
٣٨٧	الفصل العاشر: صور للبيوع التجارية والدولية
٤١٧	الفصل الحادى عشر: الدعوى المدنية فى التصادم البحرى
٤٥٧	المراجع

الفصل الأول

القانون والحق

الفصل الأول

القانون والحق

تهدف دراسة المدخل إلى علم القانون إلى الإلمام بالمبادئ والأصول العامة التي تكون الإطار الشامل لعلم القانون والحق، لذلك فإنها تتخذ من القانون والحق برمته موضوعاً لها، وتهدف إلى إلقاء الضوء وتوطئة السبيل لمساعدة المبتدئ على الإلمام بالأصول والمبادئ الأساسية العامة التي يركز عليها القانون والحق في جملته، ولذلك وبالرغم من أن أغلب مضمون هذه الدراسة قد ورد ضمن القانون المدني وخاصة الباب التمهيدي منه، فإن المدخل إلى علم القانون لا يرتبط من حيث المبدأ بفرع معين من فروع القانون ولا بفئة محددة من قواعده، مثلما يرتبط بنوع أو فئة محددة من الحقوق.

ولما كانت تلك هي غاية الدراسة، فإننا سنحرص على إبراز الأصول الكلية والمبادئ العامة الأساسية وترسيخها في ذهن كل مبتدئ في علم القانون، دون دخول في تفصيلات فرعية أو جزئية إلا ما اقتضته ضرورة لترسخ مبدأ أو لتوضيح فكرة وتحديد معالمها، إذ كثيراً ما تتوارى تلك الأصول والمبادئ وتطمس معالمها أمام الإغراق في التفصيلات. ورائدنا في ذلك تزويد المبتدئ بالقدر المقبول والمعقول من المعلومات والأفكار، دون إسراف وتفصيل ممل أو تقتير وإيجاز مخل.

والمعول عليه في هذه الدراسة هو القانون السوري، حين يقتضي الأمر دراسة أحكام القانون أو الإشارة إلى نصوصه، دون قطع السبيل أمام إجراء دراسة متقابلة مع القوانين الأخرى كلما اقتضى الحال ذلك بغية تدعيم هذه الدراسة بالمفيد. ولأجل ذلك سنجعل هذه الدراسة في قسمين: نخصص الأول لنظرية القانون، ونخصص الثاني لنظرية الحق، ذلك على الشكل التالي:

القسم الأول: النظرية العامة للقانون.

القسم الثاني: النظرية العامة للحق.

القانون والحق مفهومان مترابطان متلازمان بحيث لا يذكر أحدهما إلا ويتبادر إلى الذهن المفهوم الآخر. فيمكن القول بأن الحق هو ثمرة القانون ونتيجته، كما أن القانون يتمثل عملياً حين تطبيقه بما ينجم عنه من حقوق.

ودرستنا في المدخل إلى العلوم القانونية تتناول في الواقع: دراسة نظرية القانون من جهة ونظرية الحق من جهة ثانية ولذا سنبدأ بتعريف كل من القانون والحق.

القانون:

يقصد به مجموعة القواعد التي تطبق على الأشخاص في علاقاتهم الاجتماعية ويفرض عليهم احترامها ومراعاتها في سلوكهم بغية تحقيق النظام في المجتمع^(١).
فالقانون إذاً يعبر عن مجموعة القواعد القانونية التي تنظم حياة المجتمع وسلوك الأشخاص فيه وهذه القواعد تنظم أموراً مدنية أو تجارية أو جزائية أو غيرها، أيّاً كان مصدر هذه القواعد سواء كان مصدرها التشريع أو غيره من المصادر الأخرى.

فهذه القواعد القانونية بصرف النظر عن مصدرها أو موضوعها تشكل الإطار الذي يتكون منه القانون بمعناه العام الذي بيناه بالتعريف.
من جهة أخرى هناك معنى خاص شائع الاستعمال ويقصد به القواعد الصادرة عن السلطة التشريعية المختصة (الممثلة بمجلس الشعب). وهذه القواعد وإن كانت تحتل الجزء الأكبر من القواعد القانونية في عصرنا إلا أنها لا تشملها جميعها.
أي أن القانون بمعناه الخاص هذا ليس سوى مصدر من مصادر القانون بمعناه العام وهو من أهم مصادره في عصرنا الحالي ولكنه ليس المصدر الوحيد.
وخلال دراستنا سنقتصر في استعمالنا لكلمة القانون على المعنى العام (مجموعة القواعد القانونية). وسنطلق على القانون بالمعنى الخاص اسم التشريع المرادف له.

الحق:

ويقصد بالحق السلطة أو الإمكانية أو الامتياز التي يمنحها القانون للشخص تمكيناً له من تحقيق مصلحة مشروعة يعترف له بها ويحميها^(٢).
فالحق بهذا المعنى لا يتمثل إذن بالقواعد القانونية نفسها وإنما بما نقره هذه القواعد للأشخاص وما تمنحهم من سلطات ومكنات وميزات.

فعلى سبيل المثال القاعدة القانونية التي تمنح الحق للمستأجر في سكنى العقار المأجور، والقاعدة التي تمنح الحق للبائع في استيفاء ثمن المبيع من المشتري... الخ، فهذه القواعد تدخل في نطاق القانون، أما ما ينشأ عن هذه القواعد من سلطات وميزات يتمتع بها المستأجر أو البائع فإنما تعتبر حقوقاً يعترف بها القانون لهؤلاء الأشخاص ويمنحهم إياها.

(١) المدخل إلى علم القانون/ هشام القاسم/ جامعة دمشق/ ٢٠٠٣-٢٠٠٤، ص ٦.

(٢) المدخل إلى علم القانون/ هشام القاسم/ جامعة دمشق/ ٢٠٠٣-٢٠٠٤، ص ٦.

العلاقة بين القانون والحق:

من خلال تعريف كل من القانون والحق يتبين لنا أن هناك ترابطاً تاماً واتصالاً وثيقاً، فلا ينشأ الحق إلا إذا أقرته واعترفت به قاعدة من قواعد القانون. كما أن القانون يهدف بصورة أساسية إلى تحديد الحقوق وبيان مداها وكيفية اكتسابها وانقضائها. وبعبارة أخرى يمكن القول بأن الحق هو ثمرة القانون ونتيجته، كما أن القانون يتمثل عملياً حين تطبيقه بما ينجم عنه من حقوق^(١).

مفهوم القانون

تحديد مفهوم القانون

لتحديد مفهوم القانون لا بد من دراسة طبيعة القاعدة القانونية التي تعتبر الخلية الأساسية في تكوين القانون من جهة، ودور القانون من في التنظيم الاجتماعي الذي يعتبر هدف القانون وغايته من جهة أخرى، ومن ثم ينبغي علينا أن نلقي الضوء على نوعين هامين من أنواع القواعد القانونية وهما القواعد الآمرة والقواعد التكميلية أو المفسرة، ونخصص فرعاً أخيراً لمقارنة القانون بعلم الأخلاق الذي يشاركه في مهمة التنظيم الاجتماعي.

وسنتناول ذلك وفق ما يلي:

الفرع الأول: القاعدة القانونية.

الفرع الثاني: دور القانون في التنظيم الاجتماعي.

الفرع الثالث: القواعد الآمرة والقواعد التكميلية أو المفسرة.

الفرع الرابع: القانون والأخلاق.

(١) المدخل إلى العلوم القانونية أو النظرية العامة للقانون/محمد محمود عبد الله/ جامعة دمشق- ١٩٨٢-١٩٨٣، ص ١٤.

الفرع الأول

القاعدة القانونية

القاعدة القانونية هي الخلية الأساسية التي يتألف منها القانون بمعناه العام. وقد عرفها الدكتور سليمان مرقس بأنها خطاب موجه إلى الأشخاص في صيغة عامة له قوة الإلزام. من هذا التعريف نجد أن^(١):

١ - القاعدة القانونية خطاب موجه إلى الأشخاص:

و هذا الخطاب الموجه إلى الأشخاص إما أن يتضمن أمراً لهم بالقيام بفعل معين، أو نهياً عن القيام به، أو مجرد إباحة هذا الفعل دون أمر به أو نهى عنه. فعلى سبيل المثال المادة (٥٥٤) من القانون المدني: تنص على أنه ((يجب على المستأجر أن يقوم بوفاء الأجرة في المواعيد المتفق عليها)). فهذه القاعدة تتضمن الأمر بفعل معين هو أداء الأجرة إلى المؤجر. والمادة (١٨٥) من قانون التجارة بالنسبة للشركات المغفلة تنص على أنه: ((لا يجوز الجمع بين عضوية مجلس الإدارة وأية وظيفة عامة)). فهذه المادة تتضمن النهي عن فعل معين هو الجمع بين عضوية مجلس الإدارة في الشركة المغفلة والوظيفة العامة.

ولو أخذنا المادة (٥٤٩) من القانون المدني التي تنص على أنه ((يجوز للمستأجر أن يضع بالعين المؤجرة أجهزة لتوصيل المياه والنور الكهربائي والتلفون والراديو وما إلى ذلك)). لوجدناها تتضمن إباحة فعل معين والترخيص به دون أمر ولا نهى.

ونلاحظ أنه لا يشترط في القاعدة القانونية أن تأتي بصيغة الأمر أو النهي أو الإباحة والترخيص لأنها قد تأتي على شكل إنذار موجه إلى الأشخاص بترتيب أثر ما على واقعة معينة فيستنتج من هذا الإنذار ما تريد القاعدة أن تأمر به. فالمادة (٣٨٨) من قانون العقوبات التي تنص على أنه:

(١) للتوسع في تعريف القاعدة القانونية وخصائصها راجع، المدخل إلى العلوم القانونية أو النظرية العامة للقانون/محمد محمود عبد الله/ جامعة دمشق-١٩٨٢-١٩٨٣ ص٤-١٦، والمدخل إلى علم القانون/عدنان جاموس/ جامعة دمشق/ ١٩٨٥-١٩٨٦ ص٨، والمدخل إلى علم القانون/ هشام القاسم/ جامعة دمشق/ ٢٠٠٣-٢٠٠٤، ص١٥-٢١.

((كل سوري علم بجناية على أمن الدولة ولم ينبئ بها السلطة العامة في الحال عوقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبالمنع من الحقوق المدنية)).
فهذه القاعدة لا نجد فيها صيغة الأمر، وإنما نجد فيها إنذاراً إلى من يتوانى عن إخبار السلطة العامة عن الجنايات الماسة بأمن الدولة.

٢ - القاعدة القانونية يجب أن تكون عامة ومجردة:

لا يكفي أن يكون هناك خطاب موجه إلى الأشخاص سواء أكان أمراً أو نهياً أو مجرد إباحة وترخيص ليعتبر أن هناك قاعدة قانونية، بل يجب أن يكون هذا الخطاب أو يجب أن تكون هذه القاعدة عامة ومجردة^(١).

ومعنى ذلك أن القاعدة القانونية يجب ألا تخص شخصاً معيناً بالذات أو تتعلق بحادثة معينة، بل يجب أن تكون قابلة للتطبيق على كل من يمكن أن تتوفر فيهم الصفات والشروط التي تنص عليها.

وفي الواقع، فإن مفهوم القاعدة نفسه يفترض الاطراد وإمكانية التطبيق في الحالات والظروف المماثلة، أما الأحكام التي لا تطبق إلا على أشخاص معينين أو حالات محددة بالذات فإنها لا تكون قواعد قانونية بالمعنى الصحيح.

مثال:

- ١- يحرم الطالب الذي يرتكب عملية الغش في الامتحان من متابعة امتحانه.
 - ٢- يحال الموظف الذي يبلغ سن الستين على التقاعد.
- إن كلا المثالين يمكن إدراجهما في عداد القواعد القانونية لأنهما لا يخصان طالباً أو موظفاً معين بذاته وإنما هما عبارة عن نصين عامين يمكن تطبيقهما على كل طالب يرتكب عملية الغش في الامتحان وعلى كل موظف يبلغ سن الستين.
- أما المثالين الآتين:**

- ١- يحرم الطالب (فلان) من متابعة امتحانه لارتكابه عملية الغش.
 - ٢- يحال الموظف (فلان) على التقاعد لبلوغه سن الستين.
- فلا يمكن اعتبارهما بمثابة قاعدتين قانونيتين لأن الحكمين اللذين يتضمنانهما يقتصر تطبيقهما على الطالب أو الموظف المعينين فيهما دون أن يتجاوزهما إلى غيرهما.

(١) المدخل إلى القانون/رمضان محمد أبو السعود-محمد حسين مذصور/بيروت-لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية (٢٠٠٣) ص ٢٠

من جهة أخرى لا يشترط في القاعدة القانونية أن تتناول في حكمها عدداً كبيراً من الأشخاص أو أن تشمل المواطنين جميعاً ليعتبر أنه قد توافرت فيها صيغة العموم.

فكثرة الأشخاص الذين تطبق عليهم القاعدة أو قلتهم ليس لها اعتبار ولكن الاعتبار في القاعدة القانونية هو ألا تتناول أشخاصاً معينين بذاتهم، بل أن يعم حكمها جميع الأشخاص الذين تنطبق عليهم الصفات والشروط المحددة فيها.

لذلك فقد تتناول القواعد القانونية في أحكامها فئات من الناس لا يكون عدد أفرادها كبيراً كالقواعد المتعلقة بالتجار أو الموظفين أو أساتذة الجامعة أو غيرهم.

وأحياناً قد تتناول القاعدة بحكمها شخصاً واحداً كالقواعد التي تتضمن تحديد صلاحيات واختصاصات رئيس الجمهورية مثلاً فهذه القواعد تعتبر قواعد قانونية على الرغم من أن تطبيقها يتعلق برئيس الجمهورية وحده. ذلك لأن الأحكام التي تتضمنها ذات صفة عامة بحيث يمكن تطبيقها بالنسبة إلى أي رئيس للجمهورية يجري انتخابه وليست خاصة برئيس معين بشخصه وذاته.

٣ - القاعدة القانونية يجب أن تتصف بالصيغة الإلزامية

- يقصد بذلك أن يكون للقاعدة القانونية مؤيد أو جزاء، بحيث يجبر الأشخاص على إتباعها ويفرض عليهم احترامها ولوبالقوة عند الاقتضاء.

والمؤيد أو الجزاء هو الأثر الذي يترتب على مخالفة القاعدة القانونية.

فمثلاً الأثر الذي يترتب على مخالفة القاعدة التي تأمر بعدم السرقة هو الحبس، والأثر الذي يترتب على مخالفة القاعدة التي تأمر بالوفاء بالديون هو التنفيذ الجبري...

والمؤيدات القانونية تعود في الدول المتمدنة إلى الدولة وحدها، فهي التي تملك وحدها وسائل إجبار الأشخاص على احترام القاعدة القانونية وهي التي ترتب الآثار الناجمة عن مخالفتها.

أي أننا نقصد بقولنا أن القاعدة القانونية تتصف بالصيغة الإلزامية هو أن تكون مؤيدة من قبل الدولة.

وهذا ما يميز القاعدة القانونية عن سائر القواعد الاجتماعية والأخلاقية (كقواعد الأخلاق) التي تنفقر إلى المؤيد من قبل الدولة.

بحيث لا يمكن للدولة أن تعاقب الفرد على عدم اللطف (كقاعدة أخلاقية).

بالمقابل ليس من الضروري أن يكون احترام الناس للقاعدة القانونية وتطبيقها من قبلهم ناجماً عن تأييد الدولة لها وفرضها إياها، بل قد يطبقونها من تلقاء أنفسهم لأنهم يعتقدون أنها واجبة التطبيق ولولم تكن مفروضة عليهم من الدولة ومؤيدة من قبلها.

والمؤيد الذي تضعه الدولة للقاعدة ليكفل احترامها وتطبيقها من قبل الأشخاص يكون على نوعين^(١):

١- **المؤيد الجزائي:** ويقصد به الزجر، ويكون ذلك بإيقاع العقوبة بالمخالف للقاعدة القانونية ردعاً له ولغيره عن مخالفتها.

٢- **المؤيد المدني:** ويقصد به الجبر، يكون ذلك بإعادة الأمور إلى نصابها وإزالة الخلل الذي أحدثته مخالفة القاعدة القانونية أو إصلاحه على قدر الإمكان. والمؤيد الجزائي قد يقع على جسم الشخص (كالسجن أو الإعدام)، وقد يكون عبارة عن غرامة يعاقب بدفعها.

أما المؤيد المدني فيكون على أنواع^(٢):

١- فهو إما أن يكون تنفيذاً عينياً وذلك بتنفيذ ذات الالتزام (كإجبار البائع مثلاً على تسليم المبيع للمشتري).

٢- أو أن يكون تنفيذاً بمقابل وذلك عن طريق التعويض (كإجبار من سبب بعمله غير المشروع ضرراً للغير على دفع تعويض له عنه).

٣- أو أن يكون ببطان الاتفاق المخالف للقاعدة القانونية، كبطلان الاتفاق الواقع على بيع المخدرات.

وللتمييز بين المؤيد الجزائي والمؤيد المدني نطرح المثال التالي:

لو فرضنا أن شخصاً يقود سيارته مخالفاً قواعد المرور قد صدم شجرة واقتلعها فحكم عليه بغرامة من جهة وبالتعويض عن الشجرة من جهة ثانية.

فالمقصود من الغرامة ليس إصلاح الضرر بل معاقبته لمخالفته قواعد المرور (مؤيد جزائي).

أما التعويض فلا يهدف إلى معاقبته وإنما لإزالة الضرر الذي ألحقه بمالك الشجرة من جراء عمله غير المشروع (مؤيد مدني).

أي أن المؤيد الجزائي والمؤيد المدني إنما يترتب على مخالفة القاعدة القانونية.

(١) المدخل إلى القانون/رمضان محمد أبو السعود-محمد حسين منصور/بيروت-لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية (٢٠٠٣) ص ٢١

(٢) المدخل إلى علم القانون/هشام القاسم/ جامعة دمشق/٢٠٠٣-٢٠٠٤ ص ٢١

ولكن المؤيد الجزائي يقصد به المعاقبة، بينما لا يقصد بالمؤيد المدني سوى إعادة الأمور إلى نصابها.

الفرع الثاني

دور القانون في التنظيم الاجتماعي

صلة القانون بالحياة الاجتماعية:

إن بين القانون والحياة داخل المجتمع صلة وثيقة العرى وارتباطاً على جانب من الأهمية.

فالقانون لا يمكن أن يذشأ إلا حيث يكون هناك مجتمع يتولى تنظيمه وتحديد القواعد التي يجب أن تقوم عليها علاقات الأفراد فيه. ولا يمكن أن نتصور قيام مجتمع دون نظام صالح يبنى عليه ويتولى القانون أمر تحديده وفرضه.

وما دام القانون يتولى تنظيم المجتمع وعلاقات الأفراد فيه، فمن الطبيعي لنا أن نتساءل عن الدور الصحيح الذي يؤديه هذا السبيل والحد الذي يقف عنده في تدخله في شؤون الأفراد وعلاقاتهم المختلفة،

الجواب على هذا السؤال يختلف في الواقع باختلاف وجهات النظر التي تتولى معالجته والرد عليه، ونستطيع أن نميز خلال وجهات النظر هذه بين مذهبين رئيسيين هما: المذهب الفردي أو الحر من جهة، والمذهب الاشتراكي أو التدخل من جهة ثانية.

المذهب الفردي أو المذهب الحر

يقوم هذا المذهب الذي ساد أو آخر القرن الثامن عشر والقسم الأكبر من القرن التاسع عشر، على تقديس حرية الفرد تقديساً ---- كاملاً واعتبارها حقاً أساسياً من واجبات المجتمع أن يبذل قصارى جهده للمحافظة عليها، ومن واجب القانون ألا يتدخل للحد منها إلا بالقدر الضروري جداً الذي لا غنى عنه^(١).

ففي ظل المذهب الفردي أو الحر نجد إذن أن نطاق القانون يضيق إلى حد كبير هو هذا الذي يقتضيه تأمين إقامة الحرية للجميع، ومنع الناس من التجاوز بعضهم على بعض.

المذهب الاشتراكي أو مذهب التدخل:

(١) المدخل للعلوم القانونية: (النظرية العامة للقانون والنظرية العامة للحق)/توفيق حسن فرج/ بيروت لبنان: /الدار الجامعية (١٩٨٨) ص ٢٨

إن المذهب الفردي أو الحر، على ما يقتضيه من مثل عليا ودعوى مخصصة إلى تقديس حرية الفرد واحترامها، قد بدأ، بسبب التطور الاجتماعي الأخير الذي ظهرت بوادره في منتصف القرن التاسع عشر ولا يزال مستمراً حتى يومنا هذا غير كاف لإقامة نظام صالح يؤمن العدل والطمأنينة والاستقرار لجميع المواطنين في المجتمع.

وعلى هذا قامت النظريات الاشتراكية الحديثة تدعو الدولة إلى التدخل في شؤون الأفراد لحماية الضعفاء من تسلط الأقوياء وسيطرتهم فالقانون بحسب هذه النظريات لا يجب أن يقتصر مهمته على دور سلبي بل يجب أن يؤدي دوراً إيجابياً فيتولى بنفسه تنظيم علاقات الأفراد وشؤونهم حين يخفق هؤلاء في تنظيمها على أساس عادل صحيح^(١).

ففي ظل المذهب الاشتراكي أو مذهب التدخل نجد أن للقانون مجالات أو سع واعم من المجال الذي يريده أن يدور فيه المذهب الفردي لأن دور القانون في الواقع لا يقتصر على تأمين الحرية للجميع وتركهم يعملون بأنفسهم وإنما هو يقوم أيضاً على التدخل في أعمالهم وشؤونهم لتنظيمها عندما تقتضي الضرورة أو المصلحة ذلك ومن هنا كان مبعث الاتساع الحالي لنطاق علم القانون.

(١) المدخل إلى علم القانون/مهذب نجا/طرابلس-لبنان: دار الشمال (١٩٩٠) ص ٣٢

الفرع الثالث

القواعد الآمرة والقواعد التكميلية أو المفسرة

يمكن تقسيم القواعد القانونية إلى قواعد أمرة وقواعد تكميلية أو مفسرة^(١). أما القواعد الآمرة: (القواعد الناهية): فهي تهدف إلى حماية مصالح المجتمع الأساسية ولذلك لا يسمح للأفراد باستبعاد أحكامها وتبني أحكام غير ها فيما يجرونه من عقود أو تصرفات قانونية.

أما القواعد التكميلية أو المفسرة (قواعد معلنة):

فهي خلافاً للقواعد الآمرة، لا تهدف إلى حماية مصالح المجتمع الأساسية وإنما تتعلق مباشرة بمصالح الأفراد، ولذا يسمح لهؤلاء الأفراد باستبعاد أحكامها إذا شاءوا والأخذ بأحكام غيرها يختارونها بأنفسهم لأنهم الأولى بتقدير مصالحهم وطرق تحقيقها.

ونستطيع القول بوجود ثلاثة أنواع من الأحكام التي تتبع في تنظيم النشاط الإنساني والعلاقات بين الأفراد في المجتمع:

- ١- الأحكام الاتفاقية أو التعاقدية.
- ٢- الأحكام التي تتضمنها القواعد المفسرة أو التكميلية.
- ٣- الأحكام التي تتضمنها القواعد الآمرة.

ونضرب المثال الآتي على هذه الأحكام:

إذا اتفق البائع والمشتري على أن يبيع الأول للثاني عقاراً يملكه وأن يدفع الثاني إلى الأول لقاء هذا العقار مبلغ خمسين ألف ليرة سورية، وأنهما اتفقا في عقد البيع على أن يدفع المشتري للبائع نصف ثمن العقار حين تسليمه إياه وأن يدفع النصف الآخر بعد ذلك على قسطين مثلاً. كما اتفقا أيضاً على أن يدفع المشتري ثمن العقار بالعملة الذهبية.

(١) المدخل إلى علم القانون/ عدنان جاموس/ جامعة دمشق/ ١٩٨٥-١٩٨٦ ص٣٤، المدخل إلى العلوم القانونية أو النظرية العامة للقانون/ محمد محمود عبد الله/ جامعة دمشق- ١٩٨٢-١٩٨٣ ص٢٢-٢٨.

فاتفاق كل من البائع والمشتري على دفع مبلغ خمسين ألف ليرة سورية لقاء ثمن العقار وهو حكم اتفاقي لم يخالف به قاعدة قانونية سابقة (لعدم وجود قاعدة تحدد ثمن العقار بالنسبة إليهما).

واتفاقهما على أن الثمن لا يدفع كله حين تسليم المبيع وإنما يتم دفعه على أقساط فهذا الاتفاق يخالف الحكم الذي تنص عليه قاعدة قانونية في المادة (٤٢٥) ق. م التي تقضي بأن الثمن يكون ((مستحق الوفاء في الوقت الذي يسلم فيه المبيع)) إلا أن هذه المخالفة جائزة لأن المادة (٤٢٥) نصت على أن الحكم الوارد فيها يمكن للمتبايعين الاتفاق على خلافه. أي أن هذه القاعدة هي قاعدة تكميلية أو مفسرة لأنه يجوز الاتفاق على خلافها.

أما اتفاق كل من البائع والمشتري على أن يدفع المشتري ثمن العقار بالعملة الذهبية. فهو يخالف الحكم الذي تفرره قاعدة قانونية واردة في نص تشريعي يقضي بمنع التداول بالعملة الذهبية.

وهذه المخالفة غير جائزة لأن القاعدة القانونية الواردة في النص المشار إليه هي قاعدة أمرة لا يجوز الاتفاق على خلافها وأي اتفاق من هذا القبيل يعتبر باطلاً. ولمعرفة القاعدة القانونية فيما إذا كانت أمرة أم تكميلية، ننظر إلى عبارة النص الذي وردت فيه، فإذا وجدنا فيها ما يشير إلى أنه من غير الجائز مخالفة الحكم الذي تنص عليه (يعتبر باطلاً كل اتفاق مخالف) أو (بالرغم من كل اتفاق مخالف) كانت القاعدة أمرة.

أما إذا وجدنا عبارة (إلا إذا اتفق المتعاقدان على خلاف ذلك) أو (ما لم يكن هناك اتفاق مخالف) كانت القاعدة تكميلية أو مفسرة.

أما إذا لم يتبين نوعها من عبارة النص نلجأ إلى تقدير مدى صلة القاعدة بمصالح المجتمع الأساسية أو بمصالح الأفراد ثم تحديد نوعها على هذا الأساس فإذا كانت تتعلق بمصالح المجتمع تكون قوا عد أمرة. وإذا تعلق بمصالح الأفراد كانت قواعد تكميلية أو مفسرة^(١).

وتعود تسمية القواعد إلى مرة بهذا الاسم إلى أن الأحكام التي تقرر ضها هذه القواعد على الأشخاص هي أحكام مطلقة لا يجوز لهم مخالفتها أبداً.

أما القواعد التكميلية أو المفسرة فقد سميت كذلك لأن الأفراد قد لا يحددون في عقودهم أو اتفاقاتهم جميع الأمور والمسائل التفصيلية التي يمكن أن تنشأ عنها ولا

(١) المدخل إلى العلوم القانونية أو النظرية العامة للقانون/محمد محمود عبد الله/ جامعة دمشق- ١٩٨٢-١٩٨٣ ص ٢٦.

يبيّنون أحكامها فتكون إرادتهم غير ظاهرة أو جلية بالنسبة لهذه الأمور. ولهذا تأتي القواعد التكميلية أو المفسرة لتكمل إرادة هؤلاء الأفراد وتفسر ما خفي منها. فهي تكميلية لأنها تكمل إرادة الأفراد بالنسبة للأمور التي لم يتعرضوا لذكرها في عقودهم ومفسرة لأنها تفسر هذه الإرادة حين لا يبينها الأفراد بأنفسهم.

القوة الإلزامية للقواعد التكميلية أو المفسرة

يجب أن لا نذهب إلى أن القاعدة القانونية الآمرة هي وحدها التي تعتبر ملزمة والتي تحظى بتأييد الدولة، وأن القاعدة التكميلية أو المفسرة ليست ملزمة للأفراد ولا تستطيع الدولة فرضها عليهم بالقوة عند الاقتضاء.

لأن القواعد القانونية أياً كان نوعها، هي قواعد ملزمة، وهي قواعد مؤيدة بقوة الدولة وسلطانها ومن الممكن فرض احترامها على الناس فرضاً، وبدون هذا الشرط لا يمكن أن تعتبر قواعد قانونية بالمعنى الصحيح، بل هي تعذر حينئذ مجرد قواعد أخلاقية أو مجاملة أو نحو ذلك^(١).

أي أن الفرق بين القواعد الآمرة والتكميلية أو المفسرة ينحصر في أن القواعد الآمرة لا يمكن للأشخاص أن يتفوقوا على خلافها في عقودهم. بينما يمكن لهم ذلك بالنسبة للقواعد التكميلية أو المفسرة.

فإذا اتفق هؤلاء الأشخاص على أحكام تختلف عن الأحكام التي تتضمنها القواعد التكميلية أو المفسرة في عقودهم طبقت عليهم هذه الأحكام التي اتفقوا عليها. وإذا لم يحدث بينهم مثل هذا الاتفاق طبقت عليهم الأحكام التي تتضمنها القواعد التكميلية أو المفسرة.

واعتبرت هذه القواعد بالنسبة إليهم حينئذ ملزمة لا يمكنهم التنصل من تطبيق أحكامها بل يرغمون على ذلك بقوة الدولة إذا اقتضى الأمر.

مفهوم النظام العام:

هو مجموعة الأسس الاجتماعية والاقتصادية والخلقية والسياسية والدينية التي يقوم عليها مجتمع من المجتمعات.

وبذلك يختلف مفهوم النظام العام من مجتمع إلى آخر بل ويتغير مفهومه ضمن المجتمع نفسه من زمان إلى آخر فهو مفهوم نسبي متغير^(٢).

(١) المدخل إلى القانون/حسن كيرة/الإسكندرية مصر: منشأة المعارف(١٩٧٤). ص ٤٤

(٢) المدخل إلى القانون/حسن كيرة/الإسكندرية مصر: منشأة المعارف(١٩٧٤). ص ٤٧

وإن القواعد القانونية الآمرة يطلق عليها أيضاً اسم القواعد المتعلقة بالنظام العام فهي أمرة لا يجوز للأفراد مخالفتها أو الخروج عنها لأن المساس بها يشكل في الوقت نفسه مساساً بهذا النظام العام الذي تسعى إلى تحقيقه وحمايته. ونحن نعلم أن القواعد الآمرة تهدف إلى حماية مصالح المجتمع الأساسية التي لا يسمح للأفراد بمخالفتها.

فمفهوم النظام العام إذاً تتمثل فيه هذه المصالح الأساسية للمجتمع، والقانون حين يجعل طائفة من قواعده أمرة لا يجوز لأحد مخالفتها فهو إنما يفعل ذلك لأن هذه القواعد تهدف إلى حماية النظام العام في المجتمع وبالتالي حماية المصالح الأساسية لهذا المجتمع.

ولكن ما هي ---- الأسس التي تؤلف النظام الحيوي للمجتمع؟ أو ما هي المصالح الأساسية التي يسعى المجتمع إلى تحقيقها؟
إن المصالح الأساسية للمجتمع تتجلى عادة بالنسبة للقانون المعاصر بالأمور التالية^(١):

- ١- حماية الفرد في كل ما يتصل بحياته وسلامته وأمنه وحرية.
- مثلاً: القاعدة التي تقضي بتحريم الرق تعتبر قاعدة أمرة من النظام العام لأنها تهدف إلى حماية حرية الإنسان.
- ٢- حماية الدولة ومؤسساتها القانونية ونظام الحكم فيها:
- وعلى هذا فإن جميع قواعد القانون العام التي تنظم العلاقات التي تكون الدولة طرفاً فيها قواعد أمرة من النظام العام.
- ٣- حماية العائلة وإقامتها على أساس سليم، فالقواعد التي تنظم أمور العائلة هي قواعد أمرة من النظام العام.
- ٤- حماية الأخلاق والآداب العامة: أي أن كل اتفاق يمس هذه الأخلاق يعتبر باطلاً لأنه يمس في نفس الوقت النظام العام في المجتمع.
- ٥- حماية بعض المصالح الاقتصادية والاجتماعية: وسن القواعد الآمرة لحمايتها، كما في قواعد قانون العمل التي تنظم علاقات أرباب العمل بالعمال.
- مثلاً إن تعدد الزوجات في سورية هو من النظام العام فلا يستطيع أحد أن يتفق على تحريم التعدد (تعدد الزوجات في سوريا قاعدة أمرة).
- أما في فرنسا تحريم تعدد الزوجات هو من النظام العام لا يستطيع أحد أن يتفق على التعدد (تحريم تعدد الزوجات في فرنسا قاعدة أمرة).

(١) المدخل للعلوم القانونية: (النظرية العامة للقانون. والنظرية العامة للحق)/توفيق حسن فرج/
بيروت لبنان: /الدار الجامعية (١٩٨٨)

الفرع الرابع

القانون والأخلاق

مقارنة القانون بالأخلاق:

تقوم بجانب قواعد القانون قواعد أخلاقية تلعب دوراً كبيراً في تنظيم علاقات الناس في المجتمع وتحدد سبل سيرهم وسلوكهم. ولكن التفريق بين القواعد القانونية والقواعد الأخلاقية لم يحدد بصورة عملية واضحة إلا في العصور الحديثة وخاصة في القرن الثامن عشر أما في العصور السابقة فقد كان التداخل بينهم كبيراً لحد يصعب التفريق معه بينهما.

ولقد عرف الرومان نوعاً ما هذا التفريق حيث قال الفقيه (بول): إن ما يسمح به القانون لا يكون دائماً موافقاً للأخلاق وهو يعني بذلك وجود فرق بين القانون والأخلاق^(١).

وفي العصور القديمة كان الدين هو المسيطر بين أغلب الشعوب وكان ما يأمر به الدين يعتبر في الوقت ذاته موافقاً للأخلاق وواجب الإلتباع من الجهة القانونية. وفي عصرنا الحاضر وبالرغم من التداخل الكبير بين القانون والأخلاق حيث أن قواعد القانون في أغلبها مستمدة من قواعد الأخلاق (فالقواعد التي تأمر بعدم السرقة هي قواعد أخلاقية وقانونية في ذات الوقت).

فقد حاول فقهاء القرن الثامن عشر وبخاصة (توماسيوس) و(كانت) بيان بعض الفوارق وهي فوارق يؤدي إليها اختلاف الغاية والهدف بالنسبة إليهما^(٢). فالأخلاق تهدف إلى تحقيق الطمأنينة والسلامة الداخلية للإنسان وبلوغ الكمال الفردي.

والقانون يهدف إلى تحقيق الطمأنينة والسلامة العامة أو الخارجية وتأمين النظام في المجتمع.

(١) أصول القانون أو المدخل لدراسة القانون/عبد الرزاق احمد السنهوري-احمد حشمت أبو ستيت/ القاهرة- مصر: لجنة التأليف والترجمة (١٩٤١) ص ١٨

(٢) المدخل إلى علم القانون/تأليف عباس الصراف-جورج حزيون/عمان- الأردن: مكتبة دار الثقافة (١٩٩١) ص ١٨- ٢٠

وعلى ما تقدم تبذوالفوارق بين القواعد القانونية والأخلاقية فيما يلي:

١ - اختلاف القانون والأخلاق من حيث النطاق:

إن نطاق القانون في الواقع أقل سعة من نطاق الأخلاق، ذلك أن القانون إنما يهتم فقط بقسم من أفعال الإنسان وتصرفاته وهذا القسم يتضمن التصرفات التي تدخل في نطاق سلوكه الاجتماعي.

بينما تشمل القواعد الأخلاقية هذا النوع من تصرفات الإنسان وتصرفاته الخاصة التي تدخل في نطاق سلوكه الفردي حتى ولو لم يكن لها أثر على علاقاته بالآخرين.

وعلى هذا نستطيع أن نميز بين ثلاثة مناطق بين القانون والأخلاق من حيث النطاق^(١):

أ - منطقة مشتركة بين القانون والأخلاق:

وهي تلك التي تتعلق بتصرفات الإنسان في المجتمع وصالته بالغير كالقواعد المتعلقة باحترام حقوق وملكيات الآخرين ومنع ارتكاب الجرائم فهي قواعد يفرضها القانون والأخلاق معاً.

ب - منطقة خاصة بالأخلاق دون القانون:

وهي التي تتعلق بسلوك الإنسان وتصرفاته الفردية التي لا تأثير لها على صلاته بالآخرين.

كالحث على الصدق والشجاعة، فهي عبارة عن قواعد تفرضها الأخلاق وحدها دون القانون. لأنها لا تؤثر على صلاته بالآخرين وعلى حياته الاجتماعية. وعلى هذا فإن القاعدة تظل تعذر أخلاقية لا قانونية طالما أنها تتعلق بالفرد وحده دون أن تؤثر على الآخرين في المجتمع، أما إذا امتد تأثيرها إلى هؤلاء فتصبح قاعدة أخلاقية قانونية معاً.

فالأخلاق مثلاً تستنكر الكذب العادي الذي لا ينجم عنه ضرر للغير ولكن القانون لا يعاقب عليه، أما إذا نجم عن هذا الكذب ضرراً للغير كما في شهادة الزور،

(١) المدخل إلى القانون/رمضان محمد أبو السعود-محمد حسين منصور/بيروت-لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية (٢٠٠٣) ص ٢٩-٣٢.

فلا يكون منع هذا الكذب قاعدة أخلاقية فقط بل قاعدة أخلاقية وقانونية معاً. وكذلك الأمر بالنسبة للأفعال الأخلاقية الأخرى كالجبن والفرار وما إلى ذلك.

ج - منطقة خاصة بالقانون دون الأخلاق:

كما في القوا عد المتعلقة بتنظيم السير التي يفر ضها القانون لتأمين النظام وتجنب الصدمات والحوادث.

٢ - اختلاف القانون والأخلاق من حيث الشدة:

إذا كانت هنالك منطقة مشتركة بين القانون والأخلاق، وهي تلك التي تتعلق بتصرفات الإنسان ذات الصلة بحياته الاجتماعية وعلاقته بالآخرين في المجتمع، فإن القواعد القانونية قد تختلف في بعض الأحيان عن القوا عد الأخلاقية في هذا المجال وتكون أقل شدة منها وأكثر تساهلاً بسبب مقتضيات المصلحة والضرورة. وهنا يثور التساؤل التالي: لماذا تختلف قوا عد القانون عن قوا عد الأخلاق في حقل التنظيم الاجتماعي؟

لأن الأخلاق تهدف دوماً إلى الإصلاح التام والكمال المطلق بينما يحرص القانون على مراعاة اعتبارات أخرى كالمصلحة والذفع إلى جانب المثل الأخلاقية التي يحاول تحقيقها.

فالأخلاق مثلاً لا ترض أن يمتنع إنسان عن وفاء دينه مهما مر على هذا الدين من مدة أو زمن دون المطالبة به من صاحبه، أما القانون فإنه يبيح لهذا الإنسان أن يمتنع عن وفاء دينه بعد فترة معينة من الزمن إذا لم يطالبه به صاحبه خلال هذه الفترة وهذا ما يسمى بالتقادم لأنه يعتبر أن المصلحة تقتضي بالأ تظل المنازعات القانونية قائمة دوماً ومستمرة.

وكذلك قد يعتبر منافياً للأخلاق أن يغبن البائع المشتري غبناً فاحشاً في ثمن ما يشتريه منه، ولكن القانون قد لا يمانع هذا الغبن إلا في ظروف خاصة، حرصاً على المصلحة التي تقتضي باستقرار المعاملات وعدم إفساح المجال لإبطال العقود بصورة واسعة^(١).

وقد أشار الفقيه الفرنسي بورتاليس إلى هذا المعنى حيث قال:

(١) وقد أشار الفقيه الفرنسي بورتاليس إلى هذا المعنى حيث قال :
"ما لا يكون مخالفاً للقوانين فهو مشروع، ولكن ليس كل ما هو مطابق للقوانين يكون شريفاً دوماً، لأن القوانين إنما تهتم بالمصلحة السياسية للمجتمع أكثر من اهتمامها بالكمال الخلقي للإنسان"، المدخل إلى علم القانون/ هشام القاسم/ جامعة دمشق/ ٢٠٠٣-٢٠٠٤. ص ٣٩

"ما لا يكون مخالفاً للقوانين فهو مشروع، ولكن ليس كل ما هو مطابق للقوانين يكون شريفاً دوماً، لأن القوانين إنما تهتم بالمصلحة السياسية للمجتمع أكثر من اهتمامها بالكمال الخلقى للإنسان".

٣ - اختلاف القانون والأخلاق من حيث المؤيد أو الجزاء:

إن القوا عد القانونية تتميز بأنها مؤيدة من قبل الدولة التي تستطيع فرضها بالقوة، أما القوا عد الأخلاقية فإن الذي يفرضها على المرء هو ضميره ووجدانه أو الضمير العام في المجتمع ولكن بدون تدخل الدولة، فالإنسان يمتنع عن الكذب لأنه يكرهه أو خشية احتقار الناس له.

ولكن على الرغم من الفوارق بين الأخلاق والقانون فالصلة بينهما قوية جداً، ذلك لأن القادة الأخلاقية تحاول دوماً أن تصبح قاعد قانونية والقوا عد القانونية مستمدة في أغلبها من الأخلاق مما يمكننا من القول أن القانون ليس سوى الأخلاق حين ترتدي صبغة إلزامية.

أسس القانون

الفرع الأول

المذاهب الشكلية

أولاً: عرض النظرية

هذه المذاهب لا تبحث عن الأسس الخفية التي يقوم عليها القانون والعوامل العميقة التي تؤثر في وجوده بل تنظر فقط إلى القانون بوجهه الظاهر كمجموعة قواعد تقرها السلطة العامة أو الدولة فتعالجها على هذا الأساس دون أن تحاول التغلغل إلى ما وراء هذه القواعد للبحث في أسباب وعوامل نشوء تلك القواعد على هذا النحو.

والقواعد القانونية وفقاً لهذه المذاهب هي التي تتبناها الدولة فعلاً وتقرضها (وتسمى بالقواعد القانونية الوضعية) وإذا أراد الباحث أن يبحث بها فعليه أن يبحث دون أن يتعداها إلى ما ورائها^(١).

وهذا القواعد جاءت موافقة لإرادة المشرع الممثلة لإرادة الدولة فالدولة هي المصدر الحقيقي للقواعد القانونية وهي أساسها الأول، وكل ما تعتبر الدولة من زمرة القانون يدخل في نطاقه فالقانون ما هو إلا مشيئة الهيئة الحاكمة أو الدولة ولا حاجة للبحث عن أسس أخرى فيما عدا هذه المشيئة.

وأهم فلاسفة هذا المذهب^(٢):

- الفقيه الإنكليزي "أوستن" الذي يستمد مذهبه من نظريات الفيلسوف "هوبز".
- الفيلسوف هيغل الألماني.
- الفقيه النمساوي كيلسن.
- بعض الفقهاء الفرنسيين أنصار النظرية الوضعية وخاصة (ده مالبر - فالين).

(١) للتوسع في هذه المذاهب راجع المدخل للعلوم القانونية/أنطوان قسيس/حلب- سوريا: جامعة حلب (١٩٦٧). ص ٢٢ - ٤٠.

(٢) أصول القانون أو المدخل لدراسة القانون/عبد الرزاق احمد السنهوري- احمد دشمت أبو ستيت/ القاهرة- مصر: لجنة التأليف والترجمة (١٩٤١). ص ٢٤

ثانياً: تقدير النظرية

على الرغم من أن المذاهب الشكلية تتضمن نصيباً من الصحة ولكنها في نفس الوقت يمكن أن تعتبر خطيرة وغير كافية:
أما أنها تعد صحيحة:

لأن القانون مرتبط بالدولة ومتصل بها كل الصلة وعلى هذا يجب أن تعتبر من زمرة القانون كل ما تعتبره الدولة كذلك وأن يعتبر خارجاً عنها كل ما لا ترضى الدولة أن تعتبره فتبني الدولة للقواعد القانونية أو إقرارها إياها هو المعيار الأكيد المباشر الذي يدلنا على صحة هذه القاعدة.
أم أنها تعد خطيرة:

لأن المغالاة في الأخذ بهذه المذاهب قد يؤدي إلى تبرير استبداد الدولة وسيطرتها المطلقة أو إذا كان القانون هومشيئة الدولة فقط فلا مجال بعدئذ إلى الشك في قيمة هذا القانون ومناقشته ما دام قد صدر عن الدولة ذات السلطان المطلق وصاحبة الكلمة الأولى والأخيرة في هذا الشأن.

فالدولة بحسب هذه المذاهب- وخاصة المتطرفة منها كالمذاهب الألمانية- هي كل شيء وكل ما يصدر عنها من قواعد قانونية لا سبيل إلى الطعن فيه وهذا مما يؤدي أحياناً إلى تبرير بعض القواعد الصادرة عن الدولة التي قد لا تحقق العدل تماماً أو لا تحقق المصلحة العامة.

لماذا تعتبر المذاهب الشكلية غير كافية لتفسير أسس القانون؟

- ذلك لتوقفها حين البحث عن هذه الأسس عند إرادة الدولة فقط واعتبار إياها الأساس الوحيد الذي يبنى عليه هذا القانون دون أن تحاول التعمق إلى ما وراءها والبحث عن العوامل الحقيقية التي تؤدي إلى نشوء القانون والأسس البعيدة التي يبنى عليها.

فإذا كانت الدولة هي الأساس المباشر الذي يبنى عليه القانون، فمن المهم أن نعرف ما هي الاعتبارات والعوامل التي تؤثر على إرادة الدولة نفسها حين انتقائها للقواعد القانونية، لأن الدولة لا تضع هذه القواعد اعتباطاً وإنما هي تقيمها على أسس تركز إليها وتبررها.

ومن هنا يتبين لنا عدم إمكان الاكتفاء بالمذاهب الشكلية وضرورة البحث فيما وراء إرادة الدولة عن الأسس العميقة التي يبنى عليها القانون.

الفرع الثاني

مدرسة القانون الطبيعي

أولاً: عرض النظرية

تعتبر هذه النظرية من أهم النظريات التي وجدت للبحث في أساس القانون فقد اعتبر قانوننا المدني القانون الطبيعي مصدراً أخيراً للقواعد القانونية يلجأ إليه القاضي للحكم بموجبه حين فقدان المصادر الأخرى وبالتالي فإن لمبادئ القانون الطبيعي فائدة عملية خاصة من حيث إمكان تطبيقها مباشرة من قبل القاضي بالإضافة إلى فائدتها الأصلية كأسس مثالية تركز عليها القواعد القانونية الوضعية.

ويرجع تاريخ هذه النظرية إلى عهد بعيد فقد عرفها اليونان والرومان وعرفها القانون الكنسي في القرون الوسطى ولكنها اكتسبت شكلها العلمي في القرن السابع عشر، وقد نادى بها عدد كبير من الفقهاء والفلاسفة وعلى رأسهم الهولندي غروسيوس^(١).

ومما زاد في أهمية هذه النظرية وانتشارها أن الثورة الفرنسية قد تبنتها وأخذت بها في مبادئها، وتتلخص هذه النظرية في النقاط التالية^(٢):

- ١- تعتقد هذه النظرية أن هنالك إلى جانب القواعد القانونية الوضعية المطبقة فعلاً قواعد مثالية عادلة تسمح على القواعد الوضعية وتفرضها طبيعة الأشياء نفسها بالنسبة لعلاقة البشر فيما بينهم ومن هنا سميت النظرية القانون الطبيعي.
- ٢- هذه القواعد التي تفرضها الطبيعة نفسها إنما يدلنا عليها ويكتشفها العقل السليم.
- ٣- هذه القواعد مطلقة ثابتة لا تتغير ولا تزول فهي عامة بالنسبة لجميع الشعوب وواحدة بالنسبة لجميع الأزمنة.
- ٤- إن هذه القواعد هي التي يجب أن تفرض نفسها وتهيمن على القواعد الوضعية فهي الأساس الذي يجب أن تستند إليه القواعد الوضعية لكي تكون واجبة الاحترام عليها ألا تخالف مبادئ القانون الطبيعي وتحصر على تطبيقها.
- ونعرض لبعض الأمثلة التي تعتبر من مبادئ وقواعد القانون الطبيعي:
- ١- احترام الحرية والملكية والسلامة الإنسانية.

(١) أصول القانون أو المدخل لدراسة القانون/عبد الرزاق احمد السنهوري-احمد حشمت أبو ستيت/

القاهرة- مصر: لجنة التأليف والترجمة (١٩٤١). ص ٤٥

(٢) المدخل للعلوم القانونية/أنطوان قسيس/حلب- سوريا: جامعة حلب (١٩٦٧) ص ٤٨.

٢- احترام المواثيق والعهود والوفاء بها.
٣- فرض تعويض عادل عن الأضرار التي يلحقها شخص بآخر بدون حق.
وهذه الأمور تعتبر طبيعية لأن العقل يرشدنا على صحتها حتى ولو لم تنص عليها القواعد القانونية الوضعية.
وتؤمن هذه النظرية بأن هناك حقوقاً أساسية فطرية للإنسان يستمدّها من طبيعته ذاتها كإنسان أهمها:
الحق في الحرية الذي تعتبره حقاً مقدساً لا يجوز النيل منه أو التجاوز عليه حتى من قبل الدولة نفسها.
وبالتالي فإن هناك صلة قوية تربط بين مذهب القانون الطبيعي والمذهب الفردي الذي يدعو أيضاً إلى تقديس الحرية.

ثانياً: تقدير النظرية

١- مبرراتها:

إن نظرية القانون الطبيعي نظرية ذات طابع إنساني أو مثالي وقد ساعدت كثيراً على مقاومة الطغيان والاستبداد.
وهي على نقيض المذاهب الشكلية، إذ تعتبر أن هنالك مبادئ وقواعد عادلة تفرضها طبيعة الأشياء ويكتشفها العقل السليم ولا تتغير في الزمان أو المكان تحاول أن تجعل من فكرة العدالة مثلاً أعلى منفصلاً عن إرادة الدولة لا منبعثاً عنها، بل هي تحاول أن تحد من إرادة الدولة نفسها ومن سلطانها حين توجب عليها أن تستلهم في قواعدها القانونية التي تضعها مبادئ القانون الطبيعي المثالية العادلة وألا تخالفها في حال من الأحوال^(١).

٢- عيوبها:

إن الاعتقاد بوجود مبادئ مثالية مطلقة ثابتة في الزمان والمكان هو أمر فيه الكثير من الإغراق في التفاؤل والبعد عن الواقع. فالواقع يدلنا على أن هذه المبادئ نسبية لا مطلقة، فما نعتبره قانوناً طبيعياً في عصر من العصور أو بالنسبة لشعب من الشعوب قد لا يعتبر كذلك في عصر غيره أو بالنسبة لشعب آخر.

(١) المدخل للعلوم القانونية: (النظرية العامة للقانون والنظرية العامة للحق) (توفيق حسن فرج/ بيروت لبنان: الدار الجامعية (١٩٨٨). ص ١٠٣

فنظام الرق مثلاً الذي نعتبره اليوم من أشد الأنظمة مخالفة لمبادئ القانون الطبيعي قد ساد زمناً طويلاً بالنسبة لأغلب شعوب العالم دون أن يستنكره العقل البشري آنذاك أو يأباه وفي هذا دليل واضح على أن المبادئ التي نسميها بمبادئ القانون الطبيعي هي أقرب ما تكون في الواقع إلى معتقداتنا وآرائنا الشخصية التي نؤمن بها منها إلى مثل عليا ثابتة لا تتغير.

ثالثاً: تطور النظرية

القانون الطبيعي ذو المضمون المتغير والتي يعتبر أكبر مؤسسيها الفيلسوف الألماني ستاينر.

حاولت النظرية الجديدة أن تبقى على فكرة وجود القانون الطبيعي ولكن دون أن تعتبر أن المبادئ التي يتضمنها بمثابة هي مبادئ ثابتة مطلقة، بل اعترفت بنسبية هذه المبادئ وإمكانية تطورها^(١).

لكن هذا التطوير الذي طرأ عليها كاد أن يبعد النظرية عن هدفها الأصلي الذي ترمي إليه وأن يفقدها الكثير من أهميتها إذ أن هدف النظرية هو إقامة أسس ثابتة ومبادئ مثلى مطلقة للقواعد القانونية الوضعية أما أنصار التطوير فقد نادوا بنسبية الأسس وقابليتها للتغيير.

ومهما يكن من أمر هذه الانتقادات فإن نظرية القانون الطبيعي يظل لها الفضل الأكبر في أنها نهبت الأذهان إلى ضرورة التمسك بمبادئ مثلى تخضع لها القواعد القانونية الوضعية وهذه المبادئ والمثل إنما تدور كلها حول فكرة العدالة ذاتها وتنصهر فيها^(٢).

(١) المدخل للعلوم القانونية: (النظرية العامة للقانون. والنظرية العامة للحق) (توفيق حسن فرج/

بيروت لبنان: /الدار الجامعية (١٩٨٨) ص ١٠٤

(٢) المدخل إلى علم القانون/ هشام القاسم/ جامعة دمشق/ ٢٠٠٣-٢٠٠٤. ص ٥٦

أقسام القانون

يقسم القانون إلى زمرتين رئيسيتين وهما: زمرة القانون العام و زمرة القانون الخاص. وسنحاول التعريف بالقانون العام والقانون الخاص والمقارنة بينهما، ثم اعطاء لمحة موجزة عن مختلف فروعهما. وذلك وفقا لما يلي:

الفرع الأول: القانون العام والقانون الخاص

الفرع الثاني: فروع القانون العام

الفرع الثالث: فروع القانون الخاص

الفرع الأول

القانون العام والقانون الخاص

تعريف القانون العام^(١):

هو القانون الذي ينظم العلاقات التي تكون الدولة بصفقتها صاحبة السيادة طرفاً فيها فهو ينظم أجهزة الحكم وعلاقة الدولة مع غيرها من الدول والأفراد.

تعريف القانون الخاص:

هو القانون الذي ينظم العلاقات التي لا تكون الدولة بصفقتها صاحبة السيادة والسلطان طرفاً فيها وهي علاقات الأفراد فيما بينهم وأحياناً علاقتهم مع الدولة أي حين لا تدخل الدولة بصفقتها صاحبة السيادة بل كأفراد عادي. وإذا نظرنا لأي مجتمع من المجتمعات من الأسهل علينا ملاحظة وجود فئتين في هذا المجتمع:

- ◀ فئة حاكمة تتمثل بالدولة ومؤسساتها وأجهزة الحكم فيها.
- ◀ فئة محكومة تتمثل بالأشخاص العاديين من طبيعيين أو اعتباريين.
- ونلاحظ أيضاً أن الفئة الحاكمة الممثلة بالدولة تتمتع ببعض الامتيازات الخاصة التي تقتضيها طبيعتها كهيئة حاكمة ومنها:
- ◀ تنظيم جهاز الحكم، جباية الضرائب، علاقة الدولة مع موظفيها.
- أما ما يتعلق بالأفراد من قواعد قانونية تنظم علاقاتهم فيما بينهم:
- كقواعد الزواج والطلاق والبيع والشراء والإيجار والتجارة.... فيعتبر من قواعد القانون الخاص.

مثال (١):

إذا أرادت الدولة أن تشق سكة حديد وهذه السكة سوف تمر بأراضي الغير في هذه الحالة لا يأتي ممثل عن الدولة ويتفاوض مع أصحاب هذه الأراضي: لأن الدولة دخلت في هذه العلاقة بوصفها صاحبة السيادة والسلطان أي: تملك امتيازات لا يملكها الأفراد وذلك يعني أن هذا التصرف يدخل ضمن نطاق القانون العام.

(١) المدخل لدراسة العلوم القانونية: مبادئ القانون-النظرية العامة للحق/عبد القادر الفار/عمان-الأردن: مكتبة دار الثقافة(١٩٩٤) ص٣٨.

مثال (٢):

شخص لديه بناء وأرادت إحدى الوزارات أن تتخذه مقراً لها وطلبت استئجار البناء الذي يملكه. هل يستطيع هذا الشخص أن يرفض هذا العرض؟ في هذه الحالة نعم، لأن الدولة دخلت في هذه العلاقة بوصفها شخصاً عادياً وليس بوصفها صاحبة السيادة ولهذا يستطيع الشخص الرفض إن أراد. ونلاحظ أن هذه العلاقة تدخل ضمن نطاق القانون الخاص. كما وحاول الفقهاء تصنيف القانون إلى مكتوب وغير مكتوب والمقصود بالكتابة: يجب أن تكون صادرة عن سلطة تشريعية بشكل كتابي كال دستور مثلاً ثم يجب أن يتم نشرها. وبالتالي فإن جمع عدة أعراف وكتابتها لا يعني أنها أصبحت قانون مكتوب.

معياري التفريق بين القانون الخاص والعام:

إن تقسيم القانون إلى عام وخاص يعود إلى عهد بعيد فقد عرف عند الرومان حيث اعتبروا من القانون الخاص كل ما يتعلق بمصالح الأفراد. وقد حاول رجال القانون إيجاد معيار أو ضابط دقيق بين القانون العام والخاص لضبط القواعد القانونية لكنهم فشلوا في أغلب محاولاتهم. أما المعايير الأكثر نصيباً في الصحة والصواب^(١):

١- المفهوم المالي:

إن أكثر القواعد المنظمة للعلاقات المالية (بيع- شراء) هي من القانون الخاص أما القواعد التي تنظم العلاقات الأخرى كتنظيم جهاز الدولة هي من القانون العام. وإذا أمعنا النظر نجد أن هذا المعيار غير صحيح إذ أن كثيراً من القواعد التي تنظم أموراً لا أثر للمفهوم المالي فيها تعذر من القانون الخاص لا العام (كالقواعد الرامية إلى تنظيم العلاقات العائلية مثلاً) وهناك أموراً مالية كثيرة لها علاقة مباشرة بالقانون العام (كالضرائب والأملاك العامة).

٢- المصلحة العامة والمصلحة الخاصة:

(١) هناك معايير أخرى غير التي ذكرناها منها معيار درجة القوة الإلزامية ومعيار فكرة التبعية وغيرها.

أصحاب هذا المعيار برأيهم: القانون الخاص هدفه الرئيسي حماية المصلحة الخاصة للأفراد بينما هدف القانون العام حماية المصلحة العامة للمجتمع وهذا المعيار انتشر كثيراً بين رجال القانون إلا أنه بعيد عن الصحة والصواب فليس هناك حدوداً واضحة تمكننا من التمييز بين ما تحققه القواعد القانونية من مصلحة عامة ومصلحة خاصة وهناك عدد كبير من القواعد في القانون الخاص تغلب فيها المصلحة العامة بحيث نعتبرها قواعد أمرة.

مثال:

أمر العمل والعائلة تهدف إلى تحقيق المصلحة العامة وحمايتها وتصنف ضمن القانون الخاص.

٣- صفة أطراف العلاقة القانونية:

إذا كانت الدولة بصفقتها صاحبة السيادة والسلطان هي أحد أطراف هذه العلاقة اعتبرنا هذه القواعد من القانون العام. وإذا كانت الدولة بمثابة الفرد العادي بدون سلطة متدخلة كانت هذه القواعد من القانون الخاص. ويظهر أن هذا المعيار أفضل المعايير.

صعوبة التفريق بين القانون العام والقانون الخاص:

ليس من السهولة التفريق بين الزمرتين حتى أن العلماء اختلفوا في تصنيف بعض فروع القانون وتحديد الزمرة التي تنسب إليها كالقانون الجزائي وأصول المحاكمات المدنية والتجارية.

القانون الجزائي:

يعتبر لدى معظم العلماء من فروع القانون العام " باعتبار المجتمع هو المتضرر الأول من الجريمة في حين "يصنفه البعض في زمرة القانون الخاص باعتبار أن القانون الجزائي يتعلق بحماية الأفراد في حياتهم وأعراضهم وأموالهم كذلك أصول المحاكمات المدنية والتجارية يرى الكثير من الفقهاء حالياً ضرورة تصنيفها في زمرة القانون العام بينما هي في زمرة القانون الخاص باعتبار أنها تتعلق بتنظيم وتحديد عمل سلطة من أهم سلطات الدولة.

وهي السلطة القضائية لذلك نرى صعوبة التفريق بين هاتين الزمرتين لذلك رأى بعض الفقهاء أن هنالك زمرة ثالثة بين القانون العام والقانون الخاص هي زمرة القانون المختلط^(١).

التداخل والتأثير المتبادل بين القانون العام والقانون الخاص:

إن تقسيم القانون إلى عام وخاص هو تقسيم مصطنع ببعض الشيء ولا يوجد انفصال تام بين هاتين الزمرتين أو اختلاف كبير بين قواعدهما بل على العكس هناك نوع من التداخل والتأثير المتبادل بين قواعده القانون العام وقواعد القانون الخاص وبين أنواع العلاقات في كل منهما.

مثال:

هناك الكثير من المبادئ والقواعد التي تطبق في نطاق القانون العام مستمدة إلى حد كبير من قواعد ومبادئ القانون الخاص (كالقواعد المنظمة للعقود الإدارية أو للمسؤولية الإدارية التي تعتبر من قواعد القانون العام وهي مستمدة من قواعد نظرتي العقد والمسؤولية في القانون المدني الذي هو أبرز فروع القانون الخاص). وهناك الكثير من قواعد القانون الخاص تفسح للدولة مجالاً كبيراً للإشراف عليها والتدخل بها مثل أمور العمل أو مراقبتها لبعض أنواع الشركات. ومن أبرز الصور للتداخل بين القانونين الشركات والمشاريع المؤممة. كالمشاريع التي كان يملكها أفراد تحولت إلى ملكية الدولة بعد الحرب العالمية الثانية مما اعتبره بعض الفقهاء دليلاً على توسع القانون العام. بينما اعتبر آخرون بأن هذه المشاريع لم تفقد الأساليب والطرائق التي كانت تمارس بها فعاليتها في الماضي وهي أساليب تنظمها قواعد القانون الخاص (ميزانية هذه المشاريع وتنظيم علاقاتها بعمالها وعلاقاتها بالمستهلكين) مما تقدم نلاحظ صعوبة الفصل بين القانونين.

(١) المدخل إلى القانون/رمضان محمد أبو السعود-محمد حسين منصور/بيروت-لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية (٢٠٠٣) ص ٢٣.

الفرع الثاني

فروع القانون العام

يضم القانون العام الفروع التالية^(١):

- ١- القانون الدستوري.
- ٢- القانون الإداري ويلحق به القانون المالي.
- ٣- القانون الجزائي بما في ذلك أصول " المحاكمات الجزائية".
- ٤- القانون الدولي العام.

القانون الدستوري^(٢):

ويتضمن:

- ١- المبادئ والقواعد الأساسية التي تحدد: الحقوق والواجبات العامة للمواطنين (الحريات- حماية الملكية- العدالة- المساواة).
- ٢- كيفية تنظيم السلطات العامة في الدولة " من تشريعية- قضائية- تنفيذية". وعلاقة هذه السلطات بعضها ببعض ومع الأفراد حتى أن الدستور يسمى أيضاً بالقانون الأساسي والقواعد الدستورية تعذر أكثر القواعد القانونية أهمية وأعلى مرتبة.

القانون الإداري والمالي^(٣):

الإداري ويتضمن: القواعد التي:

- أ- تنظم نشاط السلطة التنفيذية.
 - ب- ممارسة السلطة التنفيذية نشاطها عن طريق الإدارات التابعة لها.
- قواعد القانون الإداري لا يجمعها تشريع موحد بل توجد تشريعات متفرقة " كقانون الموظفين- بلديات- استملاك".

(١) ننوه إلى أنه في معرض دراستنا لفروع كل من القانون العام والخاص سنقوم باستعراض لمحة موجزة وبسيطة عنها لأن التوسع في دراستها يخرجنا عن غايتنا في دراسة المدخل إلى العلوم القانونية.

(٢) المدخل إلى العلوم القانونية أو النظرية العامة للقانون/محمد محمود عبد الله/ جامعة دمشق- ١٩٨٢-١٩٨٣. ص ٦٥

(٣) المدخل إلى القانون/حسن كيرة/الإسكندرية مصر: منشأة المعارف(١٩٧٤). ص ٦٨

مباحث القانون الإداري:

يبحث القانون الإداري في:

- ١- التنظيمات الإدارية وتقسيماتها.
 - ٢- نشاط الدولة ومظاهره "أعمال إدارية- الوظائف وما يتعلق بها- أملاك الدولة".
 - ٣- القضاء الإداري "تنظيمه ومهامه".
- ومن الجدير القول بأن هذا موجز بسيط لأن القانون حالياً في توسع مستمر متزايد في الدول الاشتراكية الحديثة.

القانون المالي^(١):

ويسمى بالتشريع المالي يتضمن القواعد التي تحدد كيفية "تنظيم الميزانية- الموارد- وجوه الصرف".
والموارد تتألف من الضرائب والغلات التي تجنيها من أملاك الدولة ومن القروض التي تعقدها في بعض الأحيان.
أما النفقات متعددة أهمها ما يصرف من أجل رواتب الموظفين أو المشاريع ومصروفات الدفاع والإنشاءات وهناك صلة وطيدة ما بين القانون المالي والإداري.

القانون الجزائي وأصول المحاكمات الجزائية:

القانون الجزائي^(٢): أو قانون العقوبات:

والقانون الجزائي ينقسم إلى قسمين:

- ١- قسم عام.
 - ٢- قسم خاص.
- أ- يبحث في الجريمة وأنواعها: (جنايات- جنح- مخالفات).
- ب- يبحث في عناصر الجريمة وهي:
- ١- العنصر القانوني "الفعل المرتكب مجرماً بنص القانون".
 - ٢- العنصر المعنوي "توفر النية الجرمية- أو الخطأ والإهمال".
 - ٣- العنصر المادي "القيام بارتكاب الجرم أو شرع أو شارك فيه".

(١) المدخل إلى القانون/حسن كيرة/الإسكندرية مصر: منشأة المعارف(١٩٧٤). ص ٦٩

(٢) المدخل إلى علم القانون/هشام القاسم/ جامعة دمشق/٢٠٠٣-٢٠٠٤. ص ٨٨- ٨٩.

ج- يبحث في العقوبة وأنواعها: تحصر العقوبة بين حدين أعلى وأدنى كما يبحث في حالات عدم المسؤولية عن الجريمة.
أما القسم الخاص: فهو يبحث في أنواع الجرائم المختلفة: القتل- السرقة- الخيانة- التزوير....

والقانون المطبق في بلادنا الصادر بتاريخ ١٩٤٩/٦/٢٢ يشمل مختلف هذه الأبحاث.

أصول المحاكمات الجزائية: تلحق بالقانون الجزائي تتضمن أصول التحقيق والطقن والتنفيذ.

وقانون أصول المحاكمات في سورية الصادر بتاريخ ١٩٥٠/٣/١٣ حدد السلطات التي يعود إليها أمر ما سبق من تحقيق وجمع الأدلة والقبض على الفاعلين وإحالتهم إلى القضاء وتقديمهم إلى المحاكم المختصة.

القانون الدولي العام^(١):

ويتضمن:

- ١- القواعد التي تنظم العلاقات الدولية في حالات السلم والحرب والحياد.
 - ٢- ينظم اكتساب الدولة في حالة السلم السيادة والاعتراف بها دولياً والتمثيل السياسي والقتلي فيما بينها والمفاوضات لفض النزاعات.
 - ٣- في حالة الحرب ينظم القانون الدولي علاقات الدول المتحاربة.
- (كيفية إعلان الحرب وإنهائها- معاملة الأسرى- تنظيم استخدام الأسلحة ومنه ما كان منها محرماً دولياً).

١- في حالة الحياد:

يحدد علاقات الدول الحيادية بالمتحاربين يبين الحقوق والواجبات المترتبة عليها.

وأخيراً: القانون الدولي يتضمن القواعد التي تتعلق بالمنظمات الدولية كالأمم المتحدة.

(١) المدخل إلى العلوم القانونية أو النظرية العامة للقانون/محمد محمود عبد الله/ جامعة دمشق- ١٩٨٢-١٩٨٣. ص٦٣

٤ ويحتاج القانون الدولي العام إلى قوة دولية لفرض القواعد التي ينص عليها
وإلا أصبح بدون مضمون عملي. ويستمد القانون الدولي مصادره من
الأعراف الدولية والاتفاقات والمعاهدات.

بعض عيوب القانون الدولي:

- ١- عدم مصداقية القانون الدولي.
- ٢- عدم وجود سلطة تشرع القوانين.
- ٣- عدم وجود جزاءات تفرض على خروقات تحدث حالياً وبشكل يومي وخاصة
من قبل الكيان الصهيوني

الفرع الثالث

فروع القانون الخاص

- يضم قسم القانون الخاص الفروع التالية:
- ١- القانون المدني بما في ذلك قانون الأسرة والعائلة.
 - ٢- القانون التجاري.
 - ٣- أصول المحاكمات المدنية والتجارية.
 - ٤- القانون الدولي الخاص.
 - ٥- بعض الفروع المستحدثة مثل قانوني العمل والزراعة.

القانون المدني^(١):

تعريفه: القواعد التي تنظم علاقات الأفراد فيما بينهم إلا ما يتناوله بالتنظيم فرع آخر من فروع القانون الخاص.

العلاقات التي تقوم بين الأفراد تقسم إلى نوعين:

- ١- علاقات عائلية: يعود تنظيمها إلى القانون المدني غالباً أما في الدول العربية فلها فرع مستقل نظراً لتعدد الأديان وضرورة خضوع كل طائفة إلى قوا عدها الدينية الخاصة بها في مجال أمور العائلة.
- ٢- العلاقات المالية بين الأفراد انفصلت بشكل تدريجي عن القانون المدني وأصبحت لها فروعاً خاصة كقانون التجارة الذي ينظم العلاقات التجارية والعمالية.

لذلك يقتصر القانون المدني في بلادنا العربية على تنظيم العلاقات المالية.

وبالرغم مما تقدم فإن للقانون المدني أهمية بالغة تبذوفي الأمور التالية:

- ١- القانون المدني هو الأصل الذي تفرعت عنه بقية فروع القانون " تجارة وعمل "

- ٢- القانون المدني لا يختص بفئة معينة بل يطبق على جميع المواطنين دون استثناء

- ٣- عند عدم وجود قواعد في فروع القانون الأخرى فعودتها دائماً إلى القانون المدني.

(١) المدخل إلى العلوم القانونية أو النظرية العامة للقانون/محمد محمود عبد الله/ جامعة دمشق-

١٩٨٢-١٩٨٣. ص ٧٣ - ٨٠

تطور القانون المدني في بلادنا:

ظلت الدول العربية بما فيها سوريا لقرون طويلة تعمل بموجب الشريعة الإسلامية في كل الأمور تستقى من المذاهب المختلفة وتعتمد على: الكتاب- والسنة- والإجماع- والاجتهاد إلا أن الدولة العثمانية أحدثت قانون التجارة والجزاء وتشريع الأحكام العدلية والأمور المتعلقة بالعقارات.

وعلى سبيل المثال مجلة الأحكام العدلية التي صدرت سنة ١٢٩٣ هـ وأخذت قواعدها من المذهب الحنفي.

ومجلة الأحكام العدلية هي من أهم الأعمال التي صاغت الأحكام حيث بقيت سورية تطبق ما ورد في مجلة الأحكام العدلية حتى بعد زوال الحكم العثماني وأجري في عهد الانتداب الفرنسي تعديلاً فرنسياً لبعض النواحي المدنية " قانون الملكية العقارية الصادر سنة ١٩٣٠ قرار رقم ٣٣٣٩.

أما بعد استقلال سورية فلقد ألغت التشريعات الصادرة عن كل من: الدولتين العثمانية والفرنسية كمجلة الأحكام العدلية والقرار ٣٣٣٩، و صدر بتاريخ ١٨ أيار ١٩٤٩ المرسوم التشريعي رقم ٨٤.

والقانون المدني الحالي الذي أخذ بكامله تقريباً عن القانون المدني المصري، المستمد بدوره عن الغرب أما الخلاف الطفيف ما بين القانون المدني السوري والمصري ويتمثل بالأحكام العقارية المأخوذ عن القرار ٣٣٣٩. وقد استغرق اثني عشر عاماً لصدوره من عام ١٩٣٦ إلى ١٩٤٨.

أما مصادر القانون المدني المصري المأخوذ عنه القانون المدني السوري فهي:

- التشريع المدني المصري المستمد من التشريع المدني الفرنسي مع بعض التعديلات. إذ طبقت مصر منذ عام ١٨٧٦ القانون المدني الفرنسي.
- اجتهاد القضاء المصري في تطبيق نصوص ذلك التشريع وتفسيرها وإغنائها بالحلول العملية الملائمة لتطور الحاجات الاجتماعية.
- التشريعات الإسلامية وهي من أهم المصادر التي اعتمد عليها القانون.
- التشريعات أو التقنيات الأجنبية الحديثة. وفي مقدمتها القانون الفرنسي والألماني والسويسري التي استفاد التشريع السوري منها واستقى أفضل ما فيها.

قانون الأسرة والعائلة^(١):

وينظمها حالياً بالنسبة للمسلمين في سورية قانون الأحوال الشخصية صدر بتاريخ ١٩٥٣/٩/١٧ وهو مستمد من الشريعة الإسلامية ويتضمن أحكام الزواج، والطلاق، والنسب والأهلية والنيابة الشرعية، والوصية والميراث ونحو ذلك. أما بالنسبة لغير المسلمين من الطوائف المسيحية واليهودية: فقد نصت المادة الأخيرة من هذا القانون على تطبيق ما لدى كل طائفة من أحكام دينية تتعلق بـ (خطبة- زواج- نفقة زوجية- نفقة صغير- بطلان زواج- حله- رباطه- البائنة (الدوطة)- الحضانة). كما نصت المادة قبل الأخيرة من القانون على بعض الأحكام الخاصة بالطائفة الدرزية.

القانون التجاري^(٢):

يتضمن القواعد التي تطبق بالنسبة للتجار وعلى الأعمال والأموال التجارية. ويعود سبب انفصاله عن القانون المدني إلى ما يمتاز به من معاملات تجارية تقوم على التبسيط والمرونة والسرعة والثقة.

والقانون التجاري يقسم إلى قسمين هما:

١- القانون التجاري البري.

٢- القانون التجاري البحري.

يضاف إليها قسم جديد يختص بالتجارة الجوية.

أما القانون التجاري البري فينظمه في سوريا القانون الصادر بتاريخ ١٩٤٩/٦/٢٢ وقد صدر قانون جديد في عام ٢٠٠٧ ويبحث بشكل عام في: (التجار- المؤسسات التجارية- الشركات التجارية- الأعمال التجارية- العقود التجارية- الأسناد التجارية- الأسناد القابلة للتداول- الصلح الوافي والإفلاس..). وأما القانون التجاري البحري:

فقد صدر بتاريخ ١٩٥٠/٣/١٢ وينظمه حالياً القانون رقم ٤٦ تاريخ ٢٠٠٦/١١/٢٨ ويبحث في: (السفن وملكيّتها- عقود العمل البحري- إيجار السفن- عقود النقل البحري- الأخطار البحرية وضمانها).

(١) المدخل إلى العلوم القانونية أو النظرية العامة للقانون/محمد محمود عبد الله/ جامعة دمشق-

١٩٨٣-٨٠ ص.

(٢) المدخل إلى علم القانون/هشام القاسم/ جامعة دمشق/٢٠٠٣-٢٠٠٤ ص. ١٠٠

أصول المحاكمات المدنية والتجارية^(١):

يتضمن القواعد التي تبين الإجراءات الواجب على المحاكم تطبيقها وعلى الأفراد اتباعها في الدعاوى التي يقيمها هؤلاء فيما يتعلق بأمورهم المدنية والتجارية، وأصول تنفيذ الأحكام الصادرة بشأنها.

وقد صدر قانون أصول المحاكمات ١٩٥٣/٩/٢٨ فحدد اختصاص كل نوع من المحاكم بالنسبة للدعاوى التي يجوز عرضها عليه، وكيفية رفع الدعوى وإجراء المحاكمة وتنظيم الأحكام وطرق الطعن ملحقاً بها قانون البيانات الصادر بتاريخ ١٩٤٧/٦/١٠. وهي قواعد تنظم الوسائل التي يجب إتباعها واعتمادها لإثبات الحقوق المدعى بها.

وهنا نرى أنه من الضروري إلقاء الضوء على التنظيم القضائي الحالي في سورية^(٢):

إضافة لتنظيمات المحاكم المدنية والتجارية يوجد القضاء الإداري الذي يتمثل في مجلس الدولة ويتألف من قسمين وهما:

١- القسم القضائي.

٢- والقسم الاستشاري للفتوى والتشريع.

ويتألف القسم القضائي من:

المحاكم الإدارية- محكمة القضاء الإداري- المحكمة الإدارية العليا وتقوم إلى جانبها هيئة مفوضي الدولة حيث تحضر الدعوى وتهيئها للمرافعة.

أما المحاكم التي يتألف منها القضاء العادي فهي:

أ- محكمة النقض (التمييز سابقاً).

ب- محاكم الاستئناف.

ج- المحاكم البدائية.

د- المحاكم الصلحية.

يضاف إلى هذه المحاكم (الشرعية- الطائفية- المذهبية والتي تختص بالفصل في أمور الأحوال الشخصية) ومحاكم استثنائية خاصة مهمتها إقامة الدعوى الجزائية ومباشرتها وتمثيل المجتمع لدى المحاكم ثم تنفيذ الأحكام الجزائية بعد اكتسابها الدرجة القطعية.

(١) المدخل إلى علم القانون/هشام القاسم/ جامعة دمشق/٢٠٠٣-٢٠٠٤. ص ١٠١

(٢) المدخل إلى العلوم القانونية أو النظرية العامة للقانون/محمد محمود عبد الله/ جامعة دمشق-

١٩٨٢-١٩٨٣. ص ٦٩

المحاكم الصلحية:

يتألف كل مذهب من قاض مفرد وتفصل في المنازعات المدنية والتجارية البسيطة، والجرائم البسيطة (جميع المخالفات والجناح التي لا تتجاوز عقوبة الحبس فيها أكثر من السنة).

المحاكم البدائية:

يتألف كل منها من قاض مفرد: تفصل في سائر المنازعات المدنية والتجارية والجناح.

محاكم الاستئناف:

وتتألف من رئيس وأعضاء يسمون مستشارين، ويوزعون على عدد من الغرف المدنية والجزائية، وتستأنف إليها أحكام المحاكم البدائية وبعض الأحكام الصلحية. (و من بعض مستشاري الاستئناف تشكل محاكم جنائيات تنظر في القضايا الجنائية).

محكمة النقض:

وتوزع أيضاً إلى غرف متعددة، وهي المرجع الأعلى الذي يعود إليه أمر مراقبة أحكام هذه المحاكم والنظر في مدى صحتها ومطابقتها للقانون والأصول، والمحاكم الأدنى من محكمة النقض تسمى محاكم الأساس أو الموضوع لأنها تنظر في أساس الدعوى ووقائعها بعكس محكمة النقض التي تسهر فقط على حسن تطبيق القانون من قبل المحاكم الأخرى، فهي بذلك تسمى محكمة القانون.

القانون الدولي الخاص^(١):

ويتضمن القواعد التي تبين، بالنسبة لكل نوع من القضايا التي يكون فيها عنصر أجنبي، ما إذا كانت محاكم الدولة مختصة للنظر فيه أم لا، كما تحدد القانون الذي يجب تطبيقه عليه^(٢).

(١) المدخل إلى العلوم القانونية أو النظرية العامة للقانون/محمد محمود عبد الله/ جامعة دمشق-

١٩٨٢-١٩٨٣ ص ٨٢

(٢) وقد جرت العادة على أن تدخل في نطاق القانون الدولي الخاص القواعد المتعلقة بالجنسية وبمركز الأجانب في الدولة.

مثال:

باع سوري مقيم في فرنسا عقار إلى مواطن ألماني في إيطاليا وحدث فيما بعد نزاع فالقانون الدولي الخاص يحدد ما إذا كانت المحاكم السورية مختصة للنظر بالنزاع ثم يحدد القانون الواجب التطبيق من القوانين الأربعة.
ولا توجد قواعد محددة تدير عليها جميع الدول فيما يتعلق بمسائل هذا القانون، ولكل دولة قواعدها بهذا الشأن.
وهذه القواعد لا يضمها في الجمهورية العربية السورية تشريع موحد بل هي موزعة على عدة تشريعات.

بعض الفروع المستحدثة في نطاق القانون الخاص:

من أهمها: قانون العمل- القانون الزراعي- وقد أخذت تتفصل عن القانون المدني وتتدخل الدولة في تنظيمها ومراقبتها، وقواعدها أمرة من النظام العام لأن هذه القوانين تنظم العلاقات التي تؤثر مباشرة بالمصالح الاجتماعية والاقتصادية للدولة.

مصادر القانون

حول مصادر القانون

المصدر المادي:

هو المصدر الذي تستمد منه القاعدة القانونية مادتها أو موضوعها. (أي إن الحكم الذي تتضمنه القاعدة هو الذي يكون موضوعها ومادتها).

المصدر الرسمي:

هو المصدر الذي يوفر لها قوتها الإلزامية أو صبغتها الرسمية (وإن القوة الإلزامية التي تتمتع بها القاعدة هي التي تضيف عليها الصبغة الرسمية).
ولا تكتمل القاعدة القانونية إلا إذا توفر لها هذان العنصران معاً: مادتها أو موضوعها من جهة، وصيغتها الرسمية من جهة^(١).
لأن المصادر المادية كلها إذا كانت توفر للقاعدة مادتها ومضمونها وفحواها لا تكفي لجعلها قاعدة قانونية بل لا بد للقاعدة في نفس الوقت من مصدر رسمي يضيف

(١) المدخل إلى العلوم القانونية أو النظرية العامة للقانون/محمد محمود عبد الله/ جامعة دمشق-

١٩٨٢-١٩٨٣ ص ٨٧- ٩٠

عليها القوة الإلزامية، فالمصادر المادية لا تكشف لنا إذاً عن وجود القواعد القانونية أو عدم وجودها وإنما الذي يرشدنا إلى ذلك هو المصادر الرسمية. وعلى هذا، فإن المصادر الرسمية للقواعد القانونية هي وحدها التي تعيننا في مصادر القانون فمثلاً إن المصدر المادي لقانون الأحوال الشخصية هو الشريعة الإسلامية، والمصدر المادي للقانون المدني هو القانون المدني المصري أو القانون المدني الفرنسي.

تعداد المصادر الرسمية وبيان أهميتها:

هنالك مصدران رئيسيان رسميان للقانون تأخذ بهما جميع الدول هما:

١- التشريع.

٢- العرف.

ويضاف إلى هذين المصدرين في بعض البلاد مصدران آخران أو أحدهما وهما: القواعد الدينية من جهة ومبادئ القانون الطبيعي وقواعد العدالة من جهة. ويتصل بالمصادر الرسمية للقانون مصدران آخران يعتبران بمثابة مصدرين تفسيريين، وهما الاجتهاد القضائي والفقه.

أوجه الاختلاف بين المصادر الرسمية والاجتهاد القضائي والفقه؟

إن الاجتهاد القضائي والفقه لا يؤديان إلى إيجاد قواعد قانونية عامة قابلة للتطبيق بصورة إلزامية ومطردة على جميع الحالات المتماثلة، كما هو الأمر بالنسبة للمصادر الرسمية، بل إن دورهما يقتصر على تفسير وبيان كيفية تطبيق القواعد القانونية المنبثقة عن المصادر الرسمية دون أن يكون لما ينتج عنهما صفة القواعد القانونية الإلزامية. وهنا لابد من إبراز الملاحظات^(١) التالية:

أولاً: لا تطبق المصادر الرسمية للقواعد القانونية جميعها دوماً في مختلف الأحوال والظروف بل إن هناك بعض الأمور - كالأمر الجزائية مثلاً - لا يمكن أن يطبق فيها سوى مصدر واحد هو التشريع حيث أنه من أهم مبادئ القانون الجزائي المبدأ الذي ينص على أنه: (لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص قانوني). والقانون هنا هو التشريع وذلك لأن الأحكام الجزائية إنما تتعلق بأرواح الناس وحریاتهم وسلامتهم ومن الواجب تنظيمها عن طريق التشريع وعدم ترك أمور الناس فيها عرضة لأهواء القضاة وتقديراتهم الشخصية.

مثال:

(١) المدخل إلى علم القانون/ هشام القاسم/ جامعة دمشق/ ٢٠٠٣-٢٠٠٤. ص ١١٢ - ١١٦

لا يوجد نص تشريعي يعاقب الإنسان على عدم تطوعه لإنقاذ شخص معرض للخطر، وبالتالي فإن القاضي لا يستطيع أن يفرض عليه عقوبة ما استناداً إلى ما قد يراه من مبادئ القانون الطبيعي أو قواعد العدالة مثلاً لأن المصدر الوحيد في الأمور الجزائية هو التشريع.

مثال:

إذا حدد التشريع لجريمة من الجرائم عقوبة معينة فإن القاضي لا يستطيع أن يفرض عقوبة غيرها يقدرها بنفسه استناداً إلى الأعراف مثلاً أو غيرها.
ثانياً: ليس للقاضي حرية الاختيار بين هذه المصادر وتطبيق ما يراه مناسباً منها دون غيره بل هناك ترتيباً وتسلسلاً معين بينها يلزم القاضي باتباعه وذلك حسب المادة الأولى من القانون المدني التي تنص:

١- (تسري النصوص التشريعية على جميع المسائل التي تتناولها هذه النصوص في لفظها أو فحواها).

٢- فإذا لم يوجد نص تشريعي يمكن تطبيقه، حكم القاضي بمقتضى مبادئ الشريعة الإسلامية، فإذا لم توجد فبمقتضى العرف، فإذا لم يوجد فبمقتضى مبادئ القانون الطبيعي وقواعد العدالة).

فبحسب هذه المادة يعتبر التشريع المصدر الأول للقواعد القانونية، وفي حال عدم وجود نص يمكن تطبيقه من التشريع يعمد القاضي إلى الحكم بمقتضى مبادئ الشريعة الإسلامية ثم بمقتضى العرف وأخيراً بمقتضى القانون الطبيعي وقواعد العدالة.

مثال:

إذا عرضت على القاضي قضية تتعلق بالقرض مع الفائدة مع العلم أن مبادئ الشريعة الإسلامية تحرم هذا النوع من القرض؟
القاضي ملزم بأن يحكم أو لا بموجب النصوص التشريعية المتعلقة بالموضوع الذي يطلب إليه الحكم فيه ولا يستطيع أن يطبق مبادئ الشريعة الإسلامية إلا في حال عدم وجود هذه النصوص، وبالنسبة للقرض مع الفائدة هنالك نصوص تشريعية تجيزه فلا يمكن إذن تطبيق قواعد غيرها....

مثال:

عرضت على القاضي مسألة ينطبق عليها التشريع- الشريعة- العرف فماذا يطبق في هذه الحالة؟ القاضي ملزم بإتباع الترتيب المنصوص عليه في المادة الأولى من القانون المدني.

مثال:

عرضت على القاضي الجزائي قضية جزائية ولم يجد لها نص تشريعي بالأفعال التي قام بها المدعى عليه، ما العمل في مثل هذه الحالة؟ يحكم القاضي في هذه الحالة بالبراءة أو عدم المسؤولية حيث أن هناك مصدر وحيد للأمور الجزائية هو التشريع.

ثالثاً: اعتبر الفقه والاجتهاد القضائي في كثير من الشرائع فيما مضى من المصادر الرسمية للقواعد القانونية وفي الواقع لم يقتصر دور الاجتهاد القضائي والفقه في كثير من الشرائع القديمة (كالشريعة الرومانية) على تفسير القواعد القانونية وتطبيقها بل كان لهما الأثر البالغ في إيجاد الكثير من القواعد.

ولا يزال الاجتهاد القضائي يعتبر من المصادر الرسمية في بعض البلاد كإنكلترا حيث تعتبر الأحكام القضائية بمثابة سوابق ملزمة ومن الواجب إتباعها في القضايا المماثلة.

رابعاً: إن الاجتهاد القضائي بصورة خاصة له من الوجهة العملية تأثير كبير في تطوير القواعد القانونية وتعديلها على الرغم من اعتباره من الوجهة النظرية من المصادر التفسيرية لا الرسمية، واعتباره غير ملزم إلا بالنسبة للقضايا نفسها التي فصلت فيها هذه الأحكام دون أن تكون واجبة التطبيق في القضايا المماثلة وذلك لأن:

القضاة يعمدون إلى شيء من التوسع أو التصرف في تفسير القواعد القانونية لجعل هذه القواعد أكثر ملاءمة لمقتضيات التطور والبيئة.

خامساً: إن هناك نوع من التداخل والتقارب بين المصادر الرسمية والتفسيرية فهي ليست منفصلة عن بعضها كل الانفصال... حيث: يستمد التشريع كثيراً من قواعده من الأعراف السائدة... والاجتهاد القضائي من شأنه أن يوضح التشريع ويجلي غموضه ويظهر الأعراف ويثبتها، إذا تسهم هذه المصادر مشتركة في إيجاد القواعد القانونية وتطويرها وإعطائها صورتها الأخيرة التي تجعلها صالحة للتطبيق العملي.

سادساً: إن المصادر المختلفة للقانون لم تظهر جميعاً دفعة واحدة في التاريخ، وإنما ظهرت على مراحل متتالية تبعاً لتطور المدنية وتقدمها وهي على

الترتيب التالي:

- ١- العرف.
- ٢- قواعد الدين ومبادئ القانون الطبيعي.
- ٣- الاجتهاد.
- ٤- التشريع.

الفصل الثانی

التعريف بالقانون

الفصل الثاني

التعريف بالقانون

كيف يتشكل القانون: مجموعة بشرية ← علاقات ← قواعد قانونية
تعريف القانون الاصطلاحي: هوكل نظام مستقر يتمثل في علاقة مضطردة ذات نمط رتيب بين ظاهرتين تؤدي إلى نتائج ثابتة.
- القانون قد يدمي حقاً أو يمنح القانون حقاً. ندرس نظرية القانون ثم نظرية الحق.

تعريف القانون: هو مجموعة من القواعد القانونية المكتوبة الصادرة عن السلطة التشريعية.

أستاذنا د. محمد هشام القاسم:

السلطة التشريعية في المملكة العربية السعودية هي مجلس الوزراء.

مصادر القانون: ١- مصدر سماوي ٢- مصدر وضعي

القانون الوضعي السعودي: هو مجموعة القواعد المنظمة لسلوك الأشخاص والتي تضمن الدولة السعودية تطبيقها سواء القواعد المستمدة من الشريعة الإسلامية أو أنظمة الدولة أو العرف.

نظرية القانون

تحديد "مفهوم" القاعدة القانونية

تعريف القاعدة القانونية: هو خطاب ملزم لتنظيم علاقات أو سلوك اجتماعي لعموم الأشخاص في المجتمع^(١).

المبحث الأول: خصائص القاعدة القانونية:

- ١- اعتبارها قاعدة سلوك تحكم روابط أشخاص "أي تنطوي على تنظيم علاقة أشخاص": علاقة (فرد- فرد، دولة- دولة، دولة- بدولة).
- ٢- كونها عامة مجردة في خطابها "عامة أي تكون موجهة للعموم دون تمييز وقد تكون تخاطب فئة معينة": (طلاب الجامعة، القضاة، سائقي السيارات)

(١) ﴿قَالَ يٰمُوسَىٰ إِنِّي اصْطَفَيْتُكَ عَلَى النَّاسِ بِرِسَالَتِي وَبِكَلِمَةٍ فَخُذْ مَا آتَيْتُكَ وَكُن مِّنَ الشَّاكِرِينَ ﴿١٤٦﴾﴾

وَكَتَبْنَا لَهُ فِي الْأَلْوَابِ مِنْ كُلِّ شَيْءٍ مَّوعِظَةً وَتَفْصِيلًا لِّكُلِّ شَيْءٍ فَخُذْهَا بِقُوَّةٍ وَأْمُرْ قَوْمَكَ يَأْخُذُوا

بِأَحْسَنِهَا سَأُوذِيَكَ دَارَ الْفَاسِقِينَ ﴿١٤٧﴾﴾ الأعراف.

تفسير ابن كثير (يذكر تعالى أنه خاطب موسى بأنه اصطفاه على أهل زمانه برسالاته وبكلامه ولا شك أن محمداً ﷺ سيد ولد آدم من الأولين والآخرين ولهذا اختصه الله تعالى بأن جعله خاتم الأنبياء والمرسلين الذي تستمر شريعته إلى قيام الساعة وأتباعه أكثر من أتباع سائر الأنبياء والمرسلين كلهم وبعده في الشرف والفضل إبراهيم الخليل عليه السلام ثم موسى بن عمران كليم الرحمن عليه السلام ولهذا قال الله تعالى له: «فخذ ما آتيتك» أي من الكلام والمناجاة ﴿

وَكُن مِّنَ الشَّاكِرِينَ ﴿١٤٦﴾﴾ أي على ذلك ولا تطلب ما لا طاقة لك به ثم أخبر تعالى أنه كتب له في الألواح من كل شيء موعظة وتفصيلاً لكل شيء قيل كانت الألواح من جوهر وإن الله تعالى كتب له فيها مواظ وأحكاماً مفصلة مبينة للحلال والحرام وكانت هذه الألواح مشتملة على التوراة التي قال الله تعالى فيها: ﴿وَلَقَدْ آتَيْنَا مُوسَى الْكِتَابَ مِن بَعْدِ مَا أَهْلَكْنَا الْقُرُونَ الْأُولَىٰ

بَصَائِرَ لِلنَّاسِ وَهُدًى وَرَحْمَةً لَّعَلَّهُمْ يَتَذَكَّرُونَ ﴿٤٣﴾﴾ (القصص).

(يخبر تعالى عما أُنعم به على عبده ورسوله موسى الكليم، عليه من ربه أفضل الصلاة والتسليم، من إنزال التوراة عليه بعد ما أهلك فرعون وملأه. وقوله تعالى: ﴿مِن بَعْدِ مَا أَهْلَكْنَا

الْقُرُونَ الْأُولَىٰ﴾ يعني أنه بعد إنزال التوراة) تفسير السعدي..

لكنها تبقى مجردة وغير موجهة لشخص معين. أي تخاطب الأشخاص بصفاتهم لا بذواتهم.

٣- خطاب ملزم: ضرورة وجود عنصر الإلزام بها " أي ملزمة مقترنة بالجزاء- أقوى نقطة في خصائص القاعدة القانونية هي "صفة الإلزام".

* أنواع الجزاء:

جزاء جنائي	جزاء مدني	جزاء إداري	جزاء دولي
- الإعدام	البطلان- رد المال	الحسم من التأمين عند	خطر التعامل التجاري
- الجلد	رد الحال إلى ما كان	غرامات عند التأخير	عقوبات اقتصادية
- الحبس	فسخ العقد	إزالة المخالفة	
- حقوق من الحقوق المدنية	التعويض	حرمانه من التعاقد	- الغرامة
		سحب الترخيص	

* خصائص الجزاء:

- ١- الجزاء يكون صادر من السلطة العامة " العليا ".
- ٢- الجزاء الرباني "السموي" قد يكون معجل أو مؤجل، أما الجزاء الوضعي معجل.
- ٣- شدة الجزاء تكون مرتبطة بمستوى المجتمع الحضاري الفكري.
- ٤- الجزاء في القانون الدولي " شبه معدوم " وغير فعال.

المبحث الثاني: الفرق بين القاعدة القانونية والقواعد الاجتماعية الأخرى.

المطلب الأول- القاعدة الأخلاقية والقاعدة القانونية

- ١- تعريف الأخلاق: مجموعة المبادئ والمعايير المحددة لمعاني الخير والشر الموجودة في ضمير الجماعة غايته السمو بالنفس نحو مثل أعلى لسعادة الإنسان والمجتمع.
- ٢- تعريف القواعد الأخلاقية: قاعدة تحتوي على السلوك الإنساني السليم (مع الإنسان، الحيوان، الجماد) المبني على القيم المطلقة (الحق، الصدق، الأمانة، الخير، الفضيلة... الخ) والتي هي موجودة في الفطرة.

- ٣- مصدر القاعدة الأخلاقية: الفطرة.
- الجزء الأخلاقي: هوجزاء معنوي: ١- استنكار واشمئزاز المجتمع.
- ٢- تأنيب الضمير.
- ٤- الفرق بين القاعدة القانونية والقاعدة الأخلاقية:
- ١- لا إلزام قانوني في القاعدة الأخلاقية.
- ٢- الجزاء على المخالفة الأخلاقية هوجزاء معنوي.
- ٣- مصدرها ضمير المجتمع وفطرة الفرد بينما مصدر القاعدة القانونية السلطة التشريعية.
- ٤- القاعدة الأخلاقية أو سع من القاعدة القانونية.
- ٥- القاعدة الأخلاقية غايتها المثالية أما القاعد القانونية فغايتها المنفعة.

المطلب الثاني: القاعدة القانونية والقاعدة الدينية

- ١- تعريف القاعدة الدينية: هي أو امر الله لعباده في عقيدتهم وعبادتهم لسعادتهم في الدنيا والآخرة.
- تعريف القاعدة القانونية: هو خطاب ملزم لتنظيم علاقات عموم الأشخاص في المجتمع.
- الفرق: الدينية من الله سبحانه وتعالى القانونية وضعت من قبل البشر + أخروي: مادي + معنوي (السلطة العامة): مادي من سلوك ملموسة قانون جوي (نقل البضائع- الأشخاص).

قانون الأحوال الشخصية.

- تنقسم أحكام الشريعة الإسلامية إلى ثلاثة أقسام:
- ١- العقيدة
 - ٢- المعاملات
 - ٣- العبادة
- القاعدة الدينية هي أشمل القواعد لأنها تنطوي أو تظم القاعدة الأخلاقية والقاعدة القانونية والقاعدة العرفية.

المطلب الثالث: قاعدة المجاملات والعادات الاجتماعية والقواعد القانونية:

هي مجموعة من الأفعال تعارف عليها المجتمع.

الفرق:

القاعدة الدينية من الله الجزاء أخروي مادي ومعنوي

لمجاملات تنطوي على إلزام أدبي.- جزاء معنوي (المعاملة بالمثل).
القانونية من البشر إلزام قانوني. الاستتار من المجتمع.- جزاء مادي محسوس (يوقع من السلطة العامة).

مثال: إطراء البضاعة من قبل البائع للمشتري (هذا عرف ليس عليه عقوبة).
أما الإطراء المبالغ فيه فهذا يصح غشاً يعاقب عليه القانون.
- تقسم القواعد القانونية بناءً على مدى القوة الملزمة فيها إلى:
١- قواعد ملزمة أو أمره، لا يجوز الاتفاق على خلافها.
٢- قواعد مفسره أو مكمله، يجوز للأفراد الخروج عنها باتفاقهم.

المبحث الثالث: أنواع القواعد القانونية {مطلب ١ قانون عام وخاص- مطلب ٢ أمرة ومكملة}

مطلب أول: قانون عام وخاص.

فرع ١- أساس التفرقة: (العلاقة مع الدولة)

١- قانون عام: وهو قواعد تنظم علاقات تكون الدولة طرف فيها.
٢- قانون خاص: وهو علاقة الأفراد بعضهم ببعض والدولة ليست طرف فيها.

♦ **أنواع القوانين التي تكون الدولة طرف فيها:**

١- قانون دولي
٢- قانون دستوري
٣- قانون إداري
٤- قانون مالي "ضريبي"
وهذه القوانين.

♦ **أنواع القوانين التي لا تكون الدولة طرف فيها:**

١- قانون مدني (أفراد- أشخاص).
٢- قانون تجاري (المبادلات التجارية- التاجر).
٣- قانون بحري (التجارة البحرية- السفن).

فرع ٢- نتائج التمييز بين القانون العام والقانون الخاص:

/ الهدف هو معرفة القواعد التي تحمي المصلحة العامة (أمن المواطن، صحة المواطن، الدفاع عن الدولة وبالتالي المواطن).

القانون العام (الدولة):

- يسمح للدولة بنزع الملكية الخاصة.
- يسمح للدولة بإيقاع جزاء على المخالف (غرامة، عقوبة... الخ).
- يسمح للدولة بتعديل العقود، الشروط التعاقدية.
- يسمح للدولة بفرض شروط نظامية.
- يسمح للدولة بتعليق العمل بالقانون. (استبداله بقانون الطوارئ).

فرع ٣ - تقسيمات فروع القانون

{أولاً: فروع القانون العام- ثانياً: فروع القانون الخاص}

أولاً: فروع القانون العام

أ - القانون العام الخارجي

القانون الدولي: هو مجموعة القواعد والمبادئ المستمدة من العرف الدولي والمعاهدات والمبادئ العامة لتنظيم علاقات الدول والمنظمات الدولية في الحرب والسلام.

شرح التعريف: العرف الدولي هو ما تعارفت عليه الدول في معاملاتها مثل مبدأ المعاملة بالمثل، مبدأ التعاون في مكافحة الجرام، مبدأ حسن الجوار... الخ. المبادئ العامة مثل القانون الطبيعي أي المنطق الفطري في قواعد العدالة والقانون. ومن المبادئ العامة التوصيات والاتفاقات التي تصدر من المنظمات والمؤتمرات الدولية، وآراء وطروحات فقهاء القانون الدولي.

- إشكالية القانون الدولي تتمثل في أنه لا توجد به سلطه عليا تقوم بتطبيق جزاء رادع للمعتدي وجبر الضرر الناجم عن انتهاك قواعده.

ب - القانون العام الداخلي

وهو مجموعة القوانين المتصلة بتنظيم حق ممارسة السيادة داخل نطاق الدولة وليس خارجها، وينقسم إلى:

- ١- القانون الدستوري: وهو مجموعة القواعد التي تحدد شكل الدولة ونظام الحكم فيها (خارجياً). - السلطات العامة واختصاصاتها- حقوق وواجبات الأفراد في مواجهة الدولة.
- القانون الدستوري يتضمن مبادئ عامة للنظام في الدولة ولا يتم تفعيل هذه

المبادئ إلا بفروع القانون المختلفة وأولها- القانون الإداري.

٢- القانون الإداري: القواعد التي تحدد أساليب مباشرة الإدارة العامة لسلطاتها في أداء الخدمات المرفقية (الأمن، الدفاع، الصحة، النظافة... الخ)، والرقابة على أعمال تلك الإدارات (رقابة إدارية ورقابة قضائية).

٣- القانون المالي: وهو القواعد التي تحدد وجوه موارد الدولة ومصاريفها، وكيفية أو طريقة تحصيلها، وإنفاقها وإعداد الميزانية والرقابة على تنفيذها.

مثال (الجمارك، الزكاة والدخل، استقطاع الضرائب).

٤- القانون الجنائي: مجموعة القواعد التي تحدد الأفعال التي جرمها المشرع والعقوبات والتدابير المقررة لها. وكذلك قواعد ملاحقة المجرم والتحقيق معه ومحاكمته وتنفيذ العقاب عليه.

- التعريف ينطوي على الجرائم والعقوبات، وأصول المحاكمات الجزائية.

س/ كيف نميز بين قواعد القانون العام وقواعد القانون الخاص؟

ج/ نميز ذلك عندما تكون الدولة طرف في العلاقة القانونية فنكون أمام قانون عام.

س/ القانون الجنائي هل هو قانون عام أم خاص؟

ج/ القانون الجنائي هو خليط بين الاثنين، حيث أن الجريمة التي تقع على الضحية التي يحتاج إلى تعويض وبذلك يكون (حق خاص)، ومن يعاقب هذا المجرم على جريمته هي الدولة وهذا (حق عام).

ثانياً: فروع القانون الخاص

وهو القواعد التي لا تكون الدولة (بصفة السيادة) طرف فيها.

١- القانون المدني: هي القواعد التي تحكم علاقات الأشخاص الغير خاضعة لقانون آخر.

ينطوي القانون المدني على:

- الأحوال الشخصية (عقد الزواج، الطلاق، الإرث، الوصية... الخ)

- المعاملات المالية (الرهن، الإيجار، البيع... الخ)

في المملكة العربية السعودية لا يوجد قانون مدني. لأن الشريعة الإسلامية، وأحكام المذهب الحنبلي.

٢- القانون التجاري: القواعد التي تنظم العلاقات الناشئة عن المعاملات التجارية.

ومنها تعريف التاجر وتحديد أهليته وبيان واجباته والتزاماته المهنية. وكذلك تحديد الأعمال التجارية ووسائل ممارسة النشاط التجاري من كمبيالات

وسندات وشيكات. كما تحدد أحكام إفلاس التاجر الذي لا يقوم يتوقف عن دفع ديونه التجارية، أو تفادي إفلاسه بتسوية التاجر ودائنيه.

* في المملكة صدر نظام المحكمة التجارية الصادر عام ١٣٥٠هـ، ونظام الأوراق التجارية عام ١٣٨٣هـ ونظام الشركات عام ١٣٨٥هـ ونظام التسوية الواقية من الإفلاس عام ١٤٠٩هـ وغيرها من الأنظمة الحاكمة للنشاط التجاري.

٣- القانون البحري: القواعد القانونية التي تنظم العلاقات التجارية الناشئة عن التجارية البحرية. وتتضمن تلك القواعد الحقوق والعقود والبيع والرهن والبناء والتأجير، وما ينشأ عن ذلك النشاط من نقل (البضائع، الأشخاص)، والتأمين على السفينة وحمولتها. كما تنظم علاقة مالك السفينة بربانها وملاحها. وتجدر الإشارة إلى أن هذا النوع من النقل يهتم بنقل البضائع أكثر من الأشخاص.

* في المملكة تحكم قواعد القانون التجاري البحري ما جاء في المواد المخصصة لأعمال التجارة البحرية في نظام المحكمة التجارية.

٤- القانون الجوي: القواعد القانونية التي تنظم العلاقات التجارية الناشئة عن التجارية الجوية. وتتضمن ملكية الطائرة وتجهيزها واستغلالها ورهنها والتأمين عليها، وكذلك كيفية وشروط نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع وبيان مسؤولية الناقل الجوي.

** في المملكة صدر نظام يختص بتنظيم الملاحة الجوية عام ١٣٧٢هـ

٥- قانون العمل: القواعد القانونية التي تنظم العلاقة بين العامل وصاحب العمل وذلك في نطاق العمل المأجور. الذي يكون فيه ارتباط العامل بصاحب العمل مبنياً على أساس رابطة التبعية.

** في المملكة صدر نظام العمل والعمال عام ١٣٨٩هـ، ونظام التأمينات الاجتماعية عام ١٤٢١هـ.

٦- قانون الأحوال الشخصية: القواعد التي تنظم العلاقة الزوجية والأبوية والهبات والوصايا وأحكام الميراث والجنسية.

** في المملكة تطبق أحكام الشريعة الإسلامية.

٧- قانون المرافعات المدنية والتجارية: القواعد التي تنظم السلطة القضائية واختصاصات المحاكم، وتعيين القضاة، وحقوقهم وواجباتهم.. وكذلك القواعد التي تنظم إجراءات التقاضي في إقامة الدعوى والتحقيق فيها، والحكم والطعن في الحكم وتنفيذه.

****** في المملكة صدر نظام القضاء عام ١٣٩٥ هـ، وكذلك نظام تنظيم الأعمال الإدارية في الدوائر الشرعية الصادر عام ١٣٧٢ هـ، ونظام المرافعات الشرعية عام ١٤٢١ هـ.

٨- القانون الدولي الخاص: هو تنظيم العلاقات الخاصة بين أشخاص مع وجود عنصر أجنبي *، أو أن تلك العلاقة قامت في بلد أجنبي، أو أن موضوع العلاقة يكون موجوداً في الخارج. إذن لابد من تحدد القانون الواجب التطبيق والاختصاص القضائي وتنفيذ الأحكام القضائية الأجنبية.
* العنصر الأجنبي يعني أن أحد الأطراف أجنبي أو موضوع العقد في بلد أجنبي.. أو أن مكان العقد في بلد أجنبي.
أحكامه موزعة في معظم القوانين الخاصة. وقانون الجنسية والمعاهدات.
****** في المملكة تتواجد أحكام في معظم فروع القانون إضافة لجوانب أخرى التي لم تقن ولم يصدر بها نظام.

مطلب ٢ تقسيم القواعد القانونية من حيث قوتها الملزمة أمرة ومكملة.

أولاً: القاعدة الأمرة: هي قواعد ملزمة، غير قابلة للاتفاق على خلافها. وجميع موضوعات القواعد الأمرة تتناول ما يخص كيان المجتمع وما يتصل بمصالحة الأساسية.

مثال:

- ١- لا عقد على محرم. (أمرة أو ملزمة).
 - ٢- تناول الخمر والاتجار به محرم.
- ثانياً: القواعد المكملة:** هي قواعد غير ملزمة، قابلة للاتفاق على خلافها أو الأخذ بحكمها.

مثال:

توزيع الأرباح بين الناس والمكاسب مناصفة، ما لم يتفقا على خلاف ذلك.
للأطراف تحديد الثمن وإلا سيكون حسب العرف في السوق. (مكملة أو مفسرة)
ثالثاً: معيار التفرقة

معيار التفارقة	القواعد الآمرة	القواعد المكملة
معيار النص	لا يجوز، يمنع، يعاقب، باطلاً، يحظر	يجوز، يسمح، لا يمنع يمكن للأطراف فريضة من الله، تلك حدود الله.
معيار المعنى أو الموضوع.	دوماً تحمي مصالح أساسية (حماية النفس، المال، العقل، الدين، النسل).	دوماً تحمي مصالح خاصة تحمي النظام العام (المصلحة العامة)

س/ قواعد القانون العام والخاص أي منها مكملة أو أمرة؟

- القانون العام يغلب عليها القواعد أمرة. وبعضها مكملة

مثال: يمكن للوزير إعفاء المؤسسات الخيرية من بعض الرسوم.

مثال: يعاقب من يرتكب جرم قتل إنسان. باطل الاتفاق على الاتجار

بالمخدرات أو الخمر.

القانون الخاص منها قواعد أمرة، ومنها مكملة

مثال: أمرة- يمتنع على غير السعوديين تملك أراضي أو عقارات ضمن حدود

المدينتين مكة المكرمة والمدينة المنورة.

مثال: مكملة- مدة عقود الإيجار سنة هجرية. ما لم يتفق المؤجر والمستأجر

على خلاف ذلك زيادة أو نقصاً.

مصادر القاعدة القانونية

(التشريع- الشريعة الإسلامية- العرف- القضاء- الفقه- مبادئ القانون الطبيعي والعدالة)

المبحث الأول: التشريع أو النظام

تعريف التشريع: هو سن السلطة التشريعية في دولة لقوا عد قانونية مكتوبة حسب أحكام أو إجراءات التي سمح بها الدستور.

مميزات التشريع:

- 1- وسيلة سهلة لتنظيم العلاقات وخاصة المستجدة.
- 2- كونها مكتوبة فهي تتميز بالدقة والوضوح واستقرار المعاملات خلافاً للعرف.
- 3- توحيد القواعد والنظام في الدولة.

عيوب التشريع:

- 1- الجمود أي صعوبة التعديل والإلغاء.
- 2- إشكال عند اقتباس تشريع من دولة أخرى يؤدي الأمر إلى إرباك و عدم تطابق مع الأرضية الاجتماعية.
- 3- القصور على الإحاطة بجميع الأوجه الاجتماعية، لذلك يبقى العرف يسعف القانون.
- 4- القانون المستعجل يظهر قصوره وفساد أحكامه سريعاً.

مطلب ١ - أنواع التشريع:

- 1- التشريع الأساسي (الدستور).
 - 2- التشريع العادي (القانون، النظام).
 - 3- التشريع اللائحي (لوائح تنظيمية).
- أولاً: الدستور (التشريع الأساسي): هو القواعد القانونية لتحديد شكل الدولة ونظام الحكم، والسلطات العامة واختصاصاتها، وتحديد حقوق وواجبات الأفراد تجاه السلطة العامة.
- صدر النظام الأساسي للحكم في المملكة صدر عام ١٤١٢هـ.
- ثانياً: التشريع العادي (القانون، النظام): هو مجموعة القواعد القانونية المكتوبة التي تسنها السلطة التشريعية حسب اختصاصها والإجراءات المنصوص عليها

في الدستور.

السلطة التشريعية (مجلس الدولة، الشعب، الشورى، البرلمان)
السلطات العامة السلطة التنفيذية (الوزراء)
السلطة القضائية (العدل)

- في المملكة السلطة التشريعية سميت سلطة تنظيمية ثم منحت لمجلس الوزراء برئاسة جلالة الملك.

- آلية صدور النظام في المملكة يمر عبر عدة مراحل لكي يصبح نافذا بعدها وهي:

١- مرحلة الاقتراح: يقدم من قبل الوزير في مجلس الوزراء أو عشرة أعضاء من مجلس الشورى، وبعد قبول ذلك الاقتراح يحال إلى الجهة المختصة بمجلس الوزراء ومجلس الشورى لدراسته وإبداء الرأي، ثم التصويت.

٢- مرحلة التصويت: يطرح النظام على مجلس الوزراء في جلسة تكون مداولاتها سرية، ويجرى فيها مناقشة مشروع النظام والتصويت عليه مادة، ويلزم حضور ثلثي أعضاء المجلس، ويكون القرار المتخذ صحيحاً إذا صدر بأغلبية الأعضاء الحاضرين وعند التساوي يعتد برأي رئيس الجلسة مرجحاً، ويجوز انعقاد المجلس بحضور نصف الأعضاء على الأقل.

٣- مرحلة المصادقة: وهي موافقة رئيس المجلس (الملك) على النظام المقترح باعتماده وتوقيعه.

٤- مرحلة الإصدار: يصدر مرسوم ملكي بذلك الخصوص وفقاً للمادة السبعين من النظام الأساسي للحكم.

٥- مرحلة النشر: وهو علام كافة الأشخاص في المجتمع بصدور النظام الجديد حتى يصبحوا مكلفين بأحكامه، ويتم ذلك عن طريق نشرة في الجريدة الرسمية في المملكة وهي أم القرى. بعد ذلك ينفذ فوراً من تاريخ نشرة أو يؤجل حسب ما يحدده النص القانوني.

ثالثاً: التشريع اللائحي (لوائح تنظيمية): هي مجموعة القرارات الصادرة عن السلطة التنفيذية بموجب الدستور، وتتخذ التشريعات اللائحية أشكالاً عدة تتمثل في الأنواع التالية:

١- لوائح تنظيمية (إدارية): (منبثقة من التشريع العادي) هي قواعد تسنها السلطة التنفيذية لتنظيم سير العمل في المرافق.

مثال/ قرار تعيين مدرس/ قرار نقل مستودع/ قرار توسيع مدرسة.

٢- لوائح تنفيذية: (منبثقة من التشريع العادي) هي قواعد تصدر عن السلطة التنفيذية تتضمن أحكام تفصيلية لتطبيق النظام أو القانون.

٣- لوائح الضبط أو البوليس: (منبثقة من الدستور الأساسي مباشرة) هي قواعد

موضوعية تصدر عن السلطة التنفيذية بهدف حماية الأمن العام والصحة العامة.

المبحث الثاني: الشريعة الإسلامية

الشريعة الإسلامية: هي عبارة عن مصادر دينية، الأحكام التي يوحىها الله تعالى لرسله تتضمن واجب الإنسان نحو ربه وواجبه نحو نفسه وواجبه نحو مجتمعه.

المبحث الثالث: العرف: قواعد غير مكتوبة لسلوك اجتماعي تواتر الناس على إتباعه مع الاعتقاد بضرورة الإلتزام به.

الركن المادي: سلوكاً معيناً اعتاده الناس. (تقديم هدية للعروسين، بيع المنتجات الزراعية بالمزاد)

الركن المعنوي: إلزامية إتباع هذه العادة والشعور بأنها واجب وضرورة احترامها.

والإلزام يأتي مع تكرار ممارسة سلوك معين مع مرور الزمن.

المبحث الرابع: القضاء

(أحكام القضاء الاجتهادية): هي مجموع المبادئ التي استقرت عليها الأحكام القضائية.

المبحث الخامس: الفقه

هو مجموع الآراء والاجتهادات والتفسير من قبل شراح وعلماء القانون والشريعة، وشروح ومؤلفات أساتذة الجامعات.

الفقه التفسيري للقاء عدة القانونية: وهو يساعد القاضي ومن يقوم بتطبيق القانون على فهم النص القانوني.

الفقه المنشئ للقاعدة القانونية: عند العودة لطروحات الفقهاء في الشريعة الإسلامية أو القانون الوضعي.

المبحث السادس: مبادئ القانون الطبيعي (الفطري) وقواعد العدالة

تعريف: هي مبادئ مثالية في الحق والخير والأنصاف.

- ليست مصدرراً رسمياً للقاء عدة القانونية ولكنها تعتمد من المستجدات والقضايا التي ليس فيها نص.

تطبيق القاعدة القانونية

المبحث الأول: تطبيق القانون من حيث المكان. (النطاق المكاني)

- القانون من أبرز مظاهر سيادة الدولة على إقليمها.
- القاعدة:** مبدأ إقليمية القانون = أن يسري قانون الدولة على إقليمها وما يحويه.
- أساس المبدأ: سيادة الدولة (سيادة قانونها على كافة إقليمها).
 - نطاق المبدأ: يسري قانون الدولة على؛
 - الإقليم البري: الأراضي الواقعة ضمن حدودها.
 - الإقليم البحري: المياه الإقليمية في البحر على بعد ١٢ ميل من سواحلها.
 - الإقليم الجوي: طبقة الجوّ التي تعلو إقليمها البري والبحري.
 - الاستثناء:** عدم سريان القانون الوطني أي قانون الدولة على؛
 - أصحاب الحصانات (السياسية والدبلوماسية والقضائية).
 - أصحاب الامتياز؛ من أشخاص أو شركات أجنبية أو وطنية في الاستثمار والمستفيدين من الإعفاءات الضريبية كلياً أو جزئياً. جمعيات إنسانية- خيرية...
 - السفارات والقنصليات الأجنبية وما في حكمها (ملحق ثقافي أو عسكري...).
 - الأجانب بخصوص بعض أحكام القانون العام؛ الحقوق الدستورية " الانتخاب، التصويت، تولي الوظائف العامة"، والأحوال الشخصية والحقوق والواجبات الدينية، حيث يتبعون قانون جنسيتهم.

المبحث الثاني: تطبيق القانون من حيث الأشخاص.

- (يطبق على جميع الأشخاص المخاطبين بقانونها داخل وخارج إقليم الدولة؛ مواطنين، مقيمين، أجانب).
- القاعدة:** في تطبيق القانون على الأشخاص: {مبدأ لا عذر بالجهل بالقانون. مبدأ شخصية القانون}.
- مبدأ عدم جواز الاعتذار بالجهل بالقانون: أي لا يُعفى الجاهل بالقانون من تطبيقه عليه.

- مبررات المبدأ:

- ١- نشر القانون في الجريدة الرسمية قرينة على علم المخاطبين به.
- ٢- تقتضي العدالة ألا يكافأ من يجهل القاعدة القانونية ويُغرم من يعرفها.
- ٣- مبدأ استقرار المعاملات يفترض تطبيق القانون على عموم المكلفين ودون

الأخذ بعذر الجهل به.

- الاستثناء:

- ١- بحالة القوة القاهرة التي منعت وصول العلم بالقانون.
- ٢- الأجنبي له الاعتذار بالجهل بالقانون مؤقتاً.

• مبدأ شخصية القانون:

شمول القانون للراعياء داخل وخارج البلاد. (قانون الأحوال الشخصية والدينية، والقانون العام والجنائي والحقوق الدستورية؛ مثل الانتخابات والوظيفة العامة والخدمة العسكرية...).

مبررات المبدأ:

رعاية الدولة لمصالحها وسيادتها تشمل تبعية مواطنيها للقانون وحمايتهم خارج البلاد.
وامتداد سيادتها على حاملي جنسيتها واحترامهم لقوانينها.

المبحث الثالث: تطبيق القاعدة القانونية من حيث الزمان.

(مطلب ١ إلغاء القانون- مطلب ٢ تنازع القانون من حيث الزمان)

المطلب الأول: إلغاء القانون

- السلطة المختصة بإلغاء القانون:

&&&

- طرق إلغاء القانون:

المبحث الثالث: تطبيق القاعدة القانونية من حيث الزمان.

المطلب الأول- إلغاء القانون.

المطلب الثاني: تنازع القانون من حيث الزمان: [١- المبادئ ٢- النظريات الفقهية].

الفرع ١ - مبادئ تطبيق القوانين من حيث الزمان

• المبدأ- عدم رجعية القانون في الزمان (أي انعدام سريان أحكام القانون الجديد

على الماضي)

- المبررات <

١- التكليف دوماً بأمر مستقبل.

٢- في الأمور الجنائية لا عقاب على الأفعال الماضية. ﴿مَنْ أَهْتَدَىٰ فَإِنَّمَا يَهْتَدِىٰ

لِنَفْسِهِ ۖ وَمَنْ ضَلَّ فَإِنَّمَا يَضِلُّ عَلَيْهَا وَلَا نُزِرْ وَازِرَةً وَزَرَ أُخْرَىٰ ۖ وَمَا كُنَّا مُعَذِّبِينَ حَتَّىٰ نَبْعَثَ رَسُولًا ۖ﴾

١٥ الإسراء.

٣- مبدأ استقرار المعاملات.

- الاستثناء <

١- النص الصريح {بتطبيق القانون الجديد بأثر رجعي وبسبب مبدأ الأذفاف أو المصلحة العليا (العامّة)}

٢- يطبق القانون الجزائي الأرحم للمتهم بأثر رجعي؛ (العدل والإحسان مكملان لبعضهما)

٣- القانون التفسيري {شريطة ألا يحتوي القانون التفسيري أحكاماً جديدة}

٤- القانون المتعلق بالنظام العام والآداب العامة.

• المبدأ- الأثر المباشر (الفوري) للقانون: [أن يكون تاريخ نفاذه هو نقطة البداية في العمل بأحكامه]

الفرع ٢- النظريات الفقهية لحل مشكلة تنازع القوانين:

(إذا لم ينص القانون الجديد على طريقة تطبيق في الزمان)

أولاً- **النظرية التقليدية:** (مجرد أمل بحق- حق مكتسب) < معيار التمييز بينهما >

-- الحق المكتسب: [الحق الذي يقوم على مستند قانوني] (كتابي أو شخصي).

-- الحق المكتسب: [الحق الذي يستقر نهائياً في ذمة صاحبه وله المطالبة به

الدفاع عنه]

-- لا يطبق القانون الجديد بأثر رجعي على الحق المكتسب (الطالب دون نسبة

٩٦%)

﴿وَلَا تَكُونُوا مَن كَنَحَ أَبَاؤُكُمْ مِنَ النِّسَاءِ إِلَّا مَا قَدْ سَلَفَ﴾ ٢٢- النساء.

عيوب أو مأخذ على النظرية التقليدية (الحق المكتسب).

١- معايير التمييز بين الحق المكتسب ومجرد الأمل غير دقيقة.

٢- الاستثناء على الحق المكتسب وتطبيق القانون المتعلق بالنظام العام والآداب

العامّة بأثر رجعي دون التمييز بين الحق المكتسب وغيره.

٣- النص الصريح بتطبيق القانون بأثر رجعي دون التمييز بين الحق المكتسب

- ومجرد الأمل.
- ٤- الاستثناء الوارد في القوانين الجنائية الأصلح وتطبيقها على المتهم بأثر رجعي.
- ٥- تطبيق معيار الحق المكتسب يعطل تطبيق بعض القوانين بشكل مطلق على الحقوق القائمة.

لا يسري قانون الإيجار الجديد على المستأجرين القدامى.

يجب الرجوع للنوطة الثانية بخط اليد ومصورة- ولاستكمال إلغاء القانون.

ثانياً: النظرية الحديثة:

- ١- تطبيق القانون بأثر مباشر (فوري) على المستقبل.
 - ٢- ولا يسري القانون الجديد على التصرفات التي انقضت (انتهت آثارها).
 - ٣- وما بقي من آثار التصرفات (الوقائع) يسري عليها القانون الجديد إذا كانت قواعده من النظام العام. وإلا فيسري القانون الجديد على تلك الوقائع التي لازالت آثارها مستمرة.
 - ٤- القانون الحديث يشمل التصرفات المستقبلية يسري عليها القانون الجديد.
- استثناء: التصرفات والوقائع القانونية القديمة المنعقدة حسب قانون قديم متعلق بالنظام العام والقانون الجديد لا يسري على الآثار القانونية للقواعد المتعلقة بالنظام العام.

تول تنازع القوانين من حيث الزمان:

- ١- النص الصريح بالقانون الجديد على طريقة تطبيق القانون من حيث الزمان لتفادي تنازع القوانين.
- ٢- عند ظهور تنازع القوانين من حيث الزمان يعتمد (الحل التوفيقى حسب النظريات الفقهية).

المبحث الرابع: تفسير القواعد القانونية:

- أ- التفسير التشريعي:
- في المملكة يقوم مجلس الوزراء بالتفسير التشريعي بشرط عدم تجاوز أو تعديل النص.
- مجلس الشورى له دور استشاري.
- ب- التفسير القضائي: -- قاصر على القضية ذاتها ولا يلزم بقية المحاكم.
- ج- التفسير الفقهي: -- يقوم به شراح القانون من أساتذة الجامعة في القانون والشريعة.

أدخلنا كَل الإنهاءات في الحاسب الآلي أربعة أنظمة برنامج حاسب خاص
بمحاكم التمييز

برنامج المحاكم الجزائية يعطي مؤشراً فيما لو تأخرت قضية لدى المحكمة
على مستوى الوزارة نسميها (المحكمة الإلكترونية) وعلى مستوى الدولة
تسمى (الحكومة الإلكترونية) وهذه تقوم بها مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية
بالتعاون مع جمعية الحاسب الآلي، وعندهم خطوات جيدة بهذا الاتجاه، لكن الأمور
تحتاج إلى وقت خاصة فيما يسمونه بإعداد الأنظمة التي تحكم التعامل الإلكتروني
الموجود وهذه مسائل لا تزال تدرس على مستوى الدولة في مجلس الشورى وفي
هيئة الخبراء لإيجاد أنظمة تنظم عملية التعامل الإلكتروني سواء كانت فيما يختص
بالوثائق الإلكترونية، ذلك وقد ذكرت إن الوزارة تتجه لعقد ندوة دولية عن (التعامل
الإلكتروني والقضاء) حتى تعطى تصور أكثر.

نظرية الحق

تعريف الحق وأقسامه

المبحث الأول: تعريف الحق.

* التعريف الشخصي للحق:

{سلطة إرادية يخولها القانون لشخص معين في نطاق معلوم} مثل (مدير الجامعة- الضابط له سلطة فقط في الجيش).

١ - سلطة إرادية: تمنح لشخص صاحب إرادة (كامل الأهلية) ومع ذلك يثبت الحق لمن ليس له إرادة (حق الحياة للجنين- حق الملكية لعميم أو ناقص الأهلية)

٢ - لشخص: شخص طبيعي (الإنسان) اعتباري (شركة - جمعية - دولة) الجنين ليس شخص ومع ذلك تثبت له حقوق مالية [الإرث][الحيوان له حق الحياة والرفق]

* التعريف الموضوعي للحق:

{مصلحة يحميها القانون} مثل الانتفاع بحق ملكية لسيارة أو أرض.
للمصلحة- {عنصر موضوعي} إدارة الحق أو التصرف بالحق.
- {عنصري شكلي} القانون يحمي المصلحة (الدعوى القضائية- والإزام المعتدي بعقوبة أو تعويض).

* التعريف المختلط للحق:

{مصلحة وإرادة بأن معاً} (مصلحة وإرادة يحميها القانون)

تحليل الحق عناصر:

- ١- استئثار (استحواذ وتملك شيء، أو إنفراد بسلطة على شيء).
- ٢- التسلط (السلطة الفعلية) قدرة التصرف أو مباشرة الحق.

٣- الاعتراف القانوني (الحق المشروع).

المبحث الثاني: تقسيمات الحقوق:

حقوق معنوية- حقوق مالية- حقوق مختلطة.

المطلب الأول: الحقوق غير المالية (معنوية).

- أ- الحقوق السياسية: (الانتخابات- الترشيح- الوظائف العامة- الجنسية).
- ب- الحقوق للصيقة بالشخصية:
 - ١- حق الحياة (الاعتداء بالقتل)
 - ٢- حق السلامة البدنية (التعذيب- أخذ الأعضاء)
 - ٣- حق الأسرار الشخصية (الحق في الإسم- الصورة- تسجيل الصوت والتتصت).
 - ٤- حق في السمعة والشرف (إفشاء الأسرار- الاعتداء على العرض)
- ج- الحقوق المتعلقة بالأسرة:
 - ١- حقوق الزوجية (النفقة- حسن المعاملة- العرض)
 - ٢- حقوق الأبوين [الأب على الولد- رعاية- الأنفاق في الكبر]
 - ٣- حق الطفل (اتفاقية حقوق الطفل) [الولد على الأب- الإسم- النفقة- الأم الصالحة التعليم- النفقة- اللعب- التعليم]

* خصائص الحقوق غير المالية (المعنوية):

- غير قابلة للتنازل (التبادل والتعامل المالي) بعوض أو بدون عوض. إلا باستثناء قانوني وبارادة صاحب الحق (تبرع بالدم- تسجيل الصوت- تبرع بالأعضاء)
- في حال الاعتداء عليها يمكن التقاضي [لرد الاعتداء- التعويض المادي]
- غير قابلة للحجز مقابل حق (حجز ميت في المستشفى حتى تدفع مصاريف علاجه)
- غير قابلة للكسب بالتقادم (نشر مذكرات آخردون أذن) ولا تسقط بالتقادم (حق نفقة الزوجة).

المطلب الثاني: الحقوق مالية:

- ١- الحق العيني: استئثار مباشر لشخص على شيء معين يحميه القانون.
(حق عيني أي على شيء معين لذلك سمي عيني ذات الدار المملوكة بعينها)
أ- حقوق أصلية (حق الملكية) سلطة تمنح صاحبها استعمال الشئ المملوك أو

استغلاله أو التصرف فيه.
 حق الانتفاع (سلطة تمنح استعمال أو استغلال شيء مملوك للغير دون حق التصرف فيه)
 حق الاستعمال (السلطة تمنح استعمال شيء مملوك للغير دون حق الاستغلال أو التصرف فيه).
 حق الامتياز والحكر مثل استصلاح الأرض. أو حق الحكر واستخدام الأرض بإذن الدولة.
 ب- حقوق تبعية (الرهن) حق الدائن المقرر على المرهون بموجب اتفاق مع المدين.
 ٢- الحق شخصي: سلطة تثبت للدائن بمطالبة المدين واستيفاء الحق.
 (علاقة مديونية بين الدائن والمدين، أجر العامل، ثمن المبيع).

* خصائص الحق الشخصي:

أ- حق لا ينصب على شيء معين. لأن الدين يُستوفى بقيمته لابعينه. قيمة بضاعة- مقابل خدمة
 ب- حق منقول (مثال) انتقال مديونية قرض من المالك القديم إلى المالك الجديد.

* الفرق بين الحق العيني والحق الشخصي:

السلطة مطلقة على الشيء (مباشرة) سلطة نسبية على الشيء (غير مباشرة)
 يوجد فيه طرف واحد (مالك- مملوك) طرفين (دائن- مدين + قيمة مالية)
حق دائم (صفة الدوام) حق مؤقت

المطلب الثالث: الحقوق المختلفة:

حقوق الملكية الفكرية والأدبية والذهنية.

فرع

- ١- خصائصها: ذات طبيعة مزدوجة (قيمة معنوية قابلة ليكون لها قيمة مالية).
 - قيمة معنوية؛ هي الناتج الذهني (العلمي- الأدبي- الفني مثل: كتاب- قصيدة- لوحة فنية تصميم آلة- إسم تجاري...)
 - قيمة مالية؛ التصرف في الناتج واستغلاله وقبض قيمته (ثمن لوحة فنية- أرباح نشر كتاب- قيمة ماركة كودو- اسم تجاري للملابس شماغ الضاحك -

(

فرع ٢ - أنواعها:

- ١- حقوق المؤلف: النتاج الذهني في العلوم والفنون والآداب.
ذو طبيعة مزدوجة؛- جانب معنوي أي حق صاحب كلمات (قصيدة- كتاب- فكرة) في ملكيتها وتعديلها ونشرها ونسبتها إليه حتى لو تنازل عن حق نشرها.
- جانب مالي حق استغلال وأخذ ثمن أو أرباح النتاج الذهني.
وتكون حماية حقوق المؤلف بالتسجيل لدى وزارة الإعلام وموافقتها على النشر.
- ٢- أما في المملكة فتسجل المؤلفات والكتب في مكتبة الملك فهد الوطنية.
- حقوق الملكية الصناعية والتجارية.
- ملكية صناعية: للمخترعات والرسومات الهندسية (المعمارية والمدنية)، والتصاميم الصناعية كالأدوات والآلات والنماذج.
ويتم تسجيلها في مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية لحماية لحقوق أصحابها.
- ملكية العلامات والأسماء التجارية: (ماركة مسجلة) MAZDA أو سيارات الفورد.
والأسماء التجارية (شركة الجميح- عبد اللطيف).
ويجري تسجيل الأسماء والعلامات التجارية في وزارة التجارة.

أشخاص الحق

{شخص طبيعي إنسان}{شخص اعتباري جمعية- شركة- وقف- دولة}.

المبحث الأول: الشخص الطبيعي.

المطلب الأول: بدء الشخص الطبيعي وانتهائه.

- الفرع ١- بدء الشخصية الطبيعية: تكون بتمام الولادة أي انفصال المولود عن أمه.
بكيان مادي مستقل وحي.
- إثبات الولادة: بشهادة ولادة. يكتسب حقوق الميراث- النسب- الاسم- الوصية.
- الفرع ٢- انتهاء الشخصية الطبيعية: تكون بالوفاة؛ الحقيقية أو الحكيمة.

- الوفاة الحقيقية: بإزهاق الروح- وتثبت بشهادة وفاة (سجل وفاة)- ويترتب على الوفاة انقضاء الشخصية الطبيعية وحقوقها.
- الوفاة الحكمية: اعتبار الشخص متوفى بسبب فقدانه أو غيابه (لمدة) بدون دليل على حياة أو مماته.
- وتثبت بحكم من القاضي- وينتج عنها انقضاء حقوقه وواجباته.

♦ استثناءات ترد على بداية ونهاية الشخص الطبيعي:

- (أ) تثبت للجنين قبل الولادة حصته من تركة مورثه- الوصية.
- (ب) امتداد الشخصية الطبيعية بعد الوفاة الحقيقية (تصرفات مضافة إلى ما بعد الوفاة) الدين- الوصية.
- (ج) انتهاء الشخصية الطبيعية قبل الوفاة الحقيقية؛ المفقود والغائب.
- المفقود (من غاب عن موطنه وتغلب وفاته على حياته) تعرض لغرق سفينة- كارثة طبيعية- حرب. يُحكم بأنه مُتوفى بحكم قضائي، مع أنه قد يكون حياً ونجا من الكارثة.
- الغائب (من ترك وطنه راضياً أو مرغماً لو كانت حياته محققة وترتب على غيابه تعطيل مصالحه أو مصالح الغير المرتبطة به). فنعتبره متوفى بحكم قضائي- وينتج عنه انقضاء حقوقه وواجباته- وانتهاء عقد الزواج- عقد الشركة...

المطلب الثاني: خصائص الشخصية الطبيعية:

حقوقها (الاسم- الحالة- الموطن- ذمة مالية- أهلية).

فرع ١ - الاسم؛ الاسم الشخصي واللقب وكذلك الاسم المستعار.
(حق لصيق بالشخصية- حماية الحق بالاسم يكون بعقوبة جزائية على انتحال الاسم).

فرع ٢ - الحالة القانونية (المركز القانوني)؛
(١) سياسية (الجنسية- الوظيفة العامة- حق الإقامة في الوطن- حماية القانون لمنع إخراج المواطن- وكذلك حمايته لحقوق و ضمانات المقيم).
(٢) اجتماعية (أسرية- النسب والقرابة- علاقة الأب بابنه- حقوق والتزامات متبادلة).
(٣) دينية (حق الانتماء إلى مجموعة دينية وكذلك ممارسة العبادة والزواج والإرث

فرع ٣- الموطن القانوني: (ارتباط شخص بمكان معين بحيث يفترض وجوده فيه على الدوام).

- يكون الشخص قابل للتبليغ فيه (بديث أن يكون له عنوان ومكان يوصل إليه عن طريقه).
- وبالموطن يكون الشخص مخاطب قانونياً (يشمله قانون الدولة التي هوفيه).
- حماية قانون الموطن للشخص مقابل التزام الشخص بقانون الموطن.
- التشرد جريمة حسب القانون وهي أن يكون الشخص بدون مكان إقامة ثابت.

فرع ٤ - الذمة المالية (مجموع ما للشخص من حقوق وما عليه من التزامات).

فرع ٥ - الأهلية: صلاحية الشخص لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات ومباشرة التصرفات القانونية.

* أنواع الأهلية؛

- (١) أهلية الوجوب (صلاحية الشخص لاكتساب وتحمل الالتزامات).
- (٢) أهلية الأداء (الأهلية الإرادية): {صلاحية الشخص للممارسة التصرفات بذاته}.

الولادة	٧ سنوات	سن الرشد ١٨ سنة
غير عديم	مميز مميز	الإدراك التام
عديم	أهلية الأداء	ناقص الأهلية كامل الأهلية

* عوارض الأهلية (موانع الأهلية).

- (١) الجنون: سواء كامل أو جزئي.
- (٢) العته: فقدان العقل أو الإرادة في الكبر.
- (٣) السفه: عدم القدرة على إدارة أو التصرف بالأموال بشكل اقتصادي رشيد.

﴿وَلَا تُؤْثِرُوا عَلَىٰ أَمْوَالِكُمْ أَلَيَّ جَلَّ اللَّهُ تَعَالَىٰ﴾

المبحث الثاني: الشخص الاعتباري (المعنوي).

تعريف الشخص الاعتباري:

{تنظيم مجموعة من الأشخاص أو الأموال معترف بها قانونياً}.

١- بداية الشخصية الاعتبارية: تبدأ بالاعتراف القانوني؛ (ترخيص للشركة- إنشمار لجمعية- تسجيل الوقف- تسجيل مؤسسة خيرية خاصة- الاعتراف الرسمي أو الفعلي بدولة).

٢- إنهاء (حل) الشخصية الاعتبارية:

أ- حل بالتراضي: انحلال الشركة بتراضي الشركاء، إما بعد نزاع، أو بنص عقد الشركة.

ب- حل بالتقاضي (حكم قضائي بحل جمعية ذات هدف سيء، أو حل الشركة).

ج- حل إداري: (سحب الإدارة لترخيص إحدى الشركات أو الجمعيات المخالفة للأنظمة).

- يترتب على انقضاء الشخصية الاعتبارية تصفية حقوقها والتزاماتها.

خصائص الشخصية الاعتبارية:

أ- الاسم: كالاسم التجاري للشركة أو الجمعية يذكر الاسم في صك إنشائه " الترخيص". ويمكن أن تصبح له قيمة مالية وقابل للتنازل بعوض أو بدونه، وله حماية قانونية. دعوى شركة MAZDA.

ب- الحالة: الصفة السياسية؛ (الجنسية) الالتزام بقانون جنسية الشخص الاعتباري وحق الاستفادة من الحماية القانونية. وجنسية الشخص الاعتباري مستقلة عن جنسية أعضائه.

الصفة الدينية؛ التزام جمعية خيرية بصفتها المسيحية لا اليهودية مثلاً.

ج- الموطن: تحديد مكان معين في البلد (موطن رئيسي- موطن فرعي).

د- الذمة المالية: مجموع ما للشخص الاعتباري من حقوق مالية وما عليه من التزامات ناشئة عن نشاطه.

بحيث تكون مستقلة من ذمة الشركاء الأعضاء. وكذلك لها حق التقاضي عن طريق وكيلها.

هـ- الأهلية: صلاحية الشخص الاعتباري لاكتساب الحقوق وتحمل التزامات ومباشرة التصرفات.

تبدأ الأهلية بالتسجيل والاعتراف القانوني.

١- أهلية الشخص الاعتباري مقيدة بحدود الترخيص أو سند إنشائه. (جمعية= لا تجارة).

٢- ممارسة أهلية الشخص الاعتباري تكون بواسطة من يمثلها قانوناً، وتندسحب آثار التصرف على الشخص الاعتباري.

أنواع الأشخاص الاعتبارية:

أولاً: أشخاص اعتبارية عامة (الدولة وما يتفرع عنها من وزارات ومؤسسات).

- ١) أشخاص اعتبارية عامة إقليمية: الوزارات- إمارة منطقة الرياض- محافظة مدينة الخرج- بلدية حريملاء.
- ٢) أشخاص اعتبارية عامة مرفقيه:- الجامعات- مؤسسة تحلية المياه- المستشفيات.

ثانياً: أشخاص اعتبارية خاصة:

أ- مجموعات أشخاص:

- ١- الشركات التجارية [عقد بين شخصين أو أكثر للمساهمة بمشروع معين واقتسام الأرباح والخسائر]
- ٢- الجمعيات: {مجموعة أشخاص (طبيين- اعتباريين) لهدف غير ربحي}

ب- مجموعات أموال:

- ١) الوقف {احتباس مال (لله تعالى) نفعاً للعباد}
- ٢) مؤسسة خيرية خاصة: (جائزة الملك فيصل الخيرية- جائزة نوبل) تتميز مجموعة الأموال باستمرارها حتى بعد زوال أصحابها أو مؤسسيها.

محل الحق

الأشياء الخارجة عن التعامل- الحقوق المعنوية (سياسية- اللصيقة بالشخصية السلامة الجسدية- حقوق الأسرة) غير قابلة للتنازل (التبادل والتعامل المالي) بعوض أو بدون عوض.
إلا باستثناء قانوني بإرادة صاحب الحق (تبرع بالدم- تسجيل الصوت- تبرع بالأعضاء)

الفصل الثالث

التعريف بالقانون التجاري

الفصل الثالث

التعريف بالقانون التجاري

أولاً: التعريف بالقانون التجاري:

- هو ذلك الجزء من القانون الخاص الذي يحكم الأعمال التجارية ونشاط التجار في ممارسة تجارتهم
- طبقاً لهذا التعريف يمكن أن نستخلص الآتي:
 - ١- أن القانون التجاري فرع من فروع القانون الخاص.
 - ٢- ينظم فئة معينة من الأعمال التجارية.
 - ٣- وينطبق على طائفة معينة من الأشخاص هم التجار.
- القانون التجاري أضيق نطاقاً من القانون المدني حيث أن القانون المدني هو الشريعة العامة.
- الفرق بين معنى التجارة في الاقتصاد ومعناها في القانون التجاري، في القانون التجاري معنى أو سع حيث تضم الأنشطة الصناعية على عكس الاقتصاد الذي يحكم التجار فقط.

ثانياً: أسباب وجود القانون التجاري:

- ١- السرعة.
- ٢- الائتمان.

١- السرعة:

الحاجة إلى قواعد مع طبيعة النشاط الذي يمارسه إلى قواعد أكثر مرونة وأقل شكلية من قواعد القانون المدني وذلك سواء فيما يتعلق في إبرام التصرفات القانونية وإثباتها وحل الخلافات التي تنشأ عنها.

- من أهم القواعد في القانون التجاري:

- ١- حرية الإثبات في المواد التجارية ويزترتب عليها جواز إبرام الصفقات عن طريق الاتفاقات الشفهية.
- ٢- يهتم بالتحكيم من أجل إنهاء المنازعات.
- ٣- تبسيط تداول الحقوق الثابتة مثل الكمبيالة والسند والشيك.
- فالقانون التجاري خالي من الشكلية وحتى الشركات التجارية والأوراق

التجارية تخضع لقواعد شكلية.

٢- الائتمان:

معناه أن يمنح المدين أجلاً للوفاء وهذا ما يحتاجه التاجر فترة زمنية لتنفيذ تعهداته فالقانون التجاري هو الذي يحتوي مجموعة من القواعد والأنظمة التي تعنى بخلق أدوات الائتمان ومؤسساته كنظام الأوراق التجارية ونظام القبول والشركات.

٣- صلة القانون التجاري السعودي بالشريعة الإسلامية:

- اهتم الإسلام بالتجارة ولم يقلل من شأنها كما فعلت الحضارات الأخرى مثل الحضارة الرومانية.
- هنالك العديد من الآيات القرآنية بهذا الشأن.
- كبار الصحابة كانوا يشتغلون بالتجارة والرسول نفسه صلى الله عليه وسلم كان يشتغل بالتجارة.
- لم تفرق الشريعة بين المعاملات التجارية والمعاملات المدنية وبالتالي لم تفرق بين التاجر وغير التاجر ويرجع السبب في ذلك لأن الفقه المسائل الخاصة بالمعاملات بوجه عام دون نظر لطبيعتها أو إلى صفة القائم بها.
- ليس ثمة ما يمنع في دولة تأخذ بحكم الإسلام من اقتباس بعض الأنظمة الحديثة المعمول بها في الدول الأخرى.

٤- تحديد نطاق القانون التجاري:

- ١- النظرية الذاتية الشخصية.
- ٢- النظرية الموضوعية المادية.

أولاً: النظرية الذاتية الشخصية:

- فكرتها:

تهتم بصفة القائم بالعمل لتحديد نطاق القانون التجاري حيث تعني بتعري فالتاجر وتحديد المهمة التجارية.

- تعريف القانون التجاري وفقها لهذه النظرية:

هو القانون الذي يحكم التجار عند ممارستهم مهنتهم أو حرفتهم التجارية.

- غير التجار لا شأن للقانون التجاري به

حتى لو قاموا ببعض الأعمال والحرف طالما أن هذه الأعمال لم تصل إلى درجة الاحتراف فهذا الشخص يخضع للقانون المدني.

- النقد الموجه لهذه النظرية:

- ١- تستلزم حصر للحرف التجارية أو على الأقل تصنيفها قانوناً.
- ٢- حرمان الأشخاص الذين لا يحترفون التجارة من أن يستخدموا قواعد القانون التجاري وأن يستفيدوا من مزاياه.
- هذه النظرية كانت أساس القانون التجاري في بداية حياته ويأخذ بهذه النظرية في الوقت الحاضر القانون الألماني والسويسري والإيطالي.

ثانياً: النظرية الموضوعية المادية:

- الفكرة:

تتخذ من طبيعة العمل أساساً لتحديد نطاق القانون التجاري.

- تعريف القانون التجاري طبقاً لها:

- تلك المجموعة من الأعمال التي ينص القانون على اعتبارها تجارية بصرف النظر عن صفة أو حرفة القائم بها.
- هذه النظرية تهتم بالعمل ذاته وما إذا كان من بين الأعمال التي ينص القانون على اعتبارها تجارية كثيراً ما القانون في تحديد الأعمال التجارية بالهدف من هذه الأعمال كشراء من أجل البيع أو بموضوعها كعمليات البنوك أو بشكلها كالمبيالة.
 - التاجر طبقاً لهذه النظرية هو الذي يحترف القيام بالأعمال التجارية وهي لا تعتد بصفة التاجر إلا لكي تخضع من يكسبها لبعض الأحكام الخاصة كإمساك الدفاتر التجارية والقيد في السجل التجاري والخضوع لنظام الإفلاس.

- نقد النظرية:

يؤخذ عليها أنها تتطلب حصر الأعمال التجارية وتعدادها وهذا أمر عسير إن لم يكن مستحيل في مجال متغير ومتطور كمجال التجار.
- يؤخذ بهذه النظرية التقنين الفرنسي الصادر عام ١٨٠٧ وكذلك التشريعات المتأثرة به كالتشريع البلجيكي والمصري.

ثالثاً: موقف القانون التجاري السعودي من النظريتين:

- أخذ القانون السعودي بالنظرية المادية فهو يعتبر مثل القانون الفرنسي القوانين المتأثرة به قانون الأعمال.
- إلا أن ذلك لا يعين أنه اقتصر على النظرية المادية بل أخذ بنصيب من النظرية الشخصية.
- ١- حيث عرف التاجر بأنه " هو كل من اشتغل بالمعاملات التجارية واتخذها مهنة له".
- كما يضمن القانون السعودي بعض الأحكام الخاصة بالتجار مثل إمساك الدفاتر والخضوع للإفلاس.

ثانياً: ظهور وتطور القانون التجاري

العصور القديمة العصور الوسطى الحديثة

١- العصور القديمة:

- ١- عهد البابليين: (مجموعة حمورابي) تتعلق بالعقود كعقد القرض بفائدة وعقد الوديعة.
- ٢- ترك الفينيقيين نظاماً لا يزل معمول به الآن وهو نظام الخسارة المشتركة أو العوار المشترك.
- ٣- الإغريق ابتدعوا ما عرف باسم القرض المخاطر الجسيمة " يقترض ربان السفينة من أحد الأشخاص الموسرين مبلغاً من المال لتجهيز السفينة وشراء البضائع اللازمة وعند عودته سالماً يأخذ القرض وفائدة كبيرة عليه أما إذا هلكت السفينة فلا يرد شيئاً وقد استمد من ذلك (فكرة التأمين البحري الحديث).
- ٤- الرومان: يرجع لهم الفضل في قانون الشعوب وقد اشتمل هذا القانون بالفعل على معظم القواعد والأحكام التجارية التي عرفها الرومان.
- من أهم الأنظمة التجارية التي عرفها الرومان نظام الخسائر المشتركة، نظام القرض البحري، نظام الإفلاس والمحاسبة.

٥- العرب: كان للعرب الفضل في تطوير أحكام القانون التجاري وخير دليل على ذلك وجود المصطلحات الأجنبية ذات الأصل العربي مثل كلمة tariff وأصلها تعريفة.

- كما أقر الإسلام مبدأ حرية التجارة كما أصل الكثير من القواعد التي تقوم عليها أنظمة اليوم كنظام الحوالة والكمبيالة والإفلاس والدفاتر التجارية.

ثانياً: العصور الوسطى:

- صاحب انتعاش التجارة في القرن الحادي عشر سيطرة التجار على المدن الإيطالية الواقعة على حوض البحر الأبيض المتوسط حيث قام تجار كل المدن الانتظام في نقابات قوية استطاعت السيطرة على السلطة السياسية وأنشأت محاكم خاصة بها سميت باسم المحاكم "القنصلية".

- كانت للحرب السياسية أثرها في تشييط حركة التبادل التجاري بين الموانئ الإيطالية والمرافق الإسلامية الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط. وهنا يرجع الفضل في بعد القانون التجاري عن التشكيل وعلو الجانب الرضائي إلى الشريعة الإسلامية.

- كما ساهم الأسواق الموسوعية مثل ليون في فرنسا في خلق ما يعرف بـ "قانون الأسواق" عبارة عن "مجموعة القواعد العرفية التي درج عليها التجار والتي تهدف إلى تسهيل التبادل التجاري ودعم الثقة فيما بينهم.

- ظهرت الأنظمة الرئيسية للقانون التجاري وبرزت معالمه كقانون مستقل عن القانون المدني يكون قانوناً عرفياً نابعاً من البيئة التجارية نبوعاً ذاتياً وقانونياً دولياً.

ثالثاً: العصور الحديثة:

- ترتب على اكتشاف رأس الرجاء الصالح أن تحول مركز التجارة من المدن الإيطالية إلى المحيط الأطلسي وظهور الاستعمارية الكبرى.

- كما ظهرت سلطات مركزية أخذت على عاتقها مهمة التشريع والقضاء بعدما كانت تحتكرها نقابة التجار.

- أظهرت فرنسا أول تقنين تجاري في عهد لويس التاسع عشر.

رابعاً: ظهور وتطور القانون التجاري السعودي:

- من المحاولات الجادة التي كان الهدف منها وضع مشروع خاص بالتجارة هو المشروع الخاص الذي وضعه مجلس التجارة في جدة عرف باسم "نظام المجلس التجاري" وكان هذا القانون مقتبس من القانون العثماني الذي كان

بدوره مقتبس من القانون الفرنسي ولكن لم ير النور لسبب عدم تعريف الملك عليه.

- بعد خمس سنوات صدر مايعرف اليوم باسم نظام المحكمة التجارية وقد اتصف هذا النظام بالغازة وبالركاكة أيضاً في صياغته.
- وكانت النهضة الحديثة التي مرت بها المحكمة اثر كبير ومالي في وضع نظام شامل للشركات بوضع الأحكام الواجبة الاتباع في تأسيسها وفي مزاولة نشاطها وعند انقضاءها وتصفيته حيث صدر نظام الشركات المالي بموجب قرار مجلس الوزراء والمصادق عليه برسوم ملكي.
- النصوص التجارية موزعة اليوم في المملكة بين نظام المحكمة التجارية وبين العديد من التشريعات المستقلة.
- وقد تم تحديث العديد من التشريعات التجارية لتناسب التطورات المتسارعة في البلاد.

رابعاً: مصادر القانون التجاري:

التشريع التجاري	الشريعة العامة
العرف التجاري والعادات التجارية	القضاء والفقه

١- التشريع التجاري:

يحتل المصدر الأول حيث يتحتم لقاضي التجارة أن يبحث أو لا في التشريعات التجارية إلا إذا لم يجد نصاً تشريعياً يحكم النزاع المعروض. يتمثل التشريع التجاري في نظام المحكمة التجارية وأنظمة أخرى مكملية مثل نظام الأوراق التجارية والشركات وغيرها.

٢- الشريعة العامة:

في حالة عدم وجود نصوص تجارية لحكم مسألة تجارية معينة يتم اللجوء إلى الشريعة الإسلامية الأحكام الخاصة بالمعاملات وهو أمر لازم قبل اللجوء إلى مصادر القانون التجاري الأخرى.

- ما هو الوضع القانوني في حالة وجود تعارض بين نص تجاري ونص مدني؟؟
يعين تغليب النص التجاري أو لا حتى لو كان النص المدني لاحقاً كلما كان من درجة واحد سواء كانت أمرة أو مفسرة أما إذا اختلفت درجتهما فيلزم الأخذ بالنص الأمر ولو كان وارد في التشريع المدني.

٣- العرف التجاري والعادات التجارية:

تعريف العرف التجاري: مجموعة القواعد التي تعارف عليها التجار في تنظيم معاملاتهم التجارية مع شعورهم بإلزامها وضرورة اتباع أحكامها. وبالرغم من صدور قوانين إلا أن العرف مازال يلعب دوراً مهماً بعض التنظيم التجاري مثل الحسابات الجارية لا تزال محكومة بقواعد عرفية.

- العرف قد يكون خاصاً بمكان معين أو عاماً في الدولة بأسرها والعرف الخاص يغلب على العرف العام، وكثيراً ما يكون العرف التجاري دولياً كما هو شأن المسائل البحرية.

في حالة تعارض بين النصوص التجارية يجب تغليب النصوص التجارية الأمر على العرف وتغليب العرف على النصوص التجارية المفسرة.

- العرف التجاري يختلف عن العادة التجارية.

- تعريف العادة التجارية: مجموعة القواعد التي شاعت أو استقرت في المعاملات التجارية نتيجة اعتياد الأفراد والأخذ بها في عقودهم إلى درجة يمكن القول باتجاه إدارة المتعاقدين ضمناً إلى اتباع حكمها دون حاجة إلى النص عليها.

- وتسمى العادة التجارية باسم العادة الاتفاقية وإذا ثبت عدم رضا أحد المتعاقدين بها وجب استبعاد حكمها ومن أمثلتها تحديد مدة معينة لفحص البضائع لبعض الببوع التجارية أو تمديد مدة قصوى للرجوع بقيمات العيوب الخفية وإلى غير ذلك.

٤- القضاء والفقه:

يعتبر القضاء والفقه من المصادر التفسيرية التي يستعين بها القاضي على استخلاص القواعد من المصادر الرسمية الملزمة وتظهر أهمية القضاء فيما يقوم به من سد النقص في التشريع ووضع قواعد قانونية جديدة إما عن طريق تفسير النصوص والتوفيق بينهما.

كما تظهر أهمية الفقه فيما يقوم به من نقد وتقويم للنصوص القانونية والحلول القضائية وبالتالي إبراز ما تنطوي عليه من مزايا وعيوب وما يكتنفها من تعارض وعيوب.

الفصل الرابع

القوانين البحرية

الفصل الرابع

القوانين البحرية

تتضمن القوانين البحرية والاتفاقيات الدولية حول قانون البحار مع العلم انه لم يتم حتى الان وضع قانون بحري فلسطيني ينظم ويرسم الحدود المائية لفلسطين الذي يكفله ويضمنه القانون الدولي والقانون البحري العالمي مع ان دولة فلسطين تقع على البحر الابيض المتوسط ولكن احتلالها من قبل الاسرائيليين لم يبقى لفلسطين ارض يحدها البحر الا في قطاع غزة.

والورقة تتضمن القانون البحري والقانون البحري الدولي والمحكمة الدولية لقانون البحار واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار وحيث اصبحت فلسطين دولة غير عضوفي الامم المتحدة يحق لها المشاركات في المؤتمرات الدولية وتمثيل نفسها كدولة فيها ومنها المؤتمرات الدولية حول البحار.

قبل ٥٠٠ سنة كانت الأنشطة البحرية لدول غرب أو ربا والتي كانت بريطانيا مركزها قد خلقت اقتصادا عالميا من جانب واحد. لكن الحرب العالمية دمرت سيطرة أو ربا وتحول النظام الاقتصادي اليوم ليصبح متنوعا، وذمت سيطرة الولايات المتحدة بشكل عام لتحل المركز الأول في حين احتلت اليابان المرتبة الثانية، ولكن سياقات القواعد الأساسية في النقل والمواصلات والاتفاقيات البحرية تطورت بواسطة القوى الأوروبية من خلال خلافاتها وتعاونها منذ عصر الاكتشافات ولحد الان. أن أو لى الخطوات الجادة التي اتخذت باتجاه القانون البحري قد اتخذت من خلال عصبة الأمم البحرية المنعقد في عام ١٩٣٠، وقد أعقب هذا المؤتمر بمؤتمر جنيف حول قانون البحار عام ١٩٥٨.

في اجتماع الجمعية العامة للأمم المتحدة اقر قانون البحر والذي تم التوقيع عليه في ١٠ اكتوبر 1982.

اتفاقية جنيف للأمم المتحدة حول قانون البحر

في ١٠ كانون الأول ١٩٨٢ تم التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحر، لقد كانت تلك الاتفاقية حصيلة أكثر من ١٤ عام لجهود أكثر من (١٥٠) دولة مثلت جميع أجزاء العالم. لقد كانت غاية تلك الدول الحصول على نظام اقتصادي دولي متكافئ يحكم البحار والمحيطات وقد تجسدت ثمرة جهودها في هذه الاتفاقية.

المواضيع المشمولة بالمعاهدة

لقد وضعت الاتفاقية أطارا شاملا لتنظيم فضاء المحيط. وقد قسمت الاتفاقية إلى (١٧) جزء وتسعة ملاحق وتحتوي على 320 بنداً تشتمل على نصوص تخص المواضيع المهمة التالية:

١. حدود السيادة الإقليمية على فضاء المحيط
٢. الوصول إلى البحار
٣. الملاحة
٤. حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها
٥. استثمار وصيانة المصادر الحية
٦. الأبحاث العلمية
٧. التنقيب في قاع البحر واستثمار الثروات غير الحية
٨. تسوية النزاعات
٩. لقد وضعت حجر الأساس لاثنتين من أهم المنظمات الدولية وهما السلطة الدولية لقاع البحر والمحكمة الدولية لقانون البحر

نطاق السيادة على البحر لدولة بحرية

أن نطاق السيادة على البحر الإقليمي هو:

- البحر الإقليمي يحق لكل دولة ساحلية (بحرية) أن تمتد مساحة بحر ها الإقليمي حتى مسافة (١٢) ميل بحري لذا فإن سيادة الدولة ستمتد إلى ما وراء أراضيها إلى البحر الإقليمي والفضاء الجوي الذي فوقه وقاعه البحري. كما اعترفت الاتفاقية بالحق التقليدي للمرور
- البريء في المياه الإقليمية. ويخضع البحر الإقليمي بصورة كاملة قانونيا وإداريا لسيادة الدولة الساحلية في وقت السلم، وعلى كافة الأطراف المتحاربة احترام المياه الإقليمية للدول المحايدة في وقت الحرب.
- المنطقة المتاخمة يمكن تثبيت المنطقة المتاخمة حتى مسافة (٢٤) ميل بحري ويمكن للدولة الساحلية ممارسة السيطرة على هذه المنطقة لأغراض الجمارك والرسوم المالية والهجرة والتلوث.
- المنطقة الاقتصادية الخالصة يمكن تثبيتها حتى مسافة (٢٠٠) ميل بحري ويحق للدولة البحرية استكشاف واستثمار والمحافظة على إدارة الثروات الطبيعية الموجودة في قاع البحر مثل الثروة السمكية والمعادن، أن الاتفاقية سمحت للدول الساحلية بحقوق مختلفة في المناطق الاقتصادية الخالصة لغرض الاستثمار الاقتصادي وحقوق الصيد واستثمار الموارد الغير الحية، وفي نفس الوقت فإن الدول المجاورة والقارية والمتضررة جغرافيا يجب أن يسمح لها بالوصول إلى تلك الثروات التي لم تستثمرها الدول الساحلية في تلك المناطق

على أن تستمر الحريات التقليدية الممنوحة في أعالي البحار بالسريان في تلك المناطق.

• أعالي البحار يطلق على جميع المياه الأخرى أعالي البحار أو (البحر العام) ويحق لجميع الدول سواء كانت بحرية أو برية أن تستخدم البحار العالية بحرية كاملة وفقاً للقانون الدولي.

المياه الداخلية

حينما حدد الخط الأساسي لقياس البحر الإقليمي فقد اتفق على أن جميع المياه المالحة والحلوة الواقعة على الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس للبحر الإقليمي تعتبر مياه داخلية وتشمل الأنهار، البحيرات الحلوة، والمياه الواقعة ضمن الموانئ وكذلك كافة المياه المحاطة باليابسة.

أن الشكل القانوني المتفق عليه حول المياه الداخلية هو أن الدولة تملكها بشكل مشابه لسيادتها على أرضها لكن التطبيق العملي لهذا المبدأ يختلف بموجب نوع السفينة الأجنبية المبحرة في هذه المياه، أي هل هي سفينة تجارية أم حربية.

وضع السفن الحربية

حق الدخول لا يوجد حق قانوني لأي سفينة حربية يسمح لها بالدخول إلى أي ميناء أجنبي إلا في حالة الخطر وعليه فإن السفن الحربية عادة تدخل الموانئ الأجنبية بموافقات مسبقة وكضيف شرف مثل باقي الضيوف ولهذا فإن عليها أن تحترم القواعد والأعراف السائدة في تلك الدول كما لا توجد وسيلة لممارسة ضغط عليها إلا بطلب مغادرتها الميناء.

الحصانات إن القانون العام هو أن جميع السفن في الميناء تخضع للقوانين لي اليابسة (الدولة). وهذا ينطبق بشكل متساوي على السفن الحربية ولكن باستثناء مهم وهو أن القانون لا يفرض بأي قوة ضد السفينة.

الأشخاص على اليابسة أن الضباط والبحارة الذين ينزلون إلى اليابسة بشكل منفرد لا يتمتعون بأي امتياز قانوني وفي حالة ارتكاب أحدهم لمخالفة كبيرة كالقتل أو التسبب بجروح بليغة للأهالي فإن سلطات الساحل هي التي تقرر الإجراءات اللازمة اتخاذها ضدهم أما في حالة المخالفات البسيطة كالإخلال بالنظام فيجري إعادتهم إلى السفينة عادة.

وضع السفن التجارية

الوضع القانوني أن السفينة التجارية التي تدخل ميناء أجنبياً تخضع حالاً إلى القانون المحلي للمكان الذي دخلت إليه، ولكنها تبقى في نفس الوقت خاضعة إلى

قانون الدولة التي ترفع علمها، ولا تتدخل السلطات المحلية في أي من الشؤون الداخلية للسفينة وإذا حدثت جريمة ما على ظهر السفينة فأنها تعالج بموجب قانون العلم الذي تحمله ومهما كانت جنسية المجرم. أما إذا قررت السلطات الساحلية أن الأمر يقع ضمن اهتماماتها فإن لها حق قانوني غير قابل للمناقشة لأخذ المعذون إلى الساحل ومحاكمتهم بموجب قانونها، أن قانون الساحل أعظم من قانون العلم الذي تحمله السفينة

الأشخاص على الساحل أن الأشخاص على الساحل يخضعون إلى القانون السائد على الساحل.

المروء البريء في البحر الإقليمي

يمكن مناقشة المروء البريء في البحر الإقليمي على الوجه التالي:
أ. يكون المروء بريئاً مادام لا يضر بسلامة الدولة الساحلية أو بدسن نظامها أو أمنها.

ب. يعتبر مرور السفن الأجنبية مضراً بسلامة الدولة الساحلية أو بدسن نظامها أو أمنها إذا قامت السفينة في البحر الإقليمي بأي من النشاطات التالية:
أولاً: أي تهديد أو ممارسة للقوة ضد سيادة الدولة الساحلية أو استقلالها السياسي.

ثانياً: أي تمرين أو استخدام لأي نوع من الأسلحة.
ثالثاً: أي فعل يهدف لجمع المعلومات تضربالدفاعات أو الأمن في الدولة الساحلية.

رابعاً: أي فعل من فعاليات الدعاية تهدف إلى التأثير على الدفاع أو الأمن للدولة الساحلية.

خامساً: إطلاق أو أنزال أو تحميل أي نوع من أنواع الطائرات.

سادساً: إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

سابعاً: تحميل أو أنزال أي سلعة أو أموال أو أشخاص بصورة مخالفة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

ثامناً: أي فعل متعمد مناقض للاتفاقية يخص التلويث المقصود والخطير.

تاسعاً: أي نشاط من نشاطات الصيد.

عاشراً: القيام بأي من نشاطات البحث والمسح.

احد عشر: أي عمل يهدف إلى التدخل في عمل منظومة الاتصالات أو أي من تسهيلات أو منشآت الدولة الساحلية.

اثنا عشر: أي نشاطات أخرى ليس لها علاقة مباشرة بالمروء.

الحرية في البحار العامة

أن جميع الدول لديها الحرية في استخدام البحار العامة و هذه الحرية يجب أن تمارس من قبل الدول مع ملاحظة مصالح الدول الأخرى طبقا لقواعد القانون الدولي وتشمل مايلي:

- أ. حرية الملاحة
- ب. حرية الطيران فوق البحار العامة
- ت. الحرية في مد الأنابيب والكابلات تحت الماء
- ث. الحرية في بناء الجزر الصناعية والمنشآت الأخرى
- ج. حرية الصيد
- ح. حرية الأبحاث العلمية

السيادة في البحار العامة

ان ممارسة السيادة على البحار العامة تختلف تحت مختلف الظروف الموضحة في القانون الدولي وكما يلي:

١. أثناء السلم. تمارس جميع الدول في زمن السلم السيادة الخالصة على السفن التي تحمل أعلامها فقط.
٢. المرحلة الوسطية بين الحرب والسلم (النزاع) يحق للدول في هذه الفترة اعتراض السفن الأخرى المعادية بحجة الانتقام
٣. في الحرب الاعتراض مسموح به لسفن العدو ولسفن الدول المحايدة

استثناءات من حرية البحار العامة

- أن بعضا من الاستثناءات المهمة لمبدأ حرية البحر العام موضحة أدناه
١. حق المطاردة
 ٢. حق الزيارة والتفتيش
 ٣. حق الدفاع عن النفس

حق الزيارة والتفتيش في البحار العالية

ليس للسفينة الحربية والطائرات العسكرية أو السفن الحكومية (المملوكة أو المشغلة من قبل الدولة ولأغراض غير تجارية) والتي تصادف سفينة أجنبية غير حربية أو سفينة حكومية أخرى في البحار العامة ما يبرر تفقد هذه السفن ألا إذا كانت هناك أساليب معقولة للاشتباه في:

١. السفينة مشتركة في عمليات قرصنة أو تجارة الرقيق
٢. السفينة مشتركة في عملية جمع معلومات غير مصرح بها

٣. السفينة بدون جنسية
٤. قيام السفينة بفعالية لإخفاء علمها الوطني أو رفعها لعلم دولة أخرى أو رفضها اظهار هويتها لإخفاء جنسيتها عن السفينة الحربية التي تقوم بالزيارة والتفتيش
٥. في حالات مثل هذه فان السفينة الحربية يمكن أن ترسل ضابطاً للتحقق من حق السفينة في رفع العلم وتفحص وثائقها والسفينة نفسها
٦. أو إذا كانت من نفس جنسية الدولة وترفض الإفصاح عن نفسها
٧. السفينة تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به

إطلاق النار على السفن التجارية

إذا حاولت أي سفينة تجارية المقاومة أو التملص من الزيارة أو التفتيش أو الإيقاف فانه يمكن إطلاق النار عليها ويجوز إغراقها إذا استمرت في المقاومة ولم يتوفر سبيل آخر لمنعها من الهرب

أن أي سفينة تبخر ضمن قافلة معادية محروسة تعامل فوراً وكأنها سفينة معادية أو سفينة تقاوم الزيارة والتفتيش، ويمكن أن تطلق السفينة الحربية ذيران أسلحتها الخفيفة على المنشآت العلوية للسفينة إذا ما حاولت تلك السفينة الهرب.

الدول المتضررة جغرافياً

- أن الدول المتضررة جغرافياً تعني مايلي:
١. الدول الساحلية (بما فيه الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة) والتي يجعلها موقعها الجغرافي تعتمد على استثمار الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الأخرى الواقعة في نفس المنطقة لغرض تأمين الغذاء السمكي لها
 ٢. الدول الساحلية التي لاتستطيع الادعاء بوجود منطقة اقتصادية خالصة خاصة بها قوانين الحرب في البحر
 ٣. من واجب جميع الضباط في مناصب القيادة أن يوظفوا قدراتهم على نحو أفضل للتأثير على قدرات وإمكانيات العدو للاستمرار في الحرب بدون أن يخرج دولته ويخل بعلاقاتها مع الدول المحايدة أو غير المشتركة في النزاع

السفن المتحاربة

عندما تعلن حالة الحرب فان الحرب البحرية تجري بشكل واسع في المناطق التي لاتعود إلى أي جهة في البحار العالية والتي تكون فيها السفن كافة ذات حقوق متساوية في زمن السلم كما أن الدول المشتركة في النزاع لها الحق في ممارسة الحرب في البحر والتدخل بالقوة ضد خطوط المواصلات التجارية في البحر.

السفن الحربية

أن السفن الحربية العائدة للأطراف المتنازعة مخولة وبدون تحديدات لتدمير أو أسر السفن الحربية المعادية. وهي مخولة عند الضرورة لتدمير السفن التجارية المعادية. وهذا الأمر مسموح به فقط في حالة وجود إمكانية لنقل الركاب والطاقم إلى متن السفن المهاجمة وبخلافه تعطى لهم فرصة لإنقاذ أنفسهم كما يجب إن تحفظ أو راق السفينة أيضاً، وعلى كافة الطائرات البحرية والغواصات والوسائط المجهزة لأغراض التعرض مراعاة تلك القواعد من المتعارف عليه أن الهدف العسكري المباشر هو هدف مادي من حيث المبدأ لذلك فإن الخسائر بالأرواح المدنية أو الممتلكات التي قد تحدث مصادفة وبدون تعمد هي أمر مسموح به في مثل تلك الحالات.

السفن التجارية

المخولة إلى سفن حربية. أن الموقف تجاه السفن التجارية المخولة إلى سفن حربية هو كما يلي:

١. اتفاقية هالك، لقد اعترفت اتفاقية هالك السابعة في عام ١٩٠٧ بحق الدول المتحاربة في تحويل السفن التجارية إلى سفن حربية، ولكن هناك تساؤل هل يمكن إعادتها أثناء نفس الحرب إلى سفينة تجارية، ولكن عند أتمام التحويل فإن السفينة التجارية يصبح وضعها مثل وضع السفن الحربية تماماً.
٢. السفن التجارية المجهزة تجهيزاً دفاعياً، أن الموقف غير واضح تجاه السفن التجارية المجهزة تجهيزاً دفاعياً وهناك جدلاً حول معاملة هذه السفن كسفن تجارية أم حربية.
٣. السفن المساعدة وهي سفن التموين، وناقلات النفط وسفن التصليح العاملة ضمن أساطيل الدول المتنازعة هو إذا استخدمت في الأوقات الحرجة لخدمة المجهود الحربي فأنها تعتبر سفن حربية.
٤. السفن المحايدة. أي سفينة تعتبر نفسها محايدة وتتواجد ضمن قافلة بحرية معادية لا يمكن استثنائها من الهجمات المعادية.
٥. السفن التجارية الحاملة للطائرات، من هذه الأنواع السفينة التجارية الحاملة لطائرات الهاربير التي استخدمت من قبل البحرية الملكية في حرب الفوكلاند، أن هذه السفينة تجمع بين وظائف السفن التجارية وحاملات الطائرات وبالرغم

من كونها بامرة البحرية التجارية فان سطح الإقلاع والطائرات تدار وتشغل من قبل البحرية أو القوة الجوية.

وفي حالات معينة يمكن معاملتها كسفن مساعدة الحرب التجارية

أن العمليات البحرية ضد التجارة عادة ما تأخذ الإشكال التالية:

١. شكل الاستيلاء على السلع المهربة المصنفة كمهربات حربية
٢. شكل الحصار البحري المستخدم سوية مع الحرب الاقتصادية ضد المصالح المالية والتجارية المعادية

السيطرة على المهربات الحربية

أن مصطلح السيطرة على المهربات الحربية يتضمن السيطرة على جميع أصناف الحمولات التي تنقل إلى الدولة المشتركة في النزاع لأجل استخدامها في النزاع، في بداية الحرب تقوم الحكومات المعنية عادة بإصدار تعليمات تبين فيها أصناف المواد والبضائع التي سوف تعامل كمهربات حربية، وهذه البضائع يمكن تصنيفها تحت القسمين التاليين:

مهربات حربية مطلقة وتتضمن جميع السلع التي تستخدم لأغراض الحرب فقط المهربات الحربية النسبية تتضمن جميع السلع المصممة لأغراض الحرب والأسلم على حد سواء ولكن اتجاه هذه السلع إلى وجهة معادية يمكننا الافتراض بوجود نية لاستخدامها في الحرب

التعامل مع سفن العدو

أن السفن الحربية المعادية معرضة للأسر أو المصادرة ألا أن هذه الحقوق التي يتمتع بها أمر السفينة الحربية ليست غير مقيدة ويجب أن تمارس في ظروف مؤكدة، أي أن السفينة التي ترفع علم العدو هي سفينة معادية، أما باقي السفن فإنها تعامل كسفن معادية في الحالات التالية:

١. إذا أبحرت بموجب جواز أو تصريح صادر من الدولة المعادية ولم يعترف به من قبل الدولة الأخرى كما حدث للسفن الأجنبية في الحرب العراقية الإيرانية حيث أعطيت مهلة محددة لمغادرة منطقة الحرب بموجب اتفاق خاص:
٢. إذا امتلكت كلياً أو جزئياً من قبل دولة معادية
٣. إذا كان لها دور مباشر في الأعمال العدائية
٤. إذا قدمت أي خدمة مباشرة إلى العدو في العمليات العدائية ومن ضمنها أعاقه المواصلات البحرية استخدام السفينة أية أجهزة كشف أو أجهزة لاسلكية أو معدات حرب إلكترونية أو أجهزة أخرى منصوبة عليها

٥. إذا كانت تحت أمرة أو سيطرة عميل موجود على متنها موضوع من قبل الدولة المعادية
٦. إذا كانت موظفة بشكل مباشر لدى الدولة المعادية
٧. إذا كانت مشتركة في عمليات نقل قطعات معادية مستغلة لصالح الاستخبارات المعادية الإجراءات المتخذة على أمر السفينة أن يأسر أي سفينة معادية يصادفها، وفي حالة الشك في هوية السفينة عليه أن يحجزها ويرسلها إلى أحد الموانئ الصديقة للتأكد منها وان لا يأسرها رسميا.

الحصار البحري

الحصار البحري هو عمل حربي ينفذ بواسطة السفن الحربية للدولة في الحرب لمنع وصول العدو أو مغادرته لجزء معين من ساحل العدو وقد يتراوح الحصار البحري من حصار لميناء واحد إلى حصار كامل الساحل المعادي، وفي القانون الدولي لا يجوز محاصرة الأراضي المحايدة إلا إذا كانت تحت السيطرة الفعلية أو محتلة فعلا من قبل العدو كما لا يسمح بإجراء الحصار البحري كطريقة لمنع المرور إلى أراضي الدولة المحايدة، ولوضع الحصار البحري موضع التنفيذ يجب أن يعلن الحصار البحري وينشر ويحدد به مايلي:

١. موعد بدء الحصار البحري
٢. الحدود الجغرافية للساحل الموضوع تحت الحصار
٣. الفترة التي تمنح لجميع السفن عدا السفن المعادية المغادرة الموانئ الموضوعه تحت الحصار.
٤. الفترة التي تمنح للسفن التي باشرت رحلتها فعلا والتي يمكن أن يسمح لها بإنزال حمولتها إعلان الحصار أن معرفة السفن بإعلان الحصار يعتبر ضروريا لاكتساب شرعية حجز ومصادرة السفن التي تخرق الحصار ومن المفترض أن جميع السفن التي تمر من مكان محاصر على علم بالحصار الاستثناءات.

لا تعتبر الحالات التالية خروفا للحصار البحري:

١. إذا عملت السفينة بانسجام مع فقرات إعلان الحصار البحري
٢. إذا كان قبطانها لا يعلم بوجود الحصار البحري
٣. إذا اضطرت بسبب الأجواء ظروف قاهرة أخرى خارجة عن إرادتها التوجه إلى ميناء أو ساحل مفروض عليه الحصار

أن اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ حول قوانين البحر ربما لم تغطي بصورة كاملة اهتمامات الدولة الواحدة في هذا المجال، ولكنها تمثل طموحات

المجتمع الدولي

أن قوانين البحر لها أوجه وتطبيقات مختلفة في زمن الحرب والسلام، كما توجد بعض الواجبات التي يشترك بها كافة مستخدمي البحار في كافة الأوقات أن الشروط القانونية للحرب في البحر تخضع إلى تفسيرات عديدة لدول مختلفة وفي

أوقات مختلفة، ولكن الخطوط العامة تجعل الضابط البحري في موقف جيد عندما يضطر إلى اتخاذ قراره بشكل مستقل الحصار البحري هو طريقة يستخدمها أحد الأطراف ضد الآخر لفرض إرادته عليه ولتحديد قوته العسكرية.

تعريف القانون البحري

القانون البحري بمعناه الواسع يشمل وفقاً للتقسيم التقليدي لفروع القانون: القانون العام البحري والقانون الخاص البحري القانون العام البحري يشمل القانون الدولي البحري والقانون الإداري البحري والقانون الجنائي البحري.

القانون الخاص البحري

وهو القانون الذي ينظم الاستغلال البحري وما يترتب عليه من علاقات مباشرة بين مباشري هذا الاستغلال البحري والمنفعيين به ويطلق عليه عادة القانون التجاري البحري يعتبر الاستغلال البحري وما ينشأ عنه من علاقات مختلفة هو موضوع القانون الخاص البحري بينما موضوع القانون العام البحري هو ما تفرضه الدولة بصفقتها سلطة عامة من قواعد يخضع لها مباشروا الاستغلال البحري أو آداه هذا الاستغلال السفينة الملاحة البحرية بأنها الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن.

أنواع الملاحة البحرية

تقسم الملاحة البحرية بحسب غرضها

١. ملاحة تجارية: ويقصد بها الملاحة التي تستهدف الربح ولا خلاف في خضوع هذا النوع من الملاحة لأحكام القانون البحري
٢. ملاحة صيد الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات واستغلال الموارد المائية
٣. ملاحة النزهة: بقصد الترقية، وهي الملاحة التي تقوم بها سفن النزهة بقصد الترقية
٤. الملاحة المساعدة: وهي الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف

٥. ملاحه الإرتفاق: وهى ملاحه الإرتفاق الممارسه فى البحر والموانى بواسطه السفن المخصصه فقط لمصلحه عمومىة

المصادر الملزمة للقانون البحرى

أ. التشريع: يعد التشريع أهم مصادر القانون البحرى وعلى القاضى الرجوع إليه أو لا قبل غيره من المصادر ولا يقصد بالتشريع نصوص التقنين البحرى فحسب بل نصوص التشريعات البحرىة الأخرى اللاحقة لهذا التشريع تنفيذا لنصوصه.

ومن ناحية أخرى تعتبر المعاهدات الدولية جزءا من التشريع يلتزم القاضى بتطبيقها متى صدر تشريع داخلى بالتصديق عليها.

ب. المعاهدات الدولية: أهم هذه المعاهدات هى

- معاهدات ٢٥/٠٨/١٩٢٤ بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة لسندات الشحن

- معاهدة ١٠/١٠/١٩٥٧ بخصوص مسؤولية مالك السفينة

- معاهدة ٢٧/٠٥/١٩٦٧ الخاصة بنقل أمتعة الراكب بطريقة البحر

- توحيد التشريعات الوطنية: وذلك بأن تعقد معاهدات دولية بتوحيد القواعد القانونية وتعتبر بالنسبة للدولة بمثابة تشريع نموذجى. فتسعى إلى تعديل قوانينها الداخلية بما ينفق وهذا التشريع

ج. العرف والعادات

يلعب العرف دورا كبيرا فى نطاق القانون البحرى. إذ نشأ هذا القانون نشأة عرفية ويتعين على القاضى تطبيق العرف إذا لم يجد نصا تشريعيا يحكم النزاع أما العادات فهى دون العرف فى المرتبة ويتعين على الطرف الذى يتمسك بها أن يقوم بإثباتها.

المصادر التفسيرية للقانون البحرى

أ. تعتبر أحكام القضاء: خبير عون فى تفسير ما غمض من نصوص القانون البحرى ويعتبر القضاء البحرى مصدرا تفسيريا فلا يلتزم القاضى بتطبيق حكم محكمة ما على مسألة مماثلة معروضة أمامه.

ب. آراء الأشرار (الفقه): يقوم الفقه بدور كبير فى شرح وتفسير أحكام القانون البحرى ويستعين القاضى بأرائهم فى هذا المجال على سبيل الاستئناس دون إلزام.

نطاق تطبيق القانون البحرى

يقتصر تطبيق القانون البحرى على الملاحه البحرىة وحدها دون الملاحه النهرية

أو الداخلية. وقد تكون الملاحة مختلطة تتم في البحر والنهر معا مما يثير التساؤل عن القواعد التي تسري عليها وتخضع لها.

المبحث الأول: تعريف الملاحة البحرية

تعرف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه لا بوسيلتها وأداتها، والملاحة البحرية هي إذن الملاحة التي تتم في البحر، وذلك مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طراز بنائها، على عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية.

ولا يكفي حصول الملاحة في المياه البحرية لاعتبارها ملاحة بحرية بالمعنى القانوني، بل يجب لذلك أن تحصل الملاحة في المياه يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تكتنف السفن في البحر، وذلك لأن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل وأقل خطرا من الملاحة البحرية، فضلا عن أن فكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية.

المبحث الثاني: أقسام الملاحة البحرية حسب طول الرحلة

تتقسم الملاحة البحرية بحسب المسافة التي تقطعها السفن إذ نصت المادة 163 من ق.ب.ج على أنه يمكن ممارسة الملاحة البحرية التجارية في ثلاث مناطق هي الملاحة الساحلية على نطاق ضيق والملاحة بعيدة المدى أو لأعالي البحار. فالملاحة البعيدة المدى أو لأعالي البحار هي أهم أنواع الملاحة وأكثرها خطرا. ويعرفها القانون الفرنسي (المادة ٣٧٧ من ق.ب.ج) بأنها الملاحة التي تتم بعد خطوط طول و عرض معينة من الأراضي الفرنسية. ويعرفها القانون الإنجليزي (م. ٤٧٢ من قانون الملاحة التجارية) بأنها الملاحة التي تجري بين موانئ إنجليزية وغيرها من موانئ الدول الأجنبية عدا ما يقع من هذه الموانئ على بحر المانش وجزيرة مان وموانئ الشاطئ الأوروبي فيما بين مصب نهر الألب وميناء برست الفرنسي.

أما الملاحة الساحلية فهي الملاحة التي تتم بين الموانئ الداخلة بعضها والبعض الآخر. وتبدو أهمية التمييز بين الملاحة لأعالي البحار والملاحة الساحلية من الناحية الإدارية بوجه خاص، ذلك أن اشتراطات السلامة والمؤهلات اللازمة فيمن يشتغل على ظهر السفن تختلف بحسب نوع الملاحة.

المبحث الثالث: أقسام الملاحة البحرية حسب موضوعها

وتنقسم الملاحة البحرية حسب موضوعها والغرض منها إلى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزاهة

١. أما الملاحة التجارية فموضوعها نقل البضائع والركاب بقصد تحقيق الربح، وهي أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق، بل أن القانون البحري قد وضع أصلا لهذا النوع من الملاحة.

٢. أما ملاحه الصيڊ فموضوعها صيڊ الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى قصد الربح، وقد العقد الإجماع كذلك على خضوعها لأحكام القانون البحري لأنها تتعرض لنفس الأخطار البحرية التي تحيط بالملاحه التجارية ولوأن الصيڊ لا يعد بذاته عملا تجاري بوصفه من الأعمال الإستراتيجية.

٣. أما ملاحه النزّهه، وتلاحق بها الملاحه العلميه، فقد ذهب رأي إلى أن القانون البحري لا يسري عليها لأنها لا تستهدف الربح مطلقا، ومع ذلك فقد استمر الرأي على خضوع هذه الملاحه أيضا لأحكام القانون البحري كالملاحه التجارية سواء بسواء، لأن طبيعه الملاحه واحده في الحالتين، ولأن ملاحه النزّهه تتعرض لما يكتنف الملاحه التجارية من أخطار

والخلاصه أن القانون البحري يسري على الملاحه البحرية أيا كان موضوعها والغرض منها، هذا وتقضي كافة التشريعات الحديثه بسريان أحكام القانون البحري على السفن أيا كان نوعها وأيا كان القصد من الملاحه ذلك أن صراحة على أن السفينه هي كل عماره بحريه أو آليه عائمه تقوم بالملاحه البحرية إما بوسيلتها الخاصه وإما عن طريق قطرها بسفينه أخرى.

ويلاحظ أن أنواع الملاحه المتقدم ذكرها تدرج فيما يسمى بالملاحه الرئيسيه تمييزا لها عن الملاحه المساعده أو ملاحه الإرتفاق أو التبعية التي تهدف بذاتها إلى تحقيق غرض ما من هذه الأغراض الثلاثه (التجاريه، الصيڊ والنزّهه) ولكنها لازمه وضروريه للمعاونه في تحقيقه كالملاحه التي تقوم بها سفن القطر والإسعاف، وهي تعد ملاحه بحريه تطبق عليها قواعد القانون البحري.

المبحث الرابع: الملاحة البحرية العامة

نقصد بالملاحة العامة الملاحة التي تقوم بها، السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة لخدمة حكومية وغير تجارية كالبحوث (yachts) الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات وسفن التموين وسفن الإطفاء وسفن التعليم، وهذا النوع من الملاحة يخرج من نطاق القانون البحري ولا تنطبق عليه أحكامه وتتمتع السفن العامة أو التابعة للدولة بحصانة قضائية خاصة نصت عليها المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الحكومات والمبرمة ببروكسل في ١٩٢٦/٠٤/١٠. إذ تنص المادة الثالثة من هذه المعاهدة على أنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أيا كان، غير أنه بحق لأصحاب الشأن رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة مالكة السفينة أو التي تستغلها دون أن يكون لهذه الدولة الدفع بحصانتها وذلك:

١. في الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري أو غيره من حوادث الملاحة.
 ٢. وفي الدعاوى الناشئة عن أعمال المساعدة والإنقاذ وعن الخسائر البحرية العامة.
 ٣. وفي الدعاوى الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة.
- وتسري هذه القواعد نفسها على الشحنات التي تملكها إحدى الحكومات والتي تنقل على السفن سائلة الذكر

السفينة

المبحث الأول: تعريف السفينة

يعرفها البعض بأنها كل منشأة تستخدم في السير في البحر، كما يعرف البعض الآخر السفينة بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الإعتباد ويثبت لها الموقف من تخصيصها للقيام بالملاحة

الفرع الأول: ملحقات السفينة

تمتد وصف السفينة إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها البحرية كالآلات والصواري والدفة وقوارب التجارة والراجح هو اعتبار ملحقات السفينة جزءا منها سواء من الناحية التقنية أو القانونية لأن السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها.

الفرع الثاني: متى يبدأ وصف السفينة ومتى ينتهي؟

يبدأ الوصف القانوني للسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية وينتهي هذا الوصف بالنسبة للسفينة من وقت أن تفقد صلاحيتها للملاحة نهائيا أو بعدولها نهائيا عن القيام بالملاحة البحرية.

الفرع الثالث: السفينة مال منقول

تعد السفن والمماراة البحرية الأخرى أموالا منقولة، على أن السفينة تخرج عن القواعد المقررة للمنقول فهي على هذا النحو منقول ذو طبيعة خاصة

المبحث الثاني: شخصية السفينة

تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفينة من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية، أن السفينة شخصا يتمتع بالشخصية القانونية.

الفرع الأول: العناصر المتعلقة بشخصية السفينة

١. اسم السفينة: يجب أن تحمل كل سفينة اسما خاصا بها يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويخضع منح السفينة لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة. ويجب أن بوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه ويكون اسم

ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها ولا يستطيع مالك السفينة أن يقوم بتغيير اسمها دون الرجوع إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة والهدف من ذلك حماية الغير الذي تتعلق حقوقه بسفينة معينة أي أن لا سم السفينة أهمية كبرى في تعيينها.

٢. حمولة السفينة: تتوقف الطاقة الداخلية للسفينة على مقدار حمولتها أو سعتها وتقاس بالطن الحجمي ويختلف عن الطن الوزني ويبلغ ١٠٠ قدم مكعب ويجب أن نفرق بين ثلاثة أنواع من الحمول:

أ. الحمولة الإجمالية الكلية: ويقصد بها جميع سعة السفينة بما في ذلك المذشآت القائمة على سطح السفينة.

ب. الحمولة الإجمالية: ويفترض خصم المساحة التي تحتلها الآلات والماكينات وكذلك حجم المذشآت القائمة على سطح السفينة والتي لا تستغل في نقل البضائع.

ت. الحمولة الصافية: وهي مقدار الفراغ الذي يستغل فعلا في نقل البضائع والأشخاص فيخرج من حساب الحمولة الصافية إذن كل فراغ في السفينة لا يخصص للنقل.

ث. درجة السفينة: تقسم السفن إلى درجات تقدر على أساس المواصفات التي أتبعت في نهائها وتقوم هيئات خاصة تعرف بهيئات الإشراف بتقدير درجة السفينة وتقدير درجة السفينة هو الذي يمنحها قيمتها الفنية ويكون بالتالي في اعتبار المتعاقدين في مختلف المعاملات البحرية كما تعد شهادة هيئات الإشراف قرينة على صلاحية السفينة للملاحة. ولكنها قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها.

الفرع الثاني: شهادة الملاحة ووثائق السفينة المحملة على متنها على كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية أن تحمل على قممتها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية ولا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادات الملاحة المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

١. شهادة الجنسية: وهي تثبت انتساب السفينة إلى دولة معينة.
٢. دفتر البحارة: ويحتوي على أسماء ملاحي السفينة وأسماء البحارة وشروط عقد العمل الذي يربطهم بالمجهز.
٣. رخصة أو بطاقة المرور: بالنسبة للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية أو السفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزعة والتي ليس لها طاقم مأجور.
٤. شهادة الحمولة: أو رتبة السفينة أو شهادة صلاحية الملاحة.
٥. شهادة الأمن: في ما يخص السفن التي تنقل أكثر من ١٢ مسافر.

٦. الشهادات النظامية: للمعاينة المفروضة.
٧. دفتر السفينة: ويجب أن يرقم ويؤشر عليه من قبل السلطة الإدارية البحرية ويكون ممسوكا من طرف ربان السفينة ويخضع لتأشيرة هذه السلطة كل ستة أشهر.
٨. يومية الماكينة: تمسك يومية الماكينة بمعرفة رئيس الطقم الميكانيكي.
٩. يومية الراديو: تمسك بمعرفة ضابط البرق اللاسلكي أو الضابط الذي يحل محله.

المبحث الثالث: جنسية السفينة

الفرع الأول: أهمية اكتساب الجنسية

١. تمنح الدول عادة سفنها ميزات تحجبها عن السفن الأجنبية.
٢. تمتع السفن بحماية الدول التي تمنحها جنسيتها سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب.
٣. تساعد الدول عادة سفنها من الناحية المادية بقصد تدعيم أسطولها البحري وحمايته من المنافسة الأجنبية لأن قوة الأسطول البحري قوة للدولة ذاتها.
٤. تساعد الجنسية في معرفة القانون الواجب التطبيق على ما يتم على ظهر السفينة من تصرفات قانونية أو ما يقع عليها من جرائم خاصة عندما توجد السفينة في أعلى البحار ولا تقع تحت سيادة دولة معينة.

الحقوق العينة على السفينة

المبحث الأول: حقوق الامتياز البحرية

- الامتياز على أنه " تأمين عيني وقانوني يحول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه وهي:
١. الأجور والمبالغ الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدام على متنها.
 ٢. رسوم الميناء وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد.
 ٣. الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا وبحرا ولها علاقة مباشرة بالاستغلال السفينة.
 ٤. الديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا وبحرا وله علاقة مباشرة باستغلال

السفينة.

٥. الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.

٦. ديون تنشئ عن منشئ أو مصلح السفن والناجمة عن إنشاء وتصليح السفينة.

٧. الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب وتشمل التعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.

وللامتيازات الفرع الأول: امتيازات القانون المدني

يجوز أيضا للدائنين التمسك بالامتيازات التابعة للقانون المدني ولكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا النحو لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهون البحرية

الفرع الثاني: انقضاء الامتياز

تنقض الامتيازات البحرية للأسباب الآتية:

١. مصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.

٢. البيع الجبري للسفينة على أثر دعوى قضائية.

٣. في حالة نقل اختياري لملكية السفينة بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل.

تنقض كذلك الامتيازات البحرية بالتقادم بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون حيازة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا للحالة.

والتقادم لا يلحق إلا حقوق الامتياز ذاتها دون الدين محل الامتياز مالم ينقض بسبب خاص به

المبحث الثاني: الرهن البحري

يكون الرهن البحري تأمينا اتفاقا يحول الدائن حقا عينيا على السفينة

الفرع الأول: أركان عقد الرهن

١. الأركان الموضوعية

- محل الرهن: يشمل الرهن البحري المرتب على كل السفينة أو جزء منها هيكل

السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها مالم ينفق الأطراف على غير ذلك ويحق للدائنين أصحاب الرهون عند فقدان السفينة أو حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة للملاحة ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها

- التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة
- المبالغ المستحقة للمالك عن اشتراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة
- التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم من تسجيل الرهن
- تعويضات التأمين على هيكل السفينة

كما يمكن رهن السفينة عندما تكون قيد الإنشاء وفي هذه الحالة يشمل الرهن البحري المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة التي هي قيد الإنشاء طرفا الرهن

• الدائن المرتهن

وهو الذي يتقرر له الرهن على السفينة ضمانا لما يكون قدمه لمالك السفينة من انتمان

• المدين الراهن

يجب أن يصدر الرهن من مالك السفينة والأصل أن يكون الراهن مدينا للمرتهن

٢. الأركان الشكلية

يعتبر الرهن البحري رهنا رسميا على خلاف القاعدة العامة التي تقضي بأنه لا يجوز أن يرد الرهن الرسمي إلا على عقار

الفرع الثاني: آثار الرهن

١. آثار الرهن بالنسبة للمدين الراهن

لا يؤدي رهن السفينة إلى حرمان الراهن من سلطات المالك فيبقى له حق الاستعمال وحق الاستغلال وحق التصرف ولما كانت السفينة المرهونة تبقى في

حيازة المدين الراهن فإنه يلتزم بضمان سلامة الرهن وللدائن المرتهن أن تعترض على كل عمل أو تقصير من شأنه إنقاص ضمانه

٢. آثار الرهن بالنسبة للدائن المرتهن

للدائن المرتهن حق عيني على السفينة فلا يجوز له أن يتخذ إجراءات التنفيذ على مال آخر للمدين قبل التنفيذ على السفينة ومتى تم قيد الرهن فإنه يحول للدائن المرتهن ميزتين في مواجهة الغير: ميزة التقدم وميزة الرهن

الفرع الثالث: انقضاء الرهن

السفينة من الرهن بقوة القانون في حالة البيع الجبري للسفينة إذ يترتب على حكم مارس المزايد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن وأخيرا ينقض الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن عنه ولا يعتبر طلب رفع الحجز عن السفينة مقابل تقديم الضمان كاعتراف بالمسؤولية أو كتدخل عن منفعة التحديد القانونية لمسؤولية مالك السفينة

المسؤولية عن توقيع حجز تعسفي: يكون المدعي طالب الحجز مسؤولا عن الضرر السبب من حجز السفينة بدون سبب مشروع. وتتقدم كل معارضة في هذا الشأن بانقضاء مهلة سنة واحدة اعتبارا من يوم حجز السفينة.

المبحث الثاني: الحجز التنفيذي على السفينة

الفرع الأول: طبيعة الحجز التنفيذي وشروط

إذا لم يدفع المجهز ما عليه من الديون، فإنَّ للدائن توقيع الحجز التنفيذي على السفينة تمهيدا لبيعها واستقاء حقه من ثمنها لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بناء على سند واجب التنفيذ. كما لا يشترط في الدين الذي يوقع الحجز بمقتضاه أن يكون ديناً بحرياً متعلقاً بالسفينة، فيجوز توقيع الحجز بمقتضى أي دين على مالك السفينة ولولم يكن متصلاً باستغلالها، إذ أنَّ السفينة ليست ضماناً قاصراً على الدائنين البحريين فحسب

الفرع الثاني: إجراءات الحجز التنفيذي

- إذا لم يسدد الدين في أجل أقصاه ٢٠ يوما من الإلزام بالدفع، يقوم الحاجز برفع

دعوى ضد صاحب السفينة أمام المحكمة المختصة التي تبلغه بأنه سيجرى حجز تنفيذي على السفينة. وإذا لم يكن مجهز السفينة المحجوزة مقيما في دائرة اختصاص المحكمة التي تبلغه بأنه سيجرى حجز تنفيذي على السفينة. وإذا لم يكن مجهز السفينة المحجوزة مقيما في دائرة اختصاص المحكمة المختصة تسلم له التبليغات والاستدعاءات بواسطة ربان السفينة وفي غيابه تسلم إلى الشخص الذي يمثل المجهز، وذلك في مهلة ثلاثة أيام. كما تبلغ نسخة أمر الحجز كذلك للسلطة الإدارية البحرية وفي كلتا الحالتين بواسطة المحضر القضائي وعندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا، تبلغ نسخة قرار الحجز للمثلية القنصلية التابعة للدولة تحت مسؤولية الدائن الحاجز.

- كل تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها الذي يبرمه مالكها من يوم تسجيل أمر الحجز، لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز.

- يحدد الثمن المرجعي وشروط بيع السفينة المحجوزة بموجب أمر استعجالي يصدره رئيس المحكمة المختصة. وتخصم من ثمن البيع الديون المترتبة عن مصاريف توقيف السفينة وحراستها وضمان أمنها.

مسؤولية مالك السفينة والمجهز

المبحث الأول: مسؤولية مالك السفينة ومجهزها

الفرع الأول: مسؤولية المالك عن أخطائه الشخصية

مالك السفينة أو مجهزها مسؤول شخصيا عن الأخطاء التي تقع منه وفقا للقواعد العامة كأن لم يجهز السفينة تجهيزا كافيا أو تركها تقوم بالملاحة وهي غير صالحة لها

وقد استقر القضاء الفرنسي على اعتبار المالك مسؤولا عما تحدثه السفينة من ضرر للغير بوصفه حارسا للسفينة تطبيقا للقاعدة العامة الخاصة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء على السفينة لأن الفينة هي من الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة بسبب الخطر الملازم لها

الفرع الثاني: مسؤولية المالك عن أخطاء التبعية

يكون مالك السفينة أو مجهزها مسؤولا عن التي تقع من ربان وتابعة أثناء العمل أو بسببه

المبحث الثاني: المسؤولية المحدودة لمالك السفينة ومجهزها

يستطيع مالك السفينة أو مجهزها تحديد مسؤوليته اتجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير لأجل الديون الناتجة من أحد الأسباب إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به شخصيا

الفرع الأول: أسباب تحديد مسؤولية مالك السفينة ومجهزها

الأسباب التي تعطي مالك السفينة أو مجهزها الحق بتحديد مسؤوليته هي
أ. الموت أو الإصابة الجسمية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل نقله والفقدان والأضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها
ب. الموت أو الإصابة الجسمية لأي آخر في البحر أو البر والفقدان والأضرار بالأموال الأخرى أو الحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص آخر لا يوجد على متنها ويكون المالك مسؤولا عنه، على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل والإهمال أو الخطأ يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة أو الشحن

أو النقل أو تفريغ الحمولة وصعود ونزول ونقل المسافرين.
ت. كل مسؤولية أو التزام يتعلق برفع حطام السفن أو تعويمها، وإصعادها وتدميرها وفي حالة الغرق أو الجنوح أو الترك (بما في ذلك كل ما يوجد على متنها).
ث. كل التزام أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة واللاحقة بمنشآت المواني وأحواض السفن والخطوط الملاحية.

الفرع الثاني: الديون المستثناة من تحديد المسؤولية

أ. الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ والمساهمة بالخسائر المشتركة
ب. الديون الخاصة بطاقم السفينة المتولدة عن عقد الاستخدام
ج. ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل

الفرع الثالث: حدود المسؤولية

يحدد المبلغ الذي يمكن للمالك أن يحدد مسؤوليته على أساسه في كل حالة حسب قواعد الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤوليته مالكي السفن والتي تكون الجوائز طرفاً فيها
ويطبق تحديد المسؤولية هذا على جميع الديون الناتجة عن الأضرار الجسمانية أو الأضرار المادية المتولدة عن نفس الحادث دون النظر إلى الديون الناشئة أو التي يمكن أن تنشأ من حادث آخر.

المبحث الثالث: مسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالوقود

الفرع الأول: أساس المسؤولية

وفقاً لمعاهدة بر وكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩ اعتمدت المادة 117 من ق.ب.ج مبدأ المسؤولية الموضوعية
لمالك السفينة عن كل ضرر ناشئ عن تسرب وطرح الوقود من السفينة. ويلاحظ أنَّ المسؤولية المدنية للقواعد العامة تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات، وهو ما يتطلب تكليف المتضرر بإثبات خطأ المتسبب في الضرر، وهو أمر صعب في مجال التلوث

الفرع الثاني: حالات عدم مسؤولية مالك السفينة بسبب التلوث

لا يعتبر مالك السفينة مسؤولاً عن التلوث إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن
أ. عمل حربي والأعمال العدوانية والحرب الأهلية والعصيان أو التمرد أو حادث
ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه والتغلب عليه.
ب. الغير الذي تعمد بعمله إحداث الضرر
ث. الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن صيانة ومكافحة النيران
أو المساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة

الفرع الثالث: تحديد المسؤولية

يحق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بمبلغ بحسب في كل حالة حسب النظام
المخصص لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن
عن تعريف بعض المصطلحات للتوضيح وإتمام المعرفة

المصطلحات التجارية الدولية Incoterms 2000

- المجموعة (E) المغادرة EXW: تسليم أرض المعمل (مكان التسليم معين)
- المجموعة (F) أجور النقل الرئيسي غير مدفوعة FCA تسليم الناقل (مكان التسليم معين) FAS تسليم جانب السفينة (ميناء الشحن معين) FOB تسليم ظهر السفينة (ميناء الشحن معين)
- المجموعة (C) أجور النقل الرئيسي مدفوعة CFR: النفقات وأجور الشحن (ميناء المقصد معين) CIF النفقات والتأمين وأجور الشحن (ميناء المقصد معين) CPT أجور النقل مدفوعة حتى (ميناء المقصد معين) CIP أجور النقل والتأمين مدفوعة حتى (مكان المقصد معين)
- المجموعة (D) الوصول: DAF التسليم على الحدود (مكان التسليم معين) DES التسليم على ظهر السفينة (ميناء المقصد معين) DEQ التسليم على رصيف الميناء (ميناء المقصد معين) DDU التسليم والرسوم غير مدفوعة (ميناء المقصد معين) DDP التسليم والرسوم مدفوعة (ميناء المقصد معين)

المصطلحات الفنية: الشاحن shipper

كان من الضروري في بعض الحالات استخدام نفس المصطلح للتعبير عن
معنيين مختلفين، لأنه لم يكن هناك بديل مناسب، ويعرف التجار هذه الصعوبة في كل

من عقود البيع وعقود النقل، وعلى سبيل المثال فإن تعبير (الشاحن) يعني كلا من الشخص الذي يسلم البضاعة من أجل الشحن والشخص الذي يبرم العقد مع الناقل، ومع ذلك قد يكون هذان الشاحنان شخصين مختلفين، مثلاً حيث يتوجب على البائع بموجب العقد FOB تسليم البضاعة للنقل، بينما يتوجب على المشتري أن يتعاقد مع الناقل

التسليم Delivery

إن من المهم بشكل خاص ملاحظة أن مصطلح (التسليم) يستعمل بمعنيين مختلفين:

الأول: يستعمل لتحديد متى يفي البائع بالتزام التسليم

يستعمل مصطلح التسليم أيضاً في سياق التزام المشتري بقبول استلام البضاعة بمعنى: أولاً: أن الشاري يقبل بطبيعة المصطلحات (C) نفسها، بمعنى أن البائع يفي بالتزاماته عند شحن البضاعة.

ثانياً: أن الشاري ملتزم باستلام البضاعة.

وهذا الالتزام الأخير مهم لتفادي النفقات غير الضرورية لتخزين البضاعة إلى أن يتم استلامها من قبل الشاري. وهكذا فعلى سبيل المثال، وبموجب العقود وفق المصطلحين (CFR) (CIF) فإن الشاري ملزم بقبول نقل البضاعة واستلامها أيضاً من الناقل وإذا ما عجز الشاري عن القيام بذلك فقد يصبح عرضة لدفع الأضرار للبائع الذي أبرم عقد النقل مع الناقل أو يتعين على الشاري بدلا من ذلك تسديد غرامات التأخير المترتبة على البضاعة للحصول على تخلي الناقل عن البضاعة له. وعندما يذكر في هذا المجال أن على الشاري أن (يقبل النقل) فإن هذا لا يعني أن الشاري قد قبل البضاعة على أنها مطابقة لعقد البيع، بل انه قبل فقط أن البائع قد نفذ التزامه بتسليم البضاعة للنقل وفق عقد النقل الذي يترتب عليه إبرامه. وهكذا فإذا كان الشاري عند استلامه للبضاعة في نقطة المقصد لم يجد أن البضاعة مطابقة للشروط الواردة في عقد البيع، فإنه يستطيع استخدام أية وسيلة يوفرها له عقد البيع والقانون النافذ بحق البائع.

عادي USUAL

إن كلمة عادي تظهر في عدة مصطلحات، وعلى سبيل المثال في مصطلح (EXW) عند الإشارة إلى وقت التسليم وفي مصطلحات (c) بالنسبة للوثائق التي يترتب على البائع تقديمها، وكذلك عقد النقل الذي يترتب على البائع تأمينه. وبالطبع

فانه قد يكون من الصعوبة بمكان تحديد ما يمكن أن تعنيه كلمة عادي بدقة، ومع ذلك فانه من الممكن في حالات عديدة تحديد ما يفعله الأشخاص الذين يزاولون التجارة عادة، وهذه الممارسة ستكون الضوء الهادي. وبهذا المعنى فان كلمة عادي تساعد أكثر من كلمة معقول، التي تتطلب تقويما ليس فقط تجاه الممارسة العالمية بل تجاه المبدأ الأصعب لحسن النية والنزاهة في التعامل. وقد يكون من الضروري في بعض الظروف تقرير ما هو معقول، التي تتطلب تقويما ليس فقط تجاه الممارسة العالمية بل تجاه المبدأ الأصعب لحسن النية والنزاهة في التعامل. وقد يكون من الضروري في بعض الظروف تقرير ما هو معقول ومع ذلك وللأسباب المشار إليها، فقد رأينا أنه من الأفضل استخدام كلمة عادي عموما في الانكوتيرمز بدلا من استخدام كلمة معقول.

النفقات Charges

بالنسبة للالتزام بتخليص البضاعة المستوردة فان من المهم تحديد ماذا تعني كلمة النفقات التي يجب أن تدفع عند استيراد البضاعة. ففي انكوتيرمز /١٩٩٠/ تم استخدام تعبير النفقات الرسمية الواجبة الدفع عند تصدير واستيراد البضاعة، وفي انكوتيرمز /٢٠٠٠/ فقد تم شطب كلمة رسمي نظرا لأنه نجم عن استعمال هذه الكلمة إثارة بعض الشكوك، عند تحديد ما إذا كانت النفقات رسمية أم لا ولم يقصد أي تغيير جوهري بالمعنى من خلال هذا الشطب. فالنفقات التي يجب دفعها هي تلك التي تترتب على الاستيراد بالضرورة. والتي يتوجب دفعها بالتالي وفقا لأنظمة الاستيراد المطبقة والنافذة إن أية نفقات إضافية تتعلق بالاستيراد تفرضا أطراف خاصة غير متضمنة في هذه النفقات، مثل نفقات التخزين التي لا تتعلق بالتزام التخليص ومع ذلك فان تنفيذ ذلك الالتزام يمكن أن ينجم عنه بعض التكاليف لوكلاء الجمارك أو وسطاء الشحن إذا كان الطرف الذي يتحمل الالتزام لا يقوم بالعمل بنفسه.

موانئ، أماكن، نقاط، ومباني Ports, Places لقد استعملت تعابير مختلفة في الانكوتيرمز فيما يتعلق بالمكان الذي يجب تسليم البضاعة فيه. ففي المصطلحات التي يقصد باستعمالها حصرا نقل البضاعة بحرا مثل FOB، CFR، CIF، DES، DEQ، تم استخدام تعابير ميناء الشحن وميناء الوصول. وفي جميع الحالات الأخرى استعملت كلمة (مكان) وفي بعض الحالات كان من الضروري الإشارة إلى (النقطة) ضمن الميناء أو المكان المحدد حيث قد يكون من المهم بالنسبة للبائع ليس معرفة المنطقة المعنية التي يجب تسليم البضاعة فيها فقط مثل (المدينة). بل كذلك أين يجب وضع البضاعة في تلك المنطقة بالتحديد بتصرف الشاري. وغالبا ما تفتقر عقود البيع إلى المعلومات بهذا الخصوص، ولذلك فان الانكوتيرمز تشترط أنه إذا لم تكن النقطة المحددة قد اتفق عليها في المكان المعين، وفي حال توفر عدة نقاط فللبائع أن يختار النقطة التي تناسب هدفه على النحو الأفضل.

الباحرة والسفينة

في المصطلحات التي يقصد باستعمالها نقل البضاعة بحراً يستعمل تعبير الباحرة والسفينة كترادفات. ولا حاجة للقول انه يجب استعمال مصطلح الباحرة عندما تكون جزءاً مكوناً في المصطلح التجاري نفسه، كما في تسليم جانب السفينة (FAS) وتسليم ظهر السفينة (DEC) ونظراً للاستخدام التقليدي للتعبير (مجتازاً حاجز السفينة في مصطلح) FOB، ينبغي استعمال كلمة باخرة في ذلك المجال

الفحص والمعاينة

على الرغم من أن كلمتي فحص ومعاينة مترادفتان فقد كان من الأنسب استعمال الكلمة الأولى فيما يتعلق بالتزام البائع بالتسليم وإبقاء الأخيرة للحالة الخاصة عندما تتم عملية المعاينة قبل الشحن، حيث أن مثل هذه المعاينة لا تطلب عادة إلا عندما يكون الشاري أو السلطات في بلد التصدير أو الاستيراد تريد ضماناً أن تكون البضاعة مطابقة لشروط العقد أو الشروط الرسمية قبل أن يتم شحنها.

التزامات البائع بالتسليم

التوزيع الدقيق للمهام والتكاليف المرتبطة بتسليم البائع للبضاعة سوف لا تنجم عنه بصورة عامة أية مشاكل عندما يكون الأطراف على علاقة تجارية مستمرة. فعندها يمكن لهم أن يرسخوا ممارسة "طريقة تعامل" فيما بينهم يتبعونها في تعاملهم اللاحق وبنفس الأسلوب الذي اتبعوه سابقاً. ولكن إذا تمت إقامة علاقة تجارية جديدة أو أبرم عقد عن طريق الوسيط - كما هو شائع في بيع السلع - فإن على المرء تطبيق شروط عقد البيع.

نقل المخاطر والنفقات المتعلقة بالبضاعة

إن خطر فقدان البضاعة أو إلحاق الضرر بها والالتزام بتحمل النفقات المتعلقة بالبضاعة ينتقل من البائع إلى الشاري عندما يفي البائع بالتزامه بتسليم البضاعة. وبما أنه يجب إلا يعطى الشاري فرصة تأخير نقل المخاطر، فإن كل الاتفاقيات تشترط أن نقل المخاطر والنفقات قد يتم حتى قبل التسليم، إن لم يرقم الشاري بالاستلام كما هو متفق عليه أو فشل في إعطاء تعليمات كالتالي يحق للبائع أن يطلبها (فيما يتعلق بتاريخ الشحن و/أو مكان التسليم) كي يتمكن البائع من الوفاء بالتزامه في تسليم البضاعة. وهناك شرط أساسي لنقل مثل هذه المخاطر والنفقات بشكل مبكر وهو أن تكون البضاعة قد أفرزت وخصصت للشاري أو كما اشترط في بنود الاتفاق.

وهذا الشرط مهم بشكل خاص بموجب المصطلح EXW تسليم أرض المعمل، حيث أنه بموجب جميع الاتفاقيات الأخرى يجب أن تكون البضاعة عادة مفروزة

ومخصصة للإشاري عند اتخاذ إجراءات الشحن أو الإرسال مصطلحات C و F أو تسليمها في نقطة الوصول مصطلحات D غير أنه في حالات استثنائية يمكن إرسال البضاعة من البائع بمقادير غير معبأة (دوكمة) دون التعريف بالكمية بالنسبة لكل شار، وفي هذه الحال لا يتم نقل المخاطر والنفقات قبل أن يتم تخصيص البضاعة كما هو موصوف انفاً.

المصطلح E

هو المصطلح الذي يكون فيه التزام البائع في حده الأدنى: فلا يترتب على البائع أن يقوم بأكثر من وضع البضاعة بتصرف الشاري في المكان المنفق عليه، ويكون عادة في المبنى الخاص بالبائع. ومن جهة أخرى وبحكم التعامل الحقيقي غالباً ما يقوم البائع بمساعدة الشاري في تحميل البضاعة على ظهر الشاحنة العائدة للأخير. وعلى الرغم من أن مصطلح EXW (تسليم أرض المعمل) قد يعكس هذا بصورة أفضل إذا تم توسيع التزامات البائع بحيث تشمل التحميل. وقد رئي أن من المرغوب فيه التمسك بالمبدأ التقليدي لتخفيض التزام البائع إلى الحد الأدنى بموجب المصطلح EXW بحيث يمكن استخدامه للحالات التي لا يرغب فيها البائع أن يتحمل أي التزام مهما يكن بالنسبة لتحميل البضاعة. فإذا أراد الشاري من البائع أن يقوم بأكثر من ذلك، فيجب النص على ذلك بوضوح في عقد البيع.

المصطلح F

يتطلب من البائع تسليم البضاعة للنقل حسب توجيهات الشاري. والنقطة التي يقصدها الأطراف لحصول التسليم في المصطلح FCA قد سببت صعوبة بسبب الظروف المختلفة والكثيرة التي قد تحيط بالعقود التي يشملها هذا المصطلح. وهكذا فإن البضاعة يمكن تحميلها على عربة النقل التي يرسلها الشاري لنقلها من مبنى البائع. أو قد تحتاج البضاعة إلى تفريغ من عربة أرسلها البائع لتسليم البضاعة في محطة يسميها الشاري ويتم أخذ هذه البدائل بالحسبان وذلك باشتراط أنه عندما يكون مكان التسليم قد حدد في العقد بأنه مبنى البائع، يصبح التسليم تاماً عندما يتم تحميل البضاعة على عربة نقل الشاري أو في حالات أخرى يكون التسليم تاماً عندما تحمل البضاعة على عربة الشاري الناقلة. وفي حالات أخرى يكون التسليم تاماً عندما توضع البضاعة بتصرف الشاري، وهي غير مفرغة من سيارة البائع.

لقد بقيت نقطة التسليم بموجب المصطلح FOB هي نفسها بموجب المصطلحين CFR-CIF على الرغم من النقاش الكبير الذي جرى حولها، وعلى الرغم من أن فكرة تسليم البضاعة بموجب المصطلح FOB (عبر حاجز السفينة) قد تبدو غير مناسبة في حالات عديدة هذه الأيام، فإن التجار يتفهمونها ويطبقونها بطريقة تأخذ في الحسبان

البضاعة وتسهيلات التحميل المتاحة. وقد لوحظ أن إجراء تغيير في نقطة FOB سوف يخلق بلبلة لا داعي لها، وعلى الأخص فيما يتعلق ببيع السلع التي تحمل بحراً بصورة نموذجية وفق عقود إيجار المراكب. ولسوء الحظ فإن المصطلح FOB يستخدم من قبل بعض التجار لمجرد الإشارة إلى أية نقطة للتسليم، مثل FOB "المصنع- FOB المنشأة- FOB خارج معامل البائع". أي نقطة أخرى داخل البلد.

مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) ويسمى أيضاً مؤتمر قانون البحار أو معاهدة قانون البحار، هو اتفاقية دولية نتجت عن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS III)، والتي عقدت من ١٩٧٣-١٩٨٢. يحدد قانون البحار حقوق ومسؤوليات الدول في استخدامهم لمحيطات العالم، وضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية، والبيئة، وإدارة الموارد الطبيعية البحرية. وقد دلت الاتفاقية التي أبرمت في عام ١٩٨٢ محل المعاهدات الأربعة في ١٩٥٨. ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في عام ١٩٩٤، بعد عام واحد جويانا أصبحت هي الدولة رقم ٦٠ في التوقيع على المعاهدة. ويبلغ عدد الدول الموقعة حتى الآن ١٥٧ دولة وانضمت المجموعة الأوروبية إلى المعاهدة. However, it is now on the issue international law Customary regarded as a codification of the بينما يتلقى الأمين العام للأمم المتحدة صكوك التصديق والانضمام، فإن الأمم المتحدة تقدم الدعم لإجتماعات الدول الموقعة على الاتفاقية، ولكن لا يوجد للأمم المتحدة دور مباشر في العمل على تنفيذ الاتفاقية. ومع ذلك، فهناك دور يمكن أن تلعبه المنظمات مثل المنظمة الدولية للبحار، اللجنة الدولية لصيد الحيتان، والسلطة الدولية لقاع البحار (هذه الأخيرة تم تأسيسها بناء على اتفاقية الأمم المتحدة).

خلفية تاريخية

مند فشل مؤتمر لاهاي عام ١٩٣٠ في التوصل الى اتفاق لتحديد البحر الاقليمي عقدت من بعد الحرب العالمية الثانية ثلاثة مؤتمرات دولية كبيرة لبحث قوانين البحار والمياه الاقليمية في نطاق الأمم المتحدة كان أو لها عام ١٩٥٨ في جديف وثانيها عام ١٩٦٠ وهذا لم يكتب له النجاح وكان آخرها عام ١٩٨٢ وفيه خرجت للوجود أحدث اتفاقية حازت على وفاق دولي.

كان العنصر المختلف عليه هو تحديد عرض البحر الاقليمي لكل دولة وفي النهاية قبلت معظم الدول النص الجديد (المادة ٣ والمادة ٤) والقاضي بأن لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الاقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً مقاسة من خط الأساس.

لمعرفة النقطة أو بالأحرى الخط الذى يقاس منه عرض البحر الاقليمى الذى يبلغ فى العادة ١٢ ميلا بحريا تؤخذ أبعد نقطة عن الشاطئ تتحدر عنها مياه البحر فى حالة أدنى جزر طوال العام وتعتبر هى بداية العد حيث أنه من المفترض قانونيا أن هذه هى آخر نقطة برية فى اقليم الدولة حتى ولو كانت مدة تغطيتها بالمياه أطول من مدة ظهورها.

فى الماضى كانت تؤخذ خطوط الأساس من هذه النقطة ثم يرسم خط داخل البحر موازى للشاطئ يتعرج معه دخولا وخروجا وبروزا ثم يقاس من هذا الخط عرض البحر الاقليمى- ١٢ ميل بحرى مثلا- والمساحة البحرية المحصورة بين الشاطئ وهذا الخط تعتبر هى البحر الاقليمى للدولة.

يلاحظ أن البحر الاقليمى يختلف فى تعريفه وطبيعته عن المياه الداخلية لأى دولة حيث المياه الداخلية ليس لباقى الدول فيها حق المرور البرىء بل لا بد من الموافقة المسبقة للدولة قبل الدخول اليها، أما البحر الاقليمى فالدخول اليه متاح طالما كان ذلك لأغراض المرور البرىء ولكن لا بد من مراعاة القوانين السارية فى الدولة لأن هذا هو بحرها الاقليمى.

الآن اختلف الوضع قليلا حيث سمحت اتفاقية ١٩٨٢ باتباع طريقة الخطوط المستقيمة الواصلة بين النقاط المختلفة وهذه تسمى الخطوط الأساسية ويقاس منها عرض البحر الاقليمى وتكون المياه المحبوسة بين خط الأساس والحد الخارجى للعرض المتفق عليه- ١٢ ميل مثلا- هو البحر الاقليمى للدولة وما يقع خارجه ليس تابع للدولة. ولكن طريقة تحديد هذه النقاط التى تنتج فى النهاية الخط المكسر البوليجون الذى نراه على بعض الخرائط لم تتغير، أبعد نقطة عن الشاطئ تتحدر عنها المياه فى حال الجزر ثم يقاس منها.

تلتزم كل دولة بأن تصدر خرائط معتمدة يبدوا واضحا عليها شكل البحر الاقليمى والنقط المكونة له واحداثياتها والتى يبدأ منها الحساب وتودع هذه الخرائط لدى سكرتارية الأمم المتحدة.

يرد على البحر الاقليمى لكل دولة قيد قانونى وهو حق المرور البرىء وهذا يعنى أن السفن الأجنبية عن الدولة صاحبة السيادة على البحر الاقليمى من حقها الثابت أن تمر مروراً غير متلف ولا مهين للدولة ولا مخالف للقوانين السارية فيها وغير مضر بمصالحها وهو ليس رخصة تمنح من الدولة صاحبة البحر الاقليمى بل هو حق ثابت من حقوق السفن الأجنبية.

ويشمل حق المرور البرىء أيضا حق التوقف والرسو فقط اذا كانا مترتبين على الملاحة العادية أو صارا ضرورة لازما من جراء القوة القاهرة أو المدنة. فى الاتفاقية الجديدة فقرة لم تكن موجودة فى اتفاقية ١٩٥٨ وهى النص على أن يكون المرور البرىء متواصلا وسريعا. جدير بالذكر أن الاتفاقية الجديدة لعام ١٩٨٢ ترتب

حق المرور البرىء أيضا للسفن الحربية الأجنبية وذلك من مفهوم المخالفة أى أن الاتفاقية لم تنص بصراحة على وجوب الحصول على إذن مسبق من الدولة صاحبة البحر الاقليمى قبل دخول السفن الحربية الى مياهها. أفردت الاتفاقية توصيفا للسفن الحربية ووظائفها وما يجب أن تحمله من علامات وذلك كله تحت باب المرور البرىء مما يفهم منه أن هذا الحق ينسحب أيضا على السفن الحربية. ذكرت المعاهدة أن للدولة البحرية أن تطلب من أى سفينة حربية أن تغادر بحرها الاقليمى فور خرقها لأى من القواعد أو اللوائح التى وضعتها الدولة وأعلمتها بها من قبل الدخول. أما بالنسبة للغواصات فتحتم عليها مواد الاتفاقية الجديدة- كما فى القديمة- أن تعبر البحر الاقليمى لدولة أجنبية وهى طافية على سطح البحر ورافعة أعلامها وشاراتها بالكامل.

من الطبيعى أن للدولة صاحبة البحر الاقليمى أن تسن من القواعد واللوائح ما تراه مناسباً لحفظ الأمن وسلامة الملاحة ومنع التلوث وحماية الكابلات وخطوط الأنابيب والموارد الحية والثروة السمكية والحفاظ على البيئة والموارد السيادية من ضرائب وجمارك وخلافه وتنتشر هذه اللوائح لعلم كافة السفن العابرة للبحر الاقليمى. ان كان هذا هو الوضع على الشواطىء فان البحر الاقليمى يمكن أن يشمل ما هو أكثر من الشواطىء فهناك الخلجان والمضايق والموانىء والجزر والأرخبيلات وخلافه.

الخلجان

التعريف الذى حددت به كل من الاتفاقيتين الخليج هو كالتالى: هو ذلك الانحراف الحاد الذى يكون عمقه وفتحة فمه فى نسبة تجعله يحدوى مياهها محبوسة بالأرض وبحيث يعتبر أكثر من انحناء عادى فى الشاطئ ولا يعد الانحراف خليجا ما لم تكن مساحته مساوية أو تزيد على مساحة شبه دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين فتحتى هذا الانحراف.

ولتقريب التعريف الى الواقع العملى فى أمر تحديد البحر الاقليمى لدولة تشاطىء الخليج أضافت الاتفاقية الأولى ١٩٥٨ البند التالى: اذا كانت المسافة بين علامتى الجزر المنحدر فى نقطتى المدخل الطبيعى للخليج لا تزيد على ٢٤ ميلا بحريا فانه يرسم خط يغلق ما بين علامتى الجزر المنحدر وتكون المياه المحصورة داخل هذا الخط مياهها داخلية (ليس بحر اقليمى). أما ان زادت المسافة عن ٢٤ ميلا فيتم مد خط بطول ٢٤ ميلا بين أى نقطتين على الخليج بحيث تكون المساحة المائية خلف هذا الخط أكبر ما يمكن الحصول عليه وتصبح المياه داخل هذا الخط مياهها داخلية (ليست بحر اقليمى). ولا تتناول هذه المادة السابعة من اتفاقية جنيف ١٩٥٨ الا الخلجان التى تعود سواحلها الى دولة واحدة.

المضايق

استأثر النظام المستحدث للمرور في المضائق باهتمام كبير من جانب اتفاقية ١٩٨٢ وكانت أهم معالمه استحداث حق المرور العابر وهو حق وسط بين حق المرور البرى وحق المرور المطلق الذى يطبق فى أعلى البحار. ممارسة حق المرور العابر- خلافا لحق المرور البرى- لا تخضع لرقابة الدولة الساحلية المشاطئة للممر وكذلك فان الغواصات تستطيع ممارسة هذا الحق وهى غاطسة ويترتب على هذا الحق أيضا حق الطيران العابر فوق الممر لكل الدول وهى ميزة جديدة لم تكن موجودة قبل اتفاقية ١٩٨٢. يلاحظ هنا أن حق المرور العابر لا يطبق الا فى حالات أن يكون المضيق واصلا بين منطقة من البحر العالى أو منطقة اقتصادية خالصة ومنطقة أخرى من البحر العالى أو منطقة اقتصادية خالصة. أما لو كان المضيق يفصل بين منطقة بحر عالى أو منطقة اقتصادية خالصة وبحر اقليمى لأحد الدول فيكون الحق المستخدم هو حق المرور البرى المذكورة شروطه آنفا. لا يمارس حق المرور العابر كما ذكرنا الا فى المضائق ولهذا فقد أو جدت الاتفاقية الجديدة ١٩٨٢ تعريفا محددا للمضايق هو كالتالى: المضيق هو ممر مائى طبيعى غير صناعى يفصل بين اقليمين ويصل بين بحرين. اذا كان المضيق واقعا بين بر أحد الدول وجزيرة تتبع هذه الدولة وان كان هناك طريق آخر من خارج الجزيرة يصلح للملاحة فان الطريق الآخر يكون هو المضيق المحمل بحق المرور العابر أما الممر المحصور بين شاطئ الدولة والجزيرة التابعة لها فيكون محملا فقط بحق المرور البرى.

الوضع الخاص بمضيق تيران

نصت معاهدة السلام فى عام ١٩٧٩ أن مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو ايقاف لحرية الملاحة والعبور الجوى ويحترم الطرفان حق كل منهما فى الملاحة والعبور الجوى من أجل الوصول الى أراضيها عبر مضيق وخليج العقبة. الواقع أن وجهة النظر المصرية الرسمية فى شأن هذا النص هى أن وصف دون عائق أو ايقاف هى تطبيق لفظى لحق المرور العابر الذى استحدثت بعيد توقيع المعاهدة فى اتفاقية ١٩٨٢ وبذلك يكون المطبق هو هذا النوع من العبور رغم اتجاه نية الأطراف الى اعتبار مياه المضيق والخليج مياه اقليمية مصرية. يبدو أن ذلك كان تنازلا من مصر لأن أعمال اللجنة التحضيرية لاتفاقية ١٩٨٢ كانت ماثلة أمام المتفاوضين وكان من الممكن لمصر أن تصر على تحميل مياهها الاقليمية فقط بحق المرور البرى حسب اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨.

المنطقة المتاخمة

المنطقة المتاخمة هي منطقة من البحر العالى تقع خارج البحر الاقليمى للدولة مباشرة ويعترف للدول فى نطاقها بحقوق تتعلق بالعمل على حماية البيئة والاثروة البحرية الحية وغير الحية والحفاظ على النظام العام للدولة وملاحقة المهربين والمهاجرين بصورة غير شرعية والمتهربين من الجمارك وشئون الصحة وذلك لا ينفى عنها كونها منطقة بحر عال. أعلنت مصر أن المنطقة المتاخمة يبلغ عرضها ١٢ ميلا بحريا تبدأ حيث ينتهى البحر الاقليمى أو بعبارة أخرى فان نهاية المنطقة المتاخمة كما أعلنت عنها مصر هي ٢٤ ميلا مقاسة من خطوط الأساس.

الجرف القارى

المقال الرئيسى: جرف قارى

الجرف القارى يعتبره الفقهاء الامتداد الجيولوجى الطبيعى للدولة وقد تم الاتفاق فى عام ١٩٥٨ على تحديد نهايته بالنقطة التى يبلغ عندها عمق الماء تحت سطح البحر ٢٠٠ مترا وهو منطقة تقع أسفل البحر العالى أى خارج البحر الاقليمى ثم تم التخلّى عن هذا التعريف فى اتفاقية ١٩٨٢ الجديدة ليحل محله اعتبار الجرف القارى هو الرصيف الملاصق لأرض الدولة الشاطئية وذلك حتى نهايته أو حتى عرض ٢٠٠ ميل بحرى من خطوط الأساس وفى حالات امتداد الجرف الى أكثر من ذلك فأقصى حد هو ٣٥٠ ميلا بحريا من خطوط الأساس. من النظرة الأولى يبين أن المنطقة الاقتصادية الخالصة التى تم استحداثها فى اتفاقية ١٩٨٢ من شأنها إلغاء العمل بنظرية الرصيف القارى ولكن الدول تمسكت فى مفاوضات ١٩٨٢ بالابقاء على الجرف القارى وذلك لوجود عناصر داخل الجرف القارى لا تغطيها المنطقة الاقتصادية الخالصة حيث يتعامل الجرف القارى فى الأساس مع قاع البحر وكل ما يقع تحت قاع البحر من ثروات بينما تغطى المنطقة الاقتصادية الخالصة عمود المياه حتى القاع.

المنطقة الاقتصادية الخالصة

المقال الرئيسى: منطقة اقتصادية خالصة

هي المنطقة خارج المياه الإقليمية أو البحر الاقليمى لكل دولة ساحلية و هي منطقة وضعها القانونى أنها منطقة بحر عالى ولكن تتركب فيها حقوق استغلال الثروات البحرية والأسماك وحفر البترول وكل هذه الأعمال و هي من مستجدات اتفاقية ١٩٨٢ وتقاس من خط الأساس بعرض لا يزيد عن ٢٠٠ ميل أى أن أقل عرض لها هو ١٨٨ ميلا بحريا باعتبار البحر الاقليمى عرضه ١٢ ميلا بحد أقصى. جدير بالذكر أن مصر حددت وفى نفس الوقت لم تحدد منطقتها الاقتصادية الخالصة على البحر المتوسط فقط وأودعت ذلك القرار الجمهورى لدى الأمم المتحدة بدون

تسمية العمق واكتفت بالاشارة الى اتفاقية ١٩٨٢ بدون اشارة الى العمق الذى تريد الحصول عليه ولكنها فى نفس الوقت توصلت مع قبرص الى اتفاق عام ٢٠٠٥ على أخذ خط المنتصف بين البلدين كحد خارجى للمنطقة فى كل بلد ويرجع فى ذلك الى الخريطة لمعرفة العرض الذى ارتضته مصر لمنطقتها الاقتصادية. أما فى البحر الأحمر فلم تصدر مصر بشأنه حتى الآن أية بيانات ويبدو أن ذلك لم يناقش بعد مع السعودية والسودان. من حسن حظ مصر أنها تقع فى زاوية من القارة الافريقية بحيث أن جيرانها من الغرب والجنوب واقعين على نفس البحار أى أنه لا تترتب لهم حقوق الدول الحبيسة على المنطقة المصرية الاقتصادية الخالصة. بالمناطق الاقتصادية لكل من ليبيا أو فالسودان أو الجزائر- مثلاً- محملة بحقوق الدول المغلقة الواقعة خلف الدول الشاطئية. هذه الحقوق ترتبط بصورة وحيدة بصيد الأسماك واستغلال الثروات الحية ولكن فى حدود ما تنظمه الدولة الساحلية من طرق وقوا عد هذا الاستغلال.

المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار

فى عام ١٩٥٦، عقدت الأمم المتحدة أول مؤتمر لها لقانون البحار (UNCLOS I) فى جذيف، سويسرا. ونتج عن المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار أربع معاهدات فى عام ١٩٥٨:

- اتفاقية البحر الاقليمى والمنطقة المتاخمة، دخلت حيز التنفيذ: ١٠ سبتمبر ١٩٦٤
- اتفاقية الجرف القارى، دخلت حيز التنفيذ: ١٠ يونيو ١٩٦٤
- اتفاقية أعالي البحار، دخلت حيز التنفيذ: ٣٠ سبتمبر ١٩٦٢
- اتفاقية الصيد والمحافظة على الاموارد الحية فى أعالي البحار، دخلت حيز التنفيذ: ٢٠ مارس ١٩٦٦

المؤتمر الرابع للأمم المتحدة لقانون البحار

التوقيع والتصديق

فتّح للتوقيع- ١٠ ديسمبر، ١٩٨٢.
دخل حيز التنفيذ- ١٦ نوفمبر، ١٩٩٤.
الدول التى وقعت، ولكن لم تصدق بعد- (٢٢) أفغانستان، البوتان، بروندي، كمبوديا، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، كولومبيا، جمهورية الدومنيكان، السلشادور، إثيوبيا، إيران، جمهورية كوريا الديمقراطية، ليبيا، ليختنشتاين،

ملاوي، النيجر، رواندا، سوازيلاند، سويسرا، تايلند، الإمارات العربية المتحدة، الولايات المتحدة.

الدول التي لم توقع- (١٧) أندورا، أذربيجان، الإكوادور، إريتريا، إسرائيل، قزخستان، قرغيزستان، بيرو، سان مارينو، سوريا، طاجيكستان، تيمور الشرقية، تركيا، تركمنستان، اوزبكستان، مدينة الفاتيكان، فنزويلا، الصحراء الغربية.

تركيا

تركيا لا تعترف بـ "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، ويرجع ذلك جزئياً لأنها ترفض قبول سيطرة أثينا الكاملة تقريباً على بحر إيجه الذي يفصل تركيا عن اليونان. وتتفاقم المشكلة بسبب وجود "الجمهورية التركية لشمال قبرص" الغير معترف بها دولياً إلا من قبل أنقرة. وقد تأسست هذه الجمهورية في عام ١٩٧٤ عندما احتلت القوات التركية القسم الشمالي من قبرص لحماية القبارصة الأتراك خلال الصراع بين الطائفتين، ومنذ ذلك الحين استقر الآلاف من المواطنين الأتراك في "الجمهورية التركية لشمال قبرص".

في أيلول/سبتمبر، وقعت "الجمهورية التركية لشمال قبرص" وتركيا على اتفاق يمنح أنقرة حقوق التنقيب عن الغاز في مناطق تعتبرها "الجمهورية التركية لشمال قبرص" أراضيها البحرية. وقد غطى اتفاق آخر تم توقيعه في تشرين الثاني/نوفمبر، بين "الجمهورية التركية لشمال قبرص" و "مؤسسة البترول التركية (تباو)" المملوكة للدولة، مجالات ترخيص تشمل آلاف الأميال المربعة من الأراضي البحرية التي تعتبرها حكومة قبرص كمنطقة اقتصادية خالصة خاصة بها. وتشمل هذه الأراضي ما يسمى بـ "بلوك ١٢"، حيث يقع حقل الغاز الجديد. وتضع "خريطة الترخيص لـ"مؤسسة البترول التركية" في هذا الموقع" حدوداً على الحقوق البحرية لجمهورية قبرص، وهي بالكاد تشمل اثني عشر ميلاً بحرياً من المياه الإقليمية.

المحكمة الدولية لقانون البحار

في مجال البحار فالتطورات التي حدثت منذ مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المعقود في جنيف عامي ١٩٨٥/و/١٩٨٠/ وأبرزت الحاجة إلى عقد اتفاقية جديدة تحدد الرغبة في أن تسوي بروح التفاهم والتعاون كل المسائل المتصلة بقانون البحار لذلك فهي تسلم باستحسان العمل عن طريق هذه الاتفاقية على إقامة نظام قانوني للبحار والمحيطات يسهل الاتصالات الدولية ويشجع على استخدام البحار والمحيطات في الأغراض السلمية والانتفاع بمواردها على نحو يتصف بالانصاف والعدالة، ودراسة وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وصون مواردها الحية مع مراعاة سيادة كل الدول، والدول الأطراف تضع في اعتبارها ان بلوغ هذه الأهداف

سيسهم في تحقيق نظام اقتصادي دولي عادل منصف يراعي مصالح واحتياجات الإنسانية جمعاء ولا سيما مصالح واحتياجات الدول النامية ساحلية أم غير ساحلية.

وعند نشوء أي نزاع بين الدول الأطراف حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فإنه يحق للدول الأطراف أن تلجأ إلى:

١. إما المحكمة الدولية لقانون البحار

٢. أو محكمة العدل الدولية

٣. أو محكمة تحكيم مشكلة وفقاً للمرفق السابع

٤. أو محكمة تحكيم خاصة

وقد أنشأت المحكمة الدولية لقانون البحار نظراً لأن حل المنازعات المتعلقة بالبحار وأعماقها يتطلب خبرة فنية خاصة بعالم.

وتتكون المحكمة الدولية لقانون البحار وتعمل وفقاً لأحكام واتفاقية البحار ونظامها الأساسي ومقر هذه المحكمة في جمهورية ألمانيا الاتحادية ويمكنها أن تعقد جلساتها وتمارس أعمالها في أي مكان آخر إذا شاءت

شروط العضوية في المحكمة الدولية لقانون

- تتشكل المحكمة الدولية لقانون البحار من ٢١/ عضواً مستقلاً يتم انتخابهم من بين

أشخاص يشتهرون بأسمى خصال الإنصاف والنزاهة، ومعتترف بكفاءتهم في المسائل المتصلة بقانون وينبغي أن يكون تأليف المحكمة في جملتها كفيلاً بتمثيل النظم القانونية الرئيسية في العالم والتوزيع الجغرافي العادل.

- ولا يجوز أن يكون اثنان من أعضاء المحكمة من رعايا دولة واحدة وإذا حدث

في هذا الصدد بأن كان هناك شخص يمكن أن يعتبرون رعايا أكثر من دولة واحدة، اعتبر من رعايا الدولة التي يمارس فيها عادةً حقوقه المدنية والسياسية، ويجب أن لا يقل عدد الأعضاء من كل مجموعة من المجموعات الجغرافية كما حددتها الجمعية العامة للأمم المتحدة عن ثلاثة أعضاء.

إجراءات الترشيح والانتخاب:

في المحكمة الدولية لقانون البحار وهي كما نص عليها النظام الأساسي للمحكمة

لكل دولة طرف في الاتفاقية أن ترشح مالا يزيد عن شخصين وهي أن يكون الأشخاص يشتهرون بأسمى خصال الإنصاف والنزاهة ومعتترف بكفاءتهم في

المسائل المتصلة بقانون البحار وينتخب أعضاء المحكمة من قائمة بأسماء الأشخاص الذين رشحوا على هذا النحو...

قبل الانتخاب بثلاثة أشهر على الأقل يعمد الأمين العام للأمم المتحدة في حال الانتخاب، ومسجل المحكمة في حالة الانتخابات اللاحقة إلى توجيه دعوة خطية إلى الدول الأطراف لتقديم أسماء مرشحيها لعضوية المحكمة في غضون شهرين، ويجب عليه أن يعد قائمة مرتبة ترتيباً أبجدياً بأسماء جميع الأشخاص الذين رشحوا على هذا الشكل مع بيان الدول التي قامت بترشيحهم، ويقدمها للدول الأطراف بها قبل اليوم السابع لتاريخ كل انتخاب...

ويجري الانتخاب الأول في موعد أقصاه ستة أشهر من تاريخ نفاذ اتفاقية قانون البحار.... ينتخب أعضاء المحكمة بالاقتراع السري ويجري الانتخاب في اجتماع للدول الأطراف يدعو إلى عقده الأمين العام للأمم المتحدة في حالة الانتخاب الأول ويعقد عن طريق إجراء تتفق عليه الدول الأطراف في حالة الانتخابات اللاحقة، وإذا اكتمل النصاب القانوني للاجتماع بحضور ثلثي عدد الدول الأطراف يكون المنتخبون لعضوية المحكمة هم أو لك المرشحون الذين حصلوا على أكبر عدد الأصوات وعلى أغلبية ثلثي أصوات الدول الأطراف الحاضرة والمصوتة شريطة أن تضم هذه الأغلبية على الأقل أغلبية الدول الأطراف

مدة العضوية:

أ- في المحكمة الدولية لقانون البحار:

ينتخب أعضاء المحكمة الدولية لقانون البحار لمدة تسع سنوات وتجوز إعادة انتخابهم، لكن يشترط أن تنتهي عضوية سبعة أعضاء من الذين انتخبوا في الانتخاب الأول بعد مضي ثلاث سنوات.

كذلك: وتنتهي مدة عضوية سبعة أعضاء آخرين من المحكمة الدولية لقانون البحار بانتهاء ست سنوات ستنتهي فترة عضويتهم بانقضاء الفترتين الأوليتين المذكورتين أعلاه. أي فترتي السنوات الثلاث والسنوات التسع بالقرعة التي يقوم بسحبها الأمين العام للأمم المتحدة مباشرة بعد اكتمال الانتخاب الأول. ويستمر أعضاء المحكمة في أداء واجبهم إلى تشغل مقاعدهم ولكن ورغم حلول غيرهم محلهم فإن عليهم الفصل في القضايا التي كانوا بدؤوا النظر فيها وقت حلول الآخرين مكانهم. وإذا استقال بعض أعضاء المحكمة، يوجه كتاب الاستقالة إلى رئيس المحكمة وعند تسلم كتاب الاستقالة يصبح المقعد شاغراً. وتملأ الشواغر بأن يشرع السجل خلال شهر واحد من فراغ المقعد بتوجيه الدعوات ويتشاور رئيس لمحكمة مع الدول الأطراف ثم يحدد بعد ذلك تاريخ الانتخابات والمدة التي يقضيها العضو المنتخب محل عضو لم تنته مدته هي ما تبقى من مدة هذا السلف.... وكذلك لا يجوز لأي عضو من أعضاء المحكمة أن يمارس أي وظيفة سياسية أو إدارية أو أن تكون له أي مشاركة أو مصلحة مالية في أي عملية من عمليات أي مؤسسة تعنى باكتشاف أو استغلال موارد البحار أو قاع البحار كما لا يجوز لأي عضو أن يقوم بدور الوكيل أو المحامي أو المستشار في أي قضية وأي شك بشأن هذه النقاط تفصل فيه بقية أعضاء المحكمة فيما يتعلق بالشروط المتصلة باشتراك الأعضاء فانه لا يجوز لأي عضو أن يشترك في الفصل في أي قضية سبق له أن اشترك فيها بصفة وكيل أو مستشار أو محام لأحد الأطراف، أو بصفة عضواً في محكمة قومية أو دولية أو بأي صفة أخرى وإذا رأى الرئيس لسبب ما أنه لا ينبغي له أن يشترك في الفصل في قضية معينة كان عليه أن يخطر العضو بذلك.

وإذا حدث شك بشأن هذه النقطة فانه أغلبية أعضاء المحكمة الحاضرين يفصلون بالأمر

وفيما يتعلق بآثار التوقف عن الوفاء بالشروط المطلوبة:

فان على رئيس المحكمة أن يعلن أن مقعد العضو المتوقف عن الوفاء بالشروط المطلوبة قد أصبح شاغراً.... ويجب أن يتمتع أعضاء المحكمة عند مباشرتهم وظائفهما القضائية بالمزايا والحصانات الدبلوماسية وقبل مباشرة كل عضو من أعضاء المحكمة لواجباته عليه أن يتقدم ببيان رسمي في جلسة علنية يعلن فيه أنه سيمارس سلطاته دون تحيز وبوحي من ضمير هو تنتخب المحكمة الدولية لقانون البحار رئيسها ونائب رئيسها لمدة ثلاث سنوات ويجوز إعادة انتخابها

كما تعين المحكمة مسجلها ويجوز لها أن تقرر تعيين موظفين آخرين حسب الحاجة، ويقيم الرئيس والمسجل في مكان مقر المحكمة

النصاب القانوني:

يجلس في كرسي القضاء جميع الأعضاء الممكن حضورهم لكن صحة تشكيل المحكمة تتطلب توفر نصاب قانوني من ١١/عضواً وتقرر المحكمة من هم الأعضاء الممكن حضورهم لتشكيل المحكمة في نزاع معين مراعية حسن سير أعمال غرفة منازعات قاع البحار والغرف الخاصة المؤلفة من ثلاث أعضاء أو أكثر بالقدر الذي تراه المحكمة ضرورياً لمعالجة فئات معينة من المنازعات وتتنظر المحكمة في جميع المنازعات والطلبات المقدمة إلى المحكمة وتبت فيها إلا في حالة كون هذه المنازعات تخضع لغرفة منازعات قاع البحار أو للغرف الخاصة.

غرفة منازعات قاع البحار:

تنشأ غرفة منازعات قاع البحار وتشكل من 11/ عضواً تختارهم المحكمة من بين أعضائها بالأغلبية ويجب كما في أي محكمة دولية أن يكفل في اختيار الأعضاء تمثيل النظم القانونية الرئيسية في العالم والتوزيع الجغرافي العادل ويتم اختيار أعضاء الغرفة لفترة ثلاث سنوات ويمكن أن يعاد اختيارهم لفترة ثانية وتقوم الغرفة بانتخاب رئيسها من بين أعضائها فيتولى الرئاسة للفترة التي انتقبت من أجلها الغرفة وإذا ظلت أية قضايا قيد النظر بعد نهاية مدة السنوات الثلاث التي انتقبت من أجلها الغرفة، فإن هذه الغرفة بتشكيلها تستكمل هذه القضايا، وإذا حدث شاغر في الغرفة فإن المحكمة تنتقي خلفاً من بين أعضائها ليشغل المنصب خلال ما تبقى من فترة سلفه وتقر الجمعية انتقاؤه في دورتها العادية التالية والنصاب القانوني اللازم لصحة تشكيل الغرفة هو سبعة أعضاء

الغرف الخاصة:

تقوم غرفة منازعات قاع البحار تكوين هذه الغرفة بموافقة طرفي النزاع ولأمن رعاياها وبتاح اللجوء الى الغرفة للدول الأعضاء وتطبق الغرفة بالإضافة إلى الاتفاقية وقواعد القانون الدولي غير المتنافية مع هذه الاتفاقية تطبق القواعد والأنظمة والإجراءات التي تعتمدها السلطة أو مجلسها وفقاً لهذه الاتفاقية، كذلك تطبق أحكام أي عقد يتعلق بالأنشطة في المنطقة في أية مسألة تتصل بذلك العقد وتكون قرارات الغرفة واجبة النفاذ في أراضي الدول الأطراف على قدم المساواة مع أحكام أو أوامر أعلى محاكم الدولة الطرق التي يطلب التنفيذ فيها وتشكل المحكمة سنوياً غرفة مؤلفة من خمسة أعضاء بغية الإسراع في تصريف الأعمال، ويجوز لهذه الغرفة أن تنظر في المنازعات وأن تبت بها متبعة

إجراءات مستعجلة ويتم اختيار عضوين بديلين لغرض الدلول محل من يتعذر اشتراكه من الأعضاء في أي قضية معينة
وإذا كان الأعضاء من جنسية أي من الأطراف في نزاع ما فإنهم يحتفظون بحقهم في المشاركة في القضاء بوصفهم أعضاء في المحكمة
أماذا ضمت هيئة المحكمة التي تنظر في نزاع ما عضواً من جنسية أحد الأطراف جاز لأي طرف آخر في النزاع أن يختار شخصاً للمشاركة بوصفه عضواً في المحكمة وإذا لم تضم هيئة المحكمة التي تنظر في نزاع ما عضواً من جنسية الأطراف فإنه يجوز لكل من الأطراف أن يختار عضواً يمثلها إذا كان عدة أطراف يشتركون في مصلحة واحدة يعتبر هؤلاء طرفاً واحداً في تطبيق الأحكام السالفة وأي شك في هذه النقطة تفصل فيه المحكمة

مزايا وحصانات قضاة المحكمة الدولية لقانون البحار

يعطى كل عضومن أعضاء المحكمة الدولية لقانون البحار مرتبا سنويا و علاوة خاصة عند كل يوم يمارس فيه وظائفه على ألا يتجاوز مجموع مبالغ العلاوة الخاصة التي يستحقها في كل سنة مبلغ المرتب السنوي
كذلك للرئيس علاوة سنوية خاصة ولنائب الرئيس أيضاً
كذلك يؤخذ الأعضاء الذين ليسومن أعضاء المحكمة يجري اختيارهم تعويضاً من كل يوم يمارسون فيه وظائفه، ويتم تحديد مقدار هذه العلاوات والتعويضات في اجتماع للدول الأطراف ولا يجوز تخفيضها أثناء مدة العضوية، وتقرح المحكمة مرتب المسجل في اجتماع الدول الأطراف أما بالنسبة للأنحة شروط إعطاء استحقاقات التقاعد لأعضاء المحكمة والمسجل فإنها توضع في اجتماع الدول الأطراف والمرتببات والعلاوات والتعويضات المذكورة معفاة من جميع الضرائب أما مصروفات المحكمة فان السلطة والدول الأطراف هي التي تتحملها وإذا كان طرفاً غريباً في نزاع معروض على المحكمة الدولية لقانون البحار غير الدول الأطراف والسلطة فان المحكمة تحدد المبلغ الذي يجب على هذا الطرف أن يسهم به في مصروفات المحكمة ويتمتع أعضاء المحكمة الدولية لقانون البحار عند مباشرتهم وظائفهم القضائية بالمزايا والحصانات الدبلوماسية.

اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار:

حق اللجوء إلى المحكمة أو " الاختصاص الشخصي "

يجوز للدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار أن تكون أطرافاً أمام المحكمة الدولية لقانون البحار كما يجوز لكيانات أخرى غير الدول الأطراف في هذه الاتفاقية أن تكون أطرافاً أمام المحكمة في أية حالة ينص عليها الجزء الحادي عشر من

الاتفاقية نصاً صريحاً، أو وفقاً لأي اتفاق آخر يمنح الاختصاص للمحكمة شرط أن يقبله جميع أطراف النزاع.

اختصاص المحكمة:

وللمحكمة الدولية لقانون البحار اختصاصين أحدهما قضائي والثاني استشاري: ١. اختصاص المحكمة القضائي: تختص المحكمة الدولية لقانون البحار بالنظر في جميع المنازعات والطلبات المعروضة عليها وفقاً لاتفاقية قانون البحار وجميع المسائل المنصوص عليها تحدد في أي اتفاق يمنح الاختصاص للمحكمة، ويجوز أن تحال للمحكمة أية منازعات تتصل بتفسير أو تطبيق معاهدة أو اتفاقية أو تتصل بالموضوع الذي تتناوله هذه الاتفاقية إذا اتفق جميع أطراف هذه المعاهدة أو الاتفاقية النافذة فعلاً على إحالتها إلى المحكمة الدولية لقانون البحار. وتفصل المحكمة في جميع المنازعات والطلبات وتطبق هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى غير المتنافية مع هذه الاتفاقية، وهذا لا يمنع من أن تكون المحكمة ذات الاختصاص لها سلطة البت في القضية وفقاً لمبادئ العدل والإنصاف إذا اتفق الأطراف على ذلك.

تحريك الدعوى:

يجوز عرض المنازعات على المحكمة إما بطلب كتابي يرسله إلى المسجل طرف أو أطراف في النزاع حسبما يكون عليه الحال وفي الحالتين يجب تحديد موضوع النزاع وأطراف النزاع ويقوم المسجل فوراً بإبلاغ الطلب إلى كل من يهمهم الأمر، ويقوم أيضاً بإخطار جميع الدول الأطراف في النزاع.

التدابير المؤقتة:

يكون لمحكمة والغرفة منازعات قاع البحار التابعة لها سلطة تقرير إجراءات مؤقتة وإذا لم يكن هناك عدد كاف من الأعضاء الممكن حضورهم لتكوين النصاب أو إذا لم تكن المحكمة في دور الانعقاد فإن غرفة الإجراءات المستعجلة تقوم بتقرير التدابير المؤقتة.

كما يجوز اعتماد هذه التدابير المؤقتة بناء على طلب أي طرف في النزاع وتكون هذه التدابير المؤقتة خاضعة للمراجعة والتنقيح من قبل المحكمة الدولية لقانون البحار

الجلسات

عادة يتولى إدارة الجلسة الرئيس فإذا لم يكن بوسعه ذلك فإن نائبه هو الذي يتولاها وإذا تعذرت رئاسة الرئيس أو نائبه فإن أكبر القضاة سناً هو الذي يتولى رئاسة الجلسة، وتكون الجلسة علنية ما لم تقرر المحكمة غير ذلك أو يطلب الأطراف عدم السماح بحضورها للجمهور.

تسيير الدعوى

المحكمة التي تصدر الأوامر اللازمة لتسيير الدعوى وهي التي تقرر الشكل الذي يتعين على كل طرف أن يقدم به حججه والوقت الذي عليه فيه تقديمها خلاله. كما تقوم المحكمة بجميع الترتيبات المتعلقة بتلقي البيانات. وإذا امتنع أحد الطرفين عن المثول أمام المحكمة أو تأخر عن الدفاع عن قضيته فإنه يحق للطرف الآخر أن يطلب من المحكمة مواصلة السير في الدعوى واتخاذ قراراتها وإن في غياب أحد الطرفين أو تخلفه لا يشكل عائقاً دون السير في القضية ويجب المحكمة قبل اتخاذ قرارها أن تستوحي أسباب الامتناع ليس لأنها ذات اختصاص في أمر النزاع فقط بل أيضاً تكون المطالبة قائمة على سند متين في الواقع والقانون.

الأغلبية المطلوبة للقرارات:

يتم الفصل في جميع المسائل المعروضة على المحكمة بأغلبية أصوات أعضاء المحكمة الحاضرين، وعندما تتساوى الأصوات يكون الرئيس أو العضو الذي يحل محل الرئيس هو الصوت المرجح.

الحكم:

يجب أن يبين الحكم الأسباب التي يبني عليها ويجب أن يتضمن أسماء أعضاء المحكمة الذين اشتركوا في الفصل في القضية، وإذا لم يكن الحكم كله أو بعضه يمثل رأي جميع أعضاء المحكمة فإنه يحق لأي عضو أن يصدر بياناً مستقلاً برأيه الخاص. ويوقع على الحكم الرئيس والمسجل ويتلى في جلسة علنية للمحكمة بعد أن يتم إخطار أطراف النزاع إخطاراً صحيحاً.

طلب التدخل:

يحق لدولة طرف أن تقدم طلباً إلى المحكمة لتسمح لها بالتدخل إذا رأت أن لها مصلحة ذات صفة قانونية يمكن أن تتأثر بالحكم في أي نزاع. ويعود أمر الفصل في هذا الطلب إلى المحكمة، وإذا تمت الموافقة على طلب التدخل فإن حكم المحكمة في شأن النزاع يكون ملزماً للمتدخل بصدد المسائل الذي تدخل بشأنها هذا الطرف.

قضايا التفسير أو التطبيق:

يقوم المسجل فوراً بإخطار جميع الأطراف كلما كان تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها مثار خلاف. وكلما تعلّق النزاع بخلاف حول تفسير اتفاق دولي ما أو تطبيقه، قام المسجل بإخطار كافة أطراف الاتفاق المذكور.. ويحق لكل طرف تم إخطاره على هذا النحو التدخل في الدعوى ولكنه إذا استخدم هذا الحق يكون هو أيضاً ملزماً بالتأويل الذي يقضي به الحكم المفسر.

قطعية القرارات وقوتها الملزمة:

إن القرار الذي يصدر عن المحكمة الدولية لقانون البحار قطعي وعلى جميع الأطراف في النزاع أن يمتثلوا له.. وليس لهذا القرار أي حجية إلا فيما بين أطراف النزاع وبشأن ذات الواقعة التي أثير بشأنها النزاع. وإذا حدث خلاف بين الأطراف بشأن معنى القرار أو نطاقه فإن المحكمة تقوم بتفسيره بناء على طلب أي طرف أطراف النزاع

التكاليف:

يتحمل كل طرف من أطراف النزاع تكاليفه الخاصة إذا لم تقرر المحكمة غير ذلك..

٢. الاختصاص الاستشاري للمحكمة الدولية لقانون البحار: بالإضافة إلى اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار القضائي فإنها تختص أيضاً بإصدار آراء استشارية حول المسائل القانونية التي تحيلها إليها الهيئات المفوضة بمثل هذه الإحالة وهي الجمعية العامة أو مجلس الأمن أو سائر فروع الهيئة والوكالات المتخصصة المرتبطة بها. وتصدر غرفة منازعات قاع البحار هذه الآراء الاستشارية بصورة مستعجلة.

بالنسبة لتأثير المحكمة الدولية لقانون البحار على القانون الدولي فإن من المؤكد أن دور هذه المحكمة يكون كبيراً في تطوير القانون الدولي وخاصة في مجال البحار نظراً لما تتمتع به هذه المحكمة من خبرة فنية وتخصص في عالم البحار. وسنترك للزمن أن يرينا الدور الذي يمكن أن تلعبه المحكمة الدولية لقانون البحار في تأثيرها على القانون الدولي وتطويره

أهمية المحكمة الدولية لقانون البحار

لقد أقيمت المحكمة الدولية لقانون البحار لحل المنازعات بين الدول بشأن تفسير أو تطبيق اتفاقية قانون البحار نظراً لأن حل هذه المنازعات يتطلب من قضاة المحكمة خبرة فنية خاصة بالبحار وأعماقها وسطحها، لأن عالم البحار عالم واسع

ومتشعب، وهناك أمور كثيرة تنظمها الاتفاقية من تقسيم للمياه الساحلية للدولة إلى بحر إقليمي وإلى منطقة متاخمة ومنطقة اقتصادية خالصة وتحديد مدى كل منطقة، كذلك تحديد مدى الجروف القارية.

وكيفية استثمار البحر العالي وكل ما يتعلق به من أمور. والدول الأرخيبيلية إلى غير ذلك مما يتضمنه عالم البحار الواسع. ولأن ولاية المحكمة الدولية لقانون البحار غير إلزامية، ويمكن للدول المتنازعة أن تلجأ إلى واحدة من أربع محاكم إذا شئت دون أن تكون ملزمة باللجوء إلى هذه المحكمة فإن ولاية هذه المحكمة تكون عديمة الجدوى لعدم إلزاميتها.

وقد كان من المستحسن أن تكون ولايتها إلزامية حتى تكون مجدية لذلك فإنه يمكن لمحكمة الدول الدولية أن تحل محل المحكمة الدولية لقانون البحار في حل المنازعات بين الدول إذا تقدمت بطلباتها تحيل فيها النزاع إلى هذه المحكمة، ومن الجدير بالذكر أنه لدى وضع نظام محكمة البحار قد روعيت تجربة المحكمة العدل الدولية الدائمة ومحكمة العدل الدولية الحالية من حيث تشكيل المحكمة، وزيادة عدد القضاة في المحكمة الدولية لقانون البحار إلى ٢١/عضواً بدلاً من ١٥/كما في محكمة العدل الدولية، كذلك روعيت تجربة المحكمتين المذكورتين من حيث الاختصاص حيث (للمحكمة الدولية لقانون البحار اختصاص قضائي واختصاص استشاري كما لمحكمة العدل الدولية).

الفصل الخامس

باسم الشعب

الفصل الخامس

باسم الشعب

رئيس الجمهورية

قرر مجلس الشعب القانون الآتي نصه، وقد أصدرناه:

المادة الأولى:

مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة في القوانين الخاصة يعمل بأحكام قانون التجارة البحرية المرافق، ويلغى قانون التجارة البحري الصادر في ١٣ نوفمبر ١٨٨٣.

المادة الثانية:

يحدد رئيس الجمهورية بقرار منه الوزير المختص والجهة الإدارية المختصة في تطبيق أحكام القانون المرافق.

المادة الثالثة:

ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويعمل به بعد ستة أشهر من تاريخ نشره (١).

ييصم هذا القانون بخاتم الدولة، وينفذ كقانون من قوانينها، صدر برئاسة الجمهورية في ٢٦ رمضان سنة ١٤١٠هـ - ٢٢ أبريل سنة ١٩٩٠.

حسنى مبارك

قانون التجارة البحرية

في السفينة

الأحكام العامة

مادة ١- السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولولم تهدف إلى الربح.

٢- وتعتبر من ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها.

مادة ٢- عدا الحالات التي ورد بشأنها نص خاص لا تسرى أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية.

مادة ٣- تسرى في شأن تسجيل السفن والرقابة عليها وسلامتها والوثائق التي يجب أن تحملها أحكام القوانين الخاصة بذلك

مادة ٤- مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة

مادة ٥- مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها في قوانين خاصة، تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها، وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بهذه الجنسية، فإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين.

مادة ٦-

(١) على كل سفينة مصرية أن ترفع علم جمهورية مصر العربية ولا يجوز أن ترفع علماً آخر إلا في الحالات التي يجرى فيها العرف البحري على ذلك.

(٢) ويجب أن يكون للسفينة اسم توافق عليه الجهة الإدارية المختصة وأن يوضع هذا الاسم مصحوباً برقم تسجيل السفينة على مكان ظاهر منها وفقاً للأحكام التي يصدر بها قرار من الوزير المختص.

(٣) وعلى مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية وتحدد هاتان الحمولتان بقرار من الجهة الإدارية المختصة، وتعطى هذه الجهة لذوى الشأن شهادة بذلك.

(٤) ويعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من المالك والربان في حالة مخالفته للأحكام

المنصوص عليها فى هذه المادة إلا إذا كان القصد من المخالفة اتقاء وقوع السفينة فى الأسر.

مادة ٧-

(١) على الأجانب المقيمين فى جمهورية مصر العربية أن يحصلوا على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة فى حالة استعمال سفن النزهة المملوكة لهم فى المياه الإقليمية المصرية وأن يطلبوا تسجيلها فى السجل الخاص بذلك.

ويلغى الترخيص إذا استعملت السفينة فى غير أغراض النزهة ويخطر مكتب التسجيل بذلك ليقوم بشطب التسجيل.

(٢) وعلى السفن المشار إليها فى الفقرة السابقة أن ترفع علم الدولة التى تحمل جنسيتها ولا يجوز لها رفع علم جمهورية مصر العربية.

(٣) ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين مالك سفينة النزهة الذى يخالف أحكام هذه المادة.

مادة ٨-

(١) لا يجوز لغير السفن التى تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الإرشاد فى المياه الإقليمية، كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية.

(٢) ويجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التى تحمل جنسية أجنبية فى القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة فى الفقرة السابقة وذلك لمدة زمنية محددة.

(٣) ويعاقب بالحبس وبغرامة لا تتجاوز خمسة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف أحكام هذه المادة.

مادة ٩-

(١) تسرى أحكام التشريعات الجنائية المصرية على الجرائم التى ترتكب على كل سفينة ترفع علم جمهورية مصر العربية.

(٢) وتسرى فيما يتعلق بالمحافظة على النظام والتأديب فى السفن المذكورة فى الفقرة السابقة أحكام القوانين الخاصة بذلك.

مادة ١٠- تختص المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة التى ترفع علم جمهورية مصر العربية بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بها ما لم ينص القانون على غير ذلك.

مادة ١١- (١) تقع التصرفات التى يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق

الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمى وإلا كانت باطلة.

(٢) فإذا وقعت هذه التصرفات فى بلد أجنبى وجب تحريرها أمام قنصل جمهورية مصر العربية فى هذا البلد وعند عدم وجوده تكون أمام الموظف المحلى المختص

(٣) ولا تكون التصرفات المشار إليها فى الفقرة السابقة نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناء على طلب ذوى الشأن فى سجل السفينة المدفوف بمكتب التسجيل المختص، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد فى هذا السجل.

مادة ١٢ -

(١) لا يجوز نقل سفينة مصرية إلى أجنبى بمقابل أو بدون مقابل، كما لا يجوز تأجيرها لأجنبى لمدة تزيد على سنتين، إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص.

(٢) ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف الحظر المنصوص عليه فى الفقرة السابقة من هذه المادة.

الحقوق العينية على السفينة

أولاً: بناء السفينة

مادة ١٣ - لا يثبت عقد بناء السفينة وكل تعديل يطرأ عليها إلا بالكتابة.

مادة ١٤ - تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك

مادة ١٥ - يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولوقبل طالب البناء تسلم السفينة بعد تجربتها.

مادة ١٦ - تنقضى دعوى العيوب الخفية بمضى سنة من وقت العلم بالعيوب، كما تنقضى تلك الدعوى بمضى سنتين من وقت تسلم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشاً منه.

مادة ١٧ - تسرى أحكام المادتين ١٥، ١٦ من هذا القانون على العقود التى يكون محلها إجراء إصلاحات بالسفينة.

ثانياً: الملكية الشائعة

مادة ١٨-

- (١) يتبع رأى الأغلبية فى كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوخ ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك.
- (٢) وتتوافر الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص فى السفينة ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى.
- (٣) ويجوز لكل مالك من الأقلية خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة، وللمحكمة الإبقاء على القرار أو إلغاؤه، ولا يترتب على الطعن وقف تنفيذ القرار إلا إذا أمرت المحكمة بذلك.

مادة ١٩-

- (١) يجوز بقرار من أغلبية المالكين أن يعهد بإدارة الشيوخ إلى مدير أو أكثر من المالكين أو من غيرهم، فإذا لم يعين مدير للشيوخ اعتبر كل مالك مديراً له، وعند تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا إذا اتفق على خلاف ذلك.
- (٢) ويجب شهر أسماء المديرين فى صحيفة تسجيل السفينة.

مادة ٢٠-

- (١) للمدير القيام بجميع التصرفات والأعمال التى تقتضيها إدارة الشيوخ، ومع ذلك لا يجوز له إلا بإذن من المالكين يصدر بالأغلبية اللازمة بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أى حق عيني آخر عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة.
- (٢) وكل اتفاق على تقييد سلطة المدير بغير ما ورد فى الفقرة السابقة لا يحتج به على الغير.

مادة ٢١- يتحمل كل مالك فى الشيوخ نصيباً فى نفقات الشيوخ وفى الخسارة بنسبة حصته فى ملكية السفينة ما لم يتفق على غير ذلك، ويكون له نصيب فى الأرباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة بالنسبة ذاتها.

مادة ٢٢- إذا كان المدير من المالكين فى الشيوخ، كان مسئولاً فى جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوخ، وإذا تعدد المديرون كانوا مسئولين فى جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم، وكل اتفاق على خلاف ذلك لا يحتج به على الغير .

ويسأل المالكون غير المديرين فى جميع أموالهم وبالتضامن فيما بينهم عن الديون الناشئة على الشيوخ ما لم يتفق على غير ذلك، ولا يحتج بهذا الاتفاق فيما بينهم على الغير إلا من تاريخ شهره فى صحيفة تسجيل السفينة

مادة ٢٣-

- (١) لكل مالك فى الشيوخ حق التصرف فى حصته دون موافقة المالكين

الآخرين إلا إذا كان من شأن التصرف فقدان السفينة الجنسية المصرية فيلزم أن يوافق عليه جميع المالكين.
(٢) ومع ذلك لا يجوز للمالك رهن حصته في السفينة إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل.
(٣) ويظل المالك الذى تصرف فى حصته مسئولاً عن الديون التى تتعلق بالشيوع حتى تاريخ شهر التصرف فى حصة تسجيل السفينة.
مادة ٢٤ -

(١) إذا باع أحد المالكين حصته فى السفينة لأجذبى عن الشيوع وجب على المشتري إخطار المالكين الآخرين بكتاب موصى عليه مصحوب بعلم الوصول بالبيع وبالثمن المتفق عليه.
(٢) ولكل مالك أن يسترد الحصة المباعة بإعلان يوجه إلى كل من البائع والمشتري بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف أو يعرضهما عرضاً حقيقياً وفقاً للقانون وأن يقيم الدعوى عند الاقتضاء، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإخطار المنصوص عليه فى الفقرة السابقة.
(٣) وإذا طلب الاسترداد أكثر مالك قسمت الحصة المباعة بينهم بنسبة حصصهم.

مادة ٢٥ - إذا كان المالك من العاملين فى السفينة جاز له فى حالة فصله من عمله أن ينسحب من الشيوع، وتقدر حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة.
مادة ٢٦ -

(١) لا يجوز بيع السفينة إلا بقرار يصدر بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، ويبين فى القرار كيفية حصول البيع وشروطه.
(٢) ويجوز لكل مالك فى حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوع على وجه مفيد أن تطلب من المحكمة المختصة الحكم بإنهاء حالة الشيوع وبيع السفينة، ويبين الحكم كيفية حصول البيع وشروطه.
مادة ٢٧ - إذا وقع الحجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع الجبرى السفينة بأكملها. ومع ذلك يجوز أن تأمر المحكمة بناء على طلب أحد المالكين الذين لم يحجز على حصصهم بقصر البيع على الحصص المدجوز عليها إذا وجدت أسباب جدية تبرر هذا الطلب.
مادة ٢٨ - لا ينقضى الشيوع ب وفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره إلا إذا اتفق على غير ذلك

ثالثاً: حقوق الامتياز على السفينة

مادة ٢٩- تكون حقوقاً ممتازة دون غيرها ما يلي:

- ١- المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.
- ٢- الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانئ والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.
- ٣- الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

- ٤- المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة.
- ٥- التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانئ أو الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.
- ٦- 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 وكذلك الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة طبقاً للمادة ١٤٠ من هذا القانون.

مادة ٣٠- لا تخضع حقوق الامتياز لأي إجراء شكلي أو لأي شرط خاص بالإثبات

- مادة ٣١- (١) تترتب حقوق الامتياز المنصوص عليها في المادة ٢٩ من هذا القانون على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة.
- (٢) ومع ذلك يترتب الامتياز المنصوص عليه في البند ٣ من المادة ٢٩ على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد.
- مادة ٣٢- (١) يعد من ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل ما يأتي:

- 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.

٢- وتعد أجرة سفر الركاب في حكم أجرة النقل.

٣- ولا تعد من ملحقات السفينة وأجرة نقل التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة.

مادة ٣٣- يبقى حق الامتياز على أجرة النقل قائماً ما دامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك، وكذلك الحال بالنسبة إلى الامتياز على ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل

مادة ٣٤- (١) ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة وفقاً للترتيب الوارد في المادة ٢٩ من هذا القانون.

(٢) وتكون للديون المذكورة في كل بند من المادة ٢٩ مرتبة واحدة وتشترك في التوزيع بنسبة قيمة كل منها.

(٣) وترتب الديون الواردة في البندين ٤ و ٦ من المادة ٢٩ بالنسبة إلى كل بند على حدة وفقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها.

(٤) وتعد الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة في تاريخ واحد.

مادة ٣٥- (١) الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة تقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة.

(٢) ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتي كلها في المرتبة مع ديون آخر رحلة.

مادة ٣٦- تتبع الديون الممتازة السفينة في أي يد كانت.

مادة ٣٧- تنقضى حقوق الامتياز على السفينة في الحالتين الآتيتين:

أ- بيع السفينة جبراً.

ب- بيع السفينة اختيارياً.

وينقضى الامتياز في هذه الحالة بمضى ستين يوماً من تاريخ اتمام شهر عقد البيع في سجل السفن وتنقل حقوق الامتياز إلى الثمن ما لم يكن قد دفع، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أعلن الدائنون الممتازون كلا من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر وخلال الميعاد المذكور في هذه المادة بمعارضتهم في دفع الثمن.

مادة ٣٨- (١) تنقضى حقوق الامتياز على السفينة بمضى سنة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند ٦ من المادة ٢٩ فإنها تنقضى بمضى ستة أشهر.

(٢) ويبدأ سريان المدة المشار إليها في الفقرة السابقة وفقاً لما يأتي:

أ- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة الانقاذ 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 والامتعة أو تلفها من يوم تسليم البضائع أو الامتعة أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه.

د- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لديون الاصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار إليها في البند ٦ من المادة ٢٩ من يوم استحقاق الديون.

(٣) وفي جميع الأحوال الأخرى تسرى المدة من يوم استحقاق الدين.

(٤) ولا يترتب على تسليم الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل في السفينة مبالغ مقدماً أو على الحساب اعتبار ديونهم المشار إليها في البند ٣ من المادة ٢٩ مستحقة الدفع قبل حلول الاجل المعين لها.

(٥) وتمتد مدة الانقضاء إلى ثلاث سنوات إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الإقليمية لجمهورية مصر العربية.

ولا يفيد من ذلك إلا الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو الذين لهم موطن بها أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية دولة أخرى تعامل رعايا جمهورية مصر العربية بالمثل.

مادة ٣٩- للإدارة البحرية المختصة حق حبس دطام السفينة ضماناً لمصاريف إزالته أو انتشاله أو رفعه، ولها بيعه إدارياً بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالافضلية على الدائنين الآخرين، ويودع باقي الثمن خزينة المحكمة المختصة.

مادة ٤٠- تسرى أحكام المواد من ٢٩ إلى ٣٩ من هذا القانون على السفن التي يستغلها المجهز المالك أو المجهز غير المالك، أو المستأجر الأصلي، ومع ذلك لا تسرى الأحكام المشار إليها إذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع كان الدائن سئ النية.

رابعاً: الرهن البحري:

مادة ٤١- لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي.

مادة ٤٢- إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع جاز رهنها بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، فإذا لم تتوافر هذه الاغلبية جاز رفع الامر إلى المحكمة المختصة لتقضى بما يتفق ومصلحة المالكين في

الشيوع

مادة ٤٣- (١) الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها يبقى على حطامها.
(٢) ولا يسرى الرهن المقرر على السفينة أو على أجرة النقل أو الاعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة أو مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين، ومع ذلك يجوز الاتفاق في عقد الرهن صراحة على أن يستوفى الدائن حقه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابة أو إعلانهم به.

مادة ٤٤- يجوز رهن السفينة وهي في دور البناء، ويجب أن يسبق قيد الرهن إقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وابعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب.

مادة ٤٥- يقيد الرهن في سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة، وإذا ترتب الرهن على السفينة وهي في دور البناء وجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء.

مادة ٤٦- يجب لأجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتي:

أ- اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته.

ب- تاريخ العقد.

ج- مقدار الدين المبين في العقد.

د- الشروط الخاصة بالوفاء.

هـ- اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة.

و- المحل المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد.

مادة ٤٧- يثبت مكتب التسجيل ملخص عقد الرهن ومحتويات القائمتين المنصوص عليهما في المادة السابقة في السجل، ويسلم الطالب إحداهما بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك في شهادة التسجيل.

مادة ٤٨- إذا كان الدين المضمون بالرهن لأذن الدائن، ترتب على تظهيره انتقال الحقوق الناشئة عن الرهن إلى الدائن الجديد، ويجب التأشير باسم هذا الدائن في قيد الرهن.

مادة ٤٩- يحفظ قيد الرهن لمدة عشر سنوات من تاريخ إجراءاته ويبطل أثر هذا القيد إذا لم يجدد قبل نهاية هذه المدة.

مادة ٥٠- يكون الرهن تالياً في المرتبة للامتياز، وتكون مرتبة الديون المضمونة

برهون بحسب تاريخ قيدها، وإذا قيدت عدة رهون فى يوم واحد اعتبرت فى مرتبة واحدة.

مادة ٥١- الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها فى أى يد كانت، ولا يجوز التصرف فى السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز فى سجل السفن.
مادة ٥٢-

(١) إذا كان الرهن واقعاً على جزء لا يزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن إلا حجز هذا الجزء وبيعه، وإذا كان الرهن واقعاً على أكثر من نصف السفينة جاز للمحكمة بناء على طلب الدائن بعد إجراء الحجز أن تأمر ببيع السفينة بأكملها.

(٢) وفى حالة الشيوخ يجب على الدائن أن يذبه رسمياً على باقى الملاك- قبل بدء إجراءات البيع بخمسة عشر يوماً- بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار فى إجراءات التنفيذ.

مادة ٥٣- يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنقل حقوق الدائنين إلى الثمن.
مادة ٥٤-

(١) إذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة، أو بعضها قبل قيد محضر الحجز فعلى الدائن المرتهن الذى اتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه على يد محضر بدفع الثمن.

(٢) وإذا أراد الحائز اتقاء إجراءات الحجز والبيع وجب عليه قبل البدء فى الإجراءات أو خلال الخمسة عشر يوماً التالية للتنبيه أن يعلن الدائنين المقيدى فى سجل السفن على يد محضر فى محلهم المذتار بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمرتها والمصاريف وقائمة بالديون المقيده مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين وباستعداده لدفع الديون المضمونة فوراً سواء كانت مستحقة أو غير مستحقة وذلك فى حدود ثمن السفينة.

مادة ٥٥-

(١) يجوز لكل دائن فى الحالة المبينة فى المادة السابقة أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزايدة مع التصريح بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف.

(٢) ويجب إعلان هذا الطلب إلى الحائز موقعاً من الدائن خلال عشرة أيام من تاريخ الإعلان المذصوص عليه فى المادة السابقة، ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التى توجد السفينة فى دائرتها أو

المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة فى أحد الموانئ المصرية وذلك لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزايدة.
مادة ٥٦- إذا لم يتقدم أى دائن مرتهن بالطلب المذكور فى المادة السابقة فلاحازر أن يظهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة، وله فى هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون اتباع أية إجراءات أخرى
مادة ٥٧-

(١) مع مراعاة أحكام الفقرة (١) من المادة ١٢ من هذا القانون إذا بيعت السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً لأجنبى كان البيع باطلاً ما لم ينزل الدائن المرتهن فى عقد البيع عن الرهن.
(٢) ويعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين البائع الذى يخالف حكم الفقرة السابقة.
مادة ٥٨- مع مراعاة أحكام المادة ٥٦ من هذا القانون يشطب قيد الرهن بناء على حكم أو اتفاق بين الدائن والمدين، وفى هذه الحالة الأخيرة يجب أن يقدم المدين إقراراً موقعاً من الدائن ومصدقاً على توقيعه بموافقة على شطب قيد الرهن.

الحجز على السفينة

أولاً: الحجز التحفظى

مادة ٥٩- يجوز الحجز التحفظى على السفينة بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه، ويجوز الأمر بتوقيع هذا الحجز ولو كانت السفينة متأهبة للسفر.
مادة ٦٠- لا يوقع الحجز التحفظى إلا وفاء لدين بحرى، ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية:
أ- رسوم الموانئ والممرات المائية.
ب- مصاريف إزالة انتشار أو رفع حطام السفينة والبضائع.
ج- الأضرار التى تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة.
د- الخسائر فى الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التى تسببها السفينة أو التى تسببها السفينة أو التى تنشأ عن استغلالها.
هـ- العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها.
و- التأمين على السفينة.
ز- العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار أو وثيقة شحن.

- ح- هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.
ط- الإنقاذ.
ى- الخسارات المشتركة.
ك- قطر السفينة.
ل- الإرشاد.
م- توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أياً كانت الجهة التي حصل منها التوريد.
ن- بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها فى الأحواض.
س- أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين.
ع- المبالغ التي ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.
ف- المنازعة في ملكية السفينة.
ص- المنازعة في ملكية سفينة على الشيوع أو فى حيازتها أو فى استغلالها أو فى حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن الاستغلال.
ق- الرهن البحري.
مادة ٦١-

- (١) لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة فى المادة السابقة أن يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أى سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة له وقت نشوء الدين.
(٢) ومع ذلك لا يجوز الحجز على سفينة غير التي يتعلق بها الدين إذا كان الدين من الديون المنصوص عليها فى البنود (ف) و(ص) و(ق) من المادة السابقة.
مادة ٦٢-

- (١) إذا كان مستأجر السفينة يتولى إدارتها الملاحية وكان مسؤولاً وحده عن دين بحرى متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة أو على أى سفينة أخرى مملوكة للمستأجر، ولا يجوز توقيع الحجز على أى سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحري.
(٢) وتسرى أحكام الفقرة السابقة فى جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر مالك السفينة مسؤولاً عن دين بحري.
مادة ٦٣-

- (١) يأمر رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يكفى للوفاء بالدين.
(٢) ومع ذلك لا يجوز الأمر برفع الحجز إذا تقرر بسبب الديون البحرية

المذكورة فى البندين (ف) و(ص) من المادة ٦٠ من هذا القانون وفى هذه الحالة يجوز لرئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه الأذن لحائز السفينة باستغلالها إذا قدم ضماناً كافياً أو بتنظيم إدارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التى يقررها الأذن.

مادة ٦٤-

(١) تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور.

(٢) وإذا كانت السفينة مسجلة فى جمهورية مصر العربية قام مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى السجل.

مادة ٦٥- على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التى وقع الحجز فى دائرتها خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن.

مادة ٦٦-

(١) يشمل الحكم بصحة الحجز الأمر بالبيع وشروطه واليوم المعين لإجرائه والثلث الأساسى.

(٢) ويجوز استئناف الحكم أى كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره.

ثانياً: الحجز التنفيذى

مادة ٦٧-

(١) لا يجوز توقيع الحجز التنفيذى على السفينة إلا بعد التنبيه على المدين رسمياً بالدفع، ويجوز أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد.

(٢) ويجب تسليم التنبيه لشخص المالك أو فى موطنه، وإذا كان الأمر متعلقاً بدين على السفينة جاز تسليمه للربان أو من يقوم مقامه.

مادة ٦٨-

(١) تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور وصورة رابعة لقتصل الدولة التى تحمل السفينة جنسيتها.

(٢) وإذا كانت السفينة مسجلة فى جمهورية مصر العربية قام مكتب التسجيل

بالميناء الذى وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى السجل.

مادة ٦٩-

- (١) يجب أن يشتمل محضر الحجز على التكاليف بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التى وقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بالبيع.
- (٢) ويجوز أن تحدد الجلسة قبل اليوم الخامس عشر أو بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة.

مادة ٧٠-

- (١) إذا أمرت المحكمة بالبيع وجب أن تحدد الثمن الأساسى وشروط البيع والأيام التى تجرى فيها المزايدة.
- (٢) ويعلن عن البيع بالنشر فى إحدى الصحف اليومية كما تلصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة وعلى السفينة ذاتها وفى أى مكان آخر تعينه المحكمة، ويشتمل الإعلان على ما يأتى:
 - أ- اسم الحاجز وموطنه.
 - ب- بيان السند الذى يحصل التنفيذ بموجبه.
 - ج- المبلغ المحجوز من أجله.
 - د- الموطن الذى اختاره الحاجز فى دائرة المحكمة التى توجد فيها السفينة.
 - هـ- اسم مالك السفينة وموطنه.
 - و- اسم المدين المحجوز عليه وموطنه.
 - ز- اسم السفينة وأوصافها.
 - ح- اسم الربان.
 - ط- المكان الذى توجد فيه السفينة.
 - ى- الثمن الأساسى وشروط البيع.
 - ك- اليوم والمحل والساعة التى يحصل فيها البيع.
- (٣) ولا يجوز إجراء البيع إلا بعد مضى خمسة عشر يوماً من تاريخ إتمام إجراءات النشر.
- (٤) وإذا لم يرقم الدائن بإتمام إجراءات النشر خلال ستين يوماً من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة- بناء على طلب المدين- أن تقضى باعتبار الحجز كأن لم يكن.

مادة ٧١- يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام، ويقبل أكبر عطاء فى الجلسة الأولى بصفة مؤقتة ويتخذ أساساً للمزايدة فى الجلسة الثانية التى يقع البيع فيها نهائياً للمزايد الذى قدم أكبر عطاء فى الجلستين.

مادة ٧٢- إذا لم يقدم عطاء فى اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمناً

أساسياً جديداً أقل من الأول بما لا يجاوز الخمس وتعين اليوم الذى تحصل فيه المزايدة، وتتبع إجراءات الإعلان المنصوص عليها فى المادة ٧٠ من هذا القانون

مادة ٧٣- يجب على الراسى عليه المزااد أن يدفع خمس الثمن فور رسوالمزااد عليه على أن يودع باقى الثمن والمصروفات خزانة المحكمة خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ رسوالمزااد وإلا أعيد بيع السفينة على مسؤوليته .

مادة ٧٤- (١) لا يجوز استئناف حكم مرسى المزااد إلا لعيب فى إجراءات المزايدة أو فى شكل الحكم.

(٢) ويكون ميعاد الاستئناف خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور الحكم ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة.

مادة ٧٥-

(١) الدعاوى التى ترفع بطلب استحقاق ويطلان الحجز يجب تقديمها إلى قلم كتاب المحكمة التى تجرى البيع قبل اليوم المعين للمزايدة بثمان واربعين ساعة على الأقل، ويترتب على تقديم هذه الدعاوى وقف إجراءات البيع، ويجوز استئناف الحكم الصادر فى هذه الدعاوى خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره.

(٢) وإذا خسر المدعى الدعوى جاز الحكم عليه بغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه ولا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه وذلك مع عدم الإخلال بالتعويضات إن كان لها مقتضى.

(٣) وتعد دعاوى الاستحقاق التى ترفع بعد صدور حكم مرسى المزااد مناقصة فى تسلم المبالغ المتحصلة من البيع.

مادة ٧٦- تسرى فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من المزايدة الأحكام المنصوص عليها فى قانون المرافعات المدنية والتجارية بشأن توزيع حصيلة التنفيذ.

مادة ٧٧- إذا بيعت السفينة نتيجة للحجز عليها فلا يلتزم الراسى عليه المزااد بعقود عمل بأن السفينة أو البحارة الذين يعملون عليها.

فى أشخاص الملاحة البحرية

المالك والمجهز

مادة ٧٨- المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك.

مادة ٧٩- تنظم بقرار من الوزير المختص المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة فيها مع مراعاة الاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية في هذا الخصوص والعرف البحرى.

مادة ٨٠- يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أذناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التى يبرمها فى حدود سلطاته القانونية.

مادة ٨١-

١- لمالك السفينة أن يحدد مسؤولية أياً كان نوع هذه المسؤولية بالمبالغ المنصوص عليها فى البند (أ) من الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية:

أ- الأضرار التى تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية.

ب- الأضرار البدنية والأضرار المادية التى تقع على ظهر السفينة أو التى تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة.

٢- ويجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته فى الحالات المذكورة فى الفقرة السابقة ولو كان الدين لصالح الدولة أو أحد الأشخاص العامة ولا يعتبر التمسك بتحديد المسؤولية إقرار بها.

مادة ٨٢- لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد المسؤولية إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية:

أ- تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنها أو الأشياء الموجودة عليها.

ب- إنقاذ السفينة.

ج- الإسهام فى الخسائر المشتركة.

د- حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق بخدماتها، وكذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص وخلفائهم.

هـ- الضرر النووى.

و- الضرر الناشئ عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى.

مادة ٨٣-

١- يكون تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقاً لما يأتى:

أ- بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية، تحدد المسؤولية بمبلغ ستمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تتجاوز خمسمائة طن، فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسؤولية مبلغ

ثلاثمائة وخمسين جنيهاً لكل طن زائد.

ب- بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية تحدد المسؤولية بمبلغ ثلاثمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تجاوز خمسمائة طن، فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسؤولية مبلغ مائة وخمسين جنيهاً لكل طن زائد.

٢- ويقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الدين ويكون موضوعه تحديد مسؤولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه فى الفقرة السابقة.

٣- وتحسب الحمولة الكلية للسفينة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

مادة ٨٤- إذا لم يكف المبلغ المخصص للإضرار البدنية للوفاء بها كاملة، اشترك الباقي منها فى المبلغ المخصص للأضرار الأخرى غير البدنية.

مادة ٨٥- يجرى التوزيع فى كل من المجموعتين من التعويضات المشار إليها فى الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون بنسبة كل دين غير متنازع عليه. ومع ذلك تكون للأضرار المذكورة فى البند (أ) من الفقرة (١) من المادة ٨١ من هذا القانون الأولوية على غيرها من الإضرار المذكورة فى البند (ب) من الفقرة (١) من المادة ٨٣

مادة ٨٦- تعد المبالغ المخصصة للتعويضات عن الإضرار غير البدنية الناشئة عن حادث واحد وحدة مستقلة تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة أو التى قد تنشأ عن حادث آخر.

مادة ٨٧-

١- إذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين فى هذا الحادث، فلا يسرى تحديد المسؤولية إلا بالنسبة إلى المبلغ الباقي بعد إجراء المقاصة بين الدينين.

٢- ولا يجوز للدائن اتخاذ أى إجراء على أموال مالك السفينة إذا وقع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض أو إذا قدم ضماناً تقبله المحكمة.

مادة ٨٨-

١- إذا وفى مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويضات أحد الديون التى يجرى التوزيع بينها، جاز له الحلول محل الدائن فى التوزيع بمقدار المبلغ الذى أو فاه.

٢- ويجوز للمحكمة بناء على طلب مالك السفينة أن تحتفظ لمدة تعيينها بجزء من المبالغ المخصصة للتعويضات للوفاء بدين يثبت مالك السفينة أنه قد يلتزم بالوفاء به

مادة ٨٩- لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته إذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة أو ناذبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث.
مادة ٩٠-

(١) تنقضى دعوى المسؤولية على مالك السفينة بمضى سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية.

(٢) وينقطع سريان المدة المنصوص عليها في الفقرة السابقة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو بتسلم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار، وذلك بالإضافة إلى الاسباب الأخرى المقررة في القانون المدني.

مادة ٩١-

(١) تسرى أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة على المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوخ البحري والمؤمن والأشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات انقاذ السفينة، كما تسرى الاحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم على أن لا تجاوز مسؤولية المالك ومسئولية التابع عن الحادث الواحد الحدود المبينة في الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون.

(٢) وإذا أقيمت الدعوى على الربان أو البحارة أو غيرهم من التابعين جاز لهم تحديد مسؤوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصي صادر منهم بصفتهم المذكورة.

الربان

مادة ٩٢- يعين مجهز السفينة الربان ويعزله وللربان في حالة عزله، الحق في التعويض إن كان له مقتضى وفقاً للقواعد العامة.

مادة ٩٣-

(١) للربان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية ويقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه في حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع آخر.

(٢) ويجب على الربان أن يراعى في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية والعرف البحري والاحكام المعمول بها في موانئ الدولة التي توجد بها السفينة.

(٣) وعليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المؤن وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية.

مادة ٩٤-

(١) لا يجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى أو ميناء مأمون.

(٢) ولا يجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأى ضباطها، وفي هذه الحالة يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة وثمان البضائع إذا تيسر ذلك.

مادة ٩٥- على الربان أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الموانىء، أو المراسى أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك في جميع الأحوال التي تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزماً بالاستعانة بمرشد.

مادة ٩٦-

(١) يكون للربان سلطة التوثيق على السفينة.

(٢) وتكون له على الأشخاص الموجودين على السفينة السلطات التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة، وله توقيع العقوبات التأديبية طبقاً للقوانين الخاصة بذلك.

مادة ٩٧-

(١) إذا حدثت ولادة أو وفاة أثناء السفر وجب على الربان اثبات هذه الوقائع في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة واتباع الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية.

(٢) وعلى الربان في حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين في السفينة أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة برد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها إلى السلطات الإدارية المختصة في أول ميناء من موانئ الجمهورية.

(٣) وإذا أصيب أحد الأشخاص الموجودين في السفينة بمرض معد جاز للربان إنزاله في أقرب مكان يمكن علاجه فيه.

مادة ٩٨-

(١) إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان إلى حين وصول السلطات المختصة جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التي لا تحتل التأخير، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي قد تفيد في اثبات الجريمة.

(٢) ويحرر الربان تقريراً بالإجراءات التي اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقاً به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية في أول ميناء مصرى.

مادة ٩٩-

(١) يعتبر الربان النائب القانونى عن المجهز ويمثله أمام القضاء، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية، ويمارس الربان السلطات التى يقرر ها له القانون قبل من له مصلحة فى السفينة أو الشحنة.

(٢) ولا يثبت للربان صفة النائب القانونى عن المجهز إلا فى المكان الذى لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه، ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك، ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالأصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم فى المكان الذى يوجد به المجهز أو وكيل عنه.

مادة ١٠٠- على الربان أن يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية تعليمات المجهز وعليه أن يخطره وفقاً للعرف بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة.

مادة ١٠١- على الربان أن يحتفظ فى السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التى يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة.

مادة ١٠٢-

(١) على الربان أن يمسك دفتر الحوادث الرسمى للسفينة ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة.

(٢) ويذكر فى دفتر الحوادث الرسمى للسفينة الحوادث الطارئة والقرارات التى تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر، ويشمل الدفتر بياناً بالجرائم والأفعال التى قد يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التى وقعت عليهم والمواليد والوفيات التى حدثت فى السفينة.

(٣) ويجب على الربان فى السفن ذات المحرك أن يمسك دفترأ خاصاً بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التى أخذها عند السفر وما يستهلك منها يومياً وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة.

مادة ١٠٣- على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذى رست فيه اختياراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر الحوادث الرسمى للسفينة إلى الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليه، ويكون التأشير خارج جمهورية مصر العربية من القنصل أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

مادة ١٠٤-

(١) إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة وجب على الربان أن يعد تقريراً بذلك.

(٢) وعلى الربان أن يقدم التقرير إلى الإدارة البحرية المختصة خلال أربع

وعشرون ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى، ويقدم التقرير خارج جمهورية مصر العربية إلى القنصل أو السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

(٣) وتتولى الجهة التي تسلمت التقرير تحقيقه بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التي تساعد فى الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلم صورة منه إلى الربان. ويجوز فى جميع الحالات إقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير.

(٤) ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى أن يشرع فى تفرغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور.

مادة ١٠٥ -

(١) إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة للربان أن يفترض بضمان السفينة وأجرتها، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز الاقتراض بضمان شحنة السفينة وفى جميع الأحوال لا يجوز الاقتراض إلا بعد الحصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التى توجد بها السفينة إذا كانت السفينة موجودة فى جمهورية مصر العربية ومن القنصل ومن السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة خارجها.

(٢) وإذا لم يتيسر للربان الاقتراض فله بعد الحصول على إذن يصدر وفقاً لحكم الفقرة السابقة أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب ويتولى الربان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع المباعة على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المشحونة اليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه.

(٣) ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفرغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة.

مادة ١٠٦ - لا يجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكة.

مادة ١٠٧ -

(١) إذا اضطر الربان إلى اصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام اصلاح السفينة أو إخراج بضائعه منها، وفى هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة.

(٢) ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة فى الأجرة عن مدة الاصلاح وإذا تعذر اصلاح السفينة فى مدة معقولة وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة فى الأجرة، فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة، وفى هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه، وعلى الربان

أن يخبرهم بالظرف الذى يوجد وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع، كل هذا ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك.
مادة ١٠٨ -

- (١) يجب على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التى تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقاً للعرف.
- (٢) - وعلى الربان أن يقوم فى أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادى إذا سمحت الظروف بذلك.
- (٣) ويكون الربان مسئولاً عن أخطائه ولو كانت يسيرة.

البحارة وعقد العمل البحرى

أولاً: الأحكام العامة

مادة ١٠٩ -

- ١- يقصد بالبحار كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرئى، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز.
- ٢- وتحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والاعراف البحرية المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والشروط التى يجب توافرها فيهم.

مادة ١١٠ -

- (١) لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية أن يقوموا بأى عمل فى السفن التى تبحر خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحرئى من الإدارة البحرية المختصة.
- (٢) وتسرى على الجواز المذكور الأحكام المنصوص عليها فى القوانين والقرارات الخاصة بذلك.

مادة ١١١ - لا يجوز لأى شخص أن يقوم بعمل على سفينة مصرية إلا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة، وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

مادة ١١٢ -

- (١) لا يجوز لأجنبى أن يعمل فى سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو

الإرشاد فى الموانى المصرية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة.
(٢) ولا يجوز فى السفن المصرية أن يزيد عدد البحارة الأجانب والأجور المخصصة لهم على النسب التى يصدر بتحديدھا قرار من الوزير المختص.

ثانياً: عقد العمل البحرى

مادة ١١٣- عقد العمل البحرى هو العقد الذى يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل فى سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهزة أو ربان.

مادة ١١٤-

(١) تسرى على عقد العمل البحرى الأحكام الواردة فى القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد فى شأنه نص فى هذا القانون.
(٢) ولا تسرى أحكام عقد العمل البحرى الواردة فى هذا القانون على الأشخاص الذين يعملون فى سفن بحرية تقل حمولتها الكلية عن عشرين طناً.

مادة ١١٥- لا يثبت عقد العمل البحرى إلا بالكتابة، ومع ذلك يجوز للبحار وحده إثباته بجميع طرق الإثبات

مادة ١١٦-

(١) يحرر عقد العمل البحرى من ثلاث نسخ تسلم إحداها لرب العمل وتودع الثانية بالإدارة البحرية المختصة وتسلم الثالثة إلى البحار إلا إذا كان العقد مشتركاً فيحتفظ رب العمل بهذه النسخة الأخيرة وللبحار أن يحصل على مستخرج بما يخصه فيها من بيانات.

(٢) ويجب أن يبين فى العقد تاريخ ومكان إبرامه ومدته واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذى يلتزم بأدائه وأجره وكيفية تحديده ورقم وتاريخ ومكان إصدار الجواز البحرى والترخيص البحرى، وإذا كان العقد بالرحلة وجب أن يبين فيه تاريخ السفر والميناء الذى تبدأ منه الرحلة والميناء الذى تنتهى فيه.

(٣) وعلى رب العمل أن يسلم البحار إيصالاً بما يكون قد أو دعه من أو راق.

مادة ١١٧-

(١) يجب على البحار القيام بالعمل المتفق عليه وإطاعة أو امر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ولا يجوز له مغادرتها إلا بإذن.

(٢) ويلتزم البحار فى حالة الخطر بالعمل على إنقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها والأشحنة، وفى هذه الحالة يمنح مكافأة عن العمل الإضافى على أن لا تقل عن الأجر المقابل للساعات التى استغرقها هذا العمل.

مادة ١١٨- لا يجوز للربان أو لأحد البحارة شحن بضاعة فى السفينة لحسابه الخاص إلا بإذن من رب العمل، ويترتب على مخالفة هذا الحظر إلزام المخالف بأن يدفع لرب العمل أجرة نقل البضائع التى شحنت مضافاً إليها مبلغ يعادلها، وللربان أن يأمر بإلقاء هذه البضائع فى البحر إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو الشحنة أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات.

مادة ١١٩-

(١) يلتزم رب العمل بأداء أجور البحارة فى الزمان والمكان المعينين فى العقد أو اللذين يقضى بهما العرف البحرى.

(٢) ويكون تعيين الحد الأدنى لأجور ومرتبات البحارة بالسفن المصرية، كما يكون تعيين علاواتهم وبدلاتهم ومكافآتهم وكيفية أدائهما وترقياتهم وإجازاتهم بقرار يصدر من الوزير المختص.

مادة ١٢٠- تضاف أثناء السفر إلى أجر البحارة المبين فى العقد نسبة يعين حدداً الأدنى قرار من الوزير المختص.

مادة ١٢١- إذا كان الأجر معيناً بالرحلة فلا يجوز تخفيضه فى حالة تقصير السفر بفعل المجهز أو الربان، أما إذا نشأ عن الفعل المذكور إطالة السفر أو تأجيله فيزداد الأجر بنسبة امتداد المدة. ولا يسرى هذا الحكم الأخير على الربان إذا كان تأجيل السفر أو إطالته ناشئاً عن خطئه.

مادة ١٢٢-

(١) إذا كان البحار معيناً بالرحلة فى الذهاب وحده التزم رب العمل بأداء كامل أجره إذا توفى بعد بدء السفر.

(٢) وإذا كان البحار معيناً للذهاب والإياب معاً التزم رب العمل بأداء نصف أجره إذا توفى أثناء الذهاب أو فى ميناء الوصول، وبأداء كامل الأجر إذا توفى أثناء الإياب.

مادة ١٢٣-

(١) إذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول على سلفة لا تتجاوز ربع أجره الأسمى، ويذكر بيان السلفة فى دفتر البحارة أو فى دفتر الحوادث الرسمى حسب الأحوال ويوقعه البحار.

(٢) ويجوز بتفويض من البحار أداء السلفة لزوجته أو أولاده أو أصوله أو فروعهم وكذلك الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الإنفاق عليهم.

(٣) ولا يجوز استرداد هذه السلفة فى حالة إلغاء العقد لأى سبب كان ولوجود اتفاق على الاسترداد.

مادة ١٢٤- لا يجوز الحجز على أجر البحار أو النزول عنه إلا فى الحدود المبينة

فى قوانين العمل.

مادة ١٢٥- يلتزم رب العمل أثناء السفر بغذاء البحار وإقامته فى السفينة دون مقابل، وذلك وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

مادة ١٢٦-

- (١) يلتزم رب العمل بعلاج البحار دون مقابل إذا أصيب بجرح أو مرض و هو فى خدمة السفينة، وإذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من حالات سوء السلوك و جب على رب العمل أداء نفقات العلاج على أن يكون له خصمها مما يستحقه البحار من أجر.
- (٢) وينقضى التزام رب العمل بعلاج البحار إذا تبين أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء.

مادة ١٢٧-

- (١) يستحق البحار الذى يصاب بجرح أو بمرض و هو فى خدمة السفينة أجره كاملاً أثناء الرحلة.
- (٢) وتسرى فيما يتعلق باستحقاق الأجر أو المعونة بعد انتهاء الرحلة الأحكام الواردة بقوانين العمل.
- (٣) ولا يستحق البحار أى أجر أو معونة إذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من أحوال سوء السلوك.

مادة ١٢٨-

- (١) إذا توفى البحار و هو فى خدمة السفينة و جب على رب العمل أداء نفقات دفنه فى بلده أيا كان سبب الوفاة.
- (٢) وعلى رب العمل أن يودع خزانة الإدارة البحرية المختصة الأجر النقدى وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الوفاة

مادة ١٢٩-

- (١) يلتزم رب العمل بإعادة البحار إلى جمهورية مصر العربية إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله من السفينة إلا إذا كان ذلك بناء على أمر من السلطة الأجنبية أو بناء على اتفاق بين رب العمل والبحار.
- (٢) وإذا تم تعيين البحار فى أحد الموانى المصرية أعيد إلى هذا الميناء إلا إذا اتفق فى العقد على أن تكون الإعادة إلى ميناء آخر فيها.
- (٣) وإذا تم التعيين فى ميناء أجنبى أعيد البحار حسب اختياره إلى هذا الميناء أو إلى ميناء آخر يعينه فى جمهورية مصر العربية.
- (٤) ويعاد البحار الأجنبى إلى الميناء الذى تم تعيينه فيه إلا إذا نص العقد على إعادته إلى أحد الموانى المصرية.

(٥) ويشمل الالتزام بإعادة البحار نفقات غذائه وإقامته فضلاً عن نقله.
مادة ١٣٠- إذا أبرم عقد العمل لمدة محدودة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة إلى أول ميناء مصرى. فإذا مرت السفينة- قبل دخولها أحد الموانئ المصرية- بالميناء الذى تجب إعادة البحار إليه وفقاً لأحكام المادة ١٢٩ من هذا القانون فلا يمتد العقد إلا إلى وقت رسو السفينة فى هذا الميناء.

مادة ١٣١- إذا توفى البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنها أو عن المسافرين عليها استحق ورثته مبلغاً يعادل أجر ثلاثة أشهر أو يعادل أجر الرحلة إذا كان معيناً بالرحلة وذلك فضلاً عن التعويضات والمكافآت التى تقرررها هذا القانون وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية.

مادة ١٣١- إذا توفى البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنها أو عن المسافرين عليها استحق ورثته مبلغاً يعادل أجر ثلاثة أشهر أو يعادل أجر الرحلة إذا كان معيناً بالرحلة وذلك فضلاً عن التعويضات والمكافآت التى تقرررها هذا القانون وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية.

مادة ١٣٢- إذا فصل البحار فلا يجوز للربان إلزامه بترك السفينة إذا كان فى ميناء أجنبى إلا بإذن كتابى من القنصل المصرى أو السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده، ويجب إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه فى دفتر السفينة وإلا اعتبر الفصل غير مشروع.

مادة ١٣٣- إذا حالت قوة القاهرة دون البدء فى السفر أو دون مواصلته استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التى قضاها فعلاً فى خدمة السفينة ولا يجوز له المطالبة بأى مكافأة أو تعويض.

مادة ١٣٤-

١- إذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة جاز للمحكمة أن تأمر بإعفاء رب العمل من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا أثبت أن ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعلهم أو تقصيرهم فى إنقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة.

٢- ويجوز لرب العمل فى هذه الحالة المذكورة فى الفقرة السابقة إنهاء عقد العمل البحرى دون إخطار سابق.

مادة ١٣٥- تنتضى جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى بمضى سنة من تاريخ انتهاء العقد.

مادة ١٣٦- يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه ولا تزيد على ألفى جنيه رب العمل الذى يخالف أحكام هذا الفصل مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى، وتتعدد العقوبة بتعدد من وقعت فى شأنهم الجريمة.

الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون

أولاً: الأحكام العامة

مادة ١٣٧- يسرى على العقود والأعمال التى يجريها الوكلاء البحريون والمقاولين البحريون قانون الدولة التى يقع فيها الميناء الذى تتم فيه هذه العقود أو الأعمال.

مادة ١٣٨- يجوز أن تقام دعوى الوكيل البحرى أو المقاول البحرى على الموكل أو صاحب العمل أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن الموكل أو المقاول.

مادة ١٣٩- تنقضى دعوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل البحرى أو المقاول البحرى بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين.

ثانياً: وكيل السفينة

مادة ١٤٠- يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة.

مادة ١٤١- يجوز أن يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها فى السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز.

مادة ١٤٢- يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر.

مادة ١٤٣- لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل اليهم عن هلاك أو تلف البضائع التى يتسلمها لشحنها فى السفينة أو التى يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصى وخطأ تابعيه.

مادة ١٤٤- يعتبر وكيل السفينة نائباً عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى جمهورية مصر العربية، كما يعد موطن وكيل السفينة فى مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية.

ثالثاً: وكيل الشحنة

مادة ١٤٥- ينوب وكيل الشحنة عن أصحاب الشأن فى تسلم البضاعة عند الوصول ودفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها.

مادة ١٤٦- على وكيل الشحنة القيام بالإجراءات والتدابير التى يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن فى البضاعة قبل الناقل، وإلا افترض أنه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين فى سند الشحن، ويجوز إثبات عكس

هذه القرينة فى العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل.

مادة ١٤٧-

- (١) يسأل وكيل الشحنة قبل أصحاب الشأن فى البضاعة التى تسلمها بوصفه
وكيلاً بأجر
(٢) وتسرى على وكيل الشحنة الأحكام المنصوص عليها فى المادة ١٤٣ من
هذا القانون.

رابعاً: المكاول البحرى

مادة ١٤٨-

- (١) يقوم المكاول البحرى بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على
السفينة أو تفريغها منها.
(٢) ويجوز أن يعهد إلى المكاول البحرى بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو
المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها
باتفاق كتابى صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة.

مادة ١٤٩-

- ١- يقوم المكاول البحرى بعمليات الشحن أو التفريغ وبالعمليات الإضافية
الأخرى لحساب من كلفه بالقيام بها، ولا يسأل فى هذا الشأن إلا قبل هذا
الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى إليه.
٢- وإذا كان الناقل هو الذى عهد إلى المكاول البحرى بالقيام بالعمل بناء على
تعليمات من صاحب الشأن أو بناء على شرط فى سند الشحن أو فى عقد
إيجار السفينة، وجب على الناقل إخطار المكاول البحرى بذلك.
مادة ١٥٠- يسأل المكاول البحرى عن الأعمال التى يتولاها طبقاً للمادة ١٤٨ من
هذا القانون عن خطئه وخطأ تابعيه.
مادة ١٥١- تسرى على المكاول البحرى أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها
فى المادة ٢٣٣ من هذا القانون.

فى استغلال السفينة

إيجار السفينة

أولاً: الأحكام العامة

مادة ١٥٢- إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها مقابل أجره وذلك لمدة محدودة (التأجير بالمدة) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة).
مادة ١٥٣- لا يثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة، عدا تأجير السفينة التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً.

مادة ١٥٤- لا يترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها.
مادة ١٥٥- عدا السفن التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً لا يحتج على المشتري بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيداً فى سجل قيد السفن.

مادة ١٥٦- للمستأجر أن يستغل السفينة فى نقل الأشخاص وفى نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص فى عقد الإيجار على غير ذلك.
مادة ١٥٧-

(١) للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص فى عقد الإيجار على غير ذلك.

(٢) ويظل المستأجر الأصلى فى حالة الإيجار من الباطن مسؤولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار.

(٣) ولا تنشأ عن الإيجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلى وذلك دون الإخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية.

مادة ١٥٨-

(١) لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها، ما لم تقدر له كفالة يقرها قاضى الأمور الوقتية.

(٢) ويأمر القاضى- فى حالة استعمال حق الحبس- بإخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين يعينه، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها، ويعين ميعاداً للبيع وكيفية إجرائه.

مادة ١٥٩- للمؤجر امتياز على البضائع المشار إليها في المادة السابقة ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها
مادة ١٦٠- لا يفترض تجديد عقد إيجار السفينة بعد انتهاء المدة المحددة له.

ثانياً: إيجار السفينة غير مجهزة

مادة ١٦١- إيجار السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محدودة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل.
مادة ١٦٢-

- (١) يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة وللإستعمال المتفق عليه.
 - (٢) ويلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الإستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه، وإذا ترتب على التلف في هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى السفينة فيها معطلة.
- مادة ١٦٣-

- (١) يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة.
- (٢) وفي غير الحالات المنصوص عليها في الفقرة (٢) من المادة السابقة يلتزم بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها.

مادة ١٦٤- يعين المستأجر البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرهم وغيرها من الالتزامات التي تقع على عاتق رب العمل، ويتحمل المستأجر مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها.
مادة ١٦٥-

- (١) يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الإستعمال العادي، ويكون الرد في ميناء تسليم السفينة إليه إلا إذا اتفق على غير ذلك.
- (٢) ويلتزم المستأجر برد ما كان على السفينة من مؤن بالحالة التي كانت عليها وقت تسليم السفينة إليه. وإذا كانت هذه الأشياء مما يهلك بالاستعمال التزم برد ما يماثلها.
- (٣) وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه التزم بدفع ما يعادل

الأجرة عن الخمسة عشر يوماً الأولى ويدفع ما يعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير التى تزيد على ذلك، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار.

مادة ١٦٦- يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة

مادة ١٦٧- تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير المجهزة بمضى سنتين من تاريخ ردها إلى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن فى حالة هلاكها.

ثالثاً: إيجار السفينة مجهزة

١- الأحكام العامة:

مادة ١٦٨- إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو لقيام برحلة أو برحلات معينة.

مادة ١٦٩- يسأل المؤجر عن الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة وأن الضرر لم يندشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه فى تنفيذها.

مادة ١٧٠- يسأل المستأجر عن الضرر الذى يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان ناشئاً عن سوء استغلاله للسفينة أو عن عيب فى البضائع التى وضعها فيها.

مادة ١٧١-

(١) تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة بمضى سنتين ويبدأ سريان المدة فى حالة التأخير بالمدة من تاريخ انقضاء مدة العقد أو من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة إذا امتدت المدة وفقاً للفقرة (٢) من المادة ١٧٨ أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار فى تنفيذه مستحيلًا.

(٢) ويبدأ سريان هذه المدة فى حالة التأخير بالرحلة من تاريخ انتهاء كل رحلة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلًا، وتنتهى الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع التى وضعها المستأجر فيها.

(٣) ويبدأ سريان المدة فى حالة هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن.

٢- التأجير بالمدة:

مادة ١٧٢- يذكر فى عقد إيجار السفينة بالمدة:

- أ- اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما.
- ب- اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها.
- ج- مقدار الأجرة أو طريقة حسابها.
- د- مدة الإيجار.

مادة ١٧٣- يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد.

مادة ١٧٤-

- ١- يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة.
- ٢- وتنقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والارشاد وغير ذلك من المصروفات، ويلتزم الرابح بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة.

مادة ١٧٥- يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التى تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولتوقفت بسبب حوادث الملاحة، ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجارى واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التى تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال

مادة ١٧٦-

- (١) لا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه.
- (٢) وإذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها استحققت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها.

مادة ١٧٧- يسترد المؤجر حقه فى التصرف فى السفينة إذا لم يستوف الأجرة المستحقة له خلال ثلاثة أيام من تاريخ إغذار المستأجر، وفى هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة فى السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الإخلال بحقه فى طلب التعويض.

مادة ١٧٨-

- (١) يلتزم المستأجر عند انقضاء عقد الإيجار برد السفينة فى الميناء الذى

- وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك.
- (٢) وإذا انقضت مدة الإيجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة، ويستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها فى العقد عن الأيام الزائدة.
- (٣) ولا تخفض الأجرة إذا ردت السفينة قبل انتهاء مدة الإيجار إلا إذا اتفق على غير ذلك.

٣- التأجير بالرحلة:

- مادة ١٧٩- يذكر فى عقد إيجار السفينة بالرحلة:
- أ- اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما.
- ب- اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الاوصاف اللازمة لتعيينها.
- ج- نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها.
- د- مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائهما.
- هـ- مقدار الأجرة أو طريقة حسابها.
- و- بيان الرحلات المتفق على القيام بها.
- مادة ١٨٠- يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها.
- مادة ١٨١- يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة.
- مادة ١٨٢-
- (١) يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها فى المدد المتفق عليها فى عقد الإيجار فإذا لم ينص فى العقد على مدد معينة وجب الرجوع إلى العرف.
- (٢) ويتبع فى حساب المدد وبدء سريانها العرف السائد فى الميناء الذى يجرى فيه الشحن أو التفريغ فإذا لم يوجد عرف فى هذا الميناء اتبع العرف البحرى العام.
- مادة ١٨٣-

- (١) إذا لم يتم الشحن أو التفريغ فى المدة الأصلية التى يحددها العقد أو العرف سرت مهلة اضافية لا تجاوز المدة الأصلية ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يحدده العقد أو العرف، وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الاضافية سرت مهلة اضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يعادل التعويض اليومى المقرر للمهلة الاضافية الأولى

زائد النصف، وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى.
(٢) ويعد التعويض اليومي الذى يستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة وتسرى عليه أحكامها.
مادة ١٨٤ -

(١) إذا تم الشحن قبل انتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك.
(٢) ويجوز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الاسراع فى انجاز الشحن أو التفريغ.
مادة ١٨٥ - للربان بعد انقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته ومع ذلك يلزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع التى أنزلها من السفينة.
مادة ١٨٦ - إذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة.
مادة ١٨٧ - لا يجوز للمؤجر أن يشحن فى السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقة.

مادة ١٨٨ - يفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً أو إذا منعت التجارة مع الدولة التى يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة.
مادة ١٨٩ - يجوز للمستأجر إنهاء عقد إيجار السفينة فى أى وقت قبل البدء فى شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عما يلحقه بسبب ذلك من ضرر على أن لا يجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها.
مادة ١٩٠ - للمستأجر أن يطلب فى أى وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ.
مادة ١٩١ - يبقى عقد الإيجار نافذاً دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت القوة القاهرة مؤقتاً دون سفر السفينة أو استمرار السفر، وفى هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك أن يعيد شحنها فى السفينة على نفقته أيضاً، وتستحق عليه الأجرة كاملة.
مادة ١٩٢ - إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة.
مادة ١٩٣ -

(١) إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه.
(٢) ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا

كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة قاهرة- فيتحمل المستأجر المصروفات.

مادة ١٩٤-

(١) لا تستحق الأجرة إذا هلك البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال.

(٢) ومع ذلك تستحق الأجرة إذا كان الهلاك ناشئاً عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أو إذا اضطر الربان إلى بيعها أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها أو إذا أمر الربان باتلافها لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها في السفينة.

(٣) وتستحق الأجرة عن الحيوانات التي تندفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه.

مادة ١٩٥- لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولوتلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر.

عقد النقل البحري

أولاً: الأحكام العامة

مادة ١٩٦- عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجرة.

مادة ١٩٧- لا يثبت عقد النقل البحري إلا بالكتابة.

مادة ١٩٨- تسرى أحكام هذا الفصل دون غيرها على عقد النقل البحري، سواء أكان الناقل مالكاً للسفينة أم مجهزاً أم مستأجراً لها.

ثانياً: نقل البضائع

مادة ١٩٩-

(١) يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن.

(٢) ويجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسلم البضائع قبل شحنها.

(٣) ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة.

(٤) وللشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن.

مادة ٢٠٠- يذكر فى سند الشحن على وجه الخصوص:

- أ- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.
- ب- صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما فى ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها.
- ج- اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه.
- د- اسم الربان.

هـ- ميناء الشحن وميناء التفريغ.

- و- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها.
 - ز- مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التى حررت منه.
 - ح- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية.
- مادة ٢٠١- يجب أن تكون العلامات الموضوعة على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبدأ قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة.
- مادة ٢٠٢-

- (١) يحرر سند الشحن من نسختين، تسلم إحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها.
 - (٢) ويوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن ويكون التوقيع بالكتابة أو بأى وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة، وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعى الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها.
 - (٣) ويجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التى حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداهما اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل.
- مادة ٢٠٣-

- (١) يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله.
- (٢) ويكون النزول عن سند الشحن الاسمى باتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق.
- (٣) ويكون الشحن المحرر للأمر قابلاً للتداول بالتظهير ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل الملكية، وتسرى على هذا التظهير أحكام قانون التجارة ويتم تداول سند الشحن المحرر لحامله بالمناولة.
- (٤) ويجوز النص فى سند الشحن على حظر حوالة أو تداوله.

مادة ٢٠٤- يكون حاملاً شرعياً لسند الشحن المبين اسمه فيه أو المحال إليه أن كان السند اسماً وحامله أن كان السند لحامله أو مظهراً على بياض والمظهر إليه الأخير أن كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه.
مادة ٢٠٥-

(١) يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتقيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل إبداء تحفظاته على قيدها أن كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن.

(٢) وإذا كانت البضاعة خطيرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بياناً على البضاعة التحذير من خطورتها، وبياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً.

مادة ٢٠٦- يكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولونزل عن سند الشحن إلى الغير.

مادة ٢٠٧-

(١) كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خال من أي تحفظ على البيانات الواردة به، لا يحتج به قبل الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات.

(٢) ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان من الشاحن نفسه.

مادة ٢٠٨-

(١) إذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو في إيصال تسلم البضائع أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها جاز له إخراجها من السفينة في مكان الشحن أو إبقاؤها فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في المكان المذكور وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض.

(٢) وإذا تبين وجود البضائع المذكورة في الفقرة السابقة أثناء السفر، جاز للربان الأمر بإلقائها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات وأداء مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً.

مادة ٢٠٩-

(١) إذا وضع الشاحن في السفينة بضائع خطيرة أو قابلة للالتهاب والانفجار،

جاز للناقل فى كل وقت إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، ولا يسأل الناقل عن ذلك إذا اثبت انه ما كان ليرضى بشحنها فى السفينة لو علم بطبيعتها، ويسأل الشاحن عن الأضرار والمصروفات التى تنشأ عن وضع هذه البضائع فى السفينة.

(٢) وإذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع وأذن بشحنها، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة، وفى هذه الحالة لا يتحمل الناقل أى مسؤولية إلا ما تعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء.

مادة ٢١٠-

(١) مع مراعاة أحكام الفقرة (١) من المادة ٢٠٥ من هذا القانون يعد سند الشحن دليلاً على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه، وإذا كان سند الشحن مشتملاً على البيان المنصوص عليه فى (الفقرة ٣) من المادة ١٩٩ من هذا القانون عد دليلاً على شحن البضاعة فى السفينة أو فى السفن المعينة البيان وفى التاريخ المذكور فيه، كما يعد سند الشحن حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير.

(٢) ويجوز فى العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات، ولا يجوز فى مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات، ويجوز ذلك لهذا الغير.

(٣) ويعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

مادة ٢١١- يعد إيصال الشحن المشار إليه فى (الفقرة ٢) من المادة ١٩٩ من هذا القانون دليلاً على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فى الإيصال ما لم يثبت غير ذلك.

مادة ٢١٢-

(١) يجوز لكل من له حق فى تسلم بضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذن تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك فى سند الشحن.

(٢) وتصدر أذن التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله ويوقعها الناقل وطالب الأذن.

(٣) وإذا كان سند الشحن قابلاً للتداول وجب أن نذكر فيه الناقل بياناً عن أذن التسليم التى أصدرها والبضائع المبينة بها، وإذا وزعت الشحنة بأكملها بين

أذن تسليم متعددة وجب أن يسترد الناقل سند الشحن.
(٤) ويعطى إذن التسليم حامله الشرعى حق تسلم البضائع الميينة به.
مادة ٢١٣- لا يترتب على بيع السفينة فسخ عقد النقل البحرى.
مادة ٢١٤- على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التى تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها.
مادة ٢١٥-

(١) يلتزم الناقل بشحن البضائع فى السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، كما يلزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها.
(٢) ويلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التى تشحن على السفينة.
مادة ٢١٦- عدا الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن فى ذلك كتابة، أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به فى ميناء الشحن أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف فى هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، ويجب فى جميع الأحوال أن تذكر فى سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح.
مادة ٢١٧- على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها فى المادة ٢٢٩ من هذا القانون فتكون المصروفات فى هذه الحالة على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذ وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.
مادة ٢١٨- على الشاحن تسليم البضائع للناقل فى الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد فى ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك- ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذى يستحق عن التأخير فى تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة
مادة ٢١٩-

(١) يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول التزم أيضاً بأدائها من له حق فى تسليم البضاعة إذا قبل تسلمها.
(٢) وإذا لم يذكر فى سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول، افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن، ولا يجوز إثبات ما يخالف ذلك فى مواجهة الغير الذى لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقاً، ويعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره

من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

(٣) ولا يبرأ الشاحن أو من له حق تسليم البضائع من دفع الأجرة ولوتلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر.

مادة ٢٢٠- تستحق أجرة النقل عن البضائع التى يقرر الربان إلقاءها فى البحر أو التضحية بها بأى صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة، ذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة.

مادة ٢٢١- لا تستحق أجرة النقل إذا هلك البضائع بسبب قوة قاهرة أو إهمال الناقل فى تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات.

مادة ٢٢٢- يضمن الشاحن الضرر الذى يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان الضرر- ناشئاً عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب فى بضائعه

مادة ٢٢٣- على الربان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعى لسند الشحن أو من ينوب عنه فى تسلمها.

مادة ٢٢٤- يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق فى تسلمها ما لم يثبت غير ذلك.

مادة ٢٢٥-

(١) إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التى تكون أو تظهر فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى.

(٢) وإذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخاً.

مادة ٢٢٦-

(١) إذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للنقال أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة.

(٢) ويكون للناقل امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التى تستحق له بسبب النقل

مادة ٢٢٧-

(١) يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء الشحن، وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فى تسلمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة.

(٢) ولا تسرى أحكام المسؤولية المخصوص عليها فى الفقرة السابقة على ما

يأتى:

أ- الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية إلا إذا اتفق على غير ذلك.
ب- النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر سند شحن لتنفيذ لهذا النقل فتسرى أحكام هذه المسؤولية ابتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل.

مادة ٢٢٨- تعد البضائع فى حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الاستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه فى (الفقرة ٢) من المادة ٢٤٠ من هذا القانون.

مادة ٢٢٩- يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها فى (الفقرة ١) من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه.

مادة ٢٣٠- إذا تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا ثبت عدم صحة هذه البيانات.

مادة ٢٣١- لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التى يذكر فى سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

مادة ٢٣٣-

(١) تحدد المسؤولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالى للبضاعة، أى الحدين أعلى.

(٢) وإذا جمعت الطرود أو الوحدات فى حاويات، وذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشتملها الحاوية عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة.

مادة ٢٣٤- لا يجوز للناقل التمسك فى مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقسمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان فى سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التى عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها.

مادة ٢٣٥-

(١) إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعى الناقل جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديد بها بشرط

أن يثبت أن الخطأ الذى ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها.
(٢) ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه فى (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون.

(٣) ولا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع ٧ عن فعل بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث .
مادة ٢٣٦- يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى يذشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

أ- إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.
ب- تعديل عبء الإثبات الذى يضعه القانون على عاتق الناقل.
ج- تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه فى (الفقرة ٢) من المادة ٢٣٢ من هذا القانون.

د- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أى اتفاق آخر مماثل.

مادة ٢٣٧- للناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له كما يجوز له أن يزيد مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يذكر ذلك فى سند الشحن.
مادة ٢٣٨- يجوز الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة ٢٣٦ من هذا القانون إذا كانت الظروف الاستثنائية التى يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الاتفاق، بشرط أن يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه وبشرط أن لا يصدر سند شحن، وأن يدون الاتفاق فى إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك.

مادة ٢٣٩-

(١) فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف فى ميعاد لا يجاوز يومى العمل التالين ليوم تسليم البضاعة وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبينة فى سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة.

(٢) ولا يلزم تقديم الإخطار المنصوص عليه فى الفقرة السابقة إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلم البضاعة.

مادة ٢٤٠-

(١) يسأل الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع إلا أثبت أن التأخير يرجع إلى

سبب أجنبي لا يد له فيه.

(٢) ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.

(٣) ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون.

(٤) ولا تستحق أى تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم.

مادة ٢٤١-

(١) لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث.

(٢) ويفترض اتجاه قصد الناقل، أو نائبه إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين:

أ- إذا أصدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

ب- إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة.

مادة ٢٤٢- لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر.

مادة ٢٤٣-

١- يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (الناقل الفعلى) ما لم يتفق على غير ذلك، ويبقى الناقل الذى أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسؤولاً قبله عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلى قبل الشاحن إلا عن الأضرار التى تحدث أثناء الجزء الذى يقوم بتنفيذه من النقل ويكون مسؤولاً عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد.

٢- ولكل من الناقل والمتعاقد والناقل الفعلى التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٣٣٣ من هذا القانون ولا يجوز أن

يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى على الحد الأقصى المنصوص عليه فى الفقرة المذكورة.

٣- وفى حالة النقل بسند شحن مباشر تسرى الأحكام المنصوص عليها فى الفقرتين السابقتين على مسؤولية الناقل الأول الذى أصدر سند الشحن وعلى مسؤولية الناقلين اللاحقين له، ومع ذلك يبرأ الناقل الأول من المسؤولية إذا أثبت أن الحادث الذى نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجودها فى حراسة ناقل لاحق.

مادة ٢٤٤-

١- تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع- بالبحر بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه التسليم.

٢- وينقطع سريان المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة فى القانون المدنى.

٣- وينقضى حق من وجهت إليه المطالبة فى الرجوع على غيره من الملتزمين بمضى تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المشار إليها فى الفقرة (١) من هذه المادة.

مادة ٢٤٥- ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانونا المرافعات المدنية والتجارية، ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذى حجز فيه على السفينة، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده.

مادة ٢٤٦- إذا اتفق فى عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلى التحكيم، وجب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعى فى دائرة المحكمة التى يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو فى موطن المدعى عليه أو فى مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فى هذا المكان مركز رئيسى أو فرع أو وكالة أو فى المكان المعين فى اتفاق التحكيم أو فى دائرة المحكمة التى يقع فيها الميناء الذى حجز فيه على السفينة، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده.

مادة ٢٤٧- فى حالة الاتفاق على إحالة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر إلى التحكيم يلتزم المحكمون بالفصل فى النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون بشأن العقد المذكور ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بإعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام.

ثالثاً: نقل الأشخاص

مادة ٢٤٨-

- ١- يثبت عقد نقل الأشخاص بالبحر، بمحرر يسمى "تذكرة السفر" ويذكر في تذكرة السفر على وجه الخصوص:
 - أ- اسم الناقل واسم المسافر.
 - ب- بيان عن الرحلة.
 - ج- اسم السفينة.
 - د- ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانئ المتوسطة لرسو السفينة.
 - هـ- أجرة النقل.

و- الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة.

٢- ولا يجوز النزول عن تذكرة السفر أو مكانه في السفينة.

مادة ٢٤٩- يجوز أن يستبدل بتذكرة السفر وثيقة أخرى يبين فيها اسم الناقل والخدمات التي يلتزم بتأديتها، وذلك إذا كانت حمولة السفينة لا تزيد على عشرين طناً بحرياً أو كانت السفينة تقوم بخدمات داخل الميناء أو في مناطق محدودة تعينها السلطات البحرية.

مادة ٢٥٠- يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ويلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة السفر.

مادة ٢٥١- على المسافرين الحضور للسفر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر فإذا تخلف المسافر عن الحضور للسفر أو تأخر عن الميعاد المحدد بقي ملزماً بدفع الأجرة.

مادة ٢٥٢- إذا توفي المسافر أو قام مانع يحول دون سفره فسخ العقد بشرط أن يخطر هو أو ورثته، الناقل بذلك قبل الميعاد المعين للسفر بثلاثة أيام على الأقل فإذا تم الأخطار فلا يستحق الناقل إلا ربع الأجرة. وتسرى هذه الأحكام على أفراد عائلة المسافرين وتابعيه الذين كان مقرراً أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك.

مادة ٢٥٣- إذا بدأ السفر فلا يكون للظروف المتعلقة بشخص المسافر أثر فيما يرتبه العقد من التزامات.

مادة ٢٥٤-

- ١- إذا تعذر السفر بسبب لا يرجع إلى الناقل، فسخ العقد دون تعويض وإذا ثبت أن المانع من السفر يرجع إلى فعل الناقل التزم بتعويض يعادل نصف الأجرة، ويفترض أن تعذر السفر راجع إلى فعل الناقل حتى يقوم الدليل على

غير ذلك.

٢- وإذا توقف السفر لمدة تجاوز ثلاثة أيام، جاز للمسافر فسخ العقد مع التعويض المناسب عند الاقتضاء، ويعفى الناقل من الالتزام بالتعويض إذا أثبت أن سبب توقف السفر غير راجع إليه. ولا يجوز الفسخ إذا قام الناقل بنقل المسافر إلى مكان الوصول المتفق عليه في ميعاد معقول وعلى سفينة من ذات المستوى.

مادة ٢٥٥- للمسافر أن يطالب فسخ العقد مع التعويض عند الاقتضاء إذا أجرى الناقل تعديلاً جوهرياً في مواعيد السفر أو في خط سير السفينة أو في موانئ الرسو المتوسطة المعلن عنها، ومع ذلك يعفى الناقل من التعويض إذا أثبت أنه بذل العناية المعتادة لتفادي هذا التعديل.

مادة ٢٥٦-

١- يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحق من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل.

٢- ويعد الحادث واقعاً خلال تنفيذ عقد النقل إذا وقع أثناء السفر أو أثناء صعود المسافر إلى السفينة في ميناء القيام أو نزوله منها في ميناء الوصول أو في ميناء متوسط أو أثناء المدة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو بعد نزوله منها.

مادة ٢٥٧- يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا أثبتت أن وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

مادة ٢٥٨-

١- لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة وفاة المسافر أو إصابته على مائة وخمسين ألف جنيه، ويجوز الاتفاق على حد للتعويض يزيد على هذا المقدار.

٢- ويشمل التعويض المقرر في الفقرة (١) من هذه المادة مجموع طلبات التعويض التي تقدم من المسافرين أو من ورثته أو ممن يعولهم، وذلك عن كل حادث على حدة.

مادة ٢٥٩- لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث.

مادة ٢٦٠- يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية.

أ- إعفاء الناقل من المسؤولية قبل المسافر أو ورثته أو من يعولهم.

- ب- تعديل عبء الإثبات الذى يضعه القانون على عاتقه.
- ج- تحديد التعويض بأقل مما هو مقرر فى المادة ٢٥٨ من هذا القانون.
- د- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر.
- مادة ٢٦١- فى حالة الإصابة البدنية يجب إخطار الناقل كتابة بالإصابة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ مغادرة المسافر السفينة وإلا افترض إذ غادرها دون إصابة ما لم يثبت هو غير ذلك.
- مادة ٢٦٢- يسأل الناقل عن الضرر الذى ينشأ عن التأخير فى تنفيذ الالتزامات التى يرتبها عليه العقد إلا إذا اثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه.
- مادة ٢٦٢- يسأل الناقل عن الضرر الذى ينشأ عن التأخير فى تنفيذ الالتزامات التى يرتبها عليه العقد إلا إذا اثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه.
- مادة ٢٦٤- إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد وكلاء الناقل أو على أحد تابعيه جاز لمن أقيمت عليه الدعوى التمسك بالدفع الذى يكون للناقل الاحتجاج بها وبأحكام المسؤولية وانقضاء الدعوى بمضى المدة إذا أثبت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه صدر فى حالة تأدية وظيفته أو بسببها.
- مادة ٢٦٥-
- ١- لا تسرى أحكام عقد نقل الأشخاص المنصوص عليها فى هذا الفصل على النقل المجانى إلا إذا كان النقال محترفاً، كما لا تسرى فى حالة الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلسة بقصد السفر بغير أجر.
 - ٢- وتسرى أحكام عقد نقل الأشخاص المنصوص عليها فى هذا الفصل على الأشخاص الذين يوافق الناقل على نقلهم كمرافقين لحيوان حى أو لشيء آخر ينقله بمقتضى عقد نقل بضائع.
- مادة ٢٦٦- يشمل التزام الناقل نقل أمتعة المسافر فى الحدود التى يعينها العقد أو العرف.
- مادة ٢٦٧-
- ١- يسلم الناقل أو من ينوب عنه إيصالاً بالأمتعة التى يسلمها إليه المسافر لنقلها وتسجل هذه الأمتعة فى دفتر خاص.
 - ٢- وتعد من الأمتعة المسجلة السيارات وغيرها من المركبات التى يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة.
- مادة ٢٦٨-
- ١- لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها على خمسة آلاف جنيه لكل مسافر، إلا إذا كان

الضرر متعلقاً بسيارة أو غيرها من المركبات فيجوز أن تتعدى قيمة التعويض هذا الحد بشرط أن لا تزيد على خمسين ألف جنيه لكل سيارة أو مركبة وما قد يوجد بها من أمتعة.

٢- ومع مراعاة الأحكام المذكورة فى الفقرة السابقة وفى المادة ٢٧١ من هذا القانون تسرى على نقل الأمتعة غير المسجلة أحكام عقد نقل البضائع بالبحر.

مادة ٢٦٩-

١- يسأل الناقل عن هلاك أو تلف الأمتعة غير المسجلة التى يحتفظ بها المسافرين إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ الناقل أو خطأ من ينوب عنه أو تابعيه.

٢- ومع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى المادة ٢٥٩ من هذا القانون لا يجوز أن يزيد التعويض الذى حكم به على الناقل فى حالة هلاك الأمتعة غير المسجلة أو تلفها عن ألفى جنيه لكل مسافر، ولا يسرى هذا الحد على الأشياء التى يودعها المسافر عند الربان أو عند الشخص المكلف بدفع الودائع فى السفينة متى أخطره بما يعاقبه على المحافظة عليها من أهمية خاصة.

مادة ٢٧٠- لا يجوز للربان أن يحبس أمتعة المسافرين غير المسجلة وفاء لأجرة النقل

مادة ٢٧١- تنقضى الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة بمضى سنتين من اليوم التالى ليوم مغادرة المسافرين السفينة أو اليوم التالى لليوم الذى كان يجب أن يغادرها فيه.

مادة ٢٧٢- ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بالبحر إلى المحكمة المختصة وفقاً للأحكام المنصوص عليها فى قانون المرافعات المدينة والتجارية ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء القيام أو ميناء الوصول أو الميناء الذى حجز فيه على السفينة ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده

مادة ٢٧٣- فى حالة الرحلات البحرية للسياحة يلتزم منظم الرحلة قبل المشتركين فيها بتنفيذها وفقاً للشروط المنصوص عليها فى عقد تنظيم الرحلة أو الشروط المعلن عنها.

مادة ٢٧٤- يسلم منظم الرحلة لكل مشترك أو لكل مجموعة من المشتركين تذكرة الرحلة وإلا كان عقد تنظيم الرحلة باطلاً وللمشترك وحده حق التمسك بهذا البطان.

مادة ٢٧٥- يبين فى تذكرة الرحلة على وجه الخصوص:

- أ- اسم السفينة.
- ب- اسم منظم الرحلة وعنوانه.
- ج- اسم المسافر وعنوانه.
- د- درجة السفر ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر في السفينة.
- هـ- ثمن التذكرة وبيان النفقات التي يشملها هذا الثمن.
- و- ميناء القيام وميناء الوصول والموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة.
- ز- تاريخ القيام وتاريخ العودة.
- ح- الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر المشترك فيها.
- مادة ٢٧٦- يسلم منظم الرحلة للمسافر بالإضافة إلى تذكرة الرحلة دفترًا يشتمل على قسائم تبين في كل منها الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر على البر في الميناء المذكور في القسيمة.
- مادة ٢٧٧- يسأل منظم الرحلة عن الإخلال بالالتزامات المبينة في تذكرة الرحلة وفي الدفتر المشار إليه في المادة السابقة.
- مادة ٢٧٨- يسأل منظم الرحلة عن تعويض الضرر الذي يصيب المسافر أو أمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، وتسرى على هذه المسؤولية الأحكام المنصوص عليها في المواد من ٢٥٦ إلى ٢٧٢ من هذا القانون.

القطر

مادة ٢٧٩-

- ١- تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر.
- ٢- ويجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة

مادة ٢٨٠-

- ١- تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة.
- ٢- ويجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة وفي هذه الحالة يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر.

مادة ٢٨١- تنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية.

الإرشاد

مادة ٢٨٢-

١- الإرشاد إجبارى فى قناة السويس وفى الموانى المصرية التى يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص.

٢- وتسرى فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التى تستحق عنه وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

٣- ويصدر بتحديد حالات الإعفاء من الالتزام بإرشاد السفن فى الموانى المصرية قرار من الوزير المختص.

مادة ٢٨٣- على كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد أن تتبع القواعد التى تحددها الجهة الإدارية المختصة بطلب الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها.

مادة ٢٨٤- على المرشد أن يقدم مساعدته أو لاً للسفينة التى تكون فى خطر ولولم يطلب إليه ذلك.

مادة ٢٨٥- إذا اضطر المرشد إلى السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناء على طلب الربان بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذى قام منه مع التعويض عند الاقتضاء.

مادة ٢٨٦- تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها.

مادة ٢٨٧- يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التى تلحق الغير بسبب الأخطاء التى تقع من المرشد فى تنفيذ عملية الإرشاد.

مادة ٢٨٨- يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التى تلحق بسفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد.

مادة ٢٨٩- يسأل المجهز عن الضرر الذى يصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو من البحارة.

مادة ٢٩٠- لا يسأل المرشد عن الأضرار التى تلحق بالسفينة التى يرشدها.

مادة ٢٩١- تنتضى الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية.

فى الحوادث البحرية

التصادم

مادة ٢٩٢-

١- فى حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، تسوى التعويضات التى تستحق عن الأضرار التى تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل دون اعتبار للمياه التى حصل فيها التصادم. وفيما عدا العائدات المقيدة بمرسى ثابت، تعذر كل عائمة فى حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية بحسب الأحوال.

٢- وتسرى الأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل ولولم يقع ارتطام مادي على تعويض الأضرار التى تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة إذا كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام التى يقرر ها التشريع الوطنى أو الاتفاقيات الدولية السارية الدولية فى جمهورية مصر العربية بشأن تنظيم السير فى البحار.

مادة ٢٩٣- تسرى أحكام هذا الفصل عدا حكم الفقرة (٢) من المادة (٣٠) من هذا القانون على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التى تخصصها الدولة أو

أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية

مادة ٢٩٤- لا يفترض الخطأ فى المسؤولية الناشئة عن التصادم.

مادة ٢٩٥- إذا نشأ التصادم عن قوة القاهرة أو قام شك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر، ويسرى هذا الحكم ولو كانت السفن التى وقع بينها التصادم أو كانت السفن التى وقع بينها التصادم أو كانت إحدى هذه السفن راسية وقت وقوع الحادث.

مادة ٢٩٦- إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذى يترتب على التصادم.

مادة ٢٩٧-

١- إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التى حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذى وقع منها. وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذى وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينها بالتساوى.

٢- وتسأل السفن التى اشتركت فى الخطأ بذات النسبة المنصوص عليها فى الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الأضرار التى تلحق

بالسفينة أو بحمولتها أو بالأمتعة أو الأشياء الأخرى الخاصة بالبحارة أو بأى شخص آخر موجود على السفينة.

٣- وتكون المسؤولية قبل الغير بالتضامن إذا ترتب على الخطأ وفاة شخص أو إصابته بجروح، ويكون للسفينة التى تدفع أكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى.

مادة ٢٩٨- تترتب المسؤولية المنصوص عليها فى هذا الفصل ولوقوع التصادم بخطأ المرشد إجبارياً وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة فى المسؤولية.

مادة ٢٩٩-

١- يجب على ربان كل سفينة من السفن التى حدث التصادم بينها أن يبادر إلى مساعدة السفن الأخرى وبحارتها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها وذلك بالقدر الذى لا يعرض سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى، ويكون الربان مسئولاً إن أهمل فى تنفيذ هذا الالتزام، وعليه كلما أمكن ذلك أن يعلم السفن الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها.

٢- ولا يكون المجهز مسئولاً عن مخالفة هذه الالتزامات إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

مادة ٣٠٠-

١- للمدعى إقامة الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية:

أ- المحكمة التى تقع فى دائرتها موطن المدعى عليه.

ب- المحكمة التى يقع فى دائرتها أو ل ميناء مصرى لجأت إليه السفن أو إحدى السفن التى حدث بينها تصادم.

ج- المحكمة التى يقع فى دائرتها الميناء الذى حجز فيه على السفن التى حدث بينها تصادم أو على إحدى هذه السفن.

د- المحكمة التى يقع فى دائرتها مكان حدوث التصادم إذا حدث تصادم فى مياه مصرية.

٢- ويجوز للخصوم الاتفاق على عرض النزاع الناشئ عن التصادم على التحكيم، على أن يجرى التحكيم حسب اختيار المدعى فى دائرة إحدى المحاكم المنصوص عليها فى الفقرة السابقة.

مادة ٣٠١-

١- تنتضى دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمضى سنتين من تاريخ وقوع الحادث.

ومع ذلك ينقضى حق الرجوع المنصوص عليه فى الفقرة (٣) من المادة ٢٩٧ من هذا القانون بمضى سنة من تاريخ الوفاة.

٢- ومع مراعاة أحكام القانون المدنى يقف سريان المدد المنصوص عليها فى الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها فى المياه الإقليمية المصرية، وكان المدعى من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها.

الإنقاذ

مادة ٣٠٢-

١- تسرى أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التى تكون فى خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التى تؤدى بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون اعتبار للمياه التى يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة.

٢- وتعد كل عائمة فى حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحه داخلية بحسب الأحوال.

مادة ٣٠٣- تسرى الأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل، عدا حكم الفقرة (٢) من المادة ٣١٥ من هذا القانون على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التى تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية فإذا كانت هذه السفن أو المراكب مملوكة للدولة أو لشخص عام، فلا تسرى عليها أحكام المادة ٣٠٧ والفقرة (٢) من المادة ٣١٥ من هذا القانون.

مادة ٣٠٤-

١- على كل ربان أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد فى البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذى لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى، ويكون الربان مسؤولاً إن أهمل فى تنفيذ هذا الالتزام.

٢- ولا يكون مجهز السفينة مسؤولاً عن مخالفة الالتزام المشار إليه فى الفقرة السابقة إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

مادة ٣٠٥-

١- كل عمل من أعمال الإنقاذ يعطى الحق فى مكافأة عادلة بشرط أن يؤدى إلى نتيجة نافعة، ولا يجوز أن تزيد المكافأة على قيمة الأشياء التى أنقذت.

٢- وإذا لم تؤدى أعمال الإنقاذ إلى نتيجة نافعة التزمت السفينة التى قدمت لها هذه الأعمال بالمصاريف التى أنفقت فى هذا الشأن.

مادة ٣٠٦- لا يستحق الأشخاص الذين اشتركوا فى أعمال الإنقاذ أى مكافأة أو مصاريف إذا كانت السفينة التى قدمت لها هذه الأعمال قد رفضت معونتهم صراحة ولسبب معقول.

مادة ٣٠٧- تستحق المكافأة ولو تم الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد.

مادة ٣٠٨- فى حالة القطر لا تستحق أى مكافأة أو مصاريف للسفينة التى تقوم بهذه العملية عن إنقاذ السفينة التى تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة فى القطر.

مادة ٣٠٩- لا تستحق أى مكافأة أو مصاريف عن إنقاذ ر سائل البريد أياً كان نوعها.

مادة ٣١٠-

١- يتفق الطرفان على مقدار المكافأة فإذا لم يتفقا حددت المحكمة مقدارها وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التى اشتركت فى عمليات الإنقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها.

٢- وإذا كانت السفينة التى قامت بالإنقاذ سفينة أجنبية فيتم التوزيع بين مالكيها والأشخاص الذين فى خدمتها طبقاً لقانون الدولة التى تتمتع السفينة بجنسيتها.

مادة ٣١١-

١- تستحق عن إنقاذ الأشخاص مكافأة يحددها القاضى عند الخلاف ويجوز له أن يعفى الشخص الذى أنقذ من أداء المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك.

٢- ويستحق الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح البشرية نصيباً عادلاً فى المكافأة التى تعطى لمن قاموا بإنقاذ السفينة والبضائع بمناسبة الحادث ذاته ولا يجوز الجمع بين نصيب المذقذ من هذه الحصة والمكافأة المشار إليها فى الفقرة السابقة.

مادة ٣١٢- يجوز للمحكمة- بناء على طلب أحد الطرفين- إبطال أو تعديل كل اتفاق على الإنقاذ إذا تبين لها ان شروطه غير عادلة.

مادة ٣١٣-

١- تراعى المحكمة فى تحديد المكافأة الأساسيين التاليين بحسب الترتيب:
أ- مقدار المنفعة التى نتجت عن الإنقاذ وجهود الأشخاص الذين اشتركوا فيه وكفاءتهم والخطر الذى تعرضت له السفينة التى أنقذت والأشخاص الموجودين عليها والبضائع المشحونة فيها والخطر الذى تعرض له المنقذون والسفينة التى قات بالإنقاذ والوقت الذى استغرقته هذه العملية والمصروفات والأضرار التى نتجت عنها وقيمة الأدوات التى استعملت فيها على أن يراعى عند الاقتضاء كون السفينة مخصصة للإنقاذ.

ب- قيمة الأشياء التى أنقذت وأجرة النقل.

٣- وتراعى المحكمة الأساسيين ذاتهما عند توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ إذا تعددوا.

مادة ٣١٤- يجوز للمحكمة أن تقضى بتخفيض المكافأة أو بإلغائها إذا تبين أن القائمين بالإنقاذ قد ارتكبوا أخطاء جعلت الإنقاذ لازماً أو إذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش.
مادة ٣١٥-

١- تنقضى دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن الإنقاذ بمضى سنتين من تاريخ أعمال الإنقاذ.

٢- ومع مراعاة أحكام القانون المدنى يقف سريان المدة المنصوص عليها فى الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها فى المياه الإقليمية وكان المدعى من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها.

مادة ٣١٦- يقع باطلاً كل اتفاق يقضى باختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن الإنقاذ أو بإجراء التحكيم فى هذه الدعاوى خارج جمهورية مصر العربية وذلك إذا وقع الإنقاذ فى المياه المصرية وكانت السفينة التى قامت بالإنقاذ أو السفينة التى أنقذت تتمتع بالجنسية المصرية.

الخسارات البحرية

مادة ٣١٧- تسرى على الخسارات البحرية الأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوى الشأن. فإن لم يوجد اتفاق أو نص تطبق القواعد المقررة فى العرف البحرى.

مادة ٣١٨- الخسارات البحرية إما مشتركة وإما خاصة
مادة ٣١٩-

١- تعد خسارة مشتركة كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، وكل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تعد خسارة خاصة.

٢- ويفترض أن الخسارة خاصة، وعلى من يدعى أنها خسارة مشتركة إثبات ذلك

مادة ٣٢٠- يتحمل الخسارة الخاصة مالك الشيء الذى لحقه الضرر أو من أنفق المصروفات مع مراعاة حقه فى الرجوع على من أحدث الضرر أو من أفاد من المصروفات التى أنفقت.

مادة ٣٢١- لا تقبل فى الخسارات المشتركة إلا الأضرار المادية التى تصيب السفينة أو الأموال الموجودة عليها والمبالغ التى تدفق من أجلها بشرط أن تكون الأضرار أو المبالغ ناشئة مباشرة عن التضحية التى قرر الربان بذلها أو

المصروفات التى قرر إنفاقها، أما الأضرار الناشئة عن التأخير كتعطيل السفينة والأضرار غير المباشرة كفرق أسعار البضائع فلا تقبل فى الخسارات المشتركة.

مادة ٣٢٢- تعد الخسارة مشتركة لواقع الحادث الذى نتجت عنه بظناً أحد ذوى الشأن فى الرحلة وذلك دون إخلال بحق ذوى الشأن الآخرين فى الرجوع على من صدر منه الخطأ.

مادة ٣٢٣- تعد خسارة مشتركة المصروفات التى أنفقت بدلاً من مصروفات أخرى كانت تقبل فى الخسارة لوأنها أنفقت بشرط أن لا تجاوز المصروفات التى لم تنفق.

مادة ٣٢٤- عدا الملاحة الساحلية تسهم البضائع التى تشحن على سطح السفينة بالمخالفة لأحكام المادة ٢١٦ من هذا القانون فى الخسارة المشتركة إذا أنقذت أم إذا أُلقيت فى البحر أو أُلقت فلا يجوز لصاحبها طلب اعتبارها من الخسارات المشتركة إلا إذا أثبت أنه لم يوافق على شحنها على سطح السفينة أو إذا كان القانون أو اللوائح المعمول بها فى ميناء الشحن أو طبيعة الشحنة توجب شحنها بهذه الكيفية أو جرى العرف فى هذا الميناء على ذلك.

مادة ٣٢٥- لا تقبل فى الخسارات المشتركة الهلاك أو التلف الذى يلحق البضائع التى لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه، وتسهم هذه البضائع فى الخسارات المشتركة إذا أنقذت.

مادة ٣٢٦- البضائع التى قدم عنها بيان بأقل من قيمتها الحقيقية تسهم فى الخسارات المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية، ولا تقبل فى هذه الخسارات إذا هلكت أو تلفت إلا على أساس القيمة التى ذكرت فى البيان.

مادة ٣٢٧- أمتعة البحارة وأمتعة المسافرين التى لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه وكذلك رسائل البريد على اختلاف أنواعها لا تسهم فى الخسارات المشتركة إذا أنقذت، وتقبل فى هذه الخسارات بقيمتها التقديرية.

مادة ٣٢٨- تتكون من الالتزامات والحقوق الناشئة عن الخسارات المشتركة مجموعتان مجموعة مدينة ومجموعة دائنة.

مادة ٣٢٩- تسهم فى المجموعة المدينة السفينة وأجرة النقل والبضائع المشحونة فى السفينة بالكيفية الآتية:

أ- تسهم السفينة بقيمتها فى الميناء الذى تنتهى فيه الرحلة البحرية مضافاً إليها قيمة التضحيات التى تكون قد تحملتها.

ب- تسهم الأجرة الإجمالية لنقل البضائع وأجرة نقل الأشخاص التى لم يشترط استحقاقها فى جميع الأحوال بمقدار الثلثين.

ج- تسهم البضائع التى أنقذت بقيمتها التجارية الحقيقية فى ميناء التفريغ، وتسهم البضائع التى ضحيت بقيمتها التجارية التقديرية فى الميناء المذكور.

مادة ٣٣٠- تقبل فى المجموعة الدائنة الأضرار والمصروفات التى تعد من الخسارات المشتركة مقدرة على الوجه الآتى:

أ- تقدر قيمة الأضرار التى تلحق بالسفينة فى الميناء الذى تنتهى فيه الرحلة، ويكون التقدير على أساس المصروفات التى أنفقت فعلاً فى إصلاح ما أصاب السفينة من ضرر أو على أساس المصروفات التقديرية فى حالة عدم إجراء إصلاحات فى السفينة، وفى حالة هلاك السفينة هلاكاً كلياً أو اعتبارها كذلك يحدد المبلغ الذى يقبل فى الخسارات المشتركة على أساس قيمة السفينة سليمة قبل وقوع الحادث بعد خصم القيمة التقديرية للإصلاحات التى ليست لها صفة الخسارات المشتركة والتمن المحصل من بيع الحطام إن وجد.

ب- تقدر قيمة الأضرار التى تلحق بالبضائع فى ميناء التفريغ، ويكون التقدير على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع وهى سليمة فى الميناء المذكور، وفى حالة التلف تقدر على أساس الفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها تالفة وذلك فى آخر يوم لتفريغ السفينة فى الميناء المعين أو لوصولها أو فى يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت فى غير الميناء المذكور، وإذا بيعت البضائع التالفة حدد الضرر الذى يقبل فى الخسارات المشتركة على أساس الفرق بين الثمن الصافى الناتج عن البيع وقيمة البضائع وهى سليمة فى آخر يوم لتفريغ السفينة فى الميناء المعين أو لوصولها أو فى يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت فى غير الميناء المذكور.

مادة ٣٣١- إذا لم يدفع أحد ذوى الشأن الأصول المطلوبة منه للإسهام فى الخسارات المشتركة فإن المصروفات التى تتدفق للحصول على هذه الأموال تقبل فى الخسارات المشتركة.

مادة ٣٣٢-

١- إذا قدم أصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان إسهامها فى الخسارات وجب إيداعها فوراً فى حساب مشترك يفتح باسم نائب عن المجهز ونائب عن أصحاب البضائع الذين قدموا المبالغ المذكورة فى أحد المصارف التى يتفق عليها الطرفان وتحفظ هذه المبالغ لضمان الوفاء بحقوق ذوى الشأن فى الخسارات المشتركة، ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبالغ أو ردها إلى من دفعها إلا بإذن كتابى من خبير التسوية وذلك مع عدم الإخلال بالحقوق والالتزامات التى تترتب على التسوية النهائية.

٢- وفى حالة الخلاف يعين قاضى الأمور الوقتية نائباً عن أصحاب البضائع كما يعين المصرف الذى تودع لديه المبالغ.

مادة ٣٣٣- توزع الخسارات المشتركة بين جميع ذوى الشأن فى الرحلة البحرية.
مادة ٣٣٤-

١- يقوم بتسوية الخسارات المشتركة خبير أو أكثر يعينه ذو الشأن فإذا لم يتفقوا يعينه قاضى للأمور الوقتية بالمحكمة التى يقع فى دائرتها آخر ميناء للتفريغ. أما إذا كان هذا الميناء موجوداً خارج جمهورية مصر العربية يكون الاختصاص للمحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء تسجيل السفينة.

٢- ويجوز للخبراء الاستعانة بغيرهم فى تأدية مهمتهم.
مادة ٣٣٥- إذا لم يرض جميع ذوى الشأن بالتسوية وجب عرضها على المحكمة المختصة بناء على طلب أحدهم للتصديق عليها، فإذا رفضت المحكمة التصديق على التسوية وجب أن تعين خبيراً أو أكثر لإجراء تسوية جديدة.
مادة ٣٣٦- للربان الامتناع عن تسليم البضائع التى يجب أن تسهم فى الخسارات المشتركة أو طلب إيداعها إلا إذا قدم صاحبها ضماناً كافياً لدفع نصيبه من الخسارات، وإذا لم يتفق الطرفان على الضمان يعرض الأمر على قاضى الأمور الوقتية لتقديره.

مادة ٣٣٧- تعد الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة ديوناً ممتازة ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التى أنقذت أو الثمن المتحصل من بيعها. أما بالنسبة إلى المبالغ المستحقة لأصحاب البضائع فيقع الامتياز على السفينة التى أنقذت وأجرتها وتوابعها وتكون لمصروفات تسوية الخسارات المشتركة- الأولوية على ماعداها من الديون.
مادة ٣٣٨- لا تضامن بين الملتزمين بالإسهام فى الخسارات المشتركة، ومع ذلك إذا عجز أحدهم عن دفع نصيبه فى هذه الخسارات وزع الجزء غير المدفوع على الآخرين بنسبة ما يستحق على كل منهم فى الخسارات المشتركة.
مادة ٣٣٩-

١- تنقضى دعوى الاشتراك فى الخسارات المشتركة بمضى سنتين من يوم وصول السفينة إلى الميناء الذى كان معيناً لوصولها أو على الميناء الذى انقطعت فيه الرحلة البحرية.
٢- وينقطع سريان المدة المشار إليها فى الفقرة السابقة- بالإضافة إلى الأسباب المقررة فى القانون المدنى- بتعيين خبير التسوية، وفى هذه الحالة تسرى مدة جديدة مقدارها سنتان من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات المشتركة أو من التاريخ الذى اعتزل فيه خبير التسوية.

فى التأمين البحرى

مادة ٣٤٠- تسرى أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذى يكون موضوعه ضمان

الإخطار المتعلقة برحلة بحرية.

مادة ٣٤١-

- ١- لا يثبت عقد التأمين وكل ما يطرأ عليه من تعديلات إلا بالكتابة.
- ٢- وتكون الوثيقة المؤقتة التي يصدرها المؤمن ملزمة للطرفين إلى أن تصدر الوثيقة النهائية.

مادة ٣٤٢-

- ١- يذكر في وثيقة التأمين على وجه الخصوص البيانات الآتية:
 - أ- تاريخ عقد التأمين مبيناً باليوم والساعة.
 - ب- مكان العقد.
 - ج- اسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه.
 - د- الأموال المؤمن عليها.
 - هـ- الأخطار التي يشملها التأمين والأخطار المستثناة منه وزمانها ومكانها.
 - و- مبلغ التأمين وقسطه.

- ٢- ويجب أن يوقع المؤمن أو من ينوب عنه وثيقة التأمين.

مادة ٣٤٣-

- ١- تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له أو لأمره أو لحاملها.
 - ٢- ويجوز إبرام التأمين لمصلحة شخص غير معين.
 - ٣- ويكون لحامل الوثيقة الشرعى الحق فى المطالبة بالتعويض وللاؤمن أن يحتج فى مواجهته بالدفع الذى يجوز له توجيهها إلى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لأمره أو لحاملها.
- مادة ٣٤٤- فى حالة إعادة التأمين لا يكون للمؤمن له أن يتمسك بعقد إعادة التأمين الذى يبرمه المؤمن.

- مادة ٣٤٥- يجوز التأمين على جميع الأموال التى تكون معرضة للأخطار البحرية ولا يجوز أن يكون طرفاً فى عقد التأمين أو مستفيد منه إلا من كانت له مصلحة فى عدم حصول الخطر.

مادة ٣٤٦-

- ١- لا تقبل دعوى التأمين إذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه فى السريان.
- ٢- ولا يسرى هذا الحكم على وثائق التأمين بالاشتراك إلا بالنسبة إلى الشحنة الأولى.

مادة ٣٤٧-

- ١- يجوز للمؤمن أن يطلب إبطال عقد التأمين إذا قدم المؤمن له ولوبغير سوء

نية بيانات غير صحيحة أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكان من شأن ذلك في الحالتين أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته.

٢- ويقع الإبطال ولولم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكوت عن تقديم البيان أى علاقة بالضرر الذى لحق الشيء المؤمن عليه.

٣- وللمحكمة مع مراعاة جميع الظروف، أن تحكم للمؤمن على المؤمن له فى الأحوال المبينة فى الفقرتين السابقتين بمبلغ مساولقسط التأمين إذا أثبت سوء النية من جانب المؤمن له، أو بمبلغ مساولقسط التأمين، أو بمبلغ لا يجاوز نصف هذا القسط إذا انتفى سوء النية.

مادة ٣٤٨-

١- على المؤمن له أن يخطر المؤمن بالظروف التى تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذى يتحملة المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها، فإذا لم يتم الإخطار فى هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد.

٢- وإذا تم الإخطار فى الميعاد المنصوص عليه فى الفقرة السابقة وتبين أن زيادة الخطر لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له بقى التأمين سارياً مقابل زياد فى قسط التأمين. أما إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن فعل المؤمن له جاز للمؤمن إما فسخ العقد خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ إخطاره بزيادة الخطر، وإما إبقاء العقد مع المطالبة بزيادة قسط التأمين مقابل زيادة الخطر، وفى الحالة الأولى يكون للمحكمة- بناء على طلب المؤمن- أن تحكم له بمبلغ مساولقسط التأمين.

مادة ٣٤٩-

١- يجوز للمؤمن طلب إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له أو نائبه، وفى هذه الحالة يكون للمحكمة أن تحكم للمؤمن على المؤمن له بمبلغ لا يجاوز القسط الكامل للتأمين بمراعاة ما لحقه من أضرار فإذا انتفى التدليس عد العقد صحيحاً بمقدار قيمة الأشياء المؤمن عليها.

٢- وإذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها فلا يلتزم المؤمن إلا فى حدود مبلغ التأمين.

مادة ٣٥٠-

١- يقع باطلاً عقد التأمين الذى يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول بلغ قبل إبرام العقد إلى المكان توقيع العقد أو إلى المكان الذى يوجد به المؤمن له والمؤمن.

٢- وإذا عقد التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل إلا إذا ثبت أن

المؤمن له كان يعلم شخصياً قبل إبرام عقد التأمين بهلاك الشيء المؤمن عليه أو أن المؤمن كان يعلم قبل إبرام العقد بوصول هذا الشيء.
مادة ٣٥١- إذا كان الخطر مؤمناً عليه في عقد واحد من عدة مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم.
مادة ٣٥٢-

١- عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمناً عليه بعدة عقود سواء أكانت مبرمة في تاريخ واحد أم في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه عدت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع- في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه- على من يختاره من المؤمنین المتعديين وبغير تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.

٢- ويجب على المؤمن له الذي يطلب تسوية الضرر الذي لحق به أن يصرح للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول.

٣- ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمنین الآخرين لمطالبه كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به، فإذا كان أحدهم معسراً وزعت حصته بالنسبة ذاتها على المؤمنین الموسرين.

٤- وفي حالة ثبوت الغش من المؤمن له، يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضى بالتعويضات المناسبة بمن يستخدمها بما لا يجاوز القسط الكلى للتأمين.

مادة ٣٥٣- يسأل المؤمن عما يأتي:

أ- الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشمل التأمين.

ب- حصة الأموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين.

ج- المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو للحد منه.

مادة ٣٥٤-

١- يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ المؤمن له أو بخطأ تابعيه البريين ما لم يثبت المؤمن أن الضرر ناشئ عن خطأ عمدي أو عن خطأ جسيم صادر من المؤمن له.

٢- ومع عدم الإخلال بحكم (الفقرة ٢) من المادة ٣٧٧ من هذا القانون يسأل المؤمن عن الضرر المادى الذى يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ الربان أو البحارة.

مادة ٣٥٥- يبقى المؤمن مسئولاً عن الأخطار التى يشملها التأمين فى حالة الاضطراب إلى تغير الطريق أو الرحلة أو السفينة، وإذا لم يكن تغيير الرحلة أو الطريق اضطرارياً يبقى المؤمن مسئولاً عن الحوادث التى يثبت أنها وقعت فى جزء من الطريق المتفق عليه، أو الطريق المعتاد فى حالة عدم وجود اتفاق.

مادة ٣٥٦-

١- لا يشمل التأمين أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية وأعمال القرصنة والاستيلاء والاضطرابات والثورات والإضراب والإغلاق وأعمال التخريب والإرهاب والأضرار الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر عن تجبيرات أو إشعاعات نووية أياً كان سببها إلا إذا اتفق على غير ذلك.

٢- عدا ما نصت عليه المادة ٣٧٨ من هذا القانون لا يشمل التأمين الأضرار التى تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو الأشخاص.

مادة ٣٥٧- إذا اتفق على تأمين أخطار الحرب يشمل هذا التأمين الأضرار التى تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية أو الانتقامية أو الاستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كانت معترفاً بها أو غير معترف بها أو سبب انفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى ولولم تكن الحرب قد أعلنت أو كانت قد انتهت.

مادة ٣٥٨- إذا تعذر معرفة ما إذا كان الضرر قد وقع بسبب خطر حربى أو خطر بحرى ما لم يثبت خلاف ذلك.

مادة ٣٥٩- لا يسأل المؤمن عما يأتى:

أ- الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتى فى الشيء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه، وذلك مع مراعاة ما نصت عليه الفقرة (١) من المادة ٣٧٧ من هذا القانون.

ب- النقص العادى الذى يطرأ على البضائع أثناء الطريق.

ج- الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم، واختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة.

د- التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز.

هـ- الأضرار التى لا تعد تلفاً مادياً يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التى تؤثر فى العملية التجارية التى

يجريها المؤمن له.

مادة ٣٦٠-

١- يجوز الاتفاق على إعفاء المؤمن من التعويض عن الضرر في الحدود التي يعينها العقد، ويستتزل مقدار الإعفاء من مبلغ التعويض ما لم يتفق على استحقاق التعويض كاملاً إذا جاوز الضرر حداً للإعفاء.

٢- وفي جميع الأحوال يحسب الإعفاء بعد استئزال الحد النقص العادى الذى يصيب الشئ المؤمن عليه أثناء الطريق.

مادة ٣٦١- يلتزم المؤمن له بأن يدفع قسط التأمين والمصروفات فى المكان والزمان المتفق عليهما، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على الشئ عليه وأن يعطى بياناً صحيحاً عند التعاقد بالظروف التى يعلم بها والتى من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التى يجرى التأمين عليها وأن يطلعهُ أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة فى هذه الأخطار فى حدود علمه بها.

مادة ٣٦٢-

١- إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يفسخ العقد، ولا ينتج الإيقاف أو الفسخ أثره إلا بعد انقضاء خمسة عشر يوماً على أذار المؤمن له بالوفاء وإخطاره بإيقاف التأمين أو فسخه، ويجوز أن يقع الأذار بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو ببرقية أو تلکس فى آخر موطن للمؤمن عليه يعلمه المؤمن، كما يجوز أن يقع الأذار بالوفاء والإخطار بإيقاف التأمين أو فسخه بإجراء واحد.

٢- وإذا كان قسط التأمين والمصروفات لم تدفع فلا يحول الإخطار بإيقاف التأمين دون عمل إخطار آخر يفسخ العقد.

٣- وفى حالة وقف العقد يعود التأمين إلى إنتاج أثره بعد مضى أربع وعشرون ساعة من دفع القسط والمصروفات.

٤- ولا يسرى أثر الإيقاف أو الفسخ على الغير حسن النية الذى انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أى حادث وقبل الإخطار بالإيقاف أو الفسخ، ويجوز للمؤمن فى حالة وقوع حادث أن يتمسك فى مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق.

مادة ٣٦٣- على المؤمن له فى حالة وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما فى استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها، وعليه أن يتخذ جميع الإجراءات للمحافظة على حق المؤمن فى الرجوع على الغير المسئول ويكون المؤمن له مسئولاً عن الضرر الذى يلحق المؤمن بسبب إهمال تنفيذ هذه الالتزامات.

مادة ٣٦٤- تسوى الأضرار بطريقة التعويض إلا إذا اختار المؤمن له ترك الشئ

المؤمن عليه للمؤمن فى الأحوال التى يجيز له الاتفاق أو القانون اتباع هذه الطريقة.

مادة ٣٦٥- لا يلزم المؤمن بإصلاح الأشياء المؤمن عليها أو استبدال غيرها بها
مادة ٣٦٦- على المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها والخسارات المشتركة ومصروفات الإنقاذ بسبب قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التى يتحملها المؤمن إن وجدت.

مادة ٣٦٧- لا يجوز أن يكون ترك الأشياء المؤمن عليها جزئياً أو مطلقاً على شرط، كما لا يجوز الرجوع فيه إلا برضاء المؤمن، ويترتب على الترك انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن والتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله ويحدث انتقال الملكية أثره بين الطرفين من يوم إعلان المؤمن له رغبته فى الترك إلى المؤمن، ويجوز للمؤمن أن يرفض انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إليه، وذلك دون إخلال بالتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله

مادة ٣٦٨- يبلغ الترك إلى المؤمن بإعلان على يد مدضر أو بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول، ويجب أن يحصل الإعلان خلال ثلاثة أشهر من تاريخ علم المؤمن له بالحادث الذى يجيز الترك أو من تاريخ انقضاء المواعيد المنصوص عليها فى المادتين ٣٨٣ و ٣٩٢ من هذا القانون.

مادة ٣٦٩- يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته فى الترك أن يصرح بجميع عقود التأمين التى أجراها أو التى يعلم بوجودها.

مادة ٣٧٠- إذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحاً غير مطابق للحقيقة فيما يتعلق بالحادث وترتب عليه ضرر للمؤمن، جاز الحكم بسقوط حقه فى التأمين كله أو بعضه.

مادة ٣٧١- يحل المؤمن محل المؤمن له فى جميع حقوقه التى نشأت بمناسبة الأضرار التى يشملها التأمين فى حدود التعويض- الذى دفعه.

مادة ٣٧٢- تنقضى بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين. وتحسب هذه المدة كما يلى:

أ- من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.
ب- من تاريخ وقوع الحادث الذى تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التى تلحق السفينة.

ج- من تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذى كان يجب أن تصل فيه، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التى تلحق بالبضائع، أما إذا كان الحادث لاحقاً لأحد هذين التاريخين سرت المدة من تاريخ وقوع الحادث.

د- من تاريخ وقع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريق الترك وفى حالة تحديد مهلة فى العقد لإقامة دعوى الترك تسرى المدة من

- تاريخ انقضاء هذه المهلة.
- هـ- من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى الإسهام فى الخسارات المشتركة أو بدعوى المطالبة بمصروفات الإنقاذ.
- و- من التاريخ الذى يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له أو من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.
- ٢- وتنقضى بمضى سنتين دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين، وتبدأ هذه المدة من تاريخ الوفاء بغير المستحق.
- ٣- وفى جميع الأحوال تنقطع المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة فى القانون المدنى.

أحكام خاصة ببعض أنواع التأمين البحرى

أولاً: التأمين على السفينة

- مادة ٣٧٣- يكون عقد التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة محددة.
- مادة ٣٧٤-
- ١- يسرى ضمان المؤمن فى التأمين بالرحلة منذ البدء فى شحن البضائع إلى الانتهاء من تفريغها دون أن تجاوز مدة سريان التأمين على أى حال خمسة عشر يوماً من وصول السفينة إلى المكان المقصود وإعلان الربان باستعداد السفينة لتفريغ الشحنة.
- ٢- وإذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها فى المكان المقصود.
- مادة ٣٧٥- إذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر المكان المعين فى وثيقة التأمين لانتهاء الرحلة الأخيرة مكان انتهاء سريان ضمان المؤمن.
- مادة ٣٧٦- إذا كان التأمين لمدة محددة شمل ضمان المؤمن الإخطار التى تقع فى اليوم الأول من المدة والأخطار التى تقع فى اليوم الأخير منها ويحسب اليوم على أساس أربع وعشرون ساعة تبدأ من ساعة إبرام العقد. وفقاً للتوقيت الزمنى فى المكان الذى أبرم فيه عقد التأمين.
- مادة ٣٧٧-
- ١- لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتى فى السفينة إلا إذا كان العيب خفياً.

٢- ولا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عما يصدر من الربان من أخطاء متعمدة.

مادة ٣٧٨- عدا الضرر الذى يصيب الأشخاص يلزم المؤمن بدفع التعويضات أياً كان نوعها التى تترتب على المؤمن له قبل الغير فى حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم.

مادة ٣٧٩-

١- إذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التأمين كاملاً بمجرد بدء سريان الأخطار المؤمن منها.

٢- وإذا كان التأمين لمدة معينة استحق المؤمن لقسط عن كامل مدة التأمين إذا هلكت السفينة كلياً أو قرر المؤمن له تركها للمؤمن وكان الهلاك أو التترك مما يقع على عاتق المؤمن، أما إذا كان الهلاك أو التترك مما لا يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط إلا المقدار الذى يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذى أدى إلى هلاك السفينة أو إعلان تركها.

مادة ٣٨٠-

١- يضمن المؤمن فى حدود مبلغ التأمين الأضرار الناشئة عن كل حادث يقع أثناء سريان وثيقة التأمين وإن تعددت الحوادث.

٢- ويجوز الاتفاق على أن يكون للمؤمن حق طلب قسط تكميلى عقب كل حادث.

مادة ٣٨١- فى حالة التسوية بطريق التعويض يلتزم المؤمن بمصروفات استبدال القطع والإصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون التعويضات الأخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو عن بطلانها أو عن أى سبب آخر.

مادة ٣٨٢-

١- مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٣٤٩ من هذا القانون إذا اتفق فى عقد التأمين على قيمة السفينة فلا تجوز المنازعة فيها ولا فى حالة الإسهام فى الخسارات المشتركة أو مصروفات الإنفاذ وفقاً للمادة ٣٦٦ من هذا القانون.

٢- وتشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمن له بما فيها المؤن ومصروفات التجهيز.

٣- وكل تأمين أياً كان تاريخه يعقد على الملحقات المملوكة للمؤمن له وحدها يترتب عليه فى حالة الهلاك الكلى أو التترك تخفيض القيمة المتفق عليها بما يعادل قيمة هذه الملحقات.

مادة ٣٨٣-

- ١- يجوز للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن فى الحالات الآتية:
- أ- إذا هلكت السفينة كلها.
- ب- إذا كانت نفقات إصلاح السفينة أو إنقاذها تعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة فى وثيقة التأمين.
- ج- إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد آخر أنباء عنها، ويفترض هلاك السفينة فى تاريخ وصول هذه الأنباء.
- د- إذا أصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك فى المكان الذى توجد فيه السفينة، إلا إذا كان من المستطاع قطرها على مكان آخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكناً.
- ٢- وإذا شمل التأمين أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه فى ترك السفينة فى حالة أسرها أو احتجازها أو إيقافها بناء على أمر من السلطات العامة وذلك إذا لم يتمكن المؤمن له من استرداد السفينة خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث.
- مادة ٣٨٤-
- ١- تسرى التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف.
- ٢- وتعد البضائع وغيرها من الأموال المملوكة للمجهز بالنسبة إلى المؤمن على السفينة كما لو كانت مملوكة للغير.
- مادة ٣٨٥-
- ١- إذا انتقلت ملكية السفينة أو أجرت غير مجهزة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط أن يخطر المؤمن بذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار، ولا يحسب فى هذا الميعاد أيام العطلة الرسمية وعلى المالك الجديد، والمستأجر أن يقوم بكل الالتزامات التى كانت على عاتق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى هذا التأمين.
- ٢- ويجوز للمؤمن أن يأمر بفسخ العقد خلال شهر من تاريخ إخطاره بانتقال الملكية أو الإيجار، وفى هذه الحالة يستمر العقد قائماً مدة خمسة عشر يوماً من تاريخ طلب الفسخ.
- ٣- ويبقى المؤمن له الأصلي ملزماً قبل المؤمن بدفع أقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ انتقال الملكية أو تاريخ الإيجار.
- ٤- وإذا لم يقع الإخطار بانتقال الملكية أو بالإيجار فى الميعاد المنصوص عليه فى الفقرة (١) عد التأمين موقوفاً من تاريخ انتهاء هذا الميعاد، ويعود عقد

التأمين إلى إنتاج أثاره بعد انقضاء أربع وعشرين ساعة من حصول الإخطار، ويلتزم المؤمن برد قسط التأمين عن مدة توقف العقد.
٥- ولا تسرى أحكام هذه المادة في حالة ملكية السفينة على الشيوخ إلا إذا شمل انتقال الملكية أغلبية الحصص
مادة ٣٨٦- تسرى أحكام المواد من ٢٧٣ إلى ٣٨٥ من هذا القانون على عقد التأمين الذى اقتصر على مدة وجود السفينة فى ميناء أو مرسى أو حوض جاف أو فى أى مكان آخر، كما تسرى هذه الأحكام على التأمين على السفينة وهى فى دور البناء.

ثانياً: التأمين على البضائع

مادة ٣٨٧- يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة اشتراك.
مادة ٣٨٨- تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع فى أى مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان فى وثيقة التأمين
مادة ٣٨٩- إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل برى أو نهري أو جوى مكمل لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحري خلال مدة النقل المذكور إلا إذا اتفق على غير ذلك.
مادة ٣٩٠- لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع على الأعلى من المبالغ الآتية:
أ- ثمن شراء البضاعة فى زمان ومكان الشحن أو سعرها الجارى فى هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مشتراه، وتضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول والربح المتوقع.
ب- قيمة البضاعة فى زمان ومكان الوصول أو فى التاريخ الذى كان يجب أن تصل فيه فى حالة هلاكها.
ج- ثمن بيع البضاعة إذا باعها المؤمن له مضافاً إليه المبالغ الأخرى التى قد يتفق عليها فى عقد البيع.
مادة ٣٩١- تقدر الخسائر التى أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة فى زمان ومكان واحد، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين.
مادة ٣٩٢-

١- يجوز للمؤمن له ترك البضائع للمؤمن فى الحالات الآتية:
أ- إذا انقطعت أذباء السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أذباء عندها ويفرض هلاك السفينة فى تاريخ وصول هذه الأنباء.

ب- إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ عمليات نقل البضائع بأى طريقة أخرى إلى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المؤمن له بإخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة.

ج- إذا هلكت البضائع أو تلفت بما يعادل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة فى وثيقة التأمين على الأقل.

د- إذا بيعت البضائع أثناء الرحلة بسبب إصابتها بتلف مالى متى نشأ الضرر نتيجة وقوع أحد الأخطار التى يشملها التأمين.

٢- وإذا كان التأمين يشكل أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه فى ترك البضائع فى حالة أسر السفينة أو احتجازها أو إيقافها بأمر من السلطات العامة وذلك إذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث.

مادة ٣٩٣- إذا أبرم التأمين بوثيقة اشتراك وجب أن تشتمل على الشروط التى يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذى يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين التى يقوم المؤمن له بدفعها، أما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة.

مادة ٣٩٤- يلتزم المؤمن له فى وثيقة الاشتراك بإخطار المؤمن بالشحنات المذكورة فيما يلى ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها:

أ- جميع الشحنات التى تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذاً لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين، ويشمل التأمين هذه الشحنات تلقائياً متى تعرضت للخطر المؤمن منه بشرط أن يقدم المؤمن له الإخطار عنها فى الميعاد المنصوص عليه فى وثيقة التأمين.

ب- جميع الشحنات التى تتم لحساب الغير الذى عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون للمؤمن له مصلحة فى الشحنة بوصفه وكيلًا بالعمولة أو أميناً على البضائع أو غير ذلك، ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت إخطار المؤمن بها.

مادة ٣٩٥-

(١) إذا خالف المؤمن له الالتزامات المنصوص عليها فى المادة السابقة جاز للمؤمن أن يطالب بفسخ العقد فوراً مع أداء تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التى لم يخطر بها.

(٢) وإذا ثبت سوء نية المؤمن له، جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أو ل مخافة عمدية من جانب المؤمن له.

مادة ٣٩٦- على المؤمن له فى جميع حالات التأمين على البضائع إخطار المؤمن خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها بوجود التلف وإلا افترض أنه تسلمها سليمة ما لم يثبت المؤمن له خلاف ذلك

ثالثاً: التأمين من المسؤولية

مادة ٣٩٧- فى حالة التأمين لضمان المسؤولية لا يجوز الرجوع على المؤمن عند وقوع الحادث المذكور فى وثيقة التأمين إلا إذا وجه الغير الذى أصابه الضرر مطالبة ودية أو قضائية إلى المؤمن له. ويكون التزام المؤمن فى حدود ما يلتزم المؤمن له بأدائه من تعويض.

مادة ٣٩٨- إذا كان محل التأمين من المسؤولية تعويض الضرر الذى يصيب الغير بفعل السفينة طبقاً لأحكام المادة ٣٧٨ من هذا القانون فلا ينتج التأمين أثره إلا إذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفى لتعويض الضرر

مادة ٣٩٩- إذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسؤولية التزم كل مؤمن على حدة عن كل حادث فى حدود المبلغ المبين فى وثيقة التأمين الخاصة به وإن تعددت الحوادث، على أن لا يتجاوز مجموع ما يحصل عليه المؤمن له قيمة الضرر الناشئ عن المسؤولية.

مادة ٤٠٠- يجوز لمن يقوم ببناء السفينة أو إصلاحها أن يعقد تأميناً لضمان مسؤوليته عن الأضرار التى تصيب السفينة أو الغير أثناء عمليات البناء أو إجراء الإصلاحات، ولا تسرى على هذا التأمين أحكام التأمين البحرى إلا إذا اتفق على سريانها.

الفصل السادس

الاعمال التجارية البحرية الجوية

الفصل السادس

الاعمال التجارية البحرية الجوية

- تعد هذه الأعمال تجارية أصلية بطبيعتها إذا تعلقت بالملاحة التجارية
- لا تعد هذه الأعمال تجارية إذا لم تتعلق بالملاحة التجارية كما في الملاحة بغرض النزهة وكما سفر التاجر للعلاج وكما رحلات السفن والطائرات بقصد الاكتشافات العلمية
- أيضا لا يعد عملا تجاريا أعمال ملاحة السفن التي تقوم بها السفن والطائرات والتي لا تستهدف إلى الربح.
- ولقد تضمنت المادة (١٠) من قانون أعمال الملاحة الجوية والبحرية في خمس فقرات على النحو التالي:
- إنشاء السفن أو الطائرات وبيعها وشراؤها وإبحارها واستئجارها وإصلاحها
- الانشاء يقصد بانشاء السفن والطائرات: هي الأعمال التي تقوم بها المصانع المتخصصة وفقا للمواصفات التي يتم الاتفاق عليها بين الصنع وصاحب العلاقة وهذه الاعمال تعد تجارية بالنسبة لصاحب المصنع لأنها تعتمد على المضاربة على جهود الفنية كما انه يسخر فيها المعدات والالات اما المصنوع له فهو يتوقف على حسب الاحوال والغرض من بنا تلك السفن
- ايضا انشاء المصنع لاصلاح السفن يعد عملا تجاريا لان القصد منها تحقيق الربح بعد المضاربة كما ان انشاء السفن واصلاحها يتم في شكل مشروع.
- كذلك يعد عملا تجاريا شراء السفن والطائرات بقصد بيعها وشراء السفن والطائرات بقصد تاجيرها واستثمار السفن والطائرات بقصد اعادة تاجيرها وانشاء السفن بقصد بيعها
- لانة فيها مضاربة ويتم الحصول على الربح نتيجة للفرق الى حل بين ثمن الشراء والبيع أو التأجير وبين قيمة الاستئجار وقيمة اعادة الاستئجار العقود المتعلقة باجور ورواتب ربان السفينة وملاحيها وملاحى الطائرات وسائر العاملين عليها
- تعتبر اعمالا تجارية العقود التي يجريها مجهزي أو مالكي السفن والطائرات مع العاملين على السفينة والطائرات لانها عقود تتعلق بالملاحة البحرية والجوية حتى م تعلق الامر بملاحة تجارية فقط.
- كذلك تعدبر اعمالا تجارية الحقوق المترتبة لربان السفينة وملاحيها وربان وملاحى الطائرات كرواتبهم ومصاريف علاجهم واقامتهم وماكلهم اتى تترتب على

كاهل مالكي أو مجهزي السفن والطائرات وهذبة الالتزامات تجارية بالنسبة للمجهزي والملكين في حين تعد مدذبة بالنسبة لربان والملاحين والعمال لانهم لا يضاربون بل يعتمدون في تاذبة واجباهمتهم على جهودم وخبراتهم الفنية أو تدخل ضمن الجهود الذهنية ٣ تجارة الاقراض الاستقراض

يعتبر هذا النوع من القروض عقودا تجارية

- تعرف عقد القروض البحري والجوي بأنة (مبلغ من المال يحصل عليه مالك السفينة أو الطائرة من الغير، بضمانة السفينة أو الطائرة، مقابل فوائد يؤديها

المقترض في يجري الاتفاق عليها ف العقد)

- اما عقد الاستقراض: (عقد الاستقراض الجزائي) فيعرف: بأنة " عقد يقترض به

شخص يسمى المفترض شخص اخر مبلغ مضمون بالسفينة أو حملتها في

مقابل فائدة متفق عليها، على ان يضيع عليه عليه هذا المبلغ اذا هلكت السفينة

أو الاشياء المضمونه بحادثة

- وعقود القرض والاستقراض تعتبر تجاريا دائما بالنسبة لمالك السفينة أو الطائرة

(المقترض) وهوتجاريا ايضا للمقرض لانه يحصل منه على فوائد (ارباح)

لانه دائما يقع لصالح البضاعة أو السفن التجارية

٤ النقلات البحرية والجوية وكل عملية تتعلق بها كشرء أو بيع لوازمها من

منتجات وادوات وذخائر ووقود وحبائل واشرعة وموئ ومواد تموين

الطائرات

- يقصد بعقد النقل البحري والجوي (الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه النقل بنقل

بضاعة وشخص من مكان اى اخر مقابل اجر).

- يعتبر هذا النوع من العقود عقودا تجارية لوجود نية تحقيق الربح.

- كذلك يعتبر اعمالا تجارية العمليات المتلقه ببيع وشراء اللوازم والمهمات

والذخار والوقود والحبال والاشرعة والموئ المتعلقة بالرحلات الجوية

والبحرية سواء كانت اثناء الرحلات المتعلقة بنقل البضائع والاشخاص على

السفن والطائرات شريطة ان يكون الرحلة التي تقوم بها السفينة والطائرة

رحلة تجارية حيث غالب ما يكون الهدف من هذه الرحلة تحقيق الارباح

- ملاحظة: المادة ٩ الفقرة ع ق ت ع اقتصرت على بيع وشراء المواد المتعلقة

بالطائرة دون السفينة إلا ان الحكم يشمل هذه الاخيرة لان الفقرة تتكلم عن

الاعمال التجارية الجوية والبحرية من ناحية ومن ناحية اخرى فأن ذات الفقرة

تكلمت عن الحبال والاشرعة وذلك ما لا يمكن تصورة الا في الرحلات

البحرية الامر الذي يشئ ان ذكر اسم السفينة سقط سهوا مما يستد عن تدريسة

في اقرب مناسبة

٥ التأمين البحري والجوي بأنواعه:

هو عقد بيع المؤمن والمؤمن له (مالك السفينة أو مالك البضاعة) يلزم لموجبة الاول (المؤمن) بتعويض الثاني (المؤمن له) لمبلغ من المال يتفق عليه من ف العقد في حالت تعرض السفينة أو البضائع للخطر حقيقي في مقابل اجر أو اقسط يلزم بها المؤمن له، هذا التعريف ينطبق على التأمين الجوي

- ويعتبر المشرع التأمين هذا عمل تجاري نظيرا للفوائد التي يجنيها اي من المؤمن له أو المؤمن

- وعلى هذا فالالتزامات عقد التأمين هذا تسرى عليه قواعد احكام قانون التجاره حيث ان عقد التأمين بحد ذاته يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للمؤمن وكذلك بالنسبة للمؤمن له الذي يجري التأمين على سفينة وصناعة ما دام ان السفينة أو الطائرة أو حملتهما حمولة تجارية

الأعمال التجارية بالتبعية

- هي أعمالاً مدنية بطبيعتها إلا أنها تكتسب صفة التجارية لكونها صدرت من تاجر وتعلقت بتجارته كأن يشتري التاجر سيارة باص يستعملها في نقل البضاعة وتوزيعها. فنصت المادة ١١ ق ت ع: تعتبر أعمالاً تجارية الأعمال التي ترتبط بالمعاملات التجارية المذكورة في المادتين ١٠/٩ والمسجلة لها وجميع الأعمال التي يقوم بها التاجر لحاجات تجارية. ويفهم من هذا بأن هناك شرطين لتكون بصدد عمل تجاري تبعي هما:

- صدور العمل من شخص اكتسب صفة التاجر وليس ضروريا حرفته الوحيدة

- م١٦"التاجر كل من يزاول باسمه عملاً تجارياً وهو حائز للأهلية والواجب، واتخذ من العائلات حرفه له. كما يعتبر تاجر كل شركة تجارية، وكل شركة تتخذ الشكل التجاري ولو كانت تزاول أعمالاً غير تجارية"

- من هنا يكون التاجر هو كل شخص احترف أحد الأعمال الواردة في المادتين (٩،١٠) وكذلك الشركات التجارية والتي تتخذ الشكل التجاري ولو كانت تزاول أعمالاً غير تجارية (أعمالاً مدنية) أي أن التاجر قد يكون شخصاً طبيعياً ومعنوياً أيضاً.

لا تشترط أن تصدد الأعمال التجارية التبعية من طرفين كليهما تاجر بل يكفي أن يكون التاجر أحدهما أو كليهما كأن يشتري التاجر سيارة لمده من شركة تحترف بيع السيارات.

٢- يجب أن يكون العمل الذي أجره التاجر مرتبطاً بتجارته ومسهلاً لها.

- أن الأعمال التجارية التبعية لا تقتصر على العقود التي يقوم بها التاجر والأغراض تجارته بل تمتد لتشمل أعمالاً أخرى قد يكون مصدرها العمل غير المشروع.

أ - العقود التي يقوم بها التاجر المرتبطة بتجارته:

كل العقود التي يبرمها التاجر لأغراض تجارته تعتبر أعمالاً تجارية تبعية كعقد شراء أثاث لمتجره ولوازم له وعقد تأمينه المحل والقرض للغرض التجاري، وفتح الحسابات الجارية لذات الأغراض فهي تجارية إذا تعلق بتجارته وكانت مسهلة لها.

ب - الأعمال الناجمة عن الالتزامات غير التقاعدية:

هي الأعمال المترتبة على ذمة التاجر والتي قام بها ولم يكن مصدرها أية عقود بل هي ناجمة عن نشاطه التجاري، كارتكاب التاجر عمل غير مشروع نجم عنه ضرر للغير كقيامه بالمنافسة غير المشروعة كتقليده كعلامة تجارية للغير وارتكابه حادثة بسيارة خدمة تجارية كالباص أعلاه هنا يعتدب التزاماً تجارياً بالتبعية فيلزم التاجر بالتعويض.

أيضاً تعتدب التزامات تجارية بالتبعية أجور العمال والتعويضات لهم بتسبب الأضرار مصدرها القانون، وكذلك الضرائب وهذه الأخيرة مصدرها القانون. الفائدة من اعتبار الأعمال التجارية بالتبعية أعمالاً تجارية للغير من تطبيق قواعد التجاري على التاجر المتعامل مهمل من عدم إعطائه مهلة أثناء العجز عن سداد الدين والإفلاس والإثبات..... الخ. ولمعرفة الأعمال التبعية نصت المادة ١٢ ق ت ع: الأصل في أعمال التاجر (عقوده، والتزاماته) تجارية ما لم يقم الدليل على خلاف ذلك فالأصل انه كل أعمال التاجر اعتدالاً تجارية تبعية وهذه قرينة إلا أنها قابلة لإثبات العكس بكافة طرق الإثبات من قبل التاجر فيثبت أن العمل ليس لأغراض تجارته أو مسهلاً لها كأن يكون شرائه لباص كان لنقل أو لاده وعائلته وهذا الحكم يخص التاجر لكافة أعماله المتعلقة بعقود أو غيرها أي لم يكن العقد مصدرها فهي في جميع الأحوال الأصل فيها تجارية إلا إذا أثبت التاجر بكافة وسائل الإثبات إنها ليست كذلك إذا كانت هناك أعمالاً بسهولة يمكن التعرف عليها إن كانت أعمالاً تجارية بالتبعية أم لا فهي أعمالاً يصعب التأكد منها كما في حالة أخذ تاجر قرضاً فليس من السهولة بمكان دوماً التعرف عليها هل هي لأغراض تجارية أم لا وكذلك الشأن بالنسبة لشرائه أرض هل هي مخصصة للتجارة أم للسكن.

الأعمال التجارية المختلطة

الأعمال التجارية هي:

- إما أعمال تجارية بطبيعتها (برية) المادة ٩ ق ت ع، وبحرية المادة ١٠ ق ت ع.
- وإما أعمال تجارية بالتبعية المادتان ١١، ١٢ ق ت ع.
- أما الأعمال التجارية المختلطة هي أعمال تجارية بالطبيعة وبالتبعية لكنها تصبح مختلطة تبعاً لأطرافها فيكون العمل مدنياً بطرق وتجاريّاً بالنسبة للطرف الآخر م ١٣ ق ت ع مثال ذلك بيع السلع للمستهلكين فهو عمل للتاجر ومدني للزبون مثال ذلك أيضاً عقد بين الناقل (شركة محترفة) والمسافر الذي يريد الالتحاق بعمله.

- حكم العقد المختلط في قانون التجارة العماني:

- نصت المادة ١٣ ق ت ع على أنه "إذا كان العقد تجاريّاً بالنسبة إلى أحد المتعاقدين دون الآخر سرت أحكام قانون التجارة على التزامات كل منهما الناشئة على هذا العقد ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك". وعلى هذا فإن النزاع الذي يكون تجارياً لطرف مدني لآخر تسري عليه أحكام قانون التجارة بصريح نص المادة ١٣ ق ت ع كما في العقد الذي بين المؤلف والناشر ويتضمن بيع حقوق النشر من قبل المؤلف للناشر يخضع لأحكام قانون التجارة وكذلك العقد المبرم بين المزارع والتاجر لشراء حاصلات زراعية. والجدير بالذكر إن خضوع العمل الذي يعتبر مدني لطرف وتجاري لآخر لا يتحول من مدني إلى تجاري بالنسبة للطرف المدني. والملاحظ أن جاذباً كبيراً من الفقه يذهب إلى أنه بالنسبة للعمل المختلط فإن أحكام قانون التجارة لا يطبق إلا على الطرف التجاري أما الطرف المدني فيطبق عليه أحكام القانون المدني كذلك الشأن بالنسبة للمحكمة المختصة وقواعد الإثبات.

ويرى المؤلف تفادياً للصعوبات الذي يخلفها تطبيقه أكثر من قانون على عقد واحد فإنه يؤيد موقف المشرع العماني والإماراتي وهذا ما ذهبت إليه محاكم النقض المصرية حينما طبقت أحكام وقواعد العادات التجارية على القرض الشكلي بصرف النظر عن صفة المقرض والغرض من القرض.

ذلك لأن تطبيق نظامين قانونيين على عمل واحد بدسب صفة هذا العمل بالنسبة لأي منهما قد يكون مستحيلاً أحياناً في بعض القروض كما هو واضح من عقد

القرض المتقدم، مما يضيف على نظرية الاعمال المختلطة نظاماً نسبياً في التطبيق^(١):

القانون الواجب التطبيق في العمل المختلط:

١ - القانون الالمانى:

القانون المطبق: يطبق القانون التجاري على كل الأطراف
المحكمة المختصة: المحكمة التجارية
قواعد الاثبات: قواعد الاثبات التجارية

٢ - القانون الفرنسى والمصرى:

١ - المحكمة المختصة:

في فرنسا إذا ادعى طرف مدني على تجاري أي المدعي عليه تجارياً له الخيار في رفع الدعوى أمام المحاكم المدنية أو التجارية (هذا ما قرره محكمة النقض الفرنسية) منذ زمن بعيد.
* إما إذا كان المدعي عليه طرفاً مدنياً فالاختصاص للمحكمة المدنية

٢ - قواعد الاثبات:

* بالنسبة لقواعد الاثبات في مواجهه لطرف المدني (سواء كان مدعي أو مدعي عليه) هي قواعد الاثبات المدنية
* والتجارية بالنسبة للتاجر مدعي أو مدعي عليه
* القانون المطبق تجارياً على الطرف التجاري والمدني على الطرف المدني

٣ - القانون العماني:

(أ) العقد: إذا كان أحد أطرافه تجارياً. والآخر مدنياً أو تجارياً لا فرق
- القانون المطبق: القانون التجاري
- المحكمة المختصة: المحكمة التجارية
- قواعد الاثبات: قواعد الاثبات التجارية

(١) د.هاني دويدار، القانون التجاري (التنظيم القانوني للتجارة، الملكية التجارية والصناعية، الشركات التجارية، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية ط٢١، ٢٠٠٨، ص٩٥).

(ب) الأعمال التجارية الأخرى كالعمل غير المشروع والارادة المنفردة
* الطرف التجاري:

- القانون المطبق: القانون التجاري
- المحكمة المختصة: المحكمة التجارية
- قواعد الاثبات: قواعد الاثبات التجارية
- * الطرف المدني:

- القانون المطبق: القانون المدني
- المحكمة المختصة: المحكمة المدنية
- قواعد الاثبات: قواعد الاثبات المدنية

"التاجر والمتجر"

سنتناول في هذا الموضوع دراسة التاجر والمتجر وسنتخصص لكل منهما فصل مستقل.

التاجر

نصت المادة ١٦ ق ت ع على أن التاجر " كل من يزاول باسمه عملاً وهو حائز على الأهلية الواجبة، واتخذ من المعاملات حرفاً له. كما يعتبر تاجراً كل شركة تتخذ الشكل التجاري ولو كانت تزاول أعمالاً غير تجارية ".
وعلى هذا التعريف فالتاجر يمكن أن يكون شخصاً طبيعياً وممكن أن يكون شخصاً معنوياً وهي الشركات التي تؤسس في ضوء قانون الشركات التجارية رقم ٧٤/٤ ولو كانت تمارس نشاطاً غير تجاري أو الشركات الحكومية التي يكون موضوعها عملاً تجارياً.

اكتساب صفة التاجر

- * المطلب الأول: شروط اكتساب التاجر الطبيعي لصفة التاجر
لكي يكتسب التاجر صفة التاجر لأبد من توافر ٣ شروط فيه هي:
١- ممارسة الشخص للأعمال التجارية باسمه ولحسابه.
٢- اتخاذ الأعمال التجارية حرفاً له.
٣- توافره على الأهلية القانونية اللازمة لممارسة النشاط التجاري.

١ - ممارسة الشخص للأعمال التجارية بنفسه ولحسابه:

بتعيين بناء على المادة (١٦) لكي يكون الشخص تاجراً عليه أن يمارس العمل التجاري بنفسه ولحسابه، وهذا يعني بأن يكون مستقلاً ويعمل لحسابه الخاص وعلى

مسؤوليته الشخصية. بمعنى أنه هو الذي يتحمل مخاطر عمله أما من يمارسها باسمه ولحساب غيره فهو لا يعد تاجراً "كالعامل في المحل".

* الأعمال التجارية التي بتعيين أن يمارسها التاجر بطبيعته الأعمال المنصوص عليها في المادتين (١٠،٩) أي الأعمال التجارية البرية والبحرية. فالعامل بالمحل التجاري والمدير غير الشريك بالشركة لا يعد تاجراً ولو كان يمارس أعمالاً تجارية تعود للشركة. فالعقود التي يبرمها تنصرف للشركة. أما المدير الشريك بشركة التضامن والتوجيه يعد تاجراً بالنظر للصفة التي تكتسبها شركته لأنها تعتبر شركات تجارية لأنه يقوم بالأعمال التجارية باسم الشركة الذي قد يتألف من أسماء الشركاء. ولا يعتبر تاجراً الولي والوصي والموصي الذي يقوم بالأعمال التجارية في محل يعود للأشخاص الذين تحت ولايته (القاصرين) لنفس العلة. وبهذا يكون القاصر هو التاجر. ويعد تاجراً الوكيل بالعمولة الذي يعمل باسمه ولحساب الغير لأن الوكالة بالعمولة عملاً تجارياً بالطبيعة لأنه يعمل مستقل وكذلك لحسابه.

٢ - اتخاذ الشخص الأعمال التجارية حرفاً له وليس بشكل عارض كبيع العقار ولولرة واحدة:

أي أن الشخص من أحد أو بعض الأعمال التجارية المنصوص عليها في المواد ١٠، ٩ التي يمارسها حرفاً له يرتزق ويعيش عليها. وهو بهذا يوجه نشاطه لهذه المهنة ومن لا يمارسها بهذه الصفة لا يعتبر تاجراً. لا يشترط لاكتساب صفة التاجر أن تكون ممارسته للتجارة مهنته الوحيدة. فقد يمارس أعمالاً أخرى بجانبها الزراعة والفلاحة وصيد الأسماك. يكتسب الشخص أحياناً صفة التاجر بشكل غير مباشر كما في حالة الشريك المتضامن في شركة التضامن فهو يكتسب صفة التاجر تبعاً لاكتساب الشركة هذه الصفة.

لا يعتبر تاجراً من يمارس التجارة بصفة عرضية وليس وجه الاحتراف أو الاعتياد وإنما يمارسها بين فترة وأخرى كمن يبيع عقارات بين فترة وفترة وكمن يشتري محصولاً ليبيعه على فترات متباعدة مع أن المعاملة تخضع لأحكام قانون التجارة (م١٨).

- الاستثناء عن مبدأ الخلاف:

هناك بعض الحالات التي يعتبر الشخص فيها تاجراً دون أن يتوافر شرط الاحتراف أي أن يتخذ التجارة مهنة أو حرفاً له وهؤلاء هم "التاجر الظاهر والتاجر المستتر"

وهناك أشخاص يحترفون العمل التجاري ويتخذونه مهنة لهم، ومع ذلك فهم لا يكتسبون صفة التاجر وهؤلاء هم الحرفيون أو التجار الصغار.

أ - التاجر الظاهر:

هو الشخص الذي ينتحل صفة التاجر حيث يعلن للجمهور بأنه تاجر عن طريق وسائل الإعلام المرئية والمسموعة، فيكتسب صفة التاجر بدم القانون، وإن لم يحترف العمل التجاري فعلاً (م ١٧ ق ت ع): ((يعد تاجراً كل من أعلن للجمهور بأي طريق من طرق النشر عن محل أسسه للتجارة، وإن لم يتخذ التجارة مهنة له)) والحكم من اعتبار الشخص تاجراً هي حماية للمتعاملين معه فقد يتعاقد معه الآخرون استناداً لإدعائه. فقد يتم تزويده بسلع وبضائع بثمن أجل ثم يعجز أو يتمتع عن الوفاء بقيمتها والمحافظة على حقوق هؤلاء فإن المشرع العماني اكسب هذا الشخص صفة التاجر دون أن يحترف العمل التجاري وذلك بتطبيق نظام الإفلاس عليه وتصفية أمواله تمهيداً لتوزيعها على دائنيه.

ب - التاجر المستتر:

هناك فئة من الناس ممنوعون من ممارسة التجارة كالأطباء والعسكريين والموظفين والقضاء فيقومون بممارستها بشكل مستتر باسم مستعار أو باسم شخص آخر بقصد إخفاء اسمه لأنه ممنوعاً من ممارسة التجارة، وهذا يكتسب صفة التجارة وبالرغم من ذلك وكذلك الشأن بالنسبة للشخص الظاهر الذي يعمل بدلاً عنه ولو كان هذا الأخير يمارس التجارة لحساب غيره وليس لحسابه هو وفي ذلك نصت المادة ١٧ "...وتثبت صفة التاجر لكل من احترف التجارة باسم مستعار أو مستتر وراء شخص آخر فضلاً عن ثبوتها للشخص الظاهر... وإذا زاول التجارة أحد الأشخاص المحظور عليهم الاتجار بموجب قوانين وأنظمة خاصة عد تاجراً وسرت عليه أحكام هذا القانون". والحكمة من اعتبارهم تجاراً حماية للمتعاقدین معهم وتطبيق الأحكام المطبقة على التجار عليهم كنظام الإفلاس والإثبات وغيره.

ج - الحرفيون وصغار التجار:

الأصل: إن من يحترف العمل التجاري ويتخذ حرفة معتادة يكتسب صفة التاجر.

الاستثناء: هناك بعض الفئات يستثبتوا من هذا الأصل ولو توافرت فيهم هذه الصفات فهم لا يعدون تجاراً وهؤلاء هم الحرفيون وصغار التجار ومنهم الصناع اليدويين وعلى هذا فقد استثنتهم المادة (٢٠) ق ت ع من مسك الدفاتر التجارية

والتسجيل في السجل التجاري والخضوع لنظام الإفلاس وإعداد الحساب الختامي والميزانية العامة والصلح الوافي.

والتاجر الصغير حسب المادة ٨ ق ت ع هو الذي لا يتجاوز رأس ماله على ١٠ آلاف ريال عماني وفقاً للقانون العماني. ولعل الهدف من عدم اعتبارهم تجاراً هو إعفاءهم من الالتزامات المقررة على التجار لأنها تكبدهم جهوداً وأموالاً لا تتناسب وما يحصلون عليه من أعمالهم، وفضلاً عن ذلك إن نظام الإفلاس يتميز بالشدّة والقسوة لذلك جنبهم المشرع آثاره.

ويشترط لعدم اعتبار هؤلاء تجاراً اعتمادهم على جهودهم البدنية بصفة أساسية أكثر من اعتمادهم على رأس مالهم مثل الباعة المتجولون وغيرهم.

الأهلية التجارية:

الشرط الثالث لكي يعد الشخص تاجراً يجب توفره على الأهلية الواجبة، والمقصود بالأهلية الواجبة هنا أهلية الأداء وهي صلاحية الشخص لاستعمال الحق وهي الأهلية التي تؤهله لمباشرة التصرفات القانونية. وبعبارة أخرى يقصد بأهلية الأداء صلاحية الشخص لصدور العمل القانوني على وجه يعتد به شرعاً.

ونظراً لأن التجارة ترتب لآثار بالغة الخطورة وفيها الربح والخسارة فإنه يجب أن يكون القائم بها بالغ نسبه الرشد غير ممنوع قانونياً من ممارستها

كالمشهور إفلاسه ما لم يرد اعتباره والمحكوم عليه بالإدانة في جرائم الإفلاس والتقصير والغش التجاري أو الرحمة أو النصب أو خيانة الأمانة أو التزوير أو استعمال الأوراق المزورة سواء تعلق المنع بشخصه أو بنوع المعاملة ولا فرق في ذلك بين الرجل والمرأة.

وبلوغ سن الرشد في القانون العماني هو بلوغ سن ١٨ سنة ما لم يكن هناك مانع قانوني يتعلق بشخصه أو بنوع المعاملة (المادة ٢١ ق ت ع) فيما يتعلق بالأجنبي بالسلطنة فلا يمكنه ممارسة العمل التجاري ولولبلغ السن ١٨ سنة إلا بإذن من السلطات المختصة بالنسبة للرجل أما بالنسبة للمرأة الأجنبية فيسمح لها بممارسة التجارة في عمان كما يستفاد ذلك ضمناً من المادة (٢٣ ق ت ع) شريطة أن يتم ذلك وفقاً للشروط التي وضعها قانونها.

التاجر المعنوي (الشركات): ((مرفق في مذكرة الدكتور يحيى الشاذلي))
أوراق التمييز بين الاسم والعلامة التجارية: ((مذكرة الدكتور يحيى الشاذلي))

المتجر

مفهوم المتجر وطبيعته القانونية وخصائصه

أولاً: مفهوم المتجر:

مفهوم المتجر في الوقت الراهن أو سَع من ذي قبل، حيث كان في السابق يقصد به العقار الذي تُمارس فيه التجارة. أما الآن فقد تغيرَ هذا المفهوم، فقد أظهرَ الفقه عدّة تعاريفَ من بينها الذي يُؤكدُ على أنه يتكوّن من عدّة عناصرٍ وأهمُ عُنصرٍ يتكوّن منه المحلّ هو عنصرُ الاتصالِ بالزبائن والعُملاء المرتبطين بالمحلّ والعناصرُ اللازمة لاستثمارها بالمحلّ، ويرى آخرون بأنّ المحلّ التجاريّ هو المكان الذي تُباشرُ فيه التجارة.

وقد عرّفت المادّة (٣٧) ق.ب.ع المتجر: "هو محلّ الدّاجر والدّقوق المتّصلة بهذا المحلّ، ويشملّ المتجرَ مجموعةً من الأموال المنقولة بعناصره الماديّة وغير الماديّة وهي بوجه خاصّ البضائع والأثاث التجاريّ والآلات الصناعيّة والعُملاء، الاسم التجاريّ، حقّ الإيجار والعلامات والبيانات التجاريّة وبراءة الاختراع والترخيص والرسوم والنماذج".

وبناءً على نصّ المادّة يكون المتجر " هو المحلّ والدّقوق المتّعلقة به، فالمبنى أو المحل الذي تُمارس فيه التجارة هوليّس من عناصرِ المحلّ. وعليه فإنّه:

- لا بدّ من أن تكون عناصرُ المحلّ تجمعُها وحدة الغرض، وهو تخصيصُها للأغراض التجارية.

- بإجماع الفقه، العقار لا يكون داخلاً ضمن عناصرِ المتجر فالأخير مُجرّد مذقول، وهذه العناصرُ التي تُشكّل المحلّ قد تنتقل بدونِ الذّطر إلى الصّفة الشخصية للمالك.

في حين انتقالِ المهن الحرة التي يُنظرُ فيه إلى شخص مالِكها كانتقال مكاتب المحاماة مثلاً.

- المحلّ التجاريّ يركّزُ على عنصر الاتصال. وترتبيّاً على ذلك يجوزُ التصرفُ بكلّ تلك العناصرِ جُملةً واحدةً بأيّ الطّرق القانونيّة أو لكل واحدٍ على حدة حسب القواعد التي تُنظّمه.

وفي الغالب يكون المحلّ التجاريّ مُستغلاً من قبل مالِكِه لأنّ مالِك المحلّ (مجموعة العناصر الماديّة والمعنويّة)، عادةً ما يُباشرُ التجارة بنفسه في محلّه باحترافٍ غير أنّه خلافاً لهذا الأصلُ يجوزُ للتاجر أن يقوم بتأجير المحلّ للغير،

فيصبح المُستأجرُ والمُشغلُ هوالتاجرُ، وعليه في هذه الحالة القيامُ بإجراء تسجيل نفسه في السجلّ التجاريّ وباقي الالتزامات الأخرى لكونه يكتسبُ صفةَ التاجر. إنَّ قيدَ المؤسسة في السجلّ التجاريّ ليسَ ضروريًا، فقد توجد- أي المؤسسة- بدون قيدها فيه، وعلى هذا فهي ليست شخصية معنوية وليس لها حقّ التقاضي باسمها انفصلاً عن اسم مالِكها (مَحكمةُ تمييز لبنان سنة ١٩٩٦م).

وكونَ المحلّ التجاريّ يكوّنُ من عدّة عناصرٍ ماديّةٍ وغير ماديّةٍ، فإنّ ذلك يترتّبُ عليه أنّ كلّ عنصرٍ يُعدُّ مُستقلاً عن العناصر الأخرى، وهو يحتفظُ بعناصره الذاتية وصفاته، كما أنّ له قواعدُ القانونيّة الخاصّة التي تُنظّمه.

فإذا لم يُوجد به نصٌّ سرتِ القواعدُ العامّةُ م (٣٨)، فمثلاً الاسمُ التجاريّ تسري عليه القواعد الخاصّة به، والعلامات التجاريةّ تسري عليها القواعد الخاصّة بها في قانون العلامات والبيانات والأسرار التجاريّة.

أمّا عقدُ البيع فيخضعُ للأحكام الواردة بشأن عقود التصرف في المحلّ (م ٥٢- ٥٩) وإيجارُ المحلّ له قوا عدّ خاصّة كذلك وهي (٦٠-٦٦ ق.ت.ع) ورهن المحل فتنظّمه المواد (٦٧-٧٣ ق.ت.ع).

وفيما يخصّ موقف المُشرّع المصري فقد نصّت المادّة ٣٤/ من قانون التجارة المصريّ على أنّ "المدّجر مجموعة من الأحوال المنقولة التي تُخصّصُ لمزاولة تجارةٍ مُعيّنة ويجب أن تتضمّن عنصر الاتصال بالعملاء والسّمة التجاريّة.

ثانياً: الطبيعة القانونيّة للمحلّ التجاري

المحلّ التجاريّ عبارة عن مجموعة قيم وعناصر يتمّ تخصيصُها للاستغلال التجاريّ، ولكن ثارَ تساؤلٌ عما إذا كان للمحلّ التجاريّ وجودٌ مُتميّزٌ عن وجود العناصر المُكوّنة له.

فإذا اعتدّر المحلّ التجاريّ قائماً على استقلاله عن العناصر المُكوّنة له أخذ وصفَ الشيء الذي يكونُ محلاً للحقوق، وكان ذلك إقراراً بطبيعته الماليّة. ولكن يتعيّن تحديّد طبيعة هذا الشيء إذ تنقسمُ الأشياء إلى منقولاتٍ وعقاراتٍ، بيد أنّ الإجماع يقومُ على اعتبار المحلّ التجاريّ من المنقولات. وترتيباً على ذلك فإنّ العقار الذي يملكه التاجر يباشر فيه نشاطه التجاريّ لا يدخل ضمن عناصر المحلّ التجاري، وإذا كانت للمحلّ التجاريّ طبيعة منقولة، فالمنقولات تنقسمُ بدورها إلى منقولاتٍ ماديّةٍ ومنقولاتٍ معنويّةٍ ولقد رأينا أنّ المحلّ التجاريّ يضمّ عدّة عناصر بعضها ماديّ وبعضها الآخر عناصر معنويّة، مما يقتضي معه تحديّد ما إذا كان المحلّ التجاريّ منقولاً مادياً أم معنوياً.

و عليه وفي سبيل تحديد الطبيعة القانونية للمحل التجاري سوف نتناول أو لا طبيعته المادية ثم طبيعته المنقولة ثانياً. وأخيراً سوف نتناول طبيعته المعنوية.

- الطبيعة المادية للمحل:

استقرّ الرأي الغالب بأنّ المحلّ التجاري وحدة مالية مستقلة تتميز عن عناصر المحلّ المادية (أكثر من قيمة عناصره المنقولة المادية التي يُطلق عليها "مجموع القيم الداخلة في تكوين كل عنصر يُمثل قيمة مالية إلا أنّ اتحادها وتوظيفها للاستغلال التجاري يرفع من قيمتها. لكنّ المحلّ التجاري له قيمة تقوم على مجموعة القيم- أي العناصر- الداخلة فيه، مما يؤكّد بأذه قيمة ذاتية مستقلة، وبالتالي فهو مالٌ متميّز عن العناصر الداخلة في تكوينه، وهو شكل مُستحدث من أشكال الثروة وعلى هذا هناك من قال بالمجموعة القانونية وهناك من قال بأنه مجموعة واقعية. وبالبحث حول طبيعة المحلّ يبيّن أنّه المجموعة الواقعية والقانونية غير ذي جدوى، فقط يكفي الاعتراف بطبيعته المالية لتقرير قابليته لأن يكون محلاً للملكية وبالتالي محلاً لمختلف التصرفات القانونية.

ويكفي لتقرير ذاتية المحلّ التجاري كوحدة مالية متنقلة عن العناصر الداخلة في تكوين نتائج على الوحدة. فهو لا يتأثر بغياب أحد هذه العناصر أو تعديلها، فيمكن للتاجر تغيير شعار أو أن يُبدّل الحق في الإيجار- ينتقل إلى محلّ آخر-، وهنا لا نكون بصدد محلّ جديد بل يظلّ قائماً مُحفّظاً بوجوده. إنما فقط يُستثنى من ذلك باستبدال نوع النشاط ففي هذا الحالة نكون بصدد محلّ جديد.

ويجوز التصرف بأحد عناصر المحلّ بمفردها، كالتنازل عن براءة الاختراع أو البضائع أو الشعار ولا يؤثر ذلك على وجود المحلّ بل يبقى المحلّ قائماً بذاته رغم زوال بعض عناصره، كما يمكن استبعاد بعض العناصر من شمول التصرف فيها دون أن يؤثر ذلك على انتقال المحلّ إلى المتصرف إليه. كما في حالة استعادة الاسم حين بيع المحلّ فلا يباع الاسم مع المحلّ. ويترتب على اعتبار المحلّ التجاري من الأموال جواز تملكه على الشيوع، وتخضع ملكية المحلّ التجاري على الشيوع للقواعد العامة.

- الطبيعة المنقولة للمحلّ:

هو منقول يتكوّن من منقولات مادية ومعنوية ولا يدخل ضمن العقار الذي تُباشر فيه التجارة بإجماع الفقه. أما في حالة استئجار العقار فلا يتمتع التاجر المستأجر إلا بحق شخصي اتجاه المؤجر، والحق الشخصي في طبيعته منقول وهو حق ملكيته للانتفاع.

- أيضاً ما يُثبتُ أنّه ليسَ عقاراً، إنما المَنقولاتُ لا يمكنُ نقلُها من مكانٍ إلى آخر دونَ تلفٍ وهو ما يتحققُ في المحلِّ، على عكسِ العقارِ الذي لا يُمكنُ عملاً ذلكَ فيه. ويترتّبُ على كونِ المحلِّ التجاريِّ من المَنقولاتِ النتائجُ التاليةُ:
- ١- إنّ الوصيّة بجميعِ المَنقولاتِ لا تشملُ المحلَّ التجاريَّ
 - ٢- إنّ بيعه ورهنه يخضعُ لقواعدِ بيعِ ورهنِ المَنقولاتِ، فلا يخضعُ للتسجيلِ في السجلِّ العقاريِّ ولا يشملُه التأمينُ العقاريُّ
 - ٣- إذا تزوّجَ التاجرُ في ظلِّ نظامِ اختلاطِ أموالِ الزَّوجينِ المَنقولة، فالمحلُّ التجاريُّ يندرجُ ضمنَ نظامِ الاختلاطِ
 - ٤- لا يجوزُ لحائِزِ المحلِّ التجاريِّ طلبُ الحمايةِ باللجوءِ إلى دعاويِ الحيازةِ لأنّها من قبيلِ الدعاويِ العينيةِ العقاريةِ.
 - ٥- حكمُ الامتدادِ القانونيِّ لعقودِ الإيجارِ لا يسري على تأجيرِ المحلاتِ التجاريةِ لأنّه خاصٌّ بالعقاراتِ دونَ المَنقولاتِ
 - ٦- يجوزُ توقيعُ حجزٍ احتياطيٍّ على المحلِّ التجاريِّ طبقاً لاحكامِ الحجزِ على المَنقولِ.

ثالثاً: الطبيعة المعنوية للمحل التجاري:

المحلُّ التجاريُّ يتكوّنُ من مجموعةٍ من العناصرِ الماديةِ والمعنويةِ وأكثرها ثقلًا وأهميةً هي العناصرُ المعنوية. حيثُ يقولُ الدكتور البارودي "يُمكنُ مشاهدَةُ عناصرِ المحلِّ كالاسمِ والشعارِ والزبائن، لكننا لا نستطيعُ رؤيةَ المحلِّ نفسه".

لذا فالمحلُّ التجاريُّ هو منقولٌ معنويٌّ لا حسيٌّ، وبالتالي لا يخضعُ للقواعدِ التي تخضعُ لها العناصرُ المادية، فهو لا يجوزُ أن يكونَ موضوعاً لهبةٍ يدويةٍ لأنها لا تتم إلا بالتسليم، ولا تُطبّقُ قاعدةُ الحيازةِ في المنقولِ سندُ المِلْكِيَّةِ لأنها خاصّةٌ بالمنقولاتِ المادية، وتطبيقاً على ذلكَ لو يتمَّ بيعُ المحلِّ التجاريِّ على شخصيتهِ على وجهِ التعاقبِ وتسليمِ المُشتري الثاني المحلَّ فإنَّ المُشتري الأولَ يستطيعُ أن يستردّه لأنَّ الأفضليّة تكونُ للأسبقِ ولا يستطيعُ المُشتري هُنا الاحتجاجُ بقاعدةِ الحيازةِ.

وبناءً على ما تقدّمَ يعتبرُ المحلُّ التجاريُّ مالاً منقولاً معنوياً، فهونوعٌ من أنواعِ المِلْكِيَّةِ المَعنويّة، وهو يترتّبُ للتاجرِ حقوقاً على العناصرِ الماديةِ والمعنويةِ مثلما تُرتبُ المِلْكِيَّةُ الصناعاتِ والمِلْكِيَّةُ الأدبيّةُ حقوقاً لأصحابها. والقولُ بهذا الرأيِ يعدُّ الأكثرَ صواباً ودقّةً للأسبابِ المتقدّمة، ولأنَّ المحلَّ التجاريَّ كذلكَ يركّزُ على أهمِّ عُنصرٍ في المحلِّ ألا وهو عُنصرُ الاتصالِ بالعملاءِ والزبائن، وهو عُنصرٌ جوهريٌّ في المحلِّ التجاريِّ، وكذلكَ عنصرٌ معنويٌّ وليسَ مادياً وهو الذي يُحدّدُ القيمةَ القانونيّةَ للمتجرِ، فالمتجرُ أو المحلُّ التجاريُّ أو المؤسسةُ قيمةٌ تُحدّدُ وتُقاسُ بحجمِ الزبائنِ الذين

يتردّدون عليه، ولا وجود للمتجر بدون عملاء، ومتى ما وجد العملاء نشأت للتاجر ملكيّة معنويّة يطلق عليها المتجر. وأنّ كلّ العناصر الأخرى بالمتجر هي خادمة لهذا العنصر.

وعليه فإن المتجر هو مال منقول معنويّ يدخل في الذمّة الماليّة للتاجر ويتمتع بالحماية القانونيّة كما في الحقوق المعنويّة الأخرى كحقوق المؤلف وغيرها من الحقوق.

رابعاً: خصائص المتجر:

١- المتجر مال منقول: المتجر هو مال منقول وبالتالي فالعقارات لا تدخل تحت هذا المفهوم وعليه فإنّه لا يخضع للأحكام التي تخضع لها العقارات والمنقولات سواء كانت الماديّة أو المعنويّة كبراءة الاختراع والاتصال بالزبائن والحق في الإيجار.

٢- الصفة التجاريّة للمتجر: حيث أنّ جميع عناصر المتجر هي مخصصة للاستغلال التجاري، فالمتجر لما يتضمّنه من عناصر يجب أن يتميّز بصفة التجارة فإن كان غير مخصص لهذا الغرض فلا نكون بصدد متجر. وعليه فإنّ المتجر يجب أن يُمارس الأعمال التجاريّة بطبيعتها والمنصوص عليها في المواد ٨ و ٩ من قانون التجارة العماني.

٣- المتجر منقول لكثرة العناصر المعنويّة فيه ولأنه يركّز في الأساس على عنصر الاتصال بالزبائن وهو عنصر معنويّ.

العناصر التي يتكوّن منها المتجر:

وهي عناصر ماديّة ومعنويّة، فالعناصر الماديّة تشمل البضائع والأثاث التجاريّ والآلات الصناعيّة وعناصر معنويّة أخرى، وتشمل الاتصال بالعملاء والاسم التجاريّ والسُمعة التجاريّة وحق الإيجار والعلامات والبيانات التجاريّة وبراءة الاختراع والترخيص والرسوم والنماذج.

هذا لا يعني أنّ المتجر يتضمّن فقط هذه العناصر، فهناك عناصر أخرى فنصّ المادة ٣٧ لا يقصد به الحصر بل المثال أي أنّ الشعار وردّ على سبيل المثال.

وليس بالضرورة أن تكون متوفّرة في كلّ تاجر، فمحلّ السمسار والوكيل بالعمولة ليس به بضاعة وهناك محلات ليس لها علامة تجاريّة وغيرها من الأمثلة. وعليه فإنّ المتجر يجب أن يشتمل على العناصر الأساسيّة (عنصر الاتصال بالعملاء، والاسم التجاريّ، وأي مكونات أخرى يطلبها المشرّع).

❖ العناصر المادية للمتجر:

- ١- البضائع: السلع المُعدّة للبيع وهي تختلف من محلّ إلى آخر. ولا يشترط أن تكون كافة الملابس مصنّعة بالكامل فقد تكون موادًا أو ليّة والبضاعة عرضة للزيادة والنقصان. وهناك محلات لا تشتمل على البضاعة مثل السمسة والوكالة بالعمولة ومكاتب العمل والسياحة.
- ٢- الأثاث: تختلف المتاجر، فهناك مكاتب تحتاج أثاثًا كالكراسي والآلات وغيرها وهناك مكاتب لا تحتاج للأفرش والسجاد وغيرها من أنواع الأثاث بحسب طبيعة العمل.
- ٣- الآلات الصناعية: الأدوات المُستخدمة في صناعة البضاعة نفسها كآلات والأدوات المستخدمة لنقل البضائع ولكن أحيانًا قد تكون هذه الآلات هي البضاعة كما في حالة المكائن المُخصصة للبيع فهنا لا تندرج تحت هذا البند وإنما تحت بند البضاعة، فالعبرة بتخصيصها، فإذا خُصصت لصناعة البضائع تندرج هنا أما إذا كانت البضاعة نفسها فتندرج في البند الثالث.

❖ العناصر الغير مادية:

- أورد بعضها نصّ المادة ٣٧ كالعُملاء والاسم التجاريّ وحقّ الإيجار والعلاقات والبيانات التجارية وبراءات الاختراع والرسوم والترخيص والنماذج. وهناك أشياء أخرى لم يُشر إليها النصّ كشعار المحلّ.
- وقدنا أدّاه ليس ضروريًا أن يشمل المحلّ على هذه العناصر، فهناك محلات ليس بها شعار أو براءات اختراع، ولكن مهمّ أن يشتمل على عنصر الاتصال بالزبائن والسمعة التجارية، وقد أكد على هذا الأمر المشرع المصريّ، فعنصر الاتصال بالزبائن لا يتصور وجود محلّ تجاريّ بدونيه مهما كان غرض المتجر أو طبيعة النشاط الذي يُمارسه.
- ١- عنصر الاتصال: العُملاء أو زبائن المتجر: هم المترددون عليه لشراء المُنتجات أو الخدمات وهم مهمون بالنسبة للمحلّ، ويحرص التاجر على تحسين علاقته بالعُملاء وتنميتها عن طريق حسن المعاملات وتخفيض الأسعار وجودة البضائع.
- وموقع التاجر من كثرة زبائنه يُعطيه قيمة معنوية أكبر وقيمة عند البيع، كذلك خفض الأسعار والجودة وتوافر البضاعة وحسن المعاملة والثقة وغيرها يترتب على أهميته وارتفاع قيمته. وعنصر الاتصال بالزبائن أو العُملاء من العناصر التي تُحدد قيمة المحلّ، ويتمثل فيه توافر كافة العناصر المادية والمعنوية للمتجر وتسخيرها لجذب أكبر عدد من الزبائن. وجذب الزبائن يجب أن يكون بوسائل مشروعة كتخفيض الأسعار والجودة،

وبهذا لا يحق للتجار الآخرين الاعتراض عليه وإن ترتب عليه سحب زبائنهم عنهم وتحولهم إلى هذا المتجر. وبالنظر إلى أهمية عنصر الاتصال بالعمّال فلا يتصور شراء المتجر أو تأجيرهُ دون أن يتنازل البائع عنه، لأنّ المشتري يأخذ في اعتباره كثرة الزبائن وموقعه وعادة قيمته تزداد بكثرة زبائنه.

٢- حق الإيجار: ويعتبر من الحقوق المعنوية المعنوية للتاجر، ويقصد به: قدرة التاجر مُستغل المتجر في التصرف به والتنازل عنه عن طريق تأجيرهِ. وأهمية حق الإيجار تختلف بحسب موقع المتجر وكثرة زبائنه، وانتقال المحل عن طريق البيع يتضمّن حق المشتري في تأجيرهِ كما أنّ للمُستجر تأجيرهُ كذلك. والأسم التجاري هو حق ثالث تمّ دراسته سابقاً.

٣- العلاقة التجارية:

سبق التحدث عنها بأنّها هي التي توضع على السلع والخدمات وهي تختلف عن الاسم التجاري، وهي من العناصر المعنوية للمتجر.

- وفقاً للمادة ٢١ من قانون العلاقات والبيانات والأسرار التجارية على قانون ٢٠٠٢/٢٨ بأنه لا يجوز نقل ملكيتها أو رهنها أو الحجز عليها إلا مع المحل التجاري أو مشروع الاستغلال الذي تستخدم العلاقة في تمييز منتجاته أو خدماته ما لم يتم بالاتفاق على خلاف ذلك.

- فنقل المتجر يستلزم نقل ملكية العلامة معه إلا إذا اتفق على خلاف ذلك. حيث يحق للبائع هنا استخدام العلامة على منتجاته أو خدماته في المتجر الجديد.

- إذا انتقلت العلامة مع المتجر إلى المالك الجديد وجب تسجيلها باسمه وله عندئذ استخدامها على البضاعة.

٤- براءة الاختراع

تعد عنصراً مهماً للمتجر إذا كان يعتمد على استثمارها واستغلالها في الإنتاج والتصنيع، وبالتالي فلا يتصور نقل ملكيتها مصنع من هذا النوع ما لم تنقل البراءة. عرفت المادة ١ من قانون براءات الاختراع رقم ٢٠٠٠/٨٢ على أنّها "الوثيقة التي تمنحها لصاحب الاختراع، يتمتع اختراعه بالحماية القانونية طبقاً لأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية".

- وتعد وفقاً للمادة ٣٧ من القانون التجاري من العناصر المعنوية للمتجر.
- ولا يعني أنها متوفرة بكل متجر، فهي موجودة عادة في المصانع التي غرضها استثمار أو استغلال براءة اختراع مسجلة باسم صاحب المصنع.
- براءة الاختراع "أي الوثيقة المتضمنة الحماية" لا تمنح إلا إذا سجلت وفقاً لقانون براءة الاختراع بمكتب براءة الاختراع، وعلى أثر التسجيل فقط يمكن استغلالها صناعياً فقط في إنتاج السلع "الأدوية مثلاً"

- مدة الحماية ٢٠ سنة منذ تاريخ الحصول على البراءة
- انتقال المتجر: يؤدي إلى انتقال براءة الاختراع لصاحب المتجر الجديد، لكن يجب أن يتم التنازل عنها أو عن جزء منها كتابة، ولا يجوز الاحتجاج بالانتقال ما لم يسجل في قيد البراءات
- المصنع الذي يعتمد البراءة لا يتصور انتقاله بدون البراءة إذ يستحيل وجوده بدونها، فلا يستطيع الإنتاج بدونها ثم يفقد زبائنه.
- ٥- التراخيص:

- يقصد بها الإجازات الصادرة للمتجر من جهة الإدارة للسماح له بممارسة نشاطه التجاري، كالتصاريح الممنوحة للمصانع والدكاكين وغيرها.
- لا يمكن للمتجر ممارسة نشاطه بدون ترخيص، التي لا تمنح إلا بعد استيفاء الشروط المطلوبة والتأكد منها من قبل الجهات المختصة بأنه تم التقيد بها حسبما حددتها القوانين والأنظمة واللوائح.
- وبيع المحل يتطلب استخراج أخرى باسم المالك الجديد إذا كانت شخصية، أما إذا كانت قابلة للانتقال فإنها تنتقل مع المحل.
- ٦- الرسوم والنماذج:

- الرسوم: تعتبر عناصر أساسية للمصنع. وهي التي تقوم بطبيعتها على المنتجات الخاصة بها كالرسوم التي تعمل على الألوان والمنتجات بقصد تجميلها لدفع الزبائن إلى الشراء.
- النماذج: يقصد بها القوالب التي توضع بها البضائع بكل المتجر كالعلب وهياكل السيارات وأغلفة وكراتين المواد الغذائية وزجاجات العطور والمشروبات.
- أهمية الرسوم والنماذج: تجذب الزبائن.
- أن بيع المتجر تشمل تلك الرسوم والنماذج خصوصا إذا كان مصنعا يقوم بإنتاج سلع عليها رسوم ولها قوالب خاصة.
- ولكي يقوم المشتري باستخدام الرسوم والنماذج المستخدمة من المصنع القديم يجب الاتفاق على انتقالها إليه ثم تسجل في السجل التجاري.
- ٧- الشعار:

- لم تنص المادة ٣٧ من القانون التجاري العماني عليه إنما نصت عليه المادة ٧ من القانون التجاري العماني التي يتوجب على التاجر تسجيلها بالسجل التجاري.
- يقصد بالشعار: إشارة يتخذها التاجر لتمييز متجره عن غيره من المتاجر المشابهة.
- يوضع على واجهة المحل وعلى المراسلات والوثائق والمستندات التي يستخدمها التاجر.

- أهميته لجذب الزبائن.
- يتمتع بالحماية إذا سجل بالسجل التجاري إذا امتنع على الغير استخدامه تحت طائلة المسؤولية، فإذا استعمله الغير له حق المطالبة بالتعويض إذا تضرر.
- ينتقل مع المتجر حين بيع الأخير، غير أنه يتعين على الأخير تسجيله باسم في السجل التجاري مع البيانات الأخرى الخاصة بالمتجر.

التصرفات القانونية التي ترد على المتجر

يتحدث المشرع العماني في الباب الثالث من الكتاب الثاني عن التصرفات التي ترد على المتجر وهي: بيعه وإيجاره ورهنه، (المواد ٥٢-٧٣)

المطلب الأول: عقد بيع المتجر:

تحدث المشرع عن الإجراءات الشكلية والضمانات الخاصة حين بيع المتجر والهدف من ذلك حماية دائني صاحب المتجر والبائع.

أولاً: إبرام عقد بيع المتجر وإثباته

- الأصل أن عقد بيع المحل التجاري رضائي ينتج آثاره بمجرد إبرامه، لكن المشرع العماني خرج عن ذلك واشترط شكلية الكتابة، حيث اشترط كتابة وتوثيق عقد بيع المحل التجاري، فالبيع لا يتم إلا يعقد رسمي المادة ٥٢ فتطلب المشرع العماني توثيق هذا العقد رسمياً من قبل الجهة المختصة، وعلى هذا يكون عقد بيع المحل التجاري المتجر "عقد شكلي" يتطلب الكتابة والتوثيق. والتوثيق هو المصادقة عليه من قبل الكاتب بالعدل. وبدون ذلك لا تنتقل ملكية المحل التجاري إلى المشتري. ويذهب الدكتور عادل إلى أنه باطل وغير منتج لأثره وهذا صحيح لأن ركن من أركانه قد انهدم وهوركن الشكلية.

ثانياً: محل بيع المتجر

محل عقد بيع المتجر ينصب على المتجر والعناصر المادية والمعنوية التي تكفي لتكوين المحل.

- على البائع والمشتري تحديد العناصر الداخلة في عقد البيع على أن تكون من ضمنها بالضرورة عنصر "الاتصال بالزبائن" لأنه العنصر الأساسي الذي يقوم عليه وجود المتجر وبالإضافة إلى ذلك يجب أن يشمل العناصر الرئيسية كحق الإيجار والرخص.... الخ.

- أما إذا انصب على العناصر غير الجوهرية كالْبضاعة مثلا واحتفظ البائع بالعناصر الأصلية كالاسم والعملاء... الخ فلا يكون بصدد بيع لمحل تجاري تطبق عليه المواد الخاصة ببيع المحل.
- اشترط المشرع في هذا البيع تحديد الثمن، شريطة أن يحدد ثمن البضاعة على حده، وكذا ثمن العناصر المادية على حده، والعناصر المعنوية على حده، ويخصم المدفوع أو لا من ثمن البضاعة، ثم ثمن المهمات المادية، ثم ثمن العناصر غير المادية ولوافق على خلاف ذلك (مادة ٥٢).
 - القصد من تحديد ثمن لكل عنصر: إن المتجر قد يتم بيعه على أقساط. وفي هذه الحالة جعل المشرع للبائع امتيازاً، ويكون الامتياز على الأثمان الثلاثة المتقدمة.
 - فإذا رفع ثمن البضائع فيتم تطهيرها من امتياز البائع، ثم إذا رفع ثمن المهمات المادية يتم تطهيرها، وإذا رفع أخيراً ثمن العناصر المعنوية فيتم تطهيرها.
 - وفي التطهير مصلحة للمشتري، لأن البضائع مثلاً أهم مصدر لانتعاشه، وعليها يعتمد دائنوه، فتصبح جزء من ضمانه العام.
 - كما أن في ذلك فائدة للبائع لأن امتيازها غير ثابتة نظراً لحركتها في النقض مثلاً فضلاً عن إمكانية انتقالها إلى حائز غير حسن النية عن طريق بيعها من قبل المشتري، فلا يتمكن بائع المتجر على أثر ذلك من إيقاع الدجز عليها عند عدم قدرة المشتري من دفع ثمنها للبائع.
 - بيع المتجر يرتب على المشتري القيام ببعض الإجراءات الخاصة بالعناصر المعنوية، فانتقال المتجر مع الاسم عليه يتطلب فيه تسجيل الاسم بالسجل التجاري وكذا العلاقة التجارية وبراءات الاختراع.

ثالثاً: إشهار عقد بيع المحل التجاري

- يتم عن طريق تسجيل في السجل التجاري في دائرة وقوع المحل خلال شهر من تاريخ البيع.
- القيد المتقدم في السجل التجاري يكفل البائع المتجر امتيازاً عليه لمدة ٥ سنوات من تاريخ القيد إذا كان البيع بالأقساط، وينتهي القيد بمرور المدة المتقدمة إلا إذا جدد، وعندئذ يستمر امتياز البائع على المتجر مدة التجديد.
- إذا أجرى البائع تصرفين أو أكثر على المحل كما في حالة بيعه لشخص وهبته لشخص آخر، وقيد التصرفان في نفس الميعاد في السجل التجاري، فإن الأولوية تكون للقيد الخاص بعقد بيع المتجر المشتري.
- ليس من حق المتصرف الثاني امتلاك المحل بدرجة أنه حائزاً له لأن قاعدة " الحيازة في المنقول سند الملكية " لا تنطبق على المنقولات المعنوية وإنما على

المنقولات المادية.

- إن امتياز البائع بالأقساط لمدة خمس سنوات حسب المادة (٥٣) يزول بانتهائها وكذلك إذا سدد المشتري الأقساط قبل نهاية مدة خمس سنوات أو بنهايتها.

رابعاً: ضمانات البائع على المتجر

لقد رتب المشرع العماني للبائع عدة ضمانات حين بيع محله وذلك ضماناً لاستيفاء دينه عند بيع المتجر بالأقساط وهذه الضمانات هي:

١ - امتيازات بائع المتجر على العناصر المكونة للمتجر:

نصت المادة ٥٤: تمثل امتيازات البائع على المحل المبيع لمدة خمس سنوات قابلة للتجديد، وتكون هذه الامتيازات على "أجزاء المحل المبينة بالعقد" فإذا لم يبين على وجه الدقة ما يتناوله الامتياز لم يقع إلا على "اسم المحل التجاري والحق في الإيجار والاتصال بالزبائن والسمعة التجارية"

- ومنح الامتياز للبائع لضمان استيفاء ثمنه وذلك بالتقدم على بقية دائيي المشتري.
- ويرد الامتياز حسب المادة ٥٣ على ثلاثة أجزاء على التوالي هي: البضاعة، المهمات المادية، العناصر المعنوية.

وعلى هذا يجب أن يتم وفاء ثمن شراء المتجر وفقاً لهذا التدرج.
ولذا فإنه لكي يتخلص المشتري من امتياز البائع يجب أن يوف أو لا ثمن البضائع، ثم ثمن المهمات المعنوية، ثم ثمن العناصر المادية.
والمؤكد أن في هذا مصلحة كل من البائع أو المشتري كما تقدم.

٢ - حق بائع المتجر في فسخ العقد

منح المشرع للبائع الحق في فسخ العقد واسترجاع محله التجاري في حالة عدم الوفاء في المواعيد المتفق عليها في العقد، شريطة أن يشترط البائع في العقد أن البيع يكون مفسوخاً بحكم القانون إذا لم يتم دفع الثمن في الأجل المسمى.
ويتم الفسخ كذلك إذا تراضى البائع والمشتري على فسخ البيع.
وفي حالة الفسخ بحكم القانون يتعين على البائع الذي يرفع دفع الفسخ أن يعلن الدائنين الذين لهم قيود على المتجر في محالهم المختارة المبينة في قيودهم.
وفي التراضي على الفسخ كذلك والاتفاق على الفسخ بين المشتري والبائع يتعين على هذا الأخير إعلان الدائنين المقيدين في محالهم المختارة بالفسخ أو بدصول الاتفاق عليه وذلك بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول، المادة ٥٧ من القانون التجاري العماني، وذلك حماية لحقوقهم، حتى يعلموا بالفسخ ويطالبوا المشتري.

على أنه لا يمكن الاحتجاج بدعوى الفسخ لعدم الدفع تجاه الغير إلا إذا تم تسجيل حقه في طلب دعوى الفسخ في السجل التجاري ابتداءً، عندما قيد بيع المتجر في السجل، وعقد البيع بحسب الطبيعة الحال أن يكون مكتوباً وموثقاً من جهة رسمية كما تقدم.

الفرع الثاني

(١) رهن المتجر

نظم المشرع رهن المتجر في المواد من ٦٧ إلى ٧٣ من قانون التجارة. يهدف المشرع من تلك الأحكام للخروج من القواعد العامة بالنسبة لرهن المنقولات إذ أن المنقولات ترهن عادة رهنا حيازيا فتنتقل حيازتها من المدين الراهن إلى الدائن المرتهن. إعمال تلك القاعدة بالنسبة للمتجر باعتباره منقول يؤدي لحرمان التاجر من استغلاله لذلك أجاز المشرع للتاجر رهن متجره للحصول على الإقتراض اللازم دون أن يتخلى عن حيازته.

مع أن رهن المنقولات حيازيا يعد شرطاً لنفاذ الرهن في مواجهة الغير إلا أن مبررات عدم انتقال الحيازة فيما يتعلق بالمتجر فرضته طبيعة المتجر حيث يمكن من ناحية أخرى لا يخضع المتجر لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية لأن المتجر منقول معنوي وهذه القاعدة تطبق على المنقولات المادية فقط وبالتالي يمكن تفادي احتجاج الحائز حسن النية.

(٢) إنشاء الرهن

أ) الشروط الموضوعية

يشترط لرهن المتجر توافر الشروط الموضوعية العامة في عقد الرهن كالرضا والأهلية والمحل والسبب. يشترط في الراهن أن يكون مالكا للمتجر كما أن الرهن الذي يرتبه المفلس على متجره لا ينفذ في مواجهة الدائنين.

بخصوص محل الرهن تنص المادة ٦٧ من قانون التجارة على أنه في حالة سكوت العقد من بيان العناصر التي يشملها الرهن لا يقع إلا على الأسم التجاري والحق في الإجازة والذبائن. المشرع اعتبر تلك العناصر أساسية يجب أن يشملها الرهن. غير أن هذا الحكم يطبق في حالة عدم اتفاق الأطراف على العناصر التي يشملها الرهن.

لا يقع الرهن على البضائع وذلك لأن الدائنين العاديين يعتمدون عليها عند تعاملهم مع التاجر المدين، كما أنها معدة للبيع مما يتعارض مع رهنها، بالإضافة لذلك إذا خرجت من حيازة التاجر المدين لحائز حسن النية يصبح من المستحيل استردادها إذ تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية لإنها منقول مادي، مع ذلك يجوز رهنها حيازيا مستقلا عن المتجر.

(ب) الشروط الشكلية

يجب أن يكون عقد رهن المتجر عقدا رسميا. كما يجب أن يشمل عقد الرهن على تصريح من المدين عما إذا كان هنالك امتياز للبائع على المتجر وأن يشمل على اسم شركة التأمين التي أمنت المتجر ضد الحريق إن وجدت. يجب كذلك شهر عقد الرهن بقيده في السجل التجاري. ويجب أن يتم هذا القيد خلال ثلاثين يوما من تاريخ العقد. يكفل القيد حفظ امتياز البائع لمدة خمس سنوات من تاريخه ويعتبر القيد ملغيا إذا لم يجدد خلال المدة السابقة ويتم شطب القيد بالتراضي أو بموجب حكم نهائي^{١٩}. عدم قيد الرهن لا يرتب بطلانه وإنما عدم نفاذه في مواجهة الغير.

(٣) آثار الرهن

(أ) آثار الرهن بالنسبة للمتاعدين

يسبق الرهن حيازته للمتجر مما يسمح له بالإستمرار في استغلاله لذلك يقوم شهر الرهن بقيده في السجل مقام نقل الحيازة الى الدائن المرتهن^٣. يلتزم المدين الراهن بالمحافظة على الأشياء المرهونة وإذا قصر في ذلك قد يؤدي لإسقاط الأجل. وقد نصت المادة ٧٢ من قانون التجارة على أن الراهن مسئول عن حفظ المتجر المرهون في حالة جيدة دون أن يكون له الحق في الرجوع على الدائن بشي في مقابل ذلك. لا يمنع رهن المتجر المدين الراهن من التصرف في المتجر بالبيع أو الرهن أو أي تصرف آخر طالما لا يؤثر ذلك على حق الدائن المرتهن. أما بالنسبة للدائن الرتهن فإن عقد الرهن يرتب له حقا عينيا على المتجر يكون له بمقتضاه أن يستوفي حقه من ثمن المتجر المرهون بالأولوية على الدائنين العاديين والدائنين المقيدة حقوقهم والتاليين له في المرتبة.

(ب) آثار الرهن بالنسبة للغير

قيد الرهن يجعله نافذا في حق الغير فيكون للدائن المرتهن أن يستوفي حقه من ثمن المتجر بالأولوية على غيره من الدائنين العاديين والدائنين اللاحقين له في المرتبة، إذ تتحدد مرتبة الدائنين المرتهنيين المقيدون في السجل فيما بينهم بحسب تاريخ قيد كل منهم. كما للدائن أن يتبع المتجر في أي يد ينتقل إليها، فإذا بيع المتجر المرهون كان للدائن المرتهن أن ينفذ عليه في يد المشتري.

ج) التنفيذ الجبري على المتجر

نصت المادة ٧٠ من قانون التجارة على إجراءات خاصة يجب إتباعها للتنفيذ على المتجر إذا لم يف صاحب المتجر بالثمن للبائع أو للدائن المرتهن وهذه الإجراءات هي:

أولاً: يقوم الدائن المرتهن أو البائع بالتنبيه على المدين أو الحائز على المتجر تنبيهاً رسمياً.

ثانياً: بعد ثمانية أيام من التنبيه يقدم الدائن أو البائع طلب إلى المحكمة بعريضة يطلب الإذن له بأن يبيع المتجر بالمزاد العلني.

ثالثاً: تقوم المحكمة بالفصل في الطلب على وجه الاستعجال.

رابعاً: ينشر عن البيع قبل إجرائه بعشرة أيام على الأقل.

خامساً: يكون البيع في المكان واليوم والساعة وبالطريقة التي تعينها المحكمة.

الفرع الثالث

إيجار المتجر

نظم المشرع العماني إيجار المتجر في المواد من ٦٠ إلى ٦٦ من قانون التجارة. وقد أجاز المشرع في المادة ٦٠ من قانون التجارة بقوله يجوز التصرف في المتجر بطريق الإيجار كلياً أو جزئياً. عرف الفقهاء عقد إيجار المتجر بأنه يلتزم بقتضاه شخص باستئجار متجر لأجل استغلاله لحسابه الخاص ويتحمل وحده أعباء هذا الاستغلال.

راج تأجير المتاجر في حالات التمويل للمحال التجارية حيث تقوم إحدى مؤسسات الائتمان بتمويل شراء أحد التجار لمتجر وتحفظ بملكيتها إلى حين انتهاء التاجر من سداد الديون الناشئة عن منح الائتمان. وبانتهاء سداد الديون عند نهاية مدة الإيجار يمتلك التاجر المتجر ٢٠.

الطبيعة القانونية لعقد إيجار المتجر

يقوم إيجار المتجر على انفصال ملكية المتجر عن الاستغلال التجاري. فالمؤجر هو عادة مالك المتجر في حين يقوم المستأجر بمزاولة الأعمال التجارية دون إشراف أو رقابة من المالك. فعقد إيجار المتجر هو عقد حقيقي وكل ما في الأمر أنه وارد على منقول معنوي.

كما يعتبر هذا العقد تجاريا بالنسبة للمستأجر حيث نص المشرع في المادة ٦١ من قانون التجارة على أن يكتسب المستأجر صفة التاجر ويخضع لجميع واجبات التاجر. أما بالنسبة للمؤجر فيختلف الوضع. فإذا كان تاجرا يستغل المتجر قبل تأجيريه عد تأجيريه للمتجر عملا تجاريا أما من أجر متجرا ورثه أو وهب إليه فيعتبر ذلك عملا مدنيا بالنسبة له.

(٢) آثار عقد إيجار المتجر

يرتب العقد أثارا بين المتعاقدين كما يرتب أثارا بالنسبة للغير.

(أ) آثار عقد إيجار المتجر بين المتعاقدين

يلتزم المستأجر وفق القواعد العامة بالإستمرار باستغلال المتجر. وقررت المحكمة التجارية في أحد أحكامها أنه لايجوز إنهاء العقد بالإدارة المنفردة لأحد الأطراف قبل نهاية مدته ٢١. كما يلتزم المستأجر بالوفاء بالأجرة، بالإضافة لذلك يلتزم بعدم تأجير المتجر من الباطن أو التنازل عن عقد الإيجار. وقد رتب المشرع عدة التزامات على عاتق المستأجر هي:

أولاً: يكتسب المستأجر صفة التاجر ويخضع لجميع واجبات التاجر ومنها التسجيل في السجل التجاري خلال مدة أقصاها ١٥ يوما من تاريخ عقد الإيجار ٢٣.

ثانياً: على المستأجر شهر عقد الإيجار بقيده في السجل التجاري خلال ١٥ يوما من تاريخ عقد الإيجار ٢٣.

ثالثاً: على المستأجر إبراز صفته كمستأجر للمتجر في جميع الوثائق المتعلقة بنشاطه التجاري كالمراسلات وغيرها وكل مخالفة لذلك يعاقب عليها بغرامة لا تقل عن عشرة ريالات عمانية ولا تزيد عن خمسمائة ريال عماني ٢٤.

أما المؤجر فيلتزم وفق القواعد العامة بتسليم المتجر للمستأجر كما يلتزم بضمان العيوب الخفية وعدم منافسة المستأجر.

(ب) آثار عقد إيجار المتجر بالنسبة للغير

الغير هنا يمكن أن يكونوا دائني المؤجر كما يمكن أن يكونوا دائني المستأجر فبالنسبة لدائني المؤجر يمكن يؤثر الإيجار على حقوقهم لذلك نص المشرع في المادة ٦٤ من قانون التجارة على أنه يجوز لمن يكون له دين على المتجر أن يطالب بحلول أجل استحقاق دينه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ شهر عقد الإيجار والإسقاط حقة قبل المستأجر بفوات ذلك الأجل فالذي يسقط هو حق الدائن قبل المستأجر وليس قبل المؤجر.

أما فيما يتعلق بدائني المستاجر فيجب التفرقة بين حالتين. الحالة الأولى هي حالة مباشرة المستاجر لنشاطه التجاري منذ بدء التعاقد وقبل القيد في السجل التجاري فيكون المؤجر مسؤولاً بالتضامن مع المستاجر عن الديون التي تنشأ عن عمل المستاجر ٢٥. وذلك حماية للغير الذين يعتقدون أن المؤجر هو الذي يباشر استغلال المتجر وقد رتب المشرع مسؤولية المؤجر بالتضامن مع المستاجر عند عدم التسجيل على الرغم من أن التسجيل من الالتزامات المستاجر ٢٦. وتطبيقاً لذلك قررت المحكمة التجارية في حكم لها أنه "إذا كانت المؤسسة مستاجرة المحلات التجارية لم تتبع الإجراءات التي نص عليها قانون التجارة في المواد ٦٣، ٦٢، ٦١ بتسجيل اسمها في السجل التجاري خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ استئجار المحلات المذكورة وشهر عقد الإيجار بالقيد في السجل التجاري فإنها لا يكون لها الحق في الإحتجاج قبل الغير بعقد الإيجار، فضلاً عن إنها باعتبارها مستاجرة للمتجر مسؤولة بجانب المؤجرة عن الديون التي على المتجر طالما لم يمض الأجل المنصوص عليه في المادة ٦٤ من القانون المذكور. الحالة الثانية هي حالة تمام القيد بدون اعتراض فيكون المستاجر هو المسئول الوحيد عن الديون الناشئة عن النشاط التجاري.

الفرع الثاني

التنظيم الإداري للسجل التجاري

السجل التجاري منظم في السلطنة بقانون صادر بالمرسوم السلطاني رقم ١٩٧٤/٣ تحت إشراف وزارة التجارة والصناعة، وتعتبر إدارة السجل جهة إدارية وبيست قضائية. يتولى الإشراف على السجل أمين. وأمانة السجل في العاصمة مسقط تعتبر الأمانة المركزية، وتنشأ أمانات إقليمية بقرار من الوزير وتحفظ تلك الأمانات الإقليمية بسجل تجاري للمنطقة التابعة لها ويتم إرسال جميع المعلومات المسجلة لدى الأمانات الإقليمية إلى الأمانة المركزية بالعاصمة لئتم تدوينها في السجل المركزي.

الفرع الثالث

الأشخاص الخاضعين للتسجيل في السجل التجاري

يخضع للتسجيل حسب نص المادة ٤ من قانون السجل التجاري:

١ - التجار: ويشمل ذلك:

أولاً: التجار الأفراد الذين مركز عملهم الرئيسي في السلطنة ويستثنى من ذلك حسب نص المادة السادسة من قانون السجل التجاري الأفراد المشتغلون بالزراعة أو الصيد أو الذين يقومون بنقلات صغيرة على البر أو على سطح الماء لقاء أجور أو نفقات عامة زهيدة. ويجوز لوزير التجارة والصناعة إعفاء الفئات الصغيرة من التجار وأصحاب الحرف البسيطة من القيد في السجل التجاري بالشروط والأوضاع التي يحددها بقرار منه.

ثانياً: الشركات التجارية التي مركزها الرئيسي في السلطنة وكل شركة تتشكل شركة تجارية ولو كانت تمارس أعمالاً غير تجارية. لأن هذه الأخيرة حسب نص المادة ١٦ من قانون التجارة تعتبر تاجراً.

٢ - الفروع والوكالات:

أولاً: الفروع والوكالات لتجار أفراد ولشركات تجارية مركز عملها الرئيسي في برلين. يجب على هذا الفرع أن يقوم بالقيد في السجل التجاري بالسلطنة في المنطقة التي يوجد بها الفرع.

ثانياً: الفروع والوكالات لتجار أفراد ولشركات تجارية مركز عملها الرئيسي.

مثال ذلك شركة عمانية مركز عملها الرئيسي في صحار ولها فرع في عبري، لا يكفي في هذه الحالة قيد المركز الرئيسي بصحار إذ يجب قيد الفرع كذلك في عبري.

ثالثاً: الأشخاص المعنوية العامة وهي تلك التي تباشر بنفسها نشاطا تجاريا. لذلك أفنت وزارة الشؤون القانونية بتسجيل صندوق تقاعد الحرس السلطاني في السجل التجاري حيث رأت- بحق أنه لا يلزم لقيد الشخص الاعتباري المرخص له بمزاولة أنشطة تجارية أن يتخذ هذا الشخص شكل شركة تجارية من الشركات المحددة بقانون الشركات، وإنما يكفي أن يتمتع بالشخصية الاعتبارية وأن يتعاطى الأعمال التجارية.

الفصل السابع

عقود النقل البحري

الفصل السابع

عقود النقل البحري

السنة أولى ماستر القانون البحري والنقل

أولاً: تعريف وثيقة الشحن البحري:

إن الوثيقة التي يصدرها الناقل البحري إلى الشاحن عند استلام البضائع منه، تعرف بوثيقة الشحن البحري (le connaissement)، وهي تلعب دور جوهري في إثبات العقد بل أن دورها يتجاوز مجرد الإثبات، إذ تدور أحكام العقد وتنفيذه حول هذه الوثيقة، فيجوز تداول البضائع بتداولها، ويقرر لحاملها حق استلام البضائع من الناقل البحري في ميناء التفريغ. لم تعنى وثيقة الشحن البحري بالشكل التي هي عليه الآن، وإنما اتخذت هذا الشكل بعد تطور دماء مئآت السنين، فهذه الوثيقة لم تكن معروفة في العصور القديمة، بل ولم تكن هناك حاجة إليها على اعتبار أن التجارة كانوا يرافقون بضائعهم أثناء الرحلة البحرية حتى ميناء الوصول، ويقومون باستلامها. إلا أنه بعد أن تطورت التجارة البحرية في القرن ١٣ و ١٤ بدأت العناصر الأولى لوثيقة الشحن في الظهور. وتزداد أهمية وثيقة الشحن عند اختلاف الشخص الذي يرسل البضائع (الشاحن) عن الشخص الذي يستلمها من الناقل البحري بعد تمام عملية النقل (المرسل إليه)، فعموماً هناك علاقة أصلية سابقة على عقد النقل البحري تربط بين الشاحن والمرسل إليه، غالباً ما تكون ناشئة عن أحد البيوع البحرية، وهذه العلاقة هي التي تبرر إرسال الشاحن البضاعة إلى المرسل إليه. تنص المادة ٧٤٨ من القانون البحري: «بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو ممثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها».

ثانياً: وظائف وثيقة الشحن البحري:

لوثيقة الشحن وظائف ثلاث، أنها أداة لإثبات استلام الناقل البضاعة الموصوفة بها من الشاحن، وأنها أداة لتمثيل البضاعة ذاتها، وأداة لإثبات عقد نقل البحري ذاته، حيث يتضمن شروط النقل.

١ / إثبات استلام البضائع (Reçus des marchandises)

إصدار وثيقة الشحن من طرف الناقل يبين حالة و عدد البضائع التي استلمها من أجل شحنها على متن السفينة أو التي حقيقة تم شحنها. وهكذا فإن وثيقة الشحن تعين البضائع تعيينا تاما نظرا لتوافر البيانات اللازمة والضرورية عن البضائع المشحونة، وهذه البيانات التي تتعلق بالبضائع تشمل نوعها وكميتها وعلامتها وأرقامها، إضافة إلى اسم السفينة وتاريخ الشحن.

٢ / وثيقة الشحن أداة لتمثيل البضاعة Titre représentatif de la marchandise

أن وثيقة الشحن (الإذنية أو للحامل) تمثل البضاعة المنقولة بحرا وتعطي حائزها الحق في طلب تسلم البضائع عند الوصول، بل والحق في التصرف فيها أثناء الرحلة البحرية، وبالتالي تعتبر وثيقة الشحن ممثلة للديانة الرمزية للبضاعة، كما يلتزم الرهان بتسليم البضاعة إلى الحامل القانوني لوثيقة الشحن، والذي قد يكون مشتريا أو دائنا مرتتها، ومن ثم فإن الحامل القانوني لوثيقة الشحن هو وحده الذي له أن يطلب استلام البضاعة من الناقل. فبالإضافة إلى كون وثيقة الشحن أداة لإثبات شحن البضاعة، فهي تعتبر أنها أداة ائتمان حيث تمثل البضاعة المشحونة وتقوم مقامها، وبالتالي فإنه ليس من بين وظائف وثيقة الشحن أن تكون سند ملكية. فحائز الوثيقة ليس بالضرورة أن يكون مالكا، وهذا ما نلاحظه عندما يقوم الناقل بتسليم الشاحن وثيقة الشحن نظير البضائع التي تم شحنها على السفينة، حيث لا يهتم الرهان عما إذا كان الشاحن مالكا للبضاعة من عدمه، ولكن كل ما في الأمر أنه يثبت تسلمه للبضاعة ويتعهد بتسليمها في الميناء المتفق عليه. مع العلم أن وظيفة وثيقة الشحن تسمح بإجراء كل العمليات التجارية على البضائع، وهنا نجد أنه ليس من شأن الناقل البحث عما إذا كان المرسل إليه مالكا للبضاعة أم لا.

٣ / وثيقة الشحن كأداة لإثبات عقد نقل البضائع بحرا

الأصل أن عقد النقل، كسائر العقود التجارية، يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات عملا بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، إلا أن الكتابة فيما يتعلق بعقد النقل تحتملها الضرورة العملية وتمليها الظروف التي تحيط بالعملية، ذلك أن إثبات عقد النقل البحري يعني إثبات الاتفاق المبرم بين الناقل والشاحن، والذي يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضائع موضوع النقل، وكذلك مواعيد التسليم والتسلم وغير ذلك من الأمور.

و هذا ما يستشف من المادة ٧٤٩ ق.ب.ج بأن وثيقة الشحن البحري تشكل الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لديانة البضائع واستلامها. كما نصت المادة ٧٦١ من القانون

البحري على أن وثيقة الشحن تعدّ ثابتة بالقرينة في حالة استلام البضائع من قبل الناقل في الحالة والكمية المثبتة في الوثيقة، إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك. ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن النية.

ثالثا: حجية سند الشحن

١ / حجية سند الشحن بين الناقل والشاحن:

تعتبر وثيقة الشحن بما تتضمنه من بيانات منصوص عليها في المادة ٧٤٨ من القانون البحري وبالشكل المنصوص عليه في المادة ٧٦١ من القانون البحري حجة بين طرفيه (الناقل والشاحن) سواء لإثبات عقد النقل وشروطه أو عملية شحن البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن وفي التاريخ المبين فيها.

أما عن مدى هذه الحجية فهي حجية نسبية غير مطلقة، فيجوز لأي من طرفي سند الشحن تفويضها وإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن، فيجوز للناقل إثبات أن البضائع المشحونة كانت بوصف وحالة مختلفة كما وارد في وثيقة الشحن، كما يجوز للشاحن إثبات أن البضائع المشحونة كانت أكثر عدداً أو أحسن حالا مما ذكر في وثيقة الشحن.

٢ / حجية سند الشحن بالنسبة إلى الغير:

وفقاً لتقرير نص المادة ٢/٧٦١، نرى أن حجية سند الشحن بالنسبة للغير تعني أمرين:

أولاً: أن يجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق ومصلحته أن يتمسك بهذه البيانات في مواجهة طرفي العقد (الناقل والشاحن)، ولا يجوز لأي من هذين الطرفين الإدعاء بعدم صحة هذه البيانات في مواجهة الغير أو إثبات عكسها. فالسند له في هذا الصدد حجية مطلقة لصالح الغير ولا يجوز تفويضها بأي دليل ولو كان كتابياً، وهكذا نجد أن لوثيقة الشحن البحري حجية قاطعة في الإثبات في مواجهة الغير بشرط أن يكون حسن النية

ثانياً: يجوز للغير، إذا كانت مصلحته تتفق وإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن من بيانات أن يقيم الدليل على ذلك، فوثيقة الشحن بالنسبة للغير مجرد واقعة مادية يجوز إثبات عكسها بكافة الطرق.

وقد استهدف القانون البحري بهذا، تسهيل تداول وثيقة الشحن وتدعيم قوتها الائتمانية الأمر الذي لا يتحقق إلا بمنع الناقل والشاحن من نقض ما لوثيقة الشحن من قوة في الإثبات في مواجهة الغير حسن النية الذي لا يعلم بعدم صحة بيانات الوثيقة،

وهذا الحل الذي جاءت به المادة ٧٦١ من القانون البحري يتفق والمنطق إذا نظرا إلى السلوك الذي يجب أن يسلكه الناقل عند تسليم وثيقة الشحن.

إبداء التحفظات من طرف الناقل يخلق عواقب وتداعيات ثقيلة للشاحن فهذا الأخير في الغالب هو بائع البضائع الذي عليه عبء تسليم البضاعة وذلك بتدبير نقلها، فالبيع المستندي والاعتماد المستندي لا يتم تسويتهما إلا بوثيقة الشحن البحري النظيفة (clean) والخالية من أي تحفظ. لذا تكون رغبة الشاحن كبيرة في التفاوض مع الناقل لاستصدارها نظيفة. والناقل يمكن أن يقبل ذلك أي استصدار وثيقة الشحن خالية من التحفظات ولكن في المقابل يصدر الشاحن خطاب الضمان الذي بموجبه يغطي تبعات غياب التحفظات في وثيقة الشحن.

ولكن غياب التحفظات ممكن كذلك أن ينشأ عنه تواطأ حقيقي بغش وخداع بين طرفي عقد النقل (الشاحن والناقل) وذلك من أجل مغالطة المرسل إليه. فمثلا، الطرد أو الوحدة الناقصة نتيجة غش الشاحن (البائع) يتم حسابها في الثمن، نتيجة غياب التحفظات وتحت مسؤولية الناقل وليس البائع، فإذا كان الفقدان أو التلف لطرده ذوقية عالية ووزن خفيف فقدانه ينسب إلى الناقل ويكون موضوع تحديد قانوني للمسؤولية والتعويض الذي يدفع إلى المرسل إليه (المشتري) سيكون محدد في بعض الحالات بمبلغ تافه، في حين دعواه ضد البائع عن عدم تنفيذ عقد البيع تسمح له بتعويض كامل وعادل.

فوثيقة الشحن هنا هي خالية من التحفظات والناقل يفترض فيه بالنظر إلى المرسل إليه أنه تسلم البضاعة كاملة وسليمة وأن العيب في البضاعة يثير مسؤولية الناقل في مواجهة حامل وثيقة الشحن، والشاحن يلتزم بالضمان مكان الناقل بأخذه على عاتقه التعويضات التي سوف تدفع إلى المرسل إليه.

النصوص الدولية (اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ بتعديلاتها واتفاقية هامبورغ ١٩٧٨، لا تشير صراحة إلى العمل بخطابات الضمان.

وفقا لتقرير نص المادة ٢/٧٦١ من القانون البحري "ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت وثيقة الشحن لحامل من الغير بحسن نية"، نرى أن حجية سند الشحن بالنسبة للغير حسن النية هي مطلقة، أنه يجوز للمرسل إليه إذا اكتشف اختلافا بين البضائع المسلمة له والمذكورة في وثيقة الشحن من حيث حالتها أو عددها أو قيمتها، أن يرجع على الناقل بالتعويض، ولا يجوز للناقل أن يدفع بما جاء في ورقة الضمان، أو الرسائل أو الاتفاقيات المحررة بينه وبين الشاحن.

فهي تعتبر باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير، غير أنه يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن. حيث تنص المادة ٧٥٧ من القانون البحري على أنه تعتبر باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير، جميع الرسائل أو الاتفاقات المعطاة من قبل الشاحن

بتعويض الناقل حين يتعهد هذا الأخير أو ممثله بإعطاء وثيقة شحن بدون تدفط وهويشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها بيد انه يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن.

الفصل الثامن

التأمين البحري

الفصل الثامن

التأمين البحري

عرف التأمين البحري عند البابليين والفينيقيين عن طريق عقد القروض على ظهر السفينة (botomory contract). حيث ورد في قانون حمورابي عام ٢٢٥٠ ق.م انه اذا فقد أحد البحارة سفينته فيشيد له سفينة اخرى بدلا عنها إلا إذا كان نتيجة لخطئه أو إبحاره الى مسافات بعيدة عادة فلا يحق له المطالبة بغيرها. وكذلك كان للفينيقيين دور واضح من خلال تجارتهم البحرية في انبثاق فكرة التأمين البحري في مدن جنوة وفلورنسا والإيطاليين في البدايات ومنها حمل اللورمبارديين هذه الفكرة الى فرنسا وانكلترا وقد سمي أحد الشوارع باسمهم (اللمبارد) والذي اعتبر مركزا "تأمينيا" معروفا في أسواق التأمين بالعالم.

مراحل تطور التأمين البحري:

- أو ل تشريع قانون للتأمين البحري كان في برشلونة عام ١٤٣٥م.
- صدرت أو ل وثيقة تأمين على بضاعة مشحونة على الباخرة سانت ايلاري من مدينة مرسيليا في فرنسا إلى مينة طرابلس في سورية عام ١٥٨٤م.
- صدر أو ل قانون للتأمين البحري في انكلترا عام ١٦٠١م وسمي قانون اليزابيث.
- صدر القانون البحري الانكليزي عام ١٩٠٩م.
- ظهر أو ل عقد نظامي للتأمين في ألمانيا في ١٢ أيار عام ١٩١٠م.

أهمية التأمين البحري:

ظهرت أهمية التأمين البحري بسبب ازدهار وتطور الملاحة البحرية وازدهار صناعة السفن والصناعات التي تعتمد عليها ومن أثره الفعال في حفظ رؤوس الأموال وتوزيع الثروات الاقتصادية على مختلف البلدان سواء أن كانت تلك الثروات على شكل مواد أو لية أو مواد نصف مصنعة أو تامة الصنع وقد ارتبط التأمين البحري بمشاريع الخطط الاقتصادية القومية وازدهار التجارة البحرية فأقدمت البنوك على تمويل الاعتمادات المستندية في المبادلات الدولية للبضائع المنقولة بحرا ليظل التأمين البحري عصب التجارة البحرية وركيزة نموها واستقرارها وعقد التأمين البحري من العقود الرضائية التي لا يلزم لانعقادها شكل معين.

تعريف التأمين البحري:

- عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به في معرض الرحلة البحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لا يتجاوز التعويض قيمة الاشياء الهالكة.
- عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له ،وفقا" للطريقة والى الحد المتفق عليه، عن الخسائر البحرية ،وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطر بحرية.

انواع التأمين البحري:

- **التأمين على السفن:** ويشمل التأمين على جسم السفينة وأجهزتها وآلاتها وأدواتها ومؤونها وجميع معداتها اللازمة للملاحة.
- **التأمين على البضاعة:** ويشمل السلع ولا يشمل الممتلكات الشخصية أو المؤمن التي تخصص للاستعمال على ظهر السفينة.
- **التأمين على الأجرة:** وتشمل
أ. المبلغ الذي يدفعه الشاحن للناقل نظير نقل بضاعة له في السفينة وتُستحق الدفع عند وصول البضاعة في ميناء الوصول.
ب. المبلغ الذي يتفق على دفعه بين مستأجر السفينة ومالكها نظير إيجار السفينة بالكامل أو جزء منها بمقتضى سند إيجار أو أي عقد آخر من عقود الإيجار.
ت. الربح الذي يتوقع مالك السفينة أن يحصل عليه نتيجة لنقله البضاعة التي يمتلكها في سفينته.
- **التأمين البحري على الركاب:** وهنا يكون صاحب السفينة مسؤولا مسؤولية مدنية على حياة المسافرين ضد الاصابات وحالات الوفاة ويسأل عما يحملونه من أمتعة ثمينة ولوحات فنية لعرضها في معارض دولية.
- **تأمين أخطار المسؤولية (نوادي الحماية والتعويض):**
وتهدف الى حماية أصحاب السفن من عواقب الإهمال في الملاحة ،ويستطيع أصحاب السفن الحصول عليها عن طريق نوادي الحماية والتعويض وهي عبارة عن اتحادات تعاونية لأصحاب السفن وتقدم أربعة انواع من الحماية وأهمها:
الحماية: وتغطي الخسارة في الأرواح والتلف في الممتلكات الثابتة (المرافق والأرصدة) وربع المسؤولية في شرط التصادم وإنقاذ الأرواح.
التعويض: وتعوض أصحاب السفن عما يدفعوه من تعويضات لأصحاب البضائع عن التلف الناجم عن إهمال البحارة (خطأ التخزين والتسليم).
تأمين أخطار الحروب بالنسبة للسفينة واجرة النقل والمصروفات تشغيل السفينة.

تعريف الخطر البحري:

وهو الخطر الناشئ عن الملاحة البحرية أو عن العمليات التابعة للرحلة البحرية.

ويشمل أي خطر تتعرض له السفينة نفسها، أو ملحقاتها من عدد وآلات وتجهيزات ومؤن وكذلك أي خطر تتعرض له البضائع المشحونة على هذه السفن خلال عملية النقل البحري بشرط تحققه على سطح البحر ويجوز أن يمتد للخطر البري (في حالة التأمين البحري على البضائع يمكن الاتفاق على أن تضمن شركة التأمين الخطر الذي يلحق بالبضاعة قبل إجراء عملية الشحن أو بعد تفريغها في ميناء الوصول).

ومن أهم الأخطار التي تتعرض لها الرحلة البحرية: تغير العوامل الجوية والقرصنة والتصادم واضطراب البحر والمحيطات والحريق وتسرب مياه البحر والغرق والجنوح نحو الشاطئ وأخطار الحرب والاستيلاء والمنع بواسطة الدكام وخيانة الملاحين واية أخطار أخرى يشملها التأمين.

ويمكن تقسيم الخطر وفقاً للموضوع التأمين الى ثلاثة أنواع رئيسية وهي:

السفينة: والتأمين هنا تأمين ممتلكات ويهدف الى تعويض ملاك السفن عن الخسائر المادية التي تتعرض لها سفنهم من حريق وغرق وتلف وتصادم وفقد كلي أو جزئي مع استثناء الخسائر الناتجة عن الصدا ومضي المدة أو نقل مواد شديدة الانفجار، ويمكن تغطيتها بالعقد ويستثنى الأخطار مؤكدة الحدوث.

البضائع والمنقولات: ويعوض أصحاب البضائع المنقولة أو أصحاب المصلحة من أخطار مياه البحر وكذلك خطر الغرق والتصادم والجنوح والانفجار والبرق والهزات الأرضية وغيرها من الشروط حسب العقد.

أجرة الشحن (النولون): يستحق مالك السفينة أجرة الشحن مقابل نقله للبضائع وعليه اذا أصاب السفينة أو البضائع خطر ما فإنه يخسر النولون كله أو جزء منه وبالتالي يحق له التأمين على أجرة الشحن.

أحكام ومفاهيم التأمين البحري:

- **التعهدات الضمنية:** يدتوي وثيقة التأمين البحري على ثلاث تعهدات ضمنية هي:

1. أن تكون السفينة صالحة للإبحار: ويتعهد ضمناً مالك السفينة بذلك، أي أن السفينة متينة ومجهزة بوقود كافي ويقودها طاقم بحارة كفوء وأجريت لها أعمال الصيانة وفق الأصول.
2. أن لا تحيد السفينة عن المسار المرسوم للرحلة: وذلك مهما كان الانحراف عن المسار المقرر بسيطاً "ويسمح به في حالات معينة (لتجنب وقوع حادث

ما أو لتجنب الأحوال الجوية السيئة أو لإنقاذ أشخاص من سفينة أخرى).
٣. أن يكون الهدف من الرحلة مشروعاً: أي أن تكون الرحلة مشروعة بالقدر الذي يستطيع المؤمن له التحكم فيها، لا يقوم بنقل البضائع المحظور تداولها كالمخدرات مثلاً".

إن الإخلال بأي من هذه التعهدات لا يختلف عن الإخلال بالتعهدات الصريحة المذكورة في عقد التأمين ويحق لشركة التأمين عدم التعويض عن أية خسائر ناتجة عن الإخلال بهذه التعهدات.

- **نطاق الحماية التأمينية:** يتميز التأمين البحري في أنه لا توجد حدود لنوع الخطر المؤمن منه لأن الحماية التأمينية تنص على كافة أخطار الهلاك والتلف التي يمكن التي تتعرض لها البضاعة المنقولة (عدا الاستثناءات المنصوص عليها في الوثيقة صراحة) ولأن الأصل في التأمين البحري هو مبدأ الشمول لكافة الأخطار إلا أن ذلك لم يمنع شركات التأمين والمؤمن لهم من تحديد مجموعة معينة من الأخطار تشملها وثيقة التأمين. ونطاق الحماية يمتد ليشمل الأخطار التي تتعرض لها البضائع أثناء نقلها على اليابسة وأثناء نقلها جواً بالطائرات.

- **العوارية الخاصة (الخسائر الجزئية الخاصة):** ويطلق هذا المصطلح على الخسائر الجزئية الناتجة عن تلف أو نقصان في البضاعة المشحونة. والعوارية الخاصة هي تلك الخسارة الجزئية التي يقع كامل العبء فيها على طرف واحد فقط من الأطراف التي لها مصالح في الرحلة البحرية (يتحملها الطرف صاحب المصلحة أو البضاعة بالكامل إلا إذا نصت وثيقة التأمين على تغطيتها). مثال: تلف الدخان بسبب دخول المياه العنابر أو تلف الأغذية بسبب سوء التغليف أو الشحن.

- **العوارية العامة (الخسارة العامة):** لقد جاء في القانون الانكليزي البحري الصادر عام ١٩٠٦ عن العوارية العامة مايلي:

وهي خسارة جزئية على شكل تضحية أو مصروف غير عادي في طبيعته. يتم إرادياً وبدرجة معقولة في وقت الخطر العام الذي يتهدد الرحلة البحرية بغرض تحقيق السلامة العامة للرحلة يتم تعويض هذه الخسارة الجزئية بمساهمة كافة الأطراف المعنية الموجودة عند إنقاذ الرحلة (صاحب السفينة، البضائع، النولون).

- **شرط النسبية:** إن وثائق التأمين لا تنص صراحة على شرط النسبية، إلا أن جميع الخسائر التي يتم تعويضها تخضع لهذا الشرط.

ووثيقة التأمين وثيقة مقدرة

وثيقة التأمين البحري:

لقد ظهرت أول الوثائق البحرية عام ١٧٧٩. وذلك باسم اللويدز في شكل النموذج (S.G) ويعتبر أساس كل وثائق التأمين الموجودة حالياً"لما احتوته من شمول للشروط العامة. وفي بداية الثمانينات من هذا القرن قام معهد مكنتبى لندن بتحديث وثيقة التأمين البحري، وذلك استجابة لمتطلبات الأسواق العالمية، وقد جرى تحديث شروط الوثيقة على شكل مجموعات من الشروط خاصة بالتغطيات المختلفة للتأمين البحري ترفق بالوثيقة، وهذه الشروط موحدة في نصوصها وتم قبولها في أسواق التأمين البحري في جميع أنحاء العالم وقد سميت بالشروط المعهدية نسبة إلى معهد مكنتبى لندن.

تتألف وثيقة التأمين من:

١. تعهد شركة التأمين مقابل القسط المذكور بالوثيقة بالتأمين على موضوع التأمين ضد الضرر والخسارة والمسؤولية والمصاريف وذلك حسب الشروط المتفق عليها في الوثيقة.

٢. الشروط الخاصة والتعهدات:

- أن تخضع السفن لشروط التصنيف المعهدية. والزيادة في الأقساط المترتبة على ذلك
- إن التأمين خاضع لاستثناء التلوث الإشعاعي.
- أن يتم الشحن ببوليصة شحن نظيفة.
- أن توضع البضائع المشحونة في عابرة السفينة المخصصة لها وإذا شحنت على ظهر السفينة تنحصر التغطية وفقاً لشروط البضائع (ج).
- أن تقدم جميع الوثائق الخاصة بالمطالبات إلى شركة التأمين خلال ثلاثة أشهر من عملية تفرغ البضائع المؤمن عليها من وسيلة النقل وهي: النسخة الأصلية لوثيقة الشحن وبوليصة الشحن والفواتير وقوائم التعبئة والبيان الجمركي...
- أن يتم إبلاغ شركة التأمين فوراً "بأي ضرر يقع للبضائع المشحونة من أجل معاينة الضرر.

٣. جدول الوثيقة ويحتوي:

رقم الوثيقة، تاريخ الإصدار، اسم المؤمن له، رقم الاعتماد، مكان بدء عملية النقل وانتهاءه، وسيلة النقل، مبلغ التأمين، شروط تسليم البضاعة، ووصفها وأي شروط متعلقة بالتغطية.

٤. المرفقات وهي الشروط المعهدية الخاصة بكل نوع بأنواع التغطية التأمينية التي يطلبها المؤمن له والتي تتناسب مع وسيلة الشحن والبضاعة المشحونة

٥. ملخص الشروط المعهدية:

الشروط التي بموجبها يتم إصدار وثائق التأمين البحري وهى كثيرة ومتنوعة وتعتبر الشروط الثلاثة أدناه هي الأكثر استخدام:

١- شروط التأمين البحري بضائع (أ) وتغطي هذه الشروط جميع الأضرار

والخسائر والتي من المحتمل أن تصيب البضائع أثناء نقلها من مخزن المصدر في بلد المنشأ إلى مخزن المستورد وهويشمل السرقة والسلب و عدم التسليم والنقص الكلي والجزئي والتلوث والكسر والطعج والسيلان والبلل بالمياه الحلوّة والأمطار وماء البحر وضرب الشناكل وتماس البضاعة ببضاعة أخرى وكذلك الخسائر والأضرار البحرية العامة والخاصة والحريق والغرق أو تصادم السفن الناجم عن الخطأ المشترك عدا ما هو مستثنى صراحة في الشروط العامة والخاصة المذكورة في عقد التأمين مع إضافة بعض الشروط الخاصة التي تضاف حكماً إلى استثناءات عقد التأمين حسب أنواع البضائع.

٢- شروط التأمين البحري بضائع (ب) تغطي هذه الشروط الخسائر والأضرار

التي تصيب الشيء موضع التأمين وهى تغطية محددة الأخطار ويوجد بها بعض الاستثناءات. يضمن هذا التأمين إضافة إلى الأخطار المشمولة في شروط (ج) بالإضافة إلى:

- الأضرار الناجمة عن البلل بالمياه الحلوّة والمالحة.

- فقدان الكلي للطرد من على متن السفينة أو أثناء التحميل والتنزيل.

- الأضرار الناجمة عن الصواعق والزلازل والبراكين

٣- شروط التأمين البحري بضائع (ج) يتضمن هذا التأمين الخسائر والأضرار

التي تصيب الشيء المؤمن عليه والتي يعد سببها بصورة معقولة إلى:

- الحريق أو الانفجار.

- جنوح أو تشحيط أو غرق أو انقلاب السفينة أو المركب.

- انقلاب وسيلة النقل البحري أو خروجها عن القضبان الحديدية.

- تصادم أو احتكاك السفينة أو المركب أو وسيلة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء.

- تفريغ البضاعة في مكان إغاثة.

- الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه ويكون سببها.

- التضحية في الخسائر العامة.

- الرمي.

بالإضافة لهذه الشروط هنالك تغطيات خاصة لأنواع معينة من البضائع هذا بجانب انه يمكن تغطية بعض الاستثناءات بطلب من المؤمن له وذلك بتكلفة إضافية. كما أن هنالك تغطية وشروط خاصة تغطي وثيقة النقل البري محددة المخاطر والاستثناءات.

- تصنيف وثائق التأمين البحري:

* بحسب الشيء موضوع التأمين:

- وثائق تأمين السفينة: وتهدف الى تعويض أصحاب السفن عن الخسائر المادية التي تصيبهم ومن أهمها: الغرق والتصادم والجنوح والحريق. ولا تغطي نتائج الحرب والثورة والتمرد والعصيان.

- وثائق التأمين على أجرة الشحن: وتهدف الى تعويض أصحاب السفن عن فقدان الدخل الناتج عن تلف البضاعة أو فقدانها أو عدم تسليمها، اي فقدان الدخل الناتج عن عدم اكمال الرحلة البحرية.

- وثائق التأمين على السفينة أثناء البناء: وتشمل التغطية كافة مراحل البناء منذ البدء حتى انزال السفينة الى البحر وتصل المدة الى سنتين أو اكثر.

- وثائق التأمين على البضائع: وتغطي هذه الوثائق الخسائر بسبب الاخطار التي تتعرض لها بضاعتهم اثناء نقلها بحرا" واهم انواعها:

- الوثيقة العامة: وتستخدم عندما يكون مبلغ تأمين البضائع عاليا جدا ، ويكون كافيا لتغطية عدد كبير من الشحنات ويتوجب على المؤمن له هنا أن يبلغ شركة التأمين عن قيمة كل شحنة بشكل دقيق الى أن يتم استنفاد مبلغ التأمين بالكامل.

- الغطاء المفتوح: ويمثل اتفاق بين المؤمن لديه والمؤمن له، يتعهد المؤمن لديه بموجبه بقبول شحنات معينة من البضائع ويقوم بإصدار وثيقة تأمين منفصلة لكل شحنة من شحنات البضائع المتفق عليها.

* بحسب مدة التأمين:

- وثيقة الرحلة: ويستخدم في كلا" من تأمين السفينة والبضائع ولكنها اكثر شيوعا في البضائع وتغطي الشيء المؤمن (بضاعة) لرحلة معينة وتخضع عادة لشرط من المخزن الى المخزن اي تبدأ التغطية من لحظة تركها لمخزن المصدر وحتى وصولها الى مخزن المستورد وتنتهي بعد ٦٠ يوما من تفريغ البضائع وبالنسبة للسفينة تبدأ التغطية من بدء الرحلة الى ما بعد رسوها ب ٢٤ ساعة.

- الوثيقة الزمنية: وتضمن تغطية موضوع التأمين لمدة زمنية محددة وقلما تمتد لأكثر من ١٢ شهرا وغالبا "تؤمن أجسام السفن على أساس الوثائق

الزمنية.

- الوثيقة المختلطة: وهي خليط من الزمنية والرحلة، أي مدة التأمين تمتد لفترة

أطول بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ النهائي.

* بحسب نوع العوارية التي تغطيها الوثيقة:

- وثائق تغطي العوارية الكلية فقط: وهنا يضمن المؤمن نتائج الأخطار التي

تقع لموضوع التأمين إذا كانت العوارية عامة (غرق السفينة أو البضاعة أو تلفها بالكامل) حيث تصبح عديمة النفع.

- الوثائق التي لا تغطي العوارية الجزئية بالمرّة: ويعرض المؤمن هذا النوع

من الوثائق في حالة ما إذا كانت السفينة من النوع الذي يتطلب الإبقاء جزء من شحنتها لانقاذها. (السفن الشراعية والمراكب الصغيرة).

- الوثائق التي تغطي جميع العواريات ماعدا الخاصة: تغطي العوارية الكلية

والجزئية العامة ولا تغطي الجزئية الخاصة إلا إذا كانت نتيجة حادث مثل جنوح السفينة أو غرقها.

- وثائق التأمين من جميع الأخطار.

- أنواع الخسائر البحرية:

وهنا تنقسم الخسائر إلى نوعين رئيسيين وهما الخسائر الكلية والخسائر

الجزئية.

١. الخسائر الكلية (total losses) وتنقسم الخسائر الكلية إلى:

• الخسائر الكلية الفعلية (actual total loss): ويقصد بها الهلاك أو الفناء المادي

للشيء المؤمن عليه أو إذا أصابه ضرر جعله مختلف تماما عن صفته الأصلية أو إذا وجدت استحالة في استرداد الشيء موضوع التأمين ومن الأمثلة على ذلك:

- غرق السفينة وهلاكها تماما بسبب الحريق.

- هلاك البضاعة هلاكاً تاماً بسبب الغرق أو الحريق.

- فساد الشيء المؤمن عليه فساداً كاملاً بفعل تسرب المياه إليه أو تحوله إلى نوعية أخرى.

كما يقصد بها حرمان المؤمن له من الشيء موضوع التأمين دون هلاك فعلي

مثل:

- وقوع البضاعة في يد العدو.

- اعتبار السفينة في حكم المفقودة وذلك بعد غيابها فترة طويلة.

• الخسائر الكلية التقديرية (constructive total loss): وهنا لا يتعرض موضوع

التأمين للهلاك كلياً "ولكن المؤمن له يعتبر أن هناك خسارة كلية من الناحية

التجارية التقديرية كترك سفينة بسبب زيادة مصاريف إنقاذها عن قيمتها بعد الإنقاذ و(الخسارة التقديرية لا تشمل حطام السفينة المؤمن عليها).

٢. الخسائر الجزئية (partial losses):

وهي أي خسائر قد تحدث بطريقة متعمدة واختياراً من جانب ربان السفينة، حماية للسفينة والبضاعة والأشخاص وللسلامة العامة من حدوث ضرر بليغ وتقسم إلى:

• الخسائر العامة (العوارية العامة): والقصد منها الصالح العام ودرءاً لخسارة كبيرة محتملة ويتحملها كل عناصر المخاطرة على السفينة (السفينة والبضائع وأجرة الشحن) ويجب أن توزع عليهم بالتساوي وتقوم نسب الاشتراك فيها على الأسس التالية:

- السفينة على أساس قيمتها لأصحابها وبحالتها عند وصولها إلى مكان الرحلة.
- البضاعة وتقدر قيمتها بسعر السوق في الميناء الذي انتهت عنده المرحلة ويخصم من القيمة النولون ومصاريف التفريغ وأية مصروفات أخرى وتؤخذ بعين الاعتبار قيمة البضائع الموجودة على السفينة فقط عند القيام بالتضحية.

- أجرة الشحن: وهي المبلغ الذي كان معرض للضياع وتم تحصيله بشرط خصم المصاريف والذي يؤخذ بعين الاعتبار هو النولون الذي سيدفع في ميناء الوصول دون النولون الذي دفع مقدماً.

كالتخلص من بعض البضائع لتخفيف حمولة السفينة لزيادة سرعتها ولإنقاذها من الغرق أو الجنوح.

ويشترط لاعتبار الخسارة الجزئية خسارة عامة شروط ثلاثة:

- أن يكون هناك تضحية وتكون بإرادة الربان لمصلحة المخاطر البحرية المشتركة.

- أن يكون سبب التضحية لتجنب خطر تتعرض له الرحلة.

- أن تكون التضحية لتحقيق السلامة العامة للمخاطر البحرية.

• الخسائر الجزئية الخاصة (العوارية الخاصة): وهي خسارة جزئية تنتج من

وقوع خطر مؤمن ضده، وتحدث بصفة عرضية وتكون من مسؤولية الشخص نفسه المتضرر منها، وتتم تسويتها على أساس مقارنة قيمة الشيء قبل حدوث الخسارة بقيمته بعد حدوث الخسارة.

- اجراءات اصدار وثائق التأمين البحري:

ويتم التعاقد دون فحص أو اختبار للشيء موضوع التأمين نظرا لطبيعة مكانها في البحر فلذلك يتم التأمين من خلال وسيط يدعى (سمسار التأمين) وتتم الاجراءات بعدة مراحل:

أولاً: طلب التأمين البحري: يتقدم المؤمن له الى أحد السماسرة بطلب تأمين موضحا فيه معلومات عن موضوع التأمين مراعيًا مبدأ حسن النية ويتم من خلال هذه المعلومات رفض أو قبول الطلب ويتعين على السمسار إضافة كافة المعلومات عن الشيء موضوع التأمين وتسجيله في طلب التأمين.

ثانياً: إخطار التغطية المؤقت: وهو إخطار مؤقت يقدمه المؤمن له إلى المؤمن، ويقوم بمثابة اتفاق مؤقت للطرفين عند قبول التأمين ويستمر العمل به لحين توقيع العقد.

ثالثاً: عقد التأمين: وهو الإثبات العملي للتأمين وبمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الخسائر المادية التي تصيب موضوع التأمين وبمجرد التوقيع عليه يصبح ساري المفعول

رابعاً: المطالبة بالتعويض: وهي آخر مرحلة وتتم مطالبة المؤمن له بالتعويض اللازم نتيجة وقوع الخطر البحري وتحقق الخسائر المادية، ويجب إخطار شركة التأمين بوقوع الخطر حتى تتمكن من تقدير الخسائر وتحديد مبلغ التعويض اللازم وبدفع المبلغ ينتهي التزام شركة التأمين بموجب العقد المبرم.

القسم العملي:

- قال الأمين العام للاتحاد العام العربي للتأمين عبد الخالق خليل إن الأسطول التجاري البحري العربي يضم ١٣ ألف وحدة حتى عام ٢٠٠٦ في حين يرتاد الموانئ العربية ١١٥ ٠٠٠ سفينة عربية وأجنبية وبلغ عدد الحاويات ٥,٢٦ مليون حاوية حتى عام ٢٠٠٥ وبين أن قيمة الواردات العربية من قطاع النقل البحري "التأمين" في عام ٢٠٠٦ حوالي ٣٧٣ مليار دولار ما نسبته ٣% من الواردات العالمية وبلغت الصادرات العربية ٦٦٠ مليار دولار بنسبة ٥,٥% من الصادرات العالمية مشيراً إلى عدد الموانئ التجارية العربية ارتفع إلى ٧٣ ميناء من أجيال مختلفة منوهاً إلى أهمية دور التأمين بتوفير التغطيات التأمينية للأخطار المرتبطة بعملية النقل البحري والتعويض عنها.

- المؤسسة العامة السورية للتأمين: وهي أول شركة تأمين تبدأ عملها في السوق السورية عام ١٩٥٣، وهي تابعة للحكومة السورية بالكامل. وهي تغطي جميع المدن السورية وتملك ثلاثة عشر فرعاً. رئيس مجلس إدارة المؤسسة والمدير العام: السيد سليمان الحسن.

أنواع التأمين في المؤسسة العامة للتأمين:

- التأمين على الحياة والمدخر.
- التأمين على المركبات
- تأمين النقل البري والبحري والجوي
- تأمين هياكل السفن والطائرات
- التأمين ضد أخطار الحريق
- التأمين الهندسي
- التأمين ضد أخطار السرقة
- التأمين ضد المسؤولية المدنية للغير
- تأمين حماية الأسرة
- التأمين الشخصي من الحوادث الشخص
- نموذج ومراحل لعملية التأمين لدى المؤسسة العامة للتأمين لصالح المؤسسة العامة لتوليد ونقل الطاقة الكهربائية:
- ١. بعد ابرام العقد على المواد المتفق عليها واستلامه وتعميمه يتم ارسال فاكس الى الشركة الموردة للاعلام بتفاصيل الشحن.
- ٢. يتم اعداد طلب تأمين الى المؤسسة العامة للتأمين ولا يتم ارساله إلا بعد طلبه من قبل المؤسسة العامة للتأمين
- ٣. بعد ارسال الطلب يتم اعلام المؤمن له بفواتير لتسديد بدل التأمين باليرة السورية واخرى بالدولار واذا كان العقد أقل من مليون ل.س تأتي فاتورة واحدة باليرة السورية.
- ٤. يتم اعداد مذكرة الى المديرية المالية لتسديد المبلغ ويصدر شيك بالمبلغ
- ٥. يسلم الشيك الى المؤسسة العامة للتأمين وتستلم عقود التأمين
- ٦. وبعد ذلك يتم اعداد كتاب الى مديرية التموين والمستودعات ويصور العقد ويصدق من قبل المؤسسة العامة للتأمين ويرسل الى التخليص.
- ٧. في حال حدوث ضرر على المواد يتم البلاغ من قبل التخليص والنقل
- ٨. تتطلب الاوراق التالية من التخليص والنقل:
 - أ. الكشف الأولي.
 - ب. الشهادة المرفأية
 - ت. هوية الباخرة
 - ث. كتب تحفظ وأجوبة
 - ج. بوليصة الشحن مصدقة من شركة التوكيلات الملاحية
- ٩. بعد استكمال الاوراق يتم اعداد كتاب مطالبة للمؤسسة العامة للتأمين للتعويض عن الأضرار الحاصلة وعند التعويض يتم ارسال شيك بمبلغ

التعويض الى المديرية المالية.

ملاحظة: عند قدم الباخرة تستوفي مؤسسة التأمين بدل الاقدم وعندها تطالب شركة توليد الطاقة هذا البدل من المؤسسة العامة للنقل البحري في حال العقد fob ويشير الى أن السعر يشمل ثمن البضاعة محملة على ظهر الناقله في مكان محدد ولا يعود المصدر مسؤولا عن البضائع حال وضعها على ظهر السفينة في ميناء الإقلاع وبذلك يتحمل المشتري جميع النفقات والاضطراب التي تلحق بالبضاعة بعد وضعها بالسفينة.

وتطالب به الشركة الموردة اذا كان العقد cif يشير الى ان السعر يشمل البضائع وتكاليف الشحن حتى مركز وصول البضاعة الى بلد المستورد.

١٠. يتم تجديد العقد بعد انتهاء مدته وهي سنة.

- السورية الدولية للتأمين، آروب سورية:

نبذة عن الشركة:

في منتصف عام ٢٠٠٥، حصلت السورية الدولية للتأمين ش. م. م. (آروب سورية) على الموافقة المبدئية لتأسيس شركة تأمين خاصة في سورية برأس مال مليار ليرة سورية، وهو أعلى من الرأسمال المطلوب من السلطات المختصة. وفي مطلع عام ٢٠٠٦، كانت السورية الدولية للتأمين ش. م. م. (آروب سورية) ضمن الشركات الأربع الأولى الحاصلة على الترخيص الرسمي لتأسيس شركة تأمين خاصة في سورية. ولقد بدأت آروب سورية أعمالها فعلياً في منتصف عام ٢٠٠٦ بعد الحصول على إذن مزاولة المهنة من هيئة الإشراف على التأمين السوري برقم ٣.

المساهمون الرئيسيون:

٣٤%	آروب للتأمين (لبنان)
١٠%	بنك لبنان والمهجر
٥%	بنك سورية والمهجر
	الأوراق المرفقة:

الفصل التاسع

التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل
البحري

الفصل التاسع

التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري

يقوم النقل البحري للبضائع بدور هام في الحياة الاقتصادية لمختلف الدول^(١)، إذ إنه يعد عاملاً مؤثراً في خطة التنمية الاقتصادية^(٢)، ويمثل العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية^(٣)، كما يؤدي إلى نقل البضائع وتسليمها في الزمان والمكان المحددين لها، وحدثت تطورات تكنولوجية جذرية للنقل البحري في الفترة الواقعة ما بين اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م، و١٩٦٨م واتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨م مما دفع البعض أن يطلق عليها الثورة التكنولوجية في الملاحة البحرية^(٤)، ومن مظاهر هذه الثورة مشاركة الدول النامية في النقل البحري للبضائع^(٥)، الذي يعد من ركائز التبادل التجاري الدولي في الوقت الحاضر، وإن مسألة الوقت والمواعيد تكتسب أهمية متزايدة خاصة بعد تسارع هذه العملية التجارية. فقد يحدث أن يتأخر الناقل البحري في إيصال البضاعة في الزمان والمكان المحددين. فما هو المقصود بالتأخير في عقد النقل البحري للبضائع في ظل القوانين الوطنية والاتفاقات الدولية؟ وما هي الأضرار الاقتصادية الناتجة عن التأخير؟ وما مدى مسؤولية الناقل البحري عن تلك الأضرار؟ كل هذه المسائل تشكل موضوع بحثنا.

لاشك أن مسؤولية الناقل البحري تُعدُّ حجر الزاوية في القانون البحري، كما تُعدُّ أهم موضوعات هذا القانون، نظراً لكثرة القضايا التي تعرض أمام المحاكم والمتعلقة بالنقل البحري^(٦)، ونظراً لما تثيره من منازعات بين الشاحنين والناقلين

(١) هشام صادق تننازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٧، ص ٧٤.

(٢) ثروت عبدالرحيم، الخسارات البحرلالية المشتركة، الطبعة الأولى، جامعة الكويت، ١٩٧٤، ص ٨.

(٣) هارون عثمان. ضرورة النقل البحري للاقتصاديات النامية. المجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري. ١٩٨٥.

(4) tom 11paris 1977.n.513.- Rene Rodiere: Traite General de droit maritime.

(٥) سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨، (قواعد هامبورغ) منشأة المعارف، الاسكندرية، بدون سنة، ص ٥١١.

(٦) علي البارودي وآخرون، القانون البحري والجوي. منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، بيروت، الطبعة الأولى، عام ٢٠٠١، ص ٣٥٧ وما بعدها.

وبين هؤلاء وشركات التأمين التي يحيل إليها الشاحنون حقوقهم قبل الناقل^(١). وتعدُّ مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع مسؤولية تعاقدية أساسها الالتزام التعاقدى على عاتق الناقل البحري والمتمثل بنقل البضائع من ميناء القيام وإيصالها إلى ميناء الوصول سليمة كاملة. وهو التزام بتحقيق نتيجة أو غاية (De résultat)^(٢). لذلك تقوم مسؤولية الناقل البحري بمجرد عدم تحقيق هذه النتيجة، وإذا أراد الناقل التنصل من المسؤولية عليه قطع رابطة السببية بين هذا الخطأ المتحقق أو المفترض والضرر الذي أصاب المرسل إليه باثبات السبب الأجنبي^(٣).

اشكالية الكتاب:

يترتب على تأخير نقل البضائع حصول ضرر للمرسل إليه نتيجة هذا التأخير، وخاصة الضرر الاقتصادي الذي يلحق بالشاحن أو المرسل إليه، مما يؤدي إلى قيام دعوى المسؤولية. فما هو النظام القانوني المطبق على التأخير في النقل البحري للبضائع؟ هل نطبق القواعد العامة في المسؤولية العقدية في القانون المدني؟ أم القواعد الخاصة بالقانون البحري، أم القواعد الموجودة في المعاهدات الدولية؟ كمعاهدة بروكسل عام ١٩٢٤م أو ١٩٦٨م، أم قواعد معاهدة هامبورغ عام ١٩٧٨م. والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ ١٩٩٢/١١/١م كما انضمت الأردن إلى هذه الاتفاقية وأصبحت نافذة بتاريخ ٢٠٠٢/٦/١م بموجب الإرادة الملكية بالموافقة على قرار مجلس الوزراء بتاريخ ٢٠٠٢/٢/٢٠م مما يتيح المجال للخلاف حول أي من هذه النصوص واجبة التطبيق على المنازعات الخاصة بالتأخير في النقل البحري للبضائع.

والجدير بالذكر أن المشرع الأردني تبنى أحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤م، وبالتالي أصبحت قواعدها واجبة التطبيق كجزء من القانون الوطني. أضف إلى ذلك أن المشرع الأردني قد احتفظ للقضاء الأردني بالاختصاص في أي منازعة تتعلق بوثائق الشحن البحري (م ٢/٢١٥ معدلة

(١) أحمد محمد حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري المصري الجديد الصادر بقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٩٠، الناشر منشأة المعارف الاسكندرية. بيروت ١٩٩١، ص ١٧٧.

(٢) انظر تمييز حقوق أردني رقم ٩٢/١٣٢١. مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٩٣، ص ٢٠٨٥.

(٣) علي البارودي وآخرون، المرجع السابق، ص ٣٥٧.

ف_____ي ق_____انون
التجارة الأردني^(١).

كما أن الضرر الذي يلحق بالشاحن، أو المرسل إليه يختلف عن الضرر العادي في العقود، وهو ما يعرف بالضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في النقل البحري. لا شك أن هذا الموضوع يعدُّ نموذجاً واضحاً لخلاف بين مختلف النصوص القانونية، لذلك لا بد من إيجاد قواعد جديدة، ونظراً لطبيعة موضوع هذه الدراسة، سوف نتبع المنهج العلمي المقارن القائم على دراسة النصوص القانونية وتحليلها، والاحكام القضائية، وذلك من خلال دراسة القانون الأردني، والفرنسي، والمصري، واتفاقيتي بروكسل عام ١٩٢٤م، ١٩٦٨م، واتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨م.

خطة الكتاب:

المبحث الاول: مفهوم التأخير والنصوص القانونية المطبقة على النقل البحري.
المطلب الاول: تعريف التأخير في عقد النقل البحري للبضائع
المطلب الثاني: النصوص القانونية المطبقة على التأخير في النقل البحري للبضائع
المبحث الثاني: المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع.
المطلب الاول: شروط المسؤولية.
المطلب الثاني: مدى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن التأخير.

(١) عبدالقادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- دراسة مقارنة-، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩، ص ٣٧١.

المبحث الاول

مفهوم التأخير والنصوص القانونية المطبقة علي التأخير في النقل البحري

ما هو المقصود بالتأخير، فهل معناه في القواعد العامة مطابقاً لما هو موجود في نصوص القانون البحري والاتفاقيات الدولية، لا شك أن إعطاء تعريف واضح ومحدد للتأخير في عقد النقل البحري للبضائع سوف يساعد في وضع قواعد مشتركة تنطبق عليه. لذلك سوف نتعرف إلى ماهية التأخير في مطلب أول. ومن ثم للقواعد المطبقة عليه في القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية في مطلب ثان.

المطلب الاول: تعريف التأخير في عقد النقل البحري للبضائع:

على الناقل ان يلتزم بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول ضمن الميعاد المتفق عليه، أو ضمن الميعاد المعقول^(١). كما يلتزم الناقل بأن يتبع خط السير المعتاد، فإذا انحرف عن ذلك كان مسؤولاً عما يلحق البضاعة من ضرر (سواء كانت بالهلاك أو التلف) نتيجة تأخير وصولها بسبب هذا الانحراف غير المبرر^(٢). على ضوء ذلك يمكن أن يكون المفهوم العام للتأخير محدداً. مثل الوصول المتأخر جداً، أو الوصول بعد الفترة المحددة، وعلى ضوء ذلك يمكن تعريف التأخير بأنه تجاوز الوقت، أو الوصول بعد مضي الفترة المحددة^(٣). وبعبارة أخرى هو عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد المحدد بنهاية الوقت الذي يستغرقه الناقل العادي لمثل هذا النقل، إذا لم يوجد هناك اتفاق على وقت لتسليم البضاعة^(٤). بينما يرى أحد الفقهاء بأنه "يوجد تأخير عندما لا يصل الشيء في الوقت المحدد في عقد النقل، وعند سكوته ففي الوقت الذي يتحدد بمقتضى العرف التجاري"^(٥).

(١) عبدالقادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٥٠.

(٢) ثروت عبدالرحيم، شرح القانون البحري السعودي، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٨٥، ص ١٦٤.

(3) V.A.Cathelineau. Le retard en Droit Civil, Petites. Affiches, 28 at 31 août 1998.

(٤) عادل مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٨، ص ١٣٠.

(٥) طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع. الطبعة الأولى، عمان، ٢٠٠٤، ص ١٤١.

نخلص مما سبق أن قضية التأخير تعود إلى إشكالية أكثر اتساعاً من العلاقة بين القانون والوقت. وهذا أمر واضح في النظرية العامة للالتزامات المتعلقة بالتأخير. ومن الضروري أن نميز في هذا المجال بين حالتين:

الحالة الأولى: أن تأخير وصول البضائع في الوقت المحدد يلزم الناقل بدفع مبلغ معين من المال كتعويض، يخضع لقواعد خاصة وفقاً للمصالح المتضررة^(١)

الحالة الثانية: أن التأخير في تنفيذ الالتزام بنقل البضائع يقتضي إعطاء قيمة أكثر للضرر الاقتصادي الناجم عن ذلك^(٢)؛ لأنه يختلف عن الأضرار الاقتصادية الأخرى.

فقانون الالتزامات في كافة الدول يتضمن قواعد متعلقة بالتأخير. فعقد البيع مثلاً يسمح بالمعاقبة عن التأخير في تسليم البضاعة المبيعة، والمشتري يستطيع فضلاً عن المطالبة بالتعويض عن الأضرار أن يطالب إما بفسخ عقد البيع أو اتمامه^(٣).

أخذ التأخير صداً خاصاً في قانون النقل، فالمصدر (أو الشاحن) يتوقع أن تصل البضاعة بأسرع وقت ممكن، كما أن المرسل إليه ينتظر وصولها في أقصر مدة ممكنة. بيذاً للتأخير أضرار وأخطار كبيرة عليهم، حيث يضطرون إلى دفع تعويض بدل الضرر الناجم عن التأخير للمرسل إليهم، بالإضافة إلى ذلك فالنقل يستوجب الخطر المحتمل للتأخير. وفي القانون البحري هناك نصوص قانونية تتعلق بالتأخير، بالإضافة إلى تحمل المسؤولية عن التأخير في هذا المجال وهي متعددة.

إن مسؤولية الناقل عن التأخير تلعب دوراً لا يمكن إهماله في عقد استئجار السفينة لسفرة واحدة. وهذا يعود لفرضية التعويض، أو الدفع المادي "المبلغ المدفوع عن طريق مستأجر السفينة بسبب التأخير الإضافي خلال شحن السفينة"^(٤). إذ يجب دفع مبلغ معين إذا حصل تجاوز في المدة المحددة. وهذا تعويض ناتج عن مدة التأخير.

الجدير بالذكر أن التأخير في النقل البحري للبضائع لا يُعدُّ كالتأخير في النقل البحري للركاب، حيث إن الإتفاقيات الدولية تنص على ذلك كاتفاقية بروكسل بتاريخ ١٩٧٤/٤/٢٩م، حيث نصت على موضوع التأخير. أما القانون الفرنسي الصادر بتاريخ ١٩٦٦/٦/١٨ فقد تضمن، على النقيض من ذلك، ترتيباً خاصاً. ووفقاً لهذا

(1) v.ch.larroumet.Droit civil.T.3les obligations le contract.4.ed Economica. 1998. n.645. ets. p.665 ets.

(2) V.ch.larroumet,op.cit.n.650.p.670

(٣) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الرابع، البيع والمقايضة، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ١٩٥٢، ص ٦٠٣ وما بعدها.

(4) maritime.dalloz. 12ed. 1997.p.189- Rodier et.E.du pontavice Droit

القانون يُعَدُّ الناقل البحري للركاب مسؤولاً في حالة التأخير على الوجه المحدد في المادة ٣٦ في القانون الفرنسي، كما أن الناقل البحري يُعَدُّ مسؤولاً عن الخسائر الحاصلة جراء هذا التأخير وعن عدم، الالتزام بما ورد في المادة المتعلقة بالأخطاء التجارية^(١).

أما مسؤولية التأخير في القانون البحري فليس كل تأخير يترتب عليه مسؤولية الناقل، وعلى المرسل إليه أن يثبت أن التأخير قد حصل بسبب نقص في إجراءات النقل^(٢).

إلا أن المرسوم الفرنسي الصادر بتاريخ ١٩٦٦/١٢/٣١م تضمن نصوصاً أكد شدة فيما يتعلق بالنقل البحري للركاب في الفرضين المتعلقين بالتأخير بشكل مباشر في حالة التعديل المهم لأوقات المسافرين أو الانقطاع الطويل للرحلة البحرية. لذلك سوف نقتصر دراستنا على التأخير الناتج في النقل البحري للبضائع على وجه الدقة، من خلال دراسة وتحليل النصوص التي تتضمن تحديد مسؤولية الناقل البحري عن تأخير تسليم البضاعة، والخسائر، والأضرار الناتجة عن ذلك. يتحمل الناقل تكاليف التأخير وفقاً لنص المادة ٣٩ من القانون الصادر بتاريخ ١٩٦٦/١٢/٣١م، والتي تنص على أن الناقل يجب أن يسلم البضائع في الوقت المحدد والمكان المحدد وفقاً لاتفاق الطرفين، أو حسب شاغل الميناء. كما تنص المادة ٤٣ من نفس القانون، على أنه إذا لم يسلم الناقل البضائع في الوقت المحدد وفقاً لنص المادة ٣٩ سيدفع تعويضاً مناسباً عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع. وهذا ما نصت عليه، أيضاً، المادة ٢/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري الجديد^(٣). أما قانون التجارة البحرية الأردني فالمادة ٢١٣ منه لم تتطرق إلى التأخير، ولا إلى الأضرار التي تصيب البضاعة كالهلاك، والتعيب، وهذا نقص في التشريع يجب تداركه^(٤).

كذلك تُعَدُّ مسؤولية الناقل البحري في الواقع العملي هي الأكثر انتشاراً من مسؤولية المرسل، أو الشاحن، أو المرسل إليه. حينما تكون الخسائر بسبب التأخير

(1) L art.36 dispose que "Le transporteur est tenu de mettre et d'conservier le navire dans un etat de navigabilité convenablement armé.équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

(2) A. Séralaux. la faute de transporteur préface de.p.Bonqssies L'éd Economica.1998.p.17.

(٣) نصت المادة ٢/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري على ما يلي "لايعتبر الناقل قد تأخر في التسليم اذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، او في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة اذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق".

(٤) نصت المادة ٢١٣ في قانون التجارة البحرية الأردني على ما يلي "يضمن الناقل كل ما يلحق بالبضاعة من هلاك وتعيب واضرار ما لم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يلي....."

في تسليم البضائع، فهذا يرتبط بشكل عام بمسؤولية الناقل البحري، ولكن ممكن أن ترتبط بالسمسار البحري في بعض الحالات، حيث يمكن للسمسار أن يعلن مسؤوليته عن التأخير في التسليم في بعض الحالات^(١).

والبحث في هذه الاشكالية يتطلب منا أن نميز بين تأخير تسليم البضائع والتأخير في إقلاع السفينة. لأن التأخير في إقلاع السفينة له تنظيم خاص في فرنسا، بينما التأخير في عقد النقل البحري يكون واضحاً إذا كان تأخير إقلاع السفينة بسبب قوة القاهرة فلا يتحمل الناقل المسؤولية^(٢). بينما التأخير في تسليم البضائع يُعدُّ من حالات المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل بشكل كامل^(٣).

فالنظام القانوني لهذه المسؤولية يركز على التسهيل الواضح نحو الناقل البحري، لأن مسؤوليته تكون شديدة في حالة الخسارة بسبب الأضرار الاقتصادية الناتجة عن ذلك.

الا ان مسؤولية التأخير في النقل البحري تقوم على عدة احتمالات، من خلال مقارنتها مع مسؤولية الناقل بالوسائل الأخرى، مثل النقل على الطرق، والنقل النهري، والنقل بالسكك الحديدية، والنقل الجوي، وهذا الأخير يتبع نظاماً أكثر دقة في المسؤولية. فما هي الأسباب وراء هذا التسهيل في المسؤولية بالنسبة للناقل البحري؟ لا شك أنه من الضروري التساؤل عن سبب التسهيل ومشروعيته بالنسبة للناقل البحري، لأنه ليس من الضروري في الوقت الحاضر التشدد في مسؤولية الناقل البحري عن التأخير^(٤).

هناك عدة أسباب أو مبررات لعدم التشدد. أولاً: لأن الملاحة البحرية قد استفادت من التقدم التكنولوجي. وثانياً: لأن النقل البحري تطور بشكل كبير بفضل هذا التطور العلمي، كما أن المجازفة في النقل البحري تؤخذ في الاعتبار^(٥). وهذه الدراسة ستسمح باختيار القانون الأفضل، وبالتالي ندسأل عن كيفية تفاقم مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير.

إن مسؤولية الناقل البحري عن التأخير متعددة في حالة الخسارة، أو الأضرار، وله نظام خاص، وهذه الخصوصية متأدية من الطابع الخاص لخسائر النقل البحري. ولدراسة هذا الموضوع يجب طرح الاسئلة التالية:

(1) ph. Delebecque : La responsabilité personnelle du commissionnaire de transport. RJDA.3.1996.219.

(2) L'art 31. 31/12/1966.

(٣) L'art 32. 31/12/1966 يوجد في هذا المجال أحكام قضائية انجلوسكسونية وفرنسية تظهر بوضوح وجود العديد من الأسئلة. إلا أن الدعاوى الناجمة عن التأخير في هذا المجال قليلة.

(4) T.com.Paris 19Janv.1982-DMF1982-68.

(5) G.Ripert. Driot Maritime.4édp.1952..P.438.

السؤال الأول: ما هي النصوص القانونية القابلة للتطبيق في موضوع التأخير؟
السؤال الثاني: ما هي الأضرار الاقتصادية الناجمة عن التأخير في النقل البحري؟

السؤال الثالث: على فرض أن مسؤولية الناقل البحري معروفة، ما هي الطرق المعروضة عليه لتحديد مسؤوليته؟
إن الإجابة على هذه الاسئلة تكون من خلال دراستنا للمطالب التالية:

المطلب الثاني: النصوص القانونية المطبقة على التأخير في النقل البحري للبضائع:
إن معرفة القواعد المطبقة على التأخير في عقد النقل البحري للبضائع، تتطلب منا الرجوع إلى القانون الفرنسي الصادر بتاريخ ١٨/٦/١٩٦٦م، والمطبق على النقل البحري للبضائع والمرسوم بتاريخ ٣١/١٢/١٩٦٦م، والمتعلق بمسؤولية الناقل البحري عن التأخير مقارنة مع القوانين المتأثرة بهما، كالقانون المصري والقانون الأردني. ومن ثم يجب دراسة القواعد الواردة في اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م.

الفرع الأول: مدى تطبيق القانون الفرنسي الصادر بتاريخ ١٨/٦/١٩٦٦م على التأخير في النقل البحري للبضائع:

أورد المشرع الفرنسي في قانون ١٨/٦/١٩٦٦م الخاص بعقود إيجار السفينة والنقل البحري، الأحكام الخاصة بنقل البضائع في المواد من (١٥ - ٣٢)، وفي المرسوم الصادر في ٣١/١٢/١٩٦٦م، والمكمل للقانون السابق، حيث خصص المواد من (٣١ - ٥٩) لنقل البضائع، وكذلك صدر بتاريخ ٢٣/٣/١٩٦٧م مرسوم خاص بتحديد مسؤولية الناقل البحري^(١).

والجدير بالذكر أن القانون الفرنسي لعام ١٩٣٦م قد نص على النقل البحري للبضائع مع انه لم يتضمن نصوصاً خاصة تعالج تأخير تسليم البضائع، وهذا لا يعني عدم اهتمام القانون الفرنسي بذلك. بل لقد ثبت العكس، فالمادة العاشرة من الكتاب الثالث في العنوان الثالث من القانون البحري لعام ١٦٨١م تنص على تحمل الربان الخسائر. أما في الوقت الحاضر فإن المادة ٢٧ من قانون ١٨/٦/١٩٦٦م تنص على أن الناقل هو المسؤول عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع. إلا أنه يجب معرفة

(١) كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف الاسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٤١٥.

مضمون هذا النص، وما هي الخسائر التي يشملها أو يطبق عليها. وكذلك يجب معرفة نص المادة ٢٨ بعد تعديلها في قانون رقم ١٩٦٦/١٢/٢٣^(١). نصت المادة ٢٧ من القانون الفرنسي في مطلعها على أن الناقل يعد مسؤولاً عن الهلاك والخسارة (اللاحقة بالبضائع) "subi par la marchandise" منذ أخذها إلى حين قيامه بتسليمها للمرسل إليه. ثم تعرضت للحالات المستثناة التي يستطيع الناقل الاستناد إليها لدفع مسؤوليته عن الهلاك أو الخسارة. واضح من هذا النص أنه يطبق على الأضرار الناتجة عن تلف البضاعة. ولكن السؤال المهم ما هو الحكم بالنسبة للأضرار الاقتصادية الناتجة عن التأخير. لأنه وفقاً لقانون عام ١٩٦٦م المطبق وغير المطبق على هذا النوع من الأضرار الناتجة عن التأخير، فإن نظام المسؤولية سيكون مختلفاً في هذا القانون عنه في القواعد العامة، ومن أجل حل هذه المعضلة يجب أن نسلم بأن المواد (٢٧، ٢٨) من قانون عام ١٩٦٦م تطبق على جميع الأضرار الناتجة عن التأخير في تسليم البضائع بما فيها الضرر الاقتصادي. كما أن نص المادة ٣٢ من نفس القانون جاءت بشكل عام لتتضمن في الواقع جميع الأضرار الناتجة عن التأخير؛ لأن عبارة (بسبب التأخير) (à raison des dommages) تكفي لتطبيق النص على جميع الأضرار الناتجة عن التأخير بما فيها الضرر الاقتصادي^(٢). وهناك رأي يذهب إلى أن عبارة (الهلاك أو الخسارة) جاءت بعدها عبارة (اللاحقة بالبضائع) في المادتين (٢٧، ٢٨) وهذا يدل على أن قواعد هذا القانون لم تطبق على الضرر الاقتصادي الناتج

(١) تنص المادة ٢٧ من قانون عام ١٩٦٦ في مطلعها على ما يلي:

"La transporteur est Responsable des pertes ou dommages subis par La marchandise de puis La prise en change Jusqu'à La Livraison "

كذلك نصت المادة ٢٨ من نفس القانون في مطلعها وبعد تعديلها بالقانون رقم ١٩٨٦/٢١/٢٣ على ما يلي:

"La responsabilité du transporteur est limitée, poue les pertes ou dommages de La convention Les marchandises, aux montants fixes au a du paragraphes de L'article 4 de La convention internationale pour L'unification de certataines regles en mqtiere de connaissance signée à Bruxelles le25 aout 1924 ,madifiéepar Le protocole signé a Bruxelles Le 21/12/1979."

(2) EN ce sens.V/E/du pontarice. et.p.cordeir.tranport et affrètement maritime. p. cit. p. 151. selon.ces.auteurs "L'expression par.sa-énéralite vise.les préjudices.de toute Nature.

عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، فالخلاصة إذن أن قواعد القانون الفرنسي لا تنطبق على الضرر الاقتصادي^(١).

ولكن قبل أن نبدى رأينا في الموضوع حول ما هي الأسباب وراء القول بتطبيق قانون ١٩٦٦/٦/١٨م، وكذلك مرسوم ١٩٦٦/١٢/٣١م على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير، لعل الحجة في ذلك أن مسؤولية الناقل عن التأخير محددة بشكل واضح. وهذا ناتج عن القواعد العامة للمسؤولية العقدية، إلا أنه يجب مراجعة هذا الرأي، ودراسة الأضرار الناتجة عن ذلك، لأن القرارات القضائية المختلفة والمتعلقة بهذا النوع من المسؤولية عن التأخير لم تشر إلى نص قانوني؛ لأن بعض المؤشرات لا تسمح بتطبيق قانون ١٩٦٦م فيما يتعلق بالأضرار الاقتصادية الناتجة عن التأخير. كما لا يوجد حتى الآن تطبيق كامل لقانون ١٩٦٦م، وهناك توجه لمعالجة هذه المشكلة بالرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية، إلا أن هذا الحل ليس شافياً ولا نهائياً؛ لأن هذا الحل لم يحدد إطار الأضرار الناتجة عن التأخير، ليس من الغريب أن يطبق نظام مختلف على التأخير بشكل تلقائي هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى لا يوجد ما يبرر ذلك من وجهة نظر عملية؟

نعم، لا يوجد نظرية عامة تنص على أن الأضرار الناتجة عن التأخير تخضع لقواعد تختلف عن القواعد المطبقة على الخسائر والتلف، إلا أن هناك عدة أنظمة مختلفة فالمواد (٢٧، ٢٨) من قانون ١٩٦٦م، إلا أن هذا ليس سبباً كافياً. كما أن هذا الحل ليس نهائياً خاصة في مجال تفسير نصوص قانون ١٩٦٦ بطريقة واسعة لتشمل التأخير.

إن القانون الفرنسي بعدم تطبيقه على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير قد تخلف عن مسايرة اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م الخاصة بالنقل البحري للبضائع بموجب سندات الشحن واتفاقية وارسو ١٩٢٥م الخاصة بالنقل الجوي للركاب والبضائع، واتفاقية عام ١٩٥٩م الخاصة بنقل البضائع بالطرق (c.m.r)، واتفاقية ١٩٦٢م الخاصة بنقل البضائع بالطرق الحديدية (c.i.m)، كما أنه لم يساير ركب من التشريعات البحرية الحديثة.

وهناك عدة نصوص قانونية متعلقة بالنقل البحري تجيز المساءلة عن التأخير في نقل البضائع، وتقوم المحاكم بتقدير الخسائر وفقاً لنص المادة ٢٧ من قانون ١٩٦٦م. كما يجب إجبار الناقل على إنهاء مدة نقل البضائع بأسرع وقت ممكن. لذلك

(١) عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية- دراسة مقارنة- في عقد النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، عام ٢٠٠٠م، ص ٥٢.

يجب اعادة صياغة نصوص المواد (٢٧، ٢٨) من قانون عام ١٩٦٦م لتشمل الأضرار الاقتصادية الناتجة عن التأخير. وهذا لا يتطلب كثيراً من الجهد.

الفرع الثاني: مدى تطبيق القانون المصري على التأخير في عقد النقل البحري للبضائع:

صدر في مصر بتاريخ ٢٢/٤/١٩٩٠م قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م ولقد استعان القانون المذكور في غالبية نصوصه الخاصة بعقد نقل البضائع بالبحر بأحكام اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م^(١).

لقد أخضع القانون المصري الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه لقواعده. وهذا ما نصت عليه المادة (١/٢٤٠، ٢)، وهي تقابل المادة (٢/٥) من اتفاقية هامبورغ. (يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق).

والجدير بالذكر أن المشرع المصري قد نص على الناقل متوسط الحرص، بينما المادة (٢/٥) من اتفاقية هامبورغ نصت على الناقل الحريص. فالعبرة في هذا الصدد ليست بأشد الناقلين حرصاً، وإنما بالناقل متوسط الحرص^(٢). إلا أن هذا الخلاف بين هاتين الفقرتين ما هو إلا اختلاف لفظي^(٣)، لأن التأخير ليس ضرراً بحد ذاته، وإنما الضرر يتمثل في النتائج التي تترتب عليه، والذي يمكن اعتباره ضرراً اقتصادياً يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة، مما يوقع الضرر على الشاحن أو على منشأته، كما إذا فوت عليه التأخير صفقة رابحة، أو الحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة^(٤).

الفرع الثالث: مدى تطبيق القانون الأردني على التأخير في عقد النقل البحري للبضائع:

(١) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤١٨.

(٢) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٧٦. عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٥٨.

(٣) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٥٨.

(٤) محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورغ بتاريخ مارس ١٩٧٨)، دار النهضة العربية، سنة ١٩٨٥، بند ٦٠.

ان المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني لم تتطرق إلى التأخير، ولا إلى الأضرار الاقتصادية الناتجة عن ذلك، كالأضرار التي تصيب البضاعة بسبب الهلاك أو التلف. وهذا نقص في التشريع يجب تداركه، كما فعلت الكثير من القوانين العربية، كالقانون المصري، والقانون الكويتي للتجارة البحرية^(١). إلا أن المادة (٧٢) من قانون التجارة البرية الأردني، والمادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني تنص على أن الناقل يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك، أو تعيب، أو أضرار، ما لم يثبت أن هذا الهلاك، أو التعيب وهذه الأضرار ناتجة عن أحد حالات الإعفاء التي نصت عليها المادة ٢١٣، وهو ما أخذ به القضاء الأردني^(٢). لأن مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري هي مسؤولية عقدية، فهي التزام بتحقيق نتيجة، وهو ما أخذ به القضاء الأردني^(٣). كما أن قانون التجارة البحرية الأردني لم يحدد الفترة التي يجب أن تنتقل خلالها البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وعلى العكس من ذلك فإن قانون التجارة البرية الأردني سنة ١٩٦٦م قد أشار في أكثر من موضع إلى مدة النقل، فالمادة ١/١٧١ أشارت في عقد نقل الأشياء على أنه: (على المرسل أن يوضح للناقل عنوان المرسل إليه، ومكان التسليم، وعدد الطرود ووزنها ومحتوياتها، ومهلة التسليم، والطريق التي يجب اتباعها)^(٤). إلا أن المادة ٧٦ من قانون التجارة البحرية الأردني أسقطت حق إقامة الدعوى على الناقل بعد سنة تبدأ من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخير في تسليمه. فإذا خلا عقد النقل من الوقت المحدد للتسليم يفترض أن يتم التسليم في وقت معقول، يحدده قاضي الموضوع^(٥) وفق العرف التجاري عند وجوده.

والخلاصة، أنه لم يرد في قانون التجارة البحرية الأردني نص مفصل، ولا في قانون التجارة البرية نص يعالج حالة تأخير الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه. المهم

(١) نصت المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ على ما يلي (يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك، أو تعيب وأضرار ما ليثبت أن هذا الهلاك، وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يأتي.....) وهذا خلاف للمادة ٢/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري والمادة ١٩٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة ٢/٥ من قواعد اتفاقية هامبورغ.

(٢) انظر تمييز حقوق أردني رقم ٨٢/٦٧٥ مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٨٣ ص ٢٤٨

(٣) انظر تمييز حقوق أردني رقم ٨٢/٦١٠ مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٨٤ ص ٩٩٧.

(٤) عبد القادر العطير المرجع السابق، ص ٣٥٢. انظر أيضاً: لطيف جبر كومان، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الثانية، عمان ١٩٩٨، ص ١٢٤. وانظر أيضاً: عادل المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٨، ص ١٣٠ وما بعدها.

(٥) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٥٢ وما بعدها.

أن المادة ٢٨٠ من قانون التجارة البحرية الأردني قد أشارت إلى حالة التأخير، وهي الإشارة الوحيدة للتأخير، وقد نصت على ما يلي (ان وثيقة الشحن المباشرة هي التي يسلمها ناقل أو ل يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتالية، تلزم من منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها. فهو ملزم خاصة بضمان افعال الناقلين المتتابعين الذين يتسلمون البضاعة. ولا يسأل كل من هؤلاء إلا عما يحدث في رحلتهم الخاصة، من ضياع، وخسارة، وتأخير).

الفرع الرابع: مدى تطبيق اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م وعام ١٩٦٨م على التأخير في النقل البحري للبضائع:

لقد اختلف الفقه والقضاء حول مدى تطبيق اتفاقية بروكسل على التأخير وعلى الضرر الاقتصادي الناتج عنه، وكان لكل فريق حججه وأسانيده، وهو ما سنتعرض له تباعاً.

(١) موقف الفقه:

لقد انقسم الفقه حول مدى تطبيق اتفاقية بروكسل على التأخير، وعلى الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير بين اتجاهين متعارضين:

أ- الاتجاه الأول^(١): يرى هذا الاتجاه أنه لا يوجد في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤م، وعام ١٩٦٨م نصوص تتعلق بالتأخير في نقل البضائع، ولا بالضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير، حيث ترك الأمر إلى القضاء لمعالجته، وموقف كهذا أمر منطقي؛ لأن مسألة التأخير ليست على درجة كبيرة من الأهمية، لأن السفن في ذلك الوقت كانت شراعية وبطيئة، وتعرض لمخاطر البحر التي تضطرها للانحراف والتأخير، مما يصعب معه على الناقل التقيد بوقت محدد لاتمام الرحلة البحرية^(٢).

وبعبارة أخرى، إن الملاحة البحرية كانت تقوم على فكرة المجازفة، حيث من

(١) راجع في هذا الاتجاه في الفقه الأجنبي:

Honnold.J.o: ocean carries and cargo, clarity and fairness-Hague or Hamburg? J. Mar. L. com, vol. 24, 1993, p.98

ثم راجع في هذا الاتجاه في الفقه العربي، علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٢٩٤ وما بعدها. ومحسن شفيق، المرجع السابق، ص ٤٢. وبهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٤٢، ص ٥٦. وغيرهم.

(٢) عبدالقادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٩٢.

الصعب توقع وتحديد تاريخ معين لو وصول السفينة لوجهتها المحددة^(١). علماً بأنه لم يرد أي ذكر لتعبير التأخير (Le retard) في نصوص اتفاقية بروكسل، ولم تتعرض هذه النصوص الا لتعبير الهلاك (La perte)، وتعبير الخسارة (Le dommage)، وقد ورد ذكر هذين التعبيرين في المادة (٦/٣) والمادة ٤/٤، ٢، (١) دون الإشارة إلى مدى الضرر الذي يخضع لقواعد الاتفاقية^(٢).

ب- الاتجاه الثاني^(٣): يرى أصحاب هذا الاتجاه أن اتفاقية بروكسل تنطبق على التأخير، وعلى الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه وحجتهم في ذلك: أن عبارة الهلاك أو الخسارة الواردة في الاتفاقية ذكرت متبوعة بعبارة (اللاحقة بالبضاعة أو ما يتعلق بها) (causée aux marchandises ou les concernant) في المادة السابعة، وفي المادة ٨/٣ ذكر هذان التعبيران متبوعين في النسخة الفرنسية بعبارة (survenu aux marchandises concernées) ومتبوعين بالنسخة الانجليزية بعبارة (To or in connection with goods) ووردت هذه العبارة بصورة مطلقة مما يقتضي شمولها للضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير^(٤).

كما أن عبارة (أوما يتعلق بها) إشارة واضحة إلى تطبيق الاتفاقية على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير^(٥). كما يدعوا أصحاب هذا الاتجاه إلى تفسير العبارات الواردة في الاتفاقية تفسيراً واضحاً وواسعاً لأجل التوحيد الدولي للقواعد القانونية^(٦). كما أثبتت مسألة الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه في لجنة مؤتمر بروكسل الدبلوماسي سنة ١٩٢٣ وتساءل البعض هل

(1) G.N.Fayzi chakab. La Responsabilité du transporteur maritime de marchandises selon les regles de la Haye de 1928 et de Hambourg de 1978 thèse nice. 1999.P.128.

(٢) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٣٤.

(٣) راجع في هذا الاتجاه في الفقه الأجنبي:

Bonassies(p) : Le droit positif francais en 1990. D.M.F.1991.p.145 no 67 le droit positif francias en 1988.D.M.F,1989.P.162.N.87. ; Rodiér (R.) à Du pontavice (E): Droit maritime, 11 éme Ed, Dalloz paris 1991,note 1, p.281.

وراجع في هذا المجال في الفقه العربي، عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٤٠ وما بعدها.

(٤) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٣، ٤٤.

(5) Bonassies(p) :- Le droit positif francais en 1988.op.cit.p.162.

(6) Bonassies(p) :- Le droit positif francais en 1990.op.cit.p.145.

تعبير الخسارة (Le dommage) يشمل الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير فأجاب رئيس اللجنة بأن كل الأسباب القانونية الموجبة للتعويض تخضع للاتفاقية^(١).

الخلاصة، أن أصحاب هذا الاتجاه يرون أن اتفاقية بروكسل والقوانين التي اقتبست نصوصها منها، كالقانون الفرنسي، والقانون الأردني تنطبق على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه^(٢). إلا أننا نرى أن اتفاقية بروكسل والقوانين التي اقتبست نصوصها منها لا تنطبق على التأخير، ولا على الضرر الاقتصادي الناتج عنه، لأن في ذلك تدميلاً للنص أكثر مما يحتمل، وهذا يستدعي تعديل نصوص الاتفاقية لتشمل التأخير بشكل واضح.

(٢) موقف القضاء:

اختلفت مواقف القضاء حول مدى تطبيق اتفاقية بروكسل على الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير بين اتجاهين:

أ- **الاتجاه الأول:** ذهب هذا الاتجاه إلى أن اتفاقية بروكسل لا تنطبق بأي حال من الأحوال على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه. وهناك أحكام قضائية كثيرة في هذا الصدد نذكر أمثلة منها^(٣):
فمثلاً قضية (Pioko fashion.v.Amer.pres)^(٤) أمام القضاء الانجليزي وتتعلق وقائع هذه القضية بصفقة ملابس موسمية تم نقلها من الهند إلى كندا، وتضمن سند الشحن شرطاً يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير، ووصلت الشحنة متأخرة عن موعدها أسبوعين، مما اضطر الشاحن لرفع دعوى أمام القضاء مطالباً بالتعويض عن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير، ورفضت المحكمة الطلب مستندة إلى وجود شرط في سند الشحن يعفي الناقل من المسؤولية عن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه.

وفي قضية أخرى (united merchants & manufactures inc.v.us.Lines.co) والتي حكم القضاء الانجليزي بها، بأن الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه لا يخضع لقواعد اتفاقية بروكسل، واستند الحكم على أن الالتزام بتسليم البضاعة للمرسل إليه في الميعاد المحدد والمتفق

(١) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٥.

(٢) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٦.

(٣) انظر تفاصيل ذلك: عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٣٩ وما بعدها.

(4) 1993.A.M.C.2615l(W.D.W).1993.

عليه من ضمن الالتزامات التي فرضتها المادة الثانية من الاتفاقية على الناقل^(١).

كما أن محكمة استئناف اكس الفرنسية^(٢)، قضت بأن شروط الإعفاء من المسؤولية عن الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، بسبب إهمال الناقل أو أي من تابعيه أو وكلائه، لا تعد مخالفة لأحكام الاتفاقية^(٣).

ب- الاتجاه الثاني: ذهب هذا الاتجاه إلى أن اتفاقية بروكسل تنطبق حتماً على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه^(٤)، ومن أمثلة القضاء على ذلك، ففي قضية:

(Anglo saxon petroleum.co.ltd.v.Adamastos shipping co.ltd) أيد مجلس اللوردات البريطاني ما أخذ به القاضي الإنجليزي (Divlin) عندما نظرت القضية أمام محكمة استئناف إنجلترا من أن عبارة (الهلاك أو الخسارة) الواردة في المادة ١/٤ من اتفاقية بروكسل تشمل الضرر الاقتصادي الناتج عن تأخير تسليم البضاعة للمرسل إليه^(٥). وهناك أحكام أخرى مماثلة في بريطانيا^(٦). وذهبت محكمة استئناف باريس أكثر من مرة إلى أن الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل تنطبق على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه^(٧). كما أكدت محكمة النقض الفرنسية من جانبها هذا القضاء^(٨).

رأينا في الموضوع:

إن نصوص اتفاقية بروكسل لا تنطبق على التأخير، ولا على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه؛ لأن إجبار الشاحنين على تطبيق اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بموضوع التأخير أدى إلى إفلاس الناقلين. كما

(1) 1953,126.N.Y.S.2d,560.

(٢) انظر حكمها الصادر في ٣/٣/١٩٩٢ D.M.F.، ص ١١٢. أشار إليه، عمر فؤاد عمر المرجع السابق ص ٤٠.

(٣) نقض فرنسي بتاريخ ١٥/٢/١٩٩٤ D.M.F. ١٩٩٤ ص ٧٠٠ تونس ١٣/٧/١٩٥٩ D.M.F. ١٩٦٠، ص ٤٤٢. أشار إليه: عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٠.

(٤) انظر تفاصيل ذلك: عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٤٠، ٤١، ٤٢.

(5) 1959.App.c.133(H.L.1958).1957.Q.B.29233(c,App.1957)

(6) 1957.APP.C.149;1956,All.E.R.957.(H.L.1956).1957.A.M.C.1188(2 cir,1957)

(٧) B.T 1983 ص ١١٣. ٢٠/٤/١٩٨٢، ١٩٨٩ D.M.F.، محكمة استئناف باريس ١٢/٤/١٩٨٧.

(٨) ١٩٩٠ ص ٦٨٣ D.M.F. ٥٨٥ ص ١٩٩٠ B.T. - نقض فرنسي ٢٩/٥/١٩٩٠.

أن الرأي الداعي لتطبيق اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م، ١٩٦٨م على موضوع التأخير ليس حلاً مثالياً: لأن بعض المصطلحات أو العبارات لا تنطبق على التأخير، وكذلك نص المادة ٦/٣ من الاتفاقية.

إلا أنه يمكن إجراء بعض التعديلات على نصوص الاتفاقية، فهي مسألة وقت لمراجعة اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بالتأخير في نقل البضائع، خاصة وأن اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م بدلت أكثر نصوصها فيما يتعلق بالتأخير في نقل البضائع، وهما أخذ بعين الاعتبار للمرة الأولى بوجود نص دولي خاص بالتأخير بشكل عام، فما هي الأسباب التي دفعت الموقعين على اتفاقية هامبورغ بالنص على موضوع التأخير، خاصة وأن قوا عد هامبورغ تدمي مصالح الدول النامية في هذا المجال، وتزيد من مسؤولية الناقل^(١).

الفرع الخامس: مدى تطبيق اتفاقية هامبورغ على التأخير في النقل البحري للبضائع:

نصت المادة ١/٥ من اتفاقية هامبورغ على مسؤولية الناقل البحري بشكل عام في حالات ثلاث: هي هلاك البضاعة، وتلفها، والتأخير في تسليمها للمرسل إليه، وهي بذلك وضعت الهلاك الناجم عن التأخير على قدم المساواة مع هلاك البضاعة أو تلفها^(٢).

كما أو ضحت المادة (٢/٥) مفهوم التأخير بتسليم البضاعة إذ نصت على ما يلي: (يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة، أو في حالة عدم وجود الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقطع مع مراعاة ظروف الحالة).

كما نصت المادة ٣/٥ على ما يلي: (للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن تعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة (٤٠) في خلال ستين يوماً تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة (٢) من هذه المعاهدة). كما حددت المادة (١/٦) مسؤولية الناقل

(1) V.G Assontis Réglementation internationale des transport maritimes dans les cadre de la CNUCED.P.V.F1991.

(٢) محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٣٩٤.

عن التأخير في التسليم بمقدار يعادل مرتين ونصف اجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري^(١).

يستفاد من هذه النصوص، أن الخسارة الناتجة عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه وفقاً للمادة ١/٥ يقصد بها الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، كما أن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه يحدث إذا ما كان هناك اتفاق على مدة معينة يجب أن يتم خلالها تسليم البضاعة للمرسل إليه وانتهت هذه المدة دون تسليمها، أما في حالة عدم وجود اتفاق فإن التأخير يحدث إذا ما انتهت مدة معقولة يمكن لناقل يقط إذا ما وضع في نفس الظروف أن يسلم البضاعة خلالها للمرسل إليه.

كما يستفاد من نصوص الاتفاقية أنه يحق للمرسل إليه إذا ما كان هناك اتفاق على مدة معينة ومحددة يجب أن يتم تسليم البضاعة خلالها اعتبار البضاعة في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً متتالية^(٢) تلي تاريخ التسليم.

خلاصة القول أن اتفاقية هامبورغ تنطبق على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه. وأن نصوص هذه المعاهدة قد جاءت لتلبي مصالح الدول النامية رغم أن هذه الاتفاقية متقدمة من وجهة نظرنا للأسباب التالية:

١- أن عبارة المدة التي تتطلب من الناقل الحريص في المادة ٢/٥ غير دقيقة، فهل نستطيع أن نضع معياراً للحرص مع إشارة النص على ضرورة مراعاة ظروف الواقع لتحديد فترة التسليم المطلوبة من الناقل الحريص، النتيجة أن هذا النص لم يضع معياراً موضوعياً.

٢- أن المادة ١/٥ قد جمعت في نص واحد بين الضرر الناتج عن هلاك البضاعة أو تلفها، وذلك الذي يترتب على التأخير في التسليم، فكان يجب معالجتهم في فقرتين مختلفتين كي لا يوجد تشكيك في النص حول استناد الضرر الناتج عن التأخير إلى مبدأ الخطأ المفترض.

٣- يستفاد من المادة ٣/٥ من الاتفاقية أنها تفترض هلاك البضاعة إذا لم يتم تسليمها خلال ستين يوماً من الوقت المقرر للتسليم. ففي هذا النص قصور من ناحية، وتحكم من ناحية أخرى، فهل الأمر متروك لصاحب الحق في استلام البضاعة، إذا لم يكن الأمر كذلك فما هو مصير العلاقة بين صاحب الحق والناقل إذا ظهرت البضاعة فيما بعد، كذلك فإن هذه المدة لا اعتبار البضاعة هالكة يمكن أن تتباين بحسب طبيعة البضاعة؟ ولماذا حدد النص ستين يوماً،

(١) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٩٤.

(٢) عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص ٥٥ وما بعدها.

أليس هذا معياراً تحكيمياً؟

المبحث الثاني

المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع

بالرجوع إلى نص المادة ٣٩ من القانون الفرنسي بتاريخ ١٢/٣١/١٩٦٦م، والمادة ١/٢٤٠ من القانون المصري الجديد سنة ١٩٩١م (يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب اجنبي لا يد له فيه)، والمادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق غاية أو نتيجة (obligation de résultat) يتمثل في نقل البضاعة من ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول كاملة وسليمة، وذلك في الميعاد المتفق عليه^(١).

لكي تقوم مسؤولية الناقل على المضرور إثبات أن الناقل لم ينفذ التزامه. وهذا يعني أن الخطأ مفترض في جانب الناقل، ويجب على المرسل إليه إثبات الضرر الذي لحقه ومقداره، وبالتالي فإن علاقة السببية مفترضة بين الخطأ والضرر. ولا يستطيع الناقل التنصل من المسؤولية إلا إذا أثبت وجود السبب الاجنبي الذي لا يد له فيه، أو نائبه، أو أحد تابعيه.

والجدير بالذكر أن مسؤولية الناقل البحري كانت تخضع للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، حيث كان الناقلون يضمنون عقود النقل شروطاً اتفاقية تعفيهم من المسؤولية خاصة في ظل القانون المدني الذي يجيز اشتراط الإعفاء من المسؤولية، المادة (٢١٧ مدني مصري) أو يحددون مسؤوليتهم بمبالغ زهيدة تصل إلى درجة الإعفاء من المسؤولية، إلا أن المشرع الأردني لم يعترف صراحة بشرط الإعفاء من المسؤولية، أو تحديدها لمصلحة المدين في النطاق العقدي، ولكن يمكن استخلاصها من بعض نصوص القانون الأردني، حيث أقر المشرع الأردني، أن العقد شريعة المتعاقدين، وبما أن شرط الإعفاء هو وليد الإرادة، ولا يتعارض مع النظام العام والآداب العامة فلا يمنع الأخذ به، هذا من ناحية، كما أن المادة ١/٣٥٨ تشير ضمناً إلى جواز الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها من ناحية أخرى، مما دفع المجتمع الدولي إلى عقد اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م، والتي ابطلت شروط الإعفاء من المسؤولية، وجعلت بعض التزامات الناقل من قبيل الالتزام ببذل عناية^(٢). ثم جاءت اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م حيث يستفاد من نص المادة ١/٥ أن مسؤولية الناقل تقوم

(١) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٧١.

(٢) عبدالقادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٧٠.

على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض. وكقاعدة عامة يقع عبء الإثبات على الناقل^(١).

وبعبارة أخرى، إن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية مع افتراض خطئه أو إهماله، أي أن المتضرر ليس مطالباً بإثبات خطأ الناقل، إنما يكفي إثبات وجود البضاعة في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر، ويستطيع الناقل أن يتصل من المسؤولية إذا استطاع أن يثبت أنه اتخذ هو، أو مستخدموه، أو وكلاؤه، التدابير المعقولة لتجنب وقوع الحادث وتبعاته^(٢).

وبناءً على ما تقدم فإن النقل البحري للبضائع بموجب سندات الشحن تحكمه اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م، واتفاقية بروكسل عام ١٩٦٨م، واتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨م. وكذلك القوانين البحرية، والقواعد العامة في المسؤولية العقدية. خاصة وأن القانون الأردني قد تبنى أحكام مسؤولية الناقل البحرية الواردة في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤م، ومن ثم أصبحت قواعدها واجبة التطبيق كجزء من القانون الوطني. وانضم الأردن إلى اتفاقية هامبورغ بتاريخ ٢٠/٢/٢٠٠٢م. إلا أن مسؤولية الناقل البحري ليست مرتبطة بكل أنواع التأخير في تسليم البضائع كي يتحمل الناقل المسؤولية، بل يجب توافر شروط معينة: الشرط الأول وجود فعل مسبب للمسؤولية، والثاني الضرر. وهذا ما سنتناوله في المطلب الأول، أما المطلب الثاني فسنتناول فيه مدى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن التأخير في نقل البضائع.

المطلب الأول: شروط المسؤولية:

الفرع الأول: الفعل المسبب للمسؤولية (Le fait generateur):

تعد مسؤولية الناقل بسيطة عندما يكون التأخير بسبب تلقائي في البضاعة، ويسأل الناقل وفقاً لنصوص القانون البحري في مختلف الدول. ويطبق هذا القانون في حالة تلف البضاعة. إلا أن الحلول بالنسبة للتأخير في النقل البحري للبضائع تتعلق بالأضرار الاقتصادية التي تلحق نقص بالبضائع، وهذا يتطلب معرفة مسؤولية الناقل في هذا المجال، وما هي الأسباب التي أدت إلى ذلك، ويجب أن نميز بين حالتين من التأخير في عقد النقل البحري للبضائع، الأولى: إذا كانت المدة محددة ومتفق عليها بين الطرفين، والحالة الثانية: إذا كانت المدة غير محددة بين الطرفين.

(١) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ١٣٠ وما بعدها.

(٢) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٥٩٩ وما بعدها.

الحالة الأولى: المدة المتفق عليها بين الطرفين:

نصت المادة ٢/٥ من اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨م على ما يلي: (يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة، أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب اتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة)، وهذا ما نصت عليه المادة ٢/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري لعام ١٩٩١م: (ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق)، والجدير بالذكر أن القانون الأردني واتفاقية بروكسل ١٩٢٤م و١٩٦٨م لم ينصا على ذلك.

وفقاً لهذه النصوص يعدُّ الناقل في حالة تأخير في تسليم البضائع إذا لم يسلمها لصاحبها في الميعاد المتفق عليه. فمسؤولية الناقل البحري عن التأخير أساسها الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة، وهي وصول البضاعة في الميعاد المتفق عليها، وفي الميعاد الذي يتعين على الناقل العادي في الظروف المماثلة أن يقوم فيها بالتسليم، إذا لم يكن هناك موعد سابق متفق عليه^(١). ومن أمثلة الضرر المترتب على التأخير في التسليم تذبذب الزهور بسبب تأخر وصول السفينة^(٢).

إن فرضية المدة المحددة بين الطرفين موجودة في القانون المصري المادة ٢/٢٤٠، واتفاقية هامبورغ المادة ٢/٥. وهذا ما أخذ به القضاء الفرنسي في عدة أحكام قضائية^(٣). يستفاد منها أنه عندما تكون المدة المتفق عليها بين الطرفين محددة، فعلى الناقل أن يلتزم بذلك، أما إذا تجاوزها فتقوم مسؤوليته^(٤). وهذا ما قضت به محكمة النقض المصرية بأن عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل البحري التزاما بضمان وصول الأشياء المراد نقلها كاملة وسليمة في الميعاد المحدد. وأن هذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية أو نتيجة. فإن تلفت هذه الأشياء، أو هلكت فإنه يكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك حدث أثناء تنفيذ عقد النقل. وهذا دليل على عدم قيام

(١) آمال حمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، القاهرة ٢٠٠١، ص ٣٣٢.

(٢) هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديد، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٢٧٤.

(3) Une autre solution a été proposée (N.Gaskell Damages delay and limitation of liability under the hamburg rules.1978.op.cit.p.153.

(4) CA.Aix-en-provence 22 avr 1982.DMF1983 - 482. CA Rouen.27/6/1985 DMF.1987.44.CA.rouen.13oct.1988.D.M.F. 1990.36.

الناقل بتنفيذ التزامه، فتقوم مسؤولية الناقل عن الضرر دون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه^(١).

ومن الدادر في عقد النقل البحري ألا يعرف طرفا العقد الحد الأقصى لنفاذ المدة المحددة، وفي أغلب الأحيان يتفاوض الناقل حول مدة الرحلة البحرية، وتحديد الطرق التي تسلكها السفينة مسبقاً، لأن الناقل لديه إمكانية إنهاء العقد حسب ظروف العقد المفترضة^(٢). إلا أنه في حالة ما إذا تجاوزت المدة المحددة بين الطرفين ما هو منصوص عليه في المادة ٢/٥ من اتفاقية هامبورغ، يجب الأخذ بالإرادة الضمنية للطرفين. والتي تعد مرجعاً أساسياً في حال غياب تاريخ الوصول. وهذا ناتج عن عدم تحديد المدة بين الطرفين، إلا أن القواعد العامة يجب تطبيقها على الطرفين اللذين يرغبان في اتمام العقد، لذلك يجب تحديد المدة. أضف إلى ذلك أن المدة المحددة ليس من الضروري أن يعبر عنها باليوم، أو بالأسبوع، أو بالشهر. على الرغم من أن الأطراف يستطيعون تحديد ذلك. والناقل مجبر على نقل البضائع بأسرع وقت ممكن، وبالتالي ليس على الأطراف تحديد مدة دقيقة.

لا شك أن النصوص أو المواد السابقة تحدد مسؤولية الناقل، وبالتالي تتعامل مع هذه الظروف بصرامة أكثر^(٣). لأن الطرفين يستطيعان الاتفاق على الطريق المتبع في الرحلة وعلى السرعة أيضاً^(٤). كما يمكن الإشارة في عقد النقل إلى أيام وصول السفينة إلى ميناء الوصول في عقد النقل البحري. وإذا ما عارض الناقل ذلك يستطيع الطرف الآخر الاستناد إلى الاتفاق الموقع بينهما؛ لأن الناقل يكون على علم بذلك^(٥). إلا أن الوقت ليس محدداً في كل موضوعات هذا النوع من النقل، فالقضاء استطاع أن يحدد بأنه يجب تزويد الناقل بمدة الرحلة والسرعة، وتاريخ إقلاع السفينة، وتاريخ وصولها، والمدة المحددة لتسليم البضائع، ونتيجة لذلك فإن هذه

(١) انظر محكمة النقض المصرية. ١٩٩١/٤/١ طعن ٥٣٧ س ٥٥٥ق. ١٩٩٠/٣/١٦ طعن ١٢/٢ س ٥٣ ق. ١٩٨٩/٢/٢٧ طعن ١٥٣٦ س ٥٥٥ق. ١٩٨٨/١٠/٣١ طعن ٨٨٢ س ٥٥٢ق. ١٩٨١/١٢/٧ س ٥٢، ص ٢٢٣٤. ١٩٧٧/٦/٢٧ س ٢٨، ص ١٥١٤. ١٩٦٦/١٢/١٥ س ١٧. ص ١٤٢٦.

(2) M.La azizi : le retard à la livraison et la Responsabilité du transporteur.international de marchandises par.men.op.cit.p.335.

(3) La règle fonctionne en sens inverse. Dans L'affaire ayant donné lieu à L'arrêt de la cour du rouen de 13/10/1988 les Juges ont relevé pour conclure au caractère raisonnable de retard que le chargeur n'avait pas indiqué au transporteur que la transport présentait un caractère urgent. v. aussi.T.com.mersieie 24.Juin 1977. 121. SUR.la cqrqctère ralsionnable de retard.v.infra.N.43.ets-.

(4) en Matière aérienne la Jurisprudence.citée par.G/ légier nots CA.Aix-en-province 29 nov.1983.RED. aérien 1985- 478-spéc.P.486/

(5) sur la validité et la portée d'une telle clause.v.infra.63. ets.

المعلومات المعطاه للناقل هي معلومات ذات دلالة ليس أكثر، إلا أن هذا الحل ليس بعيداً عن عقد النقل^(١).

عندما تكون المدة المتفق عليها من قبل الطرفين محددة. فهل تجاوز هذه المدة يجعل الناقل مسؤولاً؟ ما الأمر لو أن السفينة لم تستطع الإبحار من قبل سلطات الميناء؟

إن القواعد العامة صارمة بتعرض الناقل للمسؤولية إذا لم يحترم المدة المتفق عليها^(٢) إلا أنه يمكننا التمييز بحسب المدة المتفق عليها، لأنها صادرة عن إرادة الطرفين^(٣). مثال على المدة المحددة، كالاتفاق على زمن التسليم وتاريخه، في هذه الحالة أي تجاوز لا يكون مسموحاً به في القانون الفرنسي، والطرفان يضعان طريقة لاجبار الناقل على تنفيذ التزامه، وتحميله المسؤولية منذ اليوم الأول للتأخير^(٤).

إلا أنه، وفقاً للرأي الذي يرى تطبيق اتفاقية بروكسل على التأخير، الأمر يختلف، فإذا ما اتفق الطرفان على مدة محددة، يمكن اقتراح الحل التالي في حال عدم وجود خطأ من الناقل، فإذا تم تجاوز المدة المحددة تجاوزاً معقولاً لا يسأل الناقل بشرط أن يكون التأخير معقولاً، ولا علاقة للناقل بهذا التأخير^(٥). إلا أن هذا الرأي منتقد من جانبنا من ناحيتين: الأولى:- ما هو المقصود بالتجاوز؟ أو التأخير المعقول؟، والثانية: إذا لم يكن للناقل دخل في هذا التأخير، يستطيع أن يتصل من المسؤولية إذا ما أثبت وجود سبب أجنبي حال دون تنفيذ التزامه، والحل المقترح لدينا أن مبدأ القوة القاهرة للعقد يفرض احترام المدة المتفق عليها.

أما إثبات التأخير فيتم عن طريق قيام المرسل إليه بإثبات تاريخ تسليم البضاعة للناقل، وتاريخ وصولها فعلاً للمرسل إليها، أو إثبات التاريخ الذي اضطر فيه تسليم البضاعة، ومقارنة هذا التاريخ مع التاريخ المتفق عليه في سند الشحن، أو التاريخ الذي يقضي به العرف إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق. وفي جميع الأحوال فإن الناقل يحرص على الحصول على مخالصة من المرسل إليه بواسطة توقيعة على سند الشحن، بما يفيد التسليم^(٦). وبما أن التزام الناقل بتسليم البضاعة في الميعاد المحدد أو

(1) Com.21févr 1995.BT.1995.780

(2) M.Ganado.et.H.Kindred.cit.p.28.ets.

(3) en Matière de vente.J.P.Le gall.le retard dans la Livraison des marchandises. op. cit. P.25-p252

(4) P.Veaux-Fournerie et.D. Veaux. Commerce maritime Responsabilite du transporter. Régime interne ;Régles de fond.op.cit.100.P.24.

(5) انظر خاصة: notammet.A.Giardina.les principes.uniDroit.surles contrats internationaux.J.D.I..1995.547

(6) عبدالقادر العطير، المرجع السابق، ص ٣٩٥.

المتفق عليه، هو التزام بتحقيق نتيجة، فإن إثبات التأخير لا يثير صعوبة في حال وجود ميعاد متفق عليه لتسليم البضاعة^(١)؛ لأن مجرد حلول ذلك الميعاد دون حصول تسليم للبضاعة يكون بداية الخطأ العقدي، ومن ثم لا يحتاج المدعي بعد ذلك إلا إلى إثبات الضرر باعتبار أن علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة^(٢).

إن المادة ١/٦ من قانون الالتزامات الفرنسي تنص على أن الدائن يلتزم بتنفيذ الاتفاق إذا كان التاريخ محدداً بالعقد أو قابل للتحديد؛ لأنه من المنطقي أن يكون الناقل البحري ملزماً باحترام المدة المتفق عليها، ويكون مسؤولاً في حال تجاوز المدة المحددة^(٣). وفي حال اتفاق الطرفين على مدة محددة، فإن مسؤولية الناقل البحري تتفاقم في حالة زيادة هذه المدة. كما أن المادة ٢/٥ من اتفاقية هامبورغ لا تسمح بتجاوز المدة المتفق عليها.

الحالة الثانية: عدم تحديد المدة بين الطرفين:

يفترض في هذه الحالة أنه ليس هناك ميعاد متفق عليه للتسليم، لذلك على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة. ولكن ما هو المقصود بالناقل العادي؟ يقصد به الناقل متوسط الحرص، غير الغافل، وشديد اليقظة. وهذا يعدّ معياراً موضوعياً عاماً ومجرداً، وليس معياراً شخصياً أو ذاتياً. والأخذ بهذا المعيار يدخل ضمن سلطة القاضي التقديرية، غير خاضع لرقابة محكمة التمييز، طالما أن الحكم بني على أسباب سائغة^(٤). إلا أن هذا المعيار محل نقد كما أوضحنا.

إذن النتيجة أن التأخير هو أساس مسؤولية الناقل، إذا كانت المدة غير معقولة^(٥). ومن جهة أخرى هناك تأخير يمكن التسامح به حسب طبيعة تجاوز المدة. وهذا ما نصت عليه المادة ٢/٥ من اتفاقية هامبورغ، حيث نصت على مدة معقولة للتأخير، وهذا يدخل في نطاق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع، دون أن يكون خاضعاً في ذلك لرقابة محكمة النقض الفرنسية طالما، بني الحكم على أسباب سائغة^(٦). وهذا المفهوم يعطي تصرفاً كبيراً للقضاء^(٧).

(١) محسن شفيق، المرجع السابق، بند ٦٠.

(٢) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٧٧.

(3) M.La azizi, op.cit ,P.335-336.

(٤) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٧٧.

(5) A.Gnestin.et.B.Desché.Traité des contrats.la vente.op.cit.p.71.

(٦) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٤٧.

إلا أن السؤال يبقى مطروحاً للتقدير الذي يحدده القاضي للمدة المعقولة للتأخير، فعلى القاضي أن يأخذ في اعتباره سرعة السفينة، والمسافة المقطوعة على الخطوط البحرية المنتظمة، ومقارنة هذه المدة المعقولة مع السفن الأخرى^(٢). كما يستطيع القاضي الرجوع إلى طبيعة استخدام السفينة.

ووفقاً لاتفاقية هامبورغ، أن المدة المعقولة تخضع لطبيعة الشحنة، ولمعرفة ما إذا كانت المدة معقولة أم لا، على القاضي أن يقارن سلوك الناقل وتصرفاته مع ناقل آخر في نفس ظروف النقل^(٣).

إن الناقل البحري هو الذي يتحمل مسؤولية التأخير. وهذا يعني أنه ملزم باتمام مهمته في أسرع وقت ممكن. والسؤال المطروح: هل الناقل ملزم ببذل عناية أم ملزم بتحقيق نتيجة؟

يرى البعض أن الناقل ملزم بتحقيق نتيجة، أي تسليم البضاعة في الميعاد المحدد وفقاً لنص المادة ١١٤٧ في القانون المدني الفرنسي^(٤)، وبالرجوع إلى القواعد العامة في القانون الفرنسي، فالمسؤولية تركز على أساس أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق وسيلة أكثر من ارتكازها على أساس أنه التزام بتحقيق نتيجة، والقضاء الفرنسي أخذ بذلك، لأن النقل البحري فيه مجازفة^(٥). وذلك حسب الطرق التقليدية، أو الأكثر تقدماً^(٦).

إن المسؤولية تقوم على فكرة الخطأ المفترض في جانب الناقل، وعلى الناقل أن يثبت أنه استخدم كافة الطرق الممكنة لتلافي وقوع التأخير، وهو ما أخذت به محكمة باريس (في عام ١٩٨٧م) فقضت أن التأخير لمدة ستة أشهر بين (مرسيليا) (Marseille) في فرنسا وكيجالي (Kigali) في روندا كانت موزعة بين سمسارين، فقرر القضاء أن السمسارين قاما بكل الخطوات التي يمكن عملها في هذا المجال دون

(1) G.Kairallan le Raisonnable en droit privé ,développements récents RTD.civ.1984-439.V.Fortier.Le contrat du commerce international à L'aune- — du raisonnable.JDI.1996.315.

(2) EN cesens.v.ph.DE Lebecque les clauses allégeant les obligations Dans les contrats.Thèse-Aix-en-provence1981.N.418.P.477-478.

(3) G.Ripert.Droit Maritime.op.cit.N.1563.P.475.

(4) G.Vinery et.p.Jourdain.traite de Droit civil.les conditions de la Resonsabilite.2.ed.LGDJ.1998.N.541.P.460-461

(5) CA.Rouen.27 Juin 1985 DMF. 1987. 41. Note. R.Achard. CA. Rouen. 13. oct.1988.DMF.1990.36.

(6) Pour Le retard dans le transport oerien. L'art 20de la convention de varsovie.v.aussi.G.Légier.note sous. C.A.Ais-en-provence 29 — nov.1983.aerien 1985-478-spéc.P.485.

ارتكاب خطأ، أو إهمال^(١). إن مسؤولية الناقل مرتبطة في نفس الظروف مهما تكن قواعد القانون المطبق سواء القواعد العامة في المسؤولية وفقاً للقانون المدني، أو وفقاً لاتفاقية بروكسل، أو اتفاقية هامبورغ، حيث لا يوجد أي فرق بين الاتفاقيتين، ففي اتفاقية بروكسل مسؤولية الناقل عن التأخير، بالنسبة للمدة غير المعقولة، واضحة في هذا الصدد، وبالتالي فإن الناقل البحري يسأل عن التلف والخسائر وفقاً لهذه الاتفاقية، ونفس الشيء في حالة التأخير المعقول يستطيع المتضرر أن يخطر الجهة المعذية أن التأخير كان بسبب الناقل، وبالتالي يستطيع القاضي أن يحدد طبيعة المسؤولية التي يجب على الناقل الالتزام بها. إن المحكمة التجارية في مدينة نازسي الفرنسية حددت المسؤولية على ربان السفينة الممثل للمالكين، وأنه يجب على الربان في هذه الحالة أن يحدد أن التأخير كان بسبب عطل فني في السفينة، وأن الظروف الملاحية لم تكن صالحة^(٢).

الخلاصة: إن الأساس القانوني العام للمسؤولية يعدّ أن كل تأخير يؤدي إلى مسؤولية الناقل إذا كان خطأً منه، إلا أن القانون الخاص لمسؤولية الناقل البحري يربط المسؤولية عن التأخير بسبب الظروف الملاحية غير الصالحة بالنسبة للسفينة، إلا أن الناقل ملزم وفقاً لنص المادة ٢١ من قانون عام ١٩٦٦م الفرنسي، والمادة (٣، ١، أ) من اتفاقية بروكسل بصلاحية السفينة للملاحة، وبالتالي تكون مسؤولية الناقل ملزمة في حالة التأخير، ونفس الحكم ينطبق على القانون الأردني الذي أخذ معظم أحكامه عن اتفاقية بروكسل.

الفرع الثاني: الضرر (Le préjudice):

تعريف الضرر:

يُعدّ الضرر أحد أركان المسؤولية المدنية، عقدية كانت أم تقصيرية، ومعه دور المسؤولية وجوداً و عدماً، فلا مسؤولية بدون ضرر. فالخطأ العقدي لا يكفي وحده لتحقيق المسؤولية العقدية، بل لا بد أن يترتب عليه ضرر، ومثال ذلك: باع شخص لآخر بضاعة، ثم تعهد بنقلها إليه في أجل محدد ثم تأخر في تسليمها، هذا

(1) 16.OCT.1975.DMF.1976.306.

(٢) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار احياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ١٩٥٢، ص ٦٢١. وانظر أيضاً: ياسين الجبوري، المبسوط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الحقوق الشخصية، المجلد الأول، نظرية العقد، دار وائل للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، عمان، ٢٠٠٢، ص ٣٥٣.

التأخير يعدّ خطأً عقدياً، ولكن مسؤوليته لا تتحقق ما لم يثبت هذا الأخير، أن ضرراً ما لحقه جراء هذا التأخير في تسليم البضاعة^(١).

إلا أن تعريف الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة المنقولة، يعدّ مشكلة صعبة، ولا تكمن هذه الصعوبة في الخسائر التي تلحق البضائع نتيجة التلف، والذي يقصد به عوار البضاعة، أو عطبها مما يؤثر على قيمتها في السوق^(٢). في هذه الحالة يسأل الناقل عن هذا الضرر بصفته تلفاً^(٣).

إلا أنه في المقابل توجد صعوبات جمة حول الضرر الاقتصادي الحاصل، مما يصعب معه تقييم الخسائر^(٤). ومع ذلك يمكن تحديد الضرر الاقتصادي، بأنه ما يلحق بالمرسل إليه من خسارة مالية رغم تسليم البضاعة خالية من كل عوار، أو الخسارة التي يتعرض لها على أثر انخفاض قيمة البضاعة المسلمة في السوق^(٥). مقارنة مع سعرها لو سلمت إليه في موعدها^(٦)، أو الخسارة التي يتعرض لها نتيجة تسلمه البضاعة متأخرة عن موعدها، مما يصعب معه تصريفها أو بيعها^(٧). ومثال ذلك البضائع التي تستورد في عيد الميلاد، وتصل متأخرة.

تحديد الضرر:

اختلفت آراء الفقه حول تقييم وتحديد الضرر الاقتصادي، فهل يجب فرض رسوم إضافية على الناقل بسبب التأخير في تسليم البضاعة وانخفاض قيمتها، مثال ذلك: شحن بضاعة خاصة بالبناء، ووصلت متأخرة، هل يلزم الناقل بتعويض الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة؟ على المرسل أو المرسل إليه أن يثبت أو لا وجود الضرر وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية كي يحصل على التعويض، ويجب أن يكون الضرر مباشراً وفقاً لنص المادة (١١٥١) من القانون المدني الفرنسي وفقاً لقواعد المسؤولية، ويجب أن تكون هناك علاقة سببية بين خطأ الناقل والضرر وفقاً لنص

(١) يعقوب صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي، القسم الأول، مجلة الحقوق الكويتية، عدد ٢، س ٨، ص ١٤٠.

(٢) محسن شفيق، المرجع السابق، ص ٢.

(3) Maisdėje.valin ason époque – enu isageat.ledommages économiques des au retard. selon. L’auteur comontaine sar L’ordonnace de la marine par.V.Becane. op.cit.P.359.

(4) G.Mar is Des règles de la Have.ed.Rousseau.1926.P.13.

(5) Talley (c) : A.Vell-pled.complaint.The key to recovery of economic damges for delay in admiralty.Flo.st.u.L.vol.g.1981.P.351.

(6) TETLEY(W): Measure of damages-Hague rules. visby rules, uncitral. E.T.L. 1977. p.347.

(7) V.CA-Aix-en – province.4 Juin 1991(DMF) 1993 – 93 Rev de droit commercial maritime et fical.dite.scapl.1991.103.

المادة (١٦٣٠) مدني فرنسي. كما يجب أن يكون الضرر حالياً، وذلك من أجل المطالبة بالتعويض، لأن مرسل البضاعة يطالب بالتعويض عن الضرر الواقع جراء هذا التأخير^(١).

و هذا ما نصت عليه المادتان (٣٦٠، ٣٦٣) من القانون المدني الأردني^(٢). واضح أن المشرع الأردني لم يحدد مفهوم الضرر بشكل واضح. مما جعل بعض الفقهاء يرى أن المقصود بالضرر الناشئ عن إخلال بالتزام عقدي هو ما يلحق بالدائن من أذى نتيجة لاخلال المدين بالتزامه العقدي^(٣).

يجب أن يكون التأخير، وفقاً لنص المادة (١١٥٠) من القانون المدني الفرنسي ووفقاً لقواعد القانون الأردني، مبرراً؛ لأن العقد شريعة المتعاقدين، فالمرسل إليه وقع على شيء، واستلم شيئاً آخر في الموعد غير المتفق عليه. إلا أن القانون نص على تعويض الأضرار المتعلقة بالتأخير في عقد النقل البحري.

فالناقل البحري لا يلزم بتعويض الضرر الناتج عن التأخير إذا كان متوقعاً^(٤). لأن هذا القانون يحمي الناقل البحري، ويجعل مسؤوليته محدودة بالأضرار غير المتوقعة، وليس كل الأضرار، وذلك وفقاً لتقدير معين^(٥). وسوف نوضح ذلك من خلال فرضين:

الفرض الأول: يستطيع الناقل أن يلزم بعقد النقل البحري بتعويض المتضرر بعض الخسائر، مثال ذلك: كالتزامه بتعويض الأضرار المؤدية إلى انخفاض قيمة البضائع المنقولة، وفي هذه الحالة الأضرار ستكون متوقعة من قبل الطرفين وخاصة عندما يكون الناقل على علم بطبيعة البضائع، واستخدامها المستقبلي^(٦). مثال ذلك: نقل بضائع معينة بغرض عرضها في معرض دولي ووصلت متأخرة.

الفرض الثاني: متعلق بعدم توقع الأضرار، خاصة في حالة عدم اعطاء تعليمات للناقل عن البضاعة ومجال استعمالها. والسؤال ما هي الأضرار الناتجة عن

(١) ياسين الجبوري، المرجع السابق، ص: ٣٥٤.

(٢) عدنان السرحان، نوري خاطر، شرح القانون المدني الأردني، مصادر الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط١، الاصدار الاول، ٢٠٠٠، ص: ٣٢٣.

(3) La common law conrait one règle simlair à travers le principe du (foresceable damage) V.M.Ganado et.H.M.Kinderd.op.cit.P.115 ets.

(4) B.Starck.H. Roland.L.Boyer.Droit civil/ les obligations. Le. contral.6. ed. 1998/ N. 1668. P.579.ets.

(5) une telle clause peut permetre d'ecarter les plafonds legaux de reparation.v.infre.n.76.

(6) Pour des exemples tires du transport ferroviaire.v.m.Allégret transport ferroviaire interne.J.C.I.com.fase.670.1996.N.27.

التأخير واعتبارها غير متوقعة^(١).
إن الحلول متعددة تبعاً للظروف والمعطيات، فيمكن اعتبار الأضرار الناتجة عن استخدام البضائع وخسارة الربح الإضافي ضرراً غير متوقّع؛ لأنه من النادر إلا يطلب من الناقل التعويض عن الأضرار التجارية.
والمشكلة أكثر تعقيداً من الخسارة في قيمة البضائع المسلمة متأخرة. فهذا أمر يسهل دله، ولكن ما هو الحل بالنسبة للبضائع الناضجة والمعرضة للتلف بسبب التأخير، وما هو الحل بالنسبة للبضائع الأخرى؟

إن مبدأ التعويض عن الأضرار الناتجة عن انخفاض قيمة البضائع يعدّ من الأضرار غير المتوقعة بالنسبة للناقل؛ لأنه لا يعلم مسبقاً إذا كانت قيمة البضائع قد ترتفع أو تنخفض^(٢)، أضف إلى ذلك، أنه في حالة ارتفاع قيمة البضائع فيه فائدة للناقل، لأنه سوف يدفع تعويضاً إذا انخفضت قيمة البضائع بشكل عام، وفي جميع الأحوال فإن الناقل البحري سيكون مجبراً على تعويض الأضرار غير الطبيعية في نهاية العقد، سواء أكانت داخلة في العقد أم لا، إلا أن المشكلة معقدة بشأن النقصان في قيمة البضائع التي وصلت متأخرة، لا شك أن الحل سهل بخصوص البضائع القابلة للفساد، وللأضرار والمتوقعة لنفس البضائع بسبب التأخير. فالسؤال الرئيس يدور حول تعويض الضرر الناتج عن هبوط سعر البضائع، وهل يتعلق الأمر بالضرر المتوقع بالنسبة للناقل؟

الاجابة واضحة فالناقل لا يستطيع معرفة ما إذا كانت البضائع المنقولة ستعرض إلى ارتفاع الأسعار أو هبوطها بسبب التأخير، وهو أمر محتمل في كلا الحالتين، إلا أنه في حال ارتفاع الاسعار سيستفيد المرسل إليه، وليس من الضروري دفع تعويض عن الضرر الناتج عن هبوط الاسعار بشكل مبدئي، لأن أسعار البضائع مرتبطة بتقلبات أسعار السوق، والقيمة النقدية، والتآكل النقدي (التضخم).

إن العلاقة بين إبرام العقد وتقدير قيمة الضرر الناتج عن التأخير أمر متوقع في عملية النقل البحري، وتوصل القضاء الانجليزي إلى حلول مهمة في قضية (ذي. اردنيس) (the Ardennes) حيث أقر القضاء الإنجليزي بدفع تعويض للمرسل إليه عن الضرر الذي لحقه بسبب النقصان في قيمة البضاعة. ونفس الحل يجب أن يأخذ به القانون الفرنسي والقانون الأردني؛ لأن البضائع التي تنتقل في البحر عرضة لتقلبات الأسعار، وخاصة البضائع المنقولة في مناسبات معينة^(٣).

(1) G. Ripert. Droit maritime. op.cit. 1952. P.758.

(2) M. Ganado et. H. M. Kindred. op.cit. p.131

(3) M. Ganado et. H. M. Kindred. p.131.

وفي جميع الاحوال فإن الناقل البحري سيكون متمسكاً بالتعويض الاستثنائي للخسارة التي لم تكن متوقعة لحظة إبرام العقد، لأن توقع الخسارة داخل في المجال التعاقدي، لذا يحق للمرسل إليه التمسك بالتعويض عن هذا النوع من الخسارة^(١).

وبعبارة أخرى هناك أضرار على الرغم من أنها جاءت نتيجة طبيعية لإخلال المدين بالتزامه، لم يستطع المتعاقدان أو على الأقل المدين منهما توقعها وقت إبرام العقد، فهذه الأضرار لا تدخل في حسابان المتعاقدين، ولا يسأل عنها المدين عند وقوعها، وكذلك لو أن المدين لا يتوقع الضرر وقت انعقاد العقد وتوقعه فيما بعد، فلا يكون مسؤولاً عنه^(٢).

فعلى الناقل أن يكون ملماً بالمعلومات الخاصة بالبضاعة، كتاريخ وصولها، والوقت المحدد لذلك، وليس بالضروري أن تكون لديه معلومات دقيقة، بل يكفي علمه بأن عملية تسليم البضائع سوف تتم بأسرع وقت ممكن^(٣). وعليه معرفة مكان التسليم.

إذا توافرت في الضرر جميع الشروط السابقة، عندئذ تكون السلطة التقديرية للقاضي لتقدير تعويض الضرر الناتج عن التأخير وفقاً للقواعد العامة، وسيعطي القضاء للخسارة أهمية كبرى وفقاً لنص المادة (١١٤٦) من القانون المدني الفرنسي.

نخلص مما سبق، أن طبيعة مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع هي مسؤولية تعاقدية، أساسها الالتزام التعاقدي على عاتق الناقل البحري، والمتمثل في نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول سليمة كاملة، فهو التزام بتحقيق نتيجة، لذلك تقوم مسؤولية الناقل البحري بمجرد عدم تحقق هذه النتيجة، والدائن لا يطالب المدين بتنفيذ التزامه عيناً، بل يطالبه بتعويض لعدم تنفيذ التزامه، فعلى الدائن أن يثبت أن المدين لم ينفذ التزامه، ولذلك يطالبه بالتعويض، فإذا ما أثبت ذلك يعدّ إثباتاً للخطأ العقدي. وبعبارة أخرى لا يكفي أن يكون هناك خطأ أو ضرر، بل يجب أن يكون الخطأ هو السبب في الضرر. أي أن تكون هناك علاقة سببية ما بين الخطأ والضرر، والمفروض أن علاقة السببية ما بين الخطأ والضرر قائمة، فلا يكفي الدائن إثباتها، بل إن المدين هو الذي يكلف بذفي هذه العلاقة، بإثبات السبب الأجذبي، وذلك بأن يثبت أن الضرر يرجع إلى قوة قاهرة، أو حادث مفاجئ، أو يرجع إلى خطأ الدائن، أو يرجع إلى فعل الغير، مثال ذلك حصول اعاصير شديدة في البحر، أو وقوع زلزال في عرض البحر، يعفي الناقل من المسؤولية عن التأخير

(1) ph.Le Tourneau..Droit de la Responsabilité.Dalloz, action 1998.N.2156.

(٢) ياسين الجبوري، المرجع السابق، ص٣٦٣. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص٦٨٥ وما بعدها.

(3) E.du pontavica et.p.cordier. transport et affrètement maritimes.op.cit.p.220.

في نقل البضائع. وهذا ما نصت عليه المادة ١١٤٧ من القانون المدني الفرنسي، تقابلها المادة (٢١٥) من القانون المدني المصري، والمادة (١/٣١٣) من القانون المدني الأردني.

المطلب الثاني: مدى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن التأخير:

ما هي الحالات التي يستطيع الناقل البحري تحديد مسؤوليته عنها كليا أو جزئياً؟ لا شك أن هناك افتراضات لا بد من تصورها.

الافتراض الأول: يجب التفكير في أن جميع النصوص المحددة للمسؤولية، أو التي تؤدي إلى الإعفاء منها، حسب القواعد العامة للمسؤولية العقدية، ليست جيدة إذا ما طبقت على الناقل البحري^(١). فهل مجرد الإشارة إلى التأخير في هذه النصوص يكفي لصلاحياتها؟ وهل يكون الجواب إيجابياً؟

الافتراض الثاني: يستند في تحديد المسؤولية، أو الإعفاء منها إلى القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري، لذلك يجب وضع تحديد خاص للمسؤولية بشكل شامل، مثل الأسباب التي تؤدي إلى الإعفاء منها، بحيث تكون قوا عداها قادرة على الإشارة إلى التأخير عندما يكون سبباً رئيساً للضرر. لذلك سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين: الأول: في مدى الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية عن التأخير، والفرع الثاني: في مدى الإعفاء القانوني من المسؤولية عن التأخير.

الفرع الأول: مدى الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية عن التأخير:

إن معرفة الشروط المتعلقة بالتأخير، والتي تؤدي إلى إلغاء مسؤولية الناقل، فهي شروط كثيرة، وغالباً ما ينص عليها من قبل الناقل، وتكون مصاغة بطريقة تؤدي إلى عدم مسؤوليته عن التأخير. أما شروط إعفاء الناقل من المسؤولية فتكون موضوعة بشكل دقيق في عقد النقل البحري للبضائع، مما يجعل الناقل يقوم بنقل البضائع دون أن يتحمل المسؤولية الناتجة عن التأخير في نقلها.

وهو ما عبر عنه أحد الفقهاء بقوله إن إلغاء المسؤولية الناتجة عن التأخير يؤدي إلى قيام المدين بأخذ مدة للتنفيذ، ثم إن الشرط المحدد للمسؤولية يكون منصوفاً عليه. فالناقل يستطيع تحديد مسؤوليته في عدة أنواع من الخسائر الناتجة عن التأخير، ويستطيع استبعاد غيرها. خلاصة القول أن بعض الشروط تؤدي في نهاية الأمر، ولو بشكل غير مباشر، إلى تحديد مهلة النقل. وهذه الشروط المختلفة

(1) T.Com.marseille 8 Janv. 1993 DMF.93.OBS.Bonassies, rev.de droit commercial maritime et fiscal dite revue scapl 1993.42.

تتكرر كثيراً، كما يقول الأستاذ جورج ريبير (G.Ripert). فالمرسل إليه في واقع الامر يستلم البضاعة عندما يسمح بذلك الناقل^(١). ومن الضروري أن تكون هذه الشروط صالحة؛ لأن شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها تكون طبيعية خالصة، وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية العقدية. وفيما يتعلق بالخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير، يجب الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية العقدية في القانون المدني، وهذا الحل أخذ به مباشرة القضاء الفرنسي في قراراته القديمة، من أجل إصلاح الشروط المحددة لمسؤولية الناقل عن التأخير^(٢). إن سريان مفعول هذه الشروط مرتبط بشروط عديدة، من الضروري أن تخفف من شروط مسؤولية الناقل^(٣). وبالرجوع إلى وقائع قضية (كرونوبست) (chronopost) الشهيرة في القضاء الفرنسي، تبين لنا ان تلك الشركة قد تسلمت رسالة متأخرة مما سبب ضرراً للمرسل^(٤). حيث تضمن العقد شرطاً حدد مبلغ التعويض مع أجرة النقل، وهذا الشرط عدّ المادة (١١٣١) من القانون المدني الفرنسي مرجعاً؛ لأن الناقل كان ينقصه التزام أساسي لنقل الرسائل إلى المرسل إليه في فترة محددة. فقررت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ ٢٠٠٢/٧/٩م تطبيق عقد النقل المتنازع عليه على هذه القضية، وبعبارة أخرى إن هذا الشرط المحدد للمسؤولية الناتجة عن التأخير أدرج في عقد النقل البحري واعتباره مبرراً غير مكتوب في المادة ١١٣١ من القانون المدني الفرنسي^(٥). إن هذا التبرير غير سليم؛ لأنه متوقع من هذه الشركة أن تقوم بنقل الرسالة خلال فترة محدودة، وهي متخصصة في النقل السريع، على عكس النقل البحري فهو بطيء، وبعبارة أخرى إن النقل البحري للبضائع ليس من الضروري أن يتم بأقصى سرعة، إلا أنه من الضروري نقل البضائع إلى مكان آخر، وهذا هو الشيء الأساسي^(٦). أما قضية الوقت فهو شيء ثانوي، أي شرط يحدد أو يعفي الناقل من المسؤولية في حالة التأخير، لا يتعارض مع الالتزام الأساسي للعقد^(٧). إلا

(1) G.Riepert.op.cit.p.473.

(2) Req 9 mai 1905.1908.GO.T.co. Marseille 19Juin 1905.5.1906/25

(3) P. Raynaud.1985.P.27sur L'existence. d'un (noyau dur) de contrat.v.Les. obs. de. J. Mestre in R.T.D.civ.1999.622.

(4) Sar La.notion.dobligation essentielle ou fondamentale.v.ph.Delebecque.Thèse préc.n.135.et.S.ph.Jestaz.L'obligation.et.La sanction.A.La recherché de L'obligation.Fondamentale.Mélanges.P.Raynaud 1985.P.27.sur.L'existence.d'un (nouau dur) du contrat. v. Les.obs.de. J. mestre. in RTD.civ.1999.622

(5) Com.22.oct.1996.D.1997.J.121.Note.A.sériaux: J.c.p.1997-11.22881. Note. Dalloz, aff. 1997.247.pida.1997.1.N.6.contrats.Defréns 1997.333.

(6) G.Larrovmet.Droit civil.Les.obligations Le contrat.op.cit. L.3.p.653.

(7) R.Rodiére et.E. du pontavice.Droit maritime.op.cit.p.341.

إذا كانت الأجزاء المنصوص عليها محددة في العقد، والمهلة المتوقعة تكون دقيقة، فهذه الأجزاء تتعارض مع الشرط المحدد أو المعفي للمسؤولية، ففي مثل هذه الشروط، عند الضرورة يحتل إبعاد الشرط الأخير. ومن المحتمل، أيضاً، إلغاء شروط الإعفاء من المسؤولية في حالة التأخير، إذا كان منصوفاً عليها بشكل غير مباشر في القانون الفرنسي. كما باستطاعتنا أن نتخيل أن الشرط الذي يعفي من المسؤولية في حالة التأخير يكون معروفاً، وهو التزام إجباري؛ لأن البضائع لا يمكن نقلها في فترة محددة وبنفس الأجر^(١).

بعبارة أخرى يعدّ التزام الناقل باتمام عقد النقل خلال فترة محددة شيئاً أساسياً. وتم التوصل إلى هذه النتيجة بسبب الأخطاء الجسيمة. إلا أنه في الحقيقة، وحسب القواعد المشتركة لمبدأ تحديد الإعفاء من المسؤولية، لا يلعب دوراً مهماً في حالة خطأ المدين. لقد قرر القضاء الفرنسي في هذا الصدد أن العمل من أجل أن يسلم الناقل البحري البضائع في مهلة منافية للمنطق، عندئذ تكون النتيجة خطأ جسيماً في شرط الإعفاء الخاص من المسؤولية عن التأخير^(٢).

وعلى سبيل المثال: قررت محكمة ليون في فرنسا أن رفع مهلة النقل إلى ستة أشهر بين (هافر وفيركروز) (Havre et veracruz)، من الأخطاء الجسيمة المنافية للمنطق في حالة قبولها إلا أن السؤال الجوهرى، هو معرفة ما إذا كان السبب الأساسى الذى أدى إلى تأخير الناقل في نقل البضائع يوصف بالخطأ الجسيم للوهلة الأولى، الجواب سيكون بالنفي؛ لأن السمة غير المنطقية للتأخير تجعلنا نعتقد بتأثيرها فقط على خطأ الناقل، ولكن يجب علينا أن نعتقد أن الخطأ الجسيم جعل الشروط المحددة أو التي تعفي من المسؤولية غير فعالة^(٣). فالخطأ الجسيم يجب ألا يستنتج من تصرف الناقل في هذه الحالة؛ لأن الإخلال بالالتزام الأساسى لنقل البضائع في مهلة محددة يسمح بذعت الخطأ بالجسيم^(٤)؛ لأن الناقل يعفى من المسؤولية إذا ما نتج التأخير عن إهماله، أو نقص في المراقبة. وهذا يعني أن التأخير غير المنطقي يؤدي إلى رفع مسؤولية الناقل عن التأخير في نقل البضائع^(٥).

(1) A titre d'illustration. La cour d'appel de Paris, le 21 Janv. 1996 (PT. 1998 – 435)

(2) Lyon, 31 oct. 1980. DMF. 1981. 690

(3) Cass. civ. 18 Janv. 1984. J.C.P. 1985. 11p..20372. note J. Moulg. RTD. CIV. 1984. 727. obs. J. Huet.

(4) en sens inverse en. Matière de Remorquage maritime. Cass. pén 26 mars 1995. D. 1999. J. 369. note. Ph. Delebecque. DMF. 1999. 517

(5) EN ce sens. Ca. Versailles 30 sept. 1999. 745.p. Bonassies. Le Droit positif en 1999. DMF 745. 2000 hors série. D. 57.

إن النصوص التي تدور حول مسؤولية الناقل البحري ضرورية، وهذه السمة الضرورية لها تقتضي دراسة مسؤولية التأخير بطريقة مشتركة، طالما أن النصوص المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري قابلة للتطبيق في حال التأخير، وأن الشروط المحددة، أو المعفية من المسؤولية في القانون الفرنسي في حالة التأخير يجب معالجتها بالرجوع إلى نص المادة ٢٩ من قانون ١٩٦٦/٦/١٨م بشأن الأضرار الناتجة عن التأخير^(١). ونفس الشروط يجب أن تكون مؤثرة بطبيعة الخسائر، وبالنظر إلى نص المادة (٩/٣) من اتفاقية بروكسل^(٢). كما أن اتفاقية هامبورغ في المادة (٦/٥) نصت على ذلك^(٣)، واستقرت على التساوي مع نظام المسؤولية الضرورية التي لا تسمح بالشروط المعفاة والمحددة للمسؤولية عن التأخير^(٤). كما عالج المشرع الأردني حالات الإغفاء من المسؤولية في الفقرات الست من المادة (٢١٣) بحري، ولقد جاءت حالات الإغفاء هذه على نحو ما جاءت به المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤. وهذا ما أخذ به المشرع المصري في المادتين ٢٢٩، والمادة ١/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية الجديد. حيث جاء متأثراً باتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨.

نخلص من كل ذلك، أنه في جميع الأحوال سيكون الادعاء بأن كل الشروط المختصة بالتأخير غير جيدة بناء على دراسة كافة النصوص المختلفة ذات العلاقة، وفي المقابل يجب التوصل إلى حل بمنتهى الدقة، خاصة فيما يتعلق بشروط الإغفاء من المسؤولية في حالة التأخير. إلا أنه يجب إلغاء هذه الشروط؛ لأنها تسمح للناقل بالتهرب من مسؤوليته الناتجة عن الإهمال. بعبارة أخرى هذه الشروط يجب أن تكون مؤثرة، لأنه يكون

(١) نصا المادة ٨/٣ من اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ على ما يلي: (كل شرط، أو تعاقّد، أو اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل، أو السفينة من المسؤولية عن الهلاك، أو التلف اللاحق بالبيضائع الناشئة عن الإهمال، أو الخطأ، أو التقصير في الواجبات، أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة، أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على درجة يخالف ما هو منصوص عليه في هذه المادة يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً، ولا يترتب عليه أثر ما. ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين، أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية).

(٢) كما أن اتفاقية هامبورغ نصت في المادة ٦/٥ على ما يلي: (فيما عدا العوارية العامة، لا يسأل الناقل، إذا كان الهلاك، أو التلف، أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح، أو تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في البحر).

(3) en.ce.sens.CA paris 20 avr.1982.BT 1982 BT 368 Note-147 P.B. com. 25. oct. 1982. Bt. 1983

(4) En ce sens au regard de, la convention de Bruxelles de 1924. M.ganado et.kindred.op.cit.p.112.

التأخير غير منطقي عندما ينص على مسؤولية الناقل عن خطأ وإهماله. كما يجب إلزام الناقل بوضع طريقه ملائمه ودقيقه لعملية نقل البضائع وفقا لنص المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤، والمادة ٣٨ من مرسوم ١٩٦٦/١١/٣١ وفرض غرامة عليه للإسراع في نقل البضائع.

وعلى العكس من ذلك فإن الشروط التي نص عليها في اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورغ لا تعفي الناقل من المسؤولية كاملة^(١). كما ان رداءة الشروط المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري لا تكون الطريقة الوحيدة التي تؤدي إلى بطلان فعاليتها واستبعادها^(٢).

وفي حكم المحكمة (اكس ان بروفنس) في فرنسا بتاريخ ١٩/١٠/١٩٨٨ قررت عدم مسؤولية الناقل عن شرط عدم المسؤولية في حالة التأخير الذي كان بسبب عدم المعرفة أو الإهمال. ولكي يقبل الناقل بالشروط المنصوص عليها في حالة التأخير، يجب أن تكون الشروط الأخرى معروفة، وواضحة، وموقع عليها، وأن تكون الحلول متطابقة مع تطورات المستقبل.

الفرع الثاني: مدى الإعفاء القانوني من المسؤولية:

بالرجوع إلى النصوص القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري عن التأخير، والتي تمنح الناقل البحري حق المطالبة بالتعويض بموجبها، يتطلب منا أن نبين أو لا كيفية التحديد القانوني للمسؤولية، وثانيا الإعفاءات القانونية للمسؤولية.

أولاً: التحديد القانوني للمسؤولية:

سوف نتكلم عن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن التأخير، على ضوء ما جاءت به نصوص القانون الفرنسي، والمصري، والأردني، والاتفاقيات الدولية.

(١) التحديد القانوني للمسؤولية عن التأخير في القانون الفرنسي: يستطيع الناقل التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية عن التأخير، وفقا للنصوص الواردة في قانون ١٩٦٦/٦/١٨م الفرنسي، ونصوص اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م؛ لانه جاء

(1) sur. L'inopposabilité au commissionnaire d'une clause exonératoire en cas de retard invoqué par le transporteur. v. CA. paris-15. Janv. 1997. BT. 1997- 200 la cour a déclaré que la clause exonératoire de responsabilité en cas de retard est inscrite sur feuillet à part dont il n'est pas établi qu'il soit rattachable (ala note de chargement).

(2) voir. aussi sur la possibilité offerte au commissionnaire de transport de bénéficier des limitations Légales de responsabilité. CA. Rouen-16 Juin 1994. DMF. 1995. 458. obs. Y.T.

متأثراً بها.

فإن مسؤوليته وفقاً لهذه النصوص لا تتجاوز أكثر من (٦٧، ٦٦٦ Dts) للطرد أو الوحدة، و(٢ Dts) للكيلوغرام من البضائع وفقاً لنص المادة المتعلقة بالتأخير حسب المدة المحددة^(١)، والقانون الفرنسي نص على الأضرار الاقتصادية المرتبطة بالتأخير كحد أقصى، والمحددة باتفاقية بروكسل^(٢).

وفي تاريخ ١٩/١٠/١٩٨٨م قررت محكمة (اكس-ان-بروفنس) مبلغ تعويض بسيط كحد أقصى وفقاً لاتفاقية بروكسل^(٣)، وفي قضية أخرى قررت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ ٢٩/٥/١٩٩٠م أن المادة ٥/٤ من اتفاقية بروكسل قابلة للتطبيق على التأخير، كما حددت المحكمة التجارية في باريس قيمة الضرر الذي تم من قبل الناقل بمقدار معين، وفي نفس الوقت طالب الناقل من محكمة باريس بدفع مبلغ التعويض، لكن محكمة النقض نقضت تنفيذ هذا القرار^(٤).

(٢) التحديد القانوني للمسؤولية عن التأخير في القانون المصري: تعرضت المادة ١/٢٣٣ من قانون التجارة البحرية الجديد لتحديد مسؤولية الناقل البحري، ويسري هذا التحديد على دعاوي المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها. وكذلك على دعاوي المسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة. ذلك أن نص المادة ١/٢٤٠ صريح في أنه لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض، الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضاعة أو جزء منها، عن الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة (١/٢٣٣)^(٥).

ومسؤولية الناقل البحري التي يصح أن تكون محلاً للتحديد القانوني هي مسؤوليته تجاه الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة دون الغير الذي يصيبه ضرر من تنفيذ عقد النقل^(٦). ولقد بينت المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية المصري الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكيفية احتسابه.

نصت المادة ٣/٢٤٠ من القانون البحري على ما يلي: (ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء

(١) كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص ٥٨٢.

(2) c'est de cet arête que L'on a déduit L'applicabilité au retard de la convention dans toutes ses dispositions.

(3) c'est - à- dire - la. contre Valeur en francs français de 100 Livre- or.

(٤) كمال حمدي، المرجع السابق. ص (٥١٨، ٥١٩، ٥٢٠).

(٥) علي جمال الدين عوض. النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، بند ٥٣٨.

(٦) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص ٤٢٨ وما بعدها.

منها على الحد الاقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة ٢٣٣ / ١ من هذا القانون).

وبالرجوع إلى الفقرة الأولى من هذه المادة نجد أنها قد حددت حداً أعلى للتعويض لا يتجاوز ألفي جنيه مصري عن كل طرد، أو وحدة شحن، أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلوغرام من الوزن الاجمالي للبضاعة أي الحدين أعلى.

(٣) التحديد القانوني للمسؤولية عن التأخير في القانون الأردني: أدخل المشرع الأردني أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن في أحكامه، وعلى ضوء ذلك نصت المادة ٢١٤ من قانون التجارة البحري الأردني على أن مسؤولية الناقل عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز، بأي حال من الأحوال، أن تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغا يحدد بنظام سيصدر فيما بعد.

يؤخذ على هذا النص أنه لم يحدد مسؤولية الناقل النقدية عن كل طرد، أو وحدة تفقد، أو تتلف. كما أشار هذا النص إلى أن هذا التحديد سيصدر بموجب نظام خاص بذلك^(١). علماً بأن هذا النظام لم يصدر حتى اليوم، على الرغم من مضي خمسة وثلاثين عاماً على هذا القانون، كما أن هذا النص لم يعالج معنى الطرد أو الوحدة، لذلك نرجو أن يعاد النظر في هذا القانون بمجمله إلى أن يصدر نظام خاص يحدد مقدار التعويض. خاصة أن الزمن قد تجاوز هذا القانون، وأصبحت اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحراً لعام ١٩٧٨ م سارية المفعول اعتباراً من ١٠/١/١٩٩٢ م بما تتضمنه من أحكام وقواعد تناسب تطور وسائل النقل البحري الحديثة^(٢).

لذلك أخذ القضاء الأردني بأحد أحكامه^(٣) بأنه طالما لم يصدر نظام يحدد مبلغ التعويض عن كل طرد أو وحدة من البضائع المشحونة بحراً، ولم يشتمل سند الشحن على تحديد لذلك، بل اتفق الطرفان على تطبيق اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ م. إن مثل هذا الاتفاق لا يخالف النظام العام، وليس ممنوعاً بنص

(١) انظر حكم تمييز أردني تمييز حقوي رقم ٨٧/٦٩٧، مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٨٣، ص ٢٣٧.

(٢) انظر حكم تمييز أردني. تمييز حقوي رقم ٨٥/٤٣٣، مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٨٧، ص ٩٠٣.

(٣) انظر حكم تمييز أردني تمييز حقوي رقم ٨٨/٧٥٤، هيئة عامة. مجلة نقابة المحامين الأردنيين عام ١٩٨٩، ص ٤٧٩.

خاص، وملزم للمتعاقدين على اعتباره جزءاً من شروط العقد عملاً بأحكام المادة ١/١٧٤ من قانون اصول المحاكمات الحقوقيّة^(١).

ويتضح مما سبق، أنه لا يوجد تحديد قانوني لمسؤولية الناقل البحري في ظل التشريعات الأردنية الحالية، على الرغم من جواز التحديد وفقاً لما جاء في المادة

(٢١٤) من القانون البحري الأردني، إلا أن مقدار التحديد النقدي لم يحدد بعد. لذلك بقي تحديد المسؤولية محكوماً بالقواعد العامة (المادة ٣٦٤) من القانون المدني الأردني. رغم أن هذه المادة أجازت الاتفاق مسبقاً على تحديد مقدار الضمان، إلا أنها عطلت هذا المبدأ في الفقرة الثاوية منها، حيث أجازت لأي من الطرفين، إذا ما اعتقد أن غبناً لحق به جراء هذا التحديد، أن يلجأ إلى القضاء ليحكم بالتعويض الذي يساوي الضرر الفعلي.

٤) التحديد القانوني للمسؤولية عن التأخير في الاتفاقيات الدولية:

أ- اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م وعام ١٩٦٨م: إن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن التأخير في نقل البضائع وفقاً لاتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م قد مر بعدة مراحل. ففي مرحلة أولى نصت المادة ٤/٥ على أن الناقل لا يسأل في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك، أو التلف اللاحق بالبضاعة إلا بمبلغ مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد، أو وحدة، أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عمله أخرى. ونفس الحكم يطبق على التأخير في نقل البضائع وفقاً للرأي الذي يرى أنها تنطبق على التأخير؛ لأن النص لم يشمل التأخير. وفي مرحلة ثاوية تم تعديل اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٦م وقد اضافت تحديداً جديداً للمسؤولية يقوم على الوزن بالنسبة للطرود الثقيلة. وبالتالي تم تعديل المادة ٤/٥ من اتفاقية بروكسل ليحدد مقدار مسؤولية الناقل عن كل طرد، أو وحدة تفقد، أو تهلك بمقدار عشرة آلاف فرنك بواتكارية ذهباً، أو ٣٠ فرنكاً منها لكل كيلوجرام من وزن البضاعة الإجمالي أيهما أكبر.

وفي مرحلة ثالثة تم إعادة النظر في المادة ٤/٥ من اتفاقية بروكسل المعدل عام ١٩٦٦م، حيث تم استبدال الفرنك بوحدة السحب الخاصة (Spicial drawing unit.S.D.R) كميّار لتحديد مسؤولية الناقل لتلافي التضخم النقدي في العالم^(٢).

(١) عبد القادر العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراة، جامعة القاهرة ١٩٨١، ص ٣٣٠.

(٢) محمد قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٢، ص ١٠٣.

وعلى ضوء هذا التعديل أصبحت مسؤولية الناقل البحري عن كل طرد، أو وحدة بمقدار (٦٦٦.٦٧) وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة، أو (٢) من وحدات حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الاجمالي للبضائع المفقودة، أو المتضررة أيهما أعلى حسب اختيار صاحب الحق عن التعويض^(١).

ب- اتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨م: نصت المادة ١/٦ أ من اتفاقية هامبورغ على ما يلي: (تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة (٥) عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ (٨٣٥) وحدة حسابية عن كل طرد، أو وحدة شحن أخرى، أو (٢,٥) وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك، أو يتلف أيهما أكبر). ونصت المادة ١/٦ ب من الاتفاقية على ما يلي: (تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة (٥) عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على أن لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع).

لقد اعتمدت قواعد هامبورغ على نفس الحل بالنسبة لحدود المسؤولية المتعلقة بالفقدان والأضرار المحسوبة، بالنظر إلى عدد الطرود والكيلوغرامات. وهذا واضح من نص المادة (١/٦ أ، ب). على الحدود الخاصة للمسؤولية الناتجة عن التأخير وفقاً لسقف محدد بالنظر إلى قيمة الحمولة، فحددت قواعد هامبورغ المسؤولية بضعفين ونصف قيمة الاجرة المدفوعة للبضائع المتأخرة^(٢).

هذه القاعة تؤدي إلى ازدهار التجارة، ولا تتجاوز التزامات الناقل، بينما تسمح للمتضرر الحصول على تعويض ليس زهيداً كحد أقصى. إلا أن الناقل يرى أن مسؤوليته محددة بالقيمة الإجمالية للاجرة المدفوعة للنقل، بعبارة أخرى يدور التأخير حول مجموع البضائع المنقولة، ويستطيع الناقل الحصول على تسديد الاجرة المدفوعة. إلا أنه من غير المفيد إعلان الناقل قيمة البضائع ليحتمي في مجازفة تأخير التسليم، كما أن قيمة الأملاك لا تدخل مباشرة في حساب أضرار التأخير، ولا نستطيع تخيل نظام مرادف لنظام إعلان القيمة بالنسبة للتأخير، وهل الناقل يستطيع التعبير عن هذه الفائدة؟ إن المهم هو إيصال البضائع في مهلة محددة، وهذه هي الأهمية الأولى بالنسبة للناقل^(٣).

(1) V.N.Gaskell, Damages delay and limitation of liability under the Hamburg rules 1978.op.cit.p.158.159.

(2) W.Tetley.The Hamburg rules.A commen tary Lioyd's. maritime and commercial Law quarterly.1979.p.1.spés.p.9.

(3) C.A.Aix – en – provénce 27 Juin 1961.DMF.1961.740.

ويستطيع المتضرر التذرع، دائماً، بالأخطاء التي تنسب إلى الناقل، أما الأخطاء الخطرة فهي نادرة الحدوث. وأساتذة القانون لا يملكون معالجة قضية التأخير في تسليم البضائع بالاعتماد على الأخطاء التي تنسب إلى المتذرع بها، ولكن يمكن أن يتمسك بالحد القانوني للمسؤولية إذا تم إثارة التأخير بالاعتماد على الأخطاء التي تنسب للناقل.

ثانياً: الإعفاءات القانونية للمسؤولية عن التأخير:

إن دراسة وتحليل النصوص المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري عن التأخير وذات الصلة ستبين لنا الحالات التي يسمح للناقل بإعفاء مسؤوليته عنها. وهل يستطيع الناقل التنصل من المسؤولية عن التأخير في مثل هذه الحالات؟ إن الجواب يكون إيجابياً عندما يكون التأخير قد سبب ضرراً للبضائع، ولادخل للناقل بذلك خاصة إذا لم يقدّم الدليل على التأخير. ولقد عرض أمام القضاء الفرنسي الكثير من القضايا المتعلقة بإعفاء الناقل من المسؤولية^(١). مثال ذلك: شحنة موز لحقها ضرر نتيجة تأخر وصول السفينة إلى ميناء الوصول عشرة أيام، فالناقل لا يتحمل أي مسؤولية لأن التأخير كان بسبب عطل فني أدى إلى عدم قدرة السفينة على التغلب عليه، ولم يكن متوقّعا، وكان نتيجة عيب في المكابح^(٢).

لقد عبر المشرّع الفرنسي بوضوح تام في المادة (H/٢٧) من القانون الفرنسي على إعفاء الناقل من الضرر الناجم عن العيوب الخفية في السفينة التي لا يمكن كشفها بفحص معني به أي بفحص معقول^(٣).

وفي قضية أخرى بتاريخ ٣/مارس ١٩٦١م عرضت أمام القضاء الفرنسي، فقرر أن المدة الطويلة للرحلة البحرية أدت إلى إلحاق الضرر بصفقة الفول السوداني، وحملت الناقل المسؤولية بسبب خطأه.

وفي مثال آخر، قررت محكمة (روين في فرنسا)، إعفاء الناقل من المسؤولية الناتجة عن التأخير الذي كان بسبب اختناقات في الميناء، مما سبب أضرارا لكرات مطاطية منقولة على السفينة^(٤). وكان هذا القرار محل نقد.

(1) C.A.Aix – en – provénce.DMF.1962.145.

(2) C.A Rouen,27 Juin 1985.DMF. 1987. 41. Note. R.Achand. obs. Bonassies. DMF.1988.N.57.

(3) Rodière(R) :- Traite.op.cit.no: 648.

(4) La cour a statué en vertu du droit commun de la Responsabilité contractuelle.

وفي النتيجة، قررت المحكمة أن اختيار السفينة خطأ بحريّ معين فيه خطر محتمل للتأخير، والذي يمكن تفاديه بواسطة سرعة مقبولة من الناقل، فإذا ما سبب التأخير خسائر اقتصادية واضراراً للبضائع لم يتعرض الناقل للمسؤولية القانونية، ولكن يسأل على أساس الخطأ المفترض، إذا كان التأخير بدون سبب منطقي.

يستطيع الناقل التنصل من المسؤولية إذا ثبت عدم وجود أي إهمال من طرفه، وباستطاعته المطالبة بالتعويض بسبب الإعفاءات التي أخفت مسؤوليته في هذه الفرضية. ومن الضروري أن نميز في هذا الصدد بين التأخير العادي أو المتوقع، بالرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية العقدية في حالة أو لى، أو بالرجوع إلى القواعد الخاصة المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري في حالة ثانية^(١).

الحالة الأولى: إذا كان سبب الإعفاء من المسؤولية وفقاً للقواعد العامة يعود إلى قوة قاهرة، أو حادث مفاجئ، فلا يسأل الناقل^(٢)، ويشترط حتى يكون الحادث قوة قاهرة أن يكون غير ممكن التوقع، وغير ممكن الدفع^(٣)، وفي هذا الافتراض قرر القضاء الفرنسي أن القوة القاهرة قد تحتوي على حادث^(٤).

وفي قرار حديث لمحكمة النقض الفرنسية قررت فيه (أن سمسار النقل البحري يجب أن يعفى من المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع بسبب حرب الخليج الموسومة بالقوة القاهرة)، وأكدت المحكمة بهذه المناسبة أن الحادث متوقع، إلا أنها أضفت عليه صفة القوة القاهرة لعدم القدرة على دفعه أو مقاومته^(٥).

الحالة الثانية: يستطيع الناقل التمسك في الاستثناء المتعلق بالخسارة الاقتصادية الناتجة عن التأخير وفقاً للقواعد الخاصة بمسؤولية الناقل البحري. لم يتعرض رجال القانون لهذا الموضوع، إلا أنه يمكن للقضاء تطبيق الحالات الاستثنائية للتأخير، وهذه الأسباب قد تؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية كالحريق.

والجدير بالذكر أن الحريق لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا اثبت انه يرجع إلى سبب غير متوقع، ولا يمكن التغلب عليه؛ أي على الناقل أن يثبت سبب الحريق؛ لأن كل حريق مجهول السبب لا يمكن اعتباره حادثاً مفاجئاً، وبالتالي يكون

(1) V.CA. paris 12 dec.1979.DMF.1981.21.

(2) Pour exonérer deux commissionaires de transport don't le Responsabilité était engagée à cause du retard à livraison.La.cour.d'appel de-paris (3 nov) 1987.Bt.1988.45.

(٣) عبد الرزاق السنهور، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الاول، ص.٨٧٦.

(٤) انظر على سبيل المثال في موضوع النقل: 1998. Bull. civ. N.240. D. 1998.

.somm.199.obs.ph.Delebcque

(5) Cass.com.29.avr.1998.D.1999.J.469.note.B.M.F.L

الناقل مسؤولاً^(١)، ولقد نصت المادة ٦/٥ من اتفاقية هامبورغ على إعفاء الناقل من المسؤولية

إذا كان تأخير التسليم عائداً إلى مخاطر الطريق، وليس إلى خطئه، أو إهماله^(٢).
ووفقاً لنص المادة (٦/٥) من اتفاقية هامبورغ، لا يكون الناقل مسؤولاً عندما يعود التأخير في تسليم البضائع إلى إنقاذ الأرواح البشرية أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر.

وتجدر الإشارة أن اتفاقية هامبورغ ميزت بين إنقاذ الأرواح البشرية، وجعلته معفياً من المسؤولية دون قيد أو شرط، وإنقاذ الأموال، وقيده النص بأن تكون التدابير التي يتخذها الناقل معقولة؛ لأن المفاضلة بين مال و مال، فمن الأفضل للناقل أن يحافظ على البضاعة التي يقوم بنقلها على أن يضحي لإنقاذ مال غيره، وهذا ما أخذ به المشرع المصري في المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية الجديد.

أما معاهدة بروكسل فقد نصت المادة (٤/٢) (على ما يلي: (لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ عن.....(ل) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح، أو الأموال في البحر) واضح أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن على هذا النحو لا تفرق بين حالتي إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال.

أما الأردن فبالرغم من عدم انضمامه إلى اتفاقية بروكسل، فقد أخذ بأحكامها، كما انضم إلى اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م، وانضم إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام ١٩٨٩ في تاريخ ١٩٩٥/٦/١٣. فأخذ بالمبدأ الذي نصت عليه اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ المادة ٢/٤، وكذلك المادة ٤/٤، حيث لا يعد مخالفاً لأحكام هذه الاتفاقية ولعقد النقل أي انحراف في السفينة لإنقاذ، أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك.

الخاتمة:

إن دراسة التأخير في عقد النقل البحري للبضائع أدت إلى إثبات أمرين:

الأول: يتعلق بتساهل القانون البحري تجاه مسؤولية الناقل البحري.

الثاني: يتعلق بتشدد القانون البحري تجاه مسؤولية الناقل البحري.

يرى رجال القانون أن مسؤولية الناقل غالباً ما تكون شديدة، إذا ما تم إدخال أمور غير متفق عليها بالنسبة للفترة المحددة لنقل البضائع، حيث يستطيع الناقل التمسك بالاشروط المحددة للمسؤولية والتي تؤدي إلى الإعفاء منها وفقاً للقواعد العامة، بينما تطبق الحدود القصوى لمسؤوليته، وفقاً للقانون البحري الفرنسي عام

(١) كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٤٨٦.

(2) Cass Com.16 Mars 1998.DMF.2000.224.obs.C.Decet Bertin.

١٩٦٦، واتفاقية بروكسل والقوانين التي تبنت أحكامها كالقانون الأردني، وسيكون من المفيد العودة لبعض حلول القانون في القواعد العامة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري. أما القضاء فيستطيع ممارسة قدرته على تقدير التعويض عن التأخير في عقد النقل البحري للبضائع إذا كانت المدة متفقاً عليها صراحة. وكذلك تقدير التعويض إذا وصلت البضاعة متأخرة، ولكن في حدود الوقت المعقول. إلا أن بعض الحلول المتواضعة والمهمة لا تؤدي إلى الإحساس بخطورة مسؤولية الناقل، كما ينقص هذه القواعد التماسك، لأن الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير يختلف في القانون البحري الفرنسي عام ١٩٦٦ وفي القانون الأردني، عن القواعد العامة للمسؤولية العقدية. فلا يوجد انسجام بينهما مما يؤدي إلى الأخذ ببعض الحلول المتباعدة، كما أن الشروط المحددة للمسؤولية صالحة ومتناسكة في القواعد العامة للمسؤولية العقدية، وضعيفة في القوانين الخاصة.

وبالنظر إلى قواعد القانون البحري الفرنسي والأردني، واتفاقية بروكسل يستطيع الناقل البحري التمسك بالحد الأعلى للمسؤولية، والتي تكون محتملة وفقاً للقواعد العامة، وإذا لم يطبق القضاء القواعد العامة للمسؤولية، واكتفى بتطبيق قواعد المسؤولية في القانون البحري، فإن الحلول لا تكون مناسبة بشكل أساسي. كما أن التطبيق الجيد لاتفاقية بروكسل لم يعتمد الخسارة الاقتصادية المرتبطة أو الناتجة عن التأخير. لذلك سيكون من الأفضل تقدير التعويض لا على أساس البضائع المنقولة، وإنما بالنظر إلى الاجرة المدفوعة. نخلص من كل ما سبق إلى التوصيات التالية:

أولاً: سيكون من المفيد للقانون البحري الأردني والفرنسي تعديل بعض نصوص القانون، والاستفادة من اتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨ فيما يتعلق بمسؤولية الناقل على أساس أن الخطأ مفترض، في حالة تجاوز المدة المتفق عليها أو المحددة في حالة التأخير المعقول.

ثانياً: لم تنص المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني على التأخير، لذلك يجب إعادة صياغة نص هذه المادة على غرار ما أخذت به التشريعات الحديثة كقانون التجارة البحرية المصري في المادة (٢٤٠/٢)، والقانون الكويتي في المادة (١٩٢)، واتفاقية هامبورغ المادة (٢٠١/٥)، بحيث تتضمن هذه المادة النص على التأخير ومتى وقوعه.

ثالثاً: يجب تحديد مفهوم الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في عقد النقل البحري للبضائع، بحيث يتضمن الأضرار الاقتصادية غير المتوقعة والموجبة للتعويض إذا توافرت في الضرر جميع شروطه، عندئذ تكون السلطة التقديرية للقاضي لتقدير تعويض الضرر الناتج عن التأخير، ليس وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، بل وفقاً لما سينص عليه في قواعد القانون البحري.

رابعاً: ان اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ و عام ١٩٦٨. لم تنص على التأخير، ولا على الضرر الاقتصادي الناجم عنه، لذلك يجب إعادة النظر وإجراء بعض التعديلات على نصوص هذه الاتفاقية، بحيث تتضمن التعديلات النص على التأخير، وعلى الضرر الاقتصادي، خاصة وأن اتفاقية هامبورغ جاءت متطورة عليها، وبدلت معظم نصوصها.

خامساً: بالرجوع إلى نص المادة (١/٥) من اتفاقية هامبورغ نجد أنها جمعت بين الضرر الناتج عن الهلاك والتلف والضرر الناتج عن التأخير في فقرة واحدة، فيجب الفصل بينهما؛ كي لا تؤدي لاعتقاد بأن الضرر الناتج عن التأخير يستند إلى مبدأ الخطأ المفترض.

كما أن المادة (٢/٥) لم تضع معياراً موضوعياً من وجهة نظرنا، خاصة وأن عبارة المدة التي يتطلبها الناقل الحريص غير دقيقة، لأن هذا يتطلب وضع معيار للحرص، وهذا غير ممكن، مع إشارة النص إلى ضرورة مراعاة ظروف الواقع لتحديد ظروف التسليم المتعلقة بالناقل الحريص، كما أن نص المادة (٣/٥) من نفس الاتفاقية فيه تحكم، إذ عدت البضاعة هالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً من الوقت المحدد للتسليم.

سادساً: لم ينص المشرع الأردني على التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، على الرغم من جواز التحديد وفقاً لما جاء في المادة (٢١٤) إلا أن مقدار التحديد النقدي لم يحدد بعد، لذلك بقي تحديد المسؤولية محكوماً بالقواعد العامة (المادة ٣٦٤ من القانون المدني الأردني).

لذلك نقترح أن يتضمن قانون التجارة البحرية الأردني نصاً يحدد مسؤولية الناقل البحري على أساس مقدار أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، أي ما يعادل ضعفين ونصف الأضعف لأجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، كما جاء في اتفاقية هامبورغ المادة (١/٦، ب). خاصة وأن الأردن قد انضم إلى هذه الاتفاقية.

الفصل العاشر

صور للبيع التجارية الدولية

الفصل العاشر

صور للبيوع التجارية الدولية

وفقاً لقواعد غرفة التجارة الدولية^(١)

١٥- غرفة التجارة الدولية:

تلعب هذه الغرفة دوراً هاماً في مجال التجارة الدولية عامة، وفي نطاق العقود التجارية الدولية على وجه الخصوص، سواء من حيث تحديد المقصود بالاصطلاحات التي تستعمل في هذا المجال، أو تحديد التزامات أطراف هذه العقود. ومن ناحية أخرى فإن لهذه الغرفة دوراً بارزاً في مجال تسوية المنازعات الناشئة عن تنفيذ العقود التجارية الدولية وفقاً لنظام التحكيم التجاري الدولي الذي وضعت الغرفة القواعد الخاصة به، يتبعها المتعاقدون عندما يشيرون إليها في عقودهم. وقد أنشئت غرفة التجارة الدولية في عام ١٩١٩ ومقرها باريس^(٢)، وكانت الحاجة إلى إنشائها الشعور بضرورة وجود منظمة تجمع في مجال التجارة الدولية بين الأشخاص الذين يزاولون الأعمال التجارية على اختلاف أنواعها فتجمع مندوبين لما يقرب من تسعين دولة، إذ أن لها لجاناً وطنية "National Committees" في أكثر من خمسين دولة فضلاً عن أعضاء في أكثر من أربعين دولة أخرى وتجمع بين خبرات مختلفة من منتجين ومستهلكين وأصحاب مصانع وبنوك وشركات تأمين وناقلين وخبراء في علم الاقتصاد والقانون وتشمل هذه {صفحة ٢٥} المجموعة من الخبرات المختلفة لكي تضع قواعد تتبع حقيقة من حاجة التجارة الدولية، فهي منظمة رجال الأعمال في العالم، لتحقيق وتحافظ على مبدأ حرية التجارة الدولية ولتنسيق وتيسير النشاط التجاري ولتمثيل مجتمع رجال الأعمال على المستوى الدولي. ولما كانت المصطلحات التجارية المستعملة في مختلف دول العالم، قد يختلف تفسيرها من دولة إلى أخرى لتباين الأنظمة القانونية، فقد شعر المجتمع التجاري الدولي بالحاجة إلى توحيد هذه المصطلحات المستعملة في التجارة الدولية، ومن بين هذه المصطلحات ما يتعلق بالبيوع التجارية الدولية، وعرفت القواعد التي وضعتها الغرفة في هذا المجال باسم الانكوترمز "Incoterms" كذلك أصدرت الغرفة قواعد خاصة بالتحكيم التجاري الدولي، وكذلك قواعد تحكم الاعتمادات المستندية، وقواعد تتعلق بنقل البضائع.

١٦- قواعد الانكوترمز:

وضعت هذه القواعد أو لا سنة ١٩٣٦ واستمرت فى العمل حتى عدلت سنة ١٩٥٣، وروجعت و عدلت سنة ١٩٦٧ ثم مرة أخرى سنة ١٩٧٦، ثم أضيف إليها نو عان من البيوع التجارية الدولية سنة ١٩٨٠، كما عدلت القواعد الأخيرة بعض القواعد المعمول بها من قبل ذلك.

ومن البديهي أن قواعد الانكوترمز، لا تعد ملزمة فى مجال البيوع التجارية الدولية، على عكس النصوص التشريعية والاتفاقيات الدولية التى تلزم الدول المنضمة إليها، على أنه متى أشار المتعاقدان إليها فى عقودهم، فإنها تستمد إلزامها فى هذه الحالة من اتفاق الأطراف على تبنيها، ويفضل أطراف التعاقد عادة تبني هذه القواعد عندما ينتمون إلى دول تتشابه أنظمتها القانونية بقصد توحيد تفسير الاصطلاحات الواردة فى عقودهم. {صفحة ٢٦}

وتهدف هذه القواعد وتعديلاتها الى تحقيق غرضين:

الأول: تحديد التزامات الأطراف فى عقود التجارة الدولية تحديداً واضحاً ودقيقاً.

الثانى: وضع وتعديل هذه القواعد على ضوء ما يجرى عليه العمل وفقاً للعرف السائد فى المعاملات التجارية الدولية، فهى قواعد لا توضع ولا تعدل من فراغ، ولكن من واقع العرف التجارى الدولى، أو العرف التجارى السائد فى دولة معينة اشتهرت بنوع معين من أنواع النشاط التجارى المختلفة، فإنجلترا مثلاً اشتهرت بأعرافها فى مجال التأمين البحرى، وساد نظامها مختلف دول العالم، حتى الدول التى تأخذ بنظام قانونى مغاير عدلت تشريعاتها لتأخذ بما استقر عليه العرف الإنجليزى فى مجال التأمين البحرى.

ونلاحظ أن أطراف العلاقة التجارية الدولية قد يشيرون فى عقودهم إلى الأخذ بقواعد الانكوترمز كما هى، أو مع تعديل معين يتفقون عليه أو مع إضافة شروط أخرى تتجسد فى قواعد دولية أو وطنية أو صادرة من منظمة أخرى مثل قواعد غرفة تجارة الحبوب فى لندن أو قواعد مجمع لندن لمكنتبى التأمين، خاصة إذا أخذنا فى الاعتبار أن قواعد الانكوترمز تهتم أساساً، كما قدمنا ببيان وتحديد التزامات طرفى عقد البيع، فقد يأخذ الطرفان مثلاً بهذه القواعد مع الإشارة إلى التأمين على البضاعة محل البيع ضد كل الأخطار وفقاً لشروط مجمع لندن. ونلاحظ أن أكثر البيوع التجارية التى عالجتها قواعد الانكوترمز بيوع بحرية، أى يرتبط تنفيذها بعملية نقل بحرى للبضائع محل البيع، إلا أن هذه القواعد قد عالجت أيضاً البيوع الجوية التى ترتبط بعملية نقل جوى للبضائع محل التعاقد، كما عالجت بعض البيوع التى ترتبط بعملية نقل برى، بالشاحنات أو بالسكك الحديدية.

ونعرض فيما يلي لأهم أنواع البيوع التى عالجتها قواعد الانكوترمز وأهم ما نلاحظه على هذه القواعد، أن جميع البيوع التى {صفحة ٢٧} عالجتها تشترك فى بعض التزامات طرفيها، وتختلف فى بعضها الآخر، بحيث يصبح الكلام عن كل بيع على حدة تكراراً لهذه القواعد، لذلك فإننا سنركز أساساً على نقطة الاختلاف الجوهرية بين هذه البيوع بأنواعها المختلفة، وهى مسألة متى يتم تسليم البضاعة من البائع إلى المشتري فى كل نوع من أنواع هذه البيوع، وما يرتبط بذلك من تحديد المسئول عن تحمل مخاطر كل نوع والملتزم بأداء النفقات المتعلقة بالبضاعة.

أولاً: البيع تسليم مكان المنتج “Ex Works”

١٧- التزامات البائع:

١- الالتزام بتوريد البضاعة المتفق عليها فى عقد البيع، وعلى البائع أن يقدم شهادة بمطابقة البضاعة للشروط والمواصفات الواردة فى عقد البيع إذا اتفق بين طرفي البيع على ذلك.

ويعد هذا الالتزام، التزاماً عاماً فى جميع أنواع البيوع التجارية، ويلتزم البائع بتوريد البضاعة حسب المواصفات المتفق عليها بين طرفي التعاقد، وإذا اتفق بينهما على التزام البائع بأن يقدم شهادة تتضمن أو صاف البضاعة ويقر فيها بأنها مطابقة لأوصاف البضاعة المباعة، فعلى البائع أن ينفذ هذا الالتزام وتقدم هذه الشهادة عادة من شركات متخصصة تسمى شركات المعاينة أو المراجعة.

٢- الالتزام بوضع البضاعة تحت تصرف المشتري فى الوقت المتفق عليه فى العقد، وفى مكان التسليم المحدد فى العقد أو فى المكان المعتاد تسليم مثل هذه البضاعة فيه، ولشحنها على وسيلة النقل التى يقدمها المشتري.

وهذا هو الالتزام بتسليم البضاعة، ويتم التسليم فى هذا النوع من البيوع فى محل المنتج أو البائع إما فى المصنع {صفحة ٢٨} “Ex Factory” أو مخازن البائع “Ex Warehouse” أو فى المزرعة “Ex Plantation”

وعلى ذلك يقوم المشتري بتقديم وسيلة النقل إلى البائع لى يتم شحن البضاعة عليها. ولما كان المشتري عادة لا يقيم فى ذات الجهة التى يوجد فيها البائع، فإن المتبع فى مثل هذا النوع من البيوع، أن يفوض المشتري شخصاً يتواجد فى مكان البائع لاستلام البضاعة المبيعة نيابة عنه، والغالب فى البيوع الدولية أن يفوض المشتري شركة معاينة أو شركة مراجعة تقوم بالتحقق من مطابقة البضاعة للأوصاف المتفق عليها، وقد يقتضى هذا التحقق فحص البضاعة أو تحليل عينة منها وتصدر شهادة بنتيجة هذا الفحص أو التحليل ترسل إلى

المشتري، وبالتالي تقوم شركة المراجعة باستلام البضاعة نيابة عن المشتري على أن يقوم المشتري بتدبير وسيلة النقل التي يتم شحن البضاعة عليها بمعرفة المشتري أو من يفوضه في ذلك في مكان البائع. أى أن شحن البضاعة على وسيلة النقل في هذا البيع، يقع على عاتق المشتري وتحت مسؤوليته ما لم يتفق الطرفان على غير ذلك.

٣- يتحمل البائع نفقات حزم البضاعة أو تغليفها أو تعبئتها إذا اقتضت ذلك طبيعة البضاعة، أو كان ذلك ضروريا لإمكان تسليم البضاعة للمشتري. أى أنه متى كانت طبيعة البضاعة لا تسمح بتسليمها صبا^(٣) إلى المشتري وإنما يتعين تعبئتها أو حزمها أو تغليفها، فإن نفقات ذلك تكون على عاتق البائع.

٤- يلتزم البائع بإخطار المشتري بالميعاد الذى تكون فيه البضاعة جاهزة للتسليم ويجب أن يتم الإخطار بوسيلة معقولة "Reasonable notice"، وقد تكون هذه الوسيلة، البريد أو البرق أو التليفون أو التلكس حسب الظروف. {صفحة ٢٩}

٥- يتحمل البائع مصاريف معاينة البضاعة، كمصاريف فحص نوع البضاعة أو قياسها أو تحليلها أو وزنها أو عدها، إذا كان ذلك ضروريا لتسليم البضاعة إلى المشتري.

٦- يتحمل البائع كافة الأخطار والنفقات المتعلقة بالبضاعة حتى يتم وضع البضاعة تحت تصرف المشتري فى الوقت المنصوص عليه فى العقد بشرط أن تكون هذه البضاعة مطابقة للعقد، بما يعنى أنها مفرزة أو تم تعيينها باعتبارها البضاعة المتعاقد عليها ويعنى هذا الالتزام أن البائع يتحمل تبعه هلاك البضاعة إلى الوقت الذى تكون فيه البضاعة تحت تصرف المشتري فى الميعاد المحدد فى العقد وليس إلى وقت استلام المشتري للبضاعة فعلاً، ولا حتى يتم شحنها على وسيلة النقل التى يقدمها المشتري، بل يكفى أن يخطر البائع المشتري بأنه يمكنه استلام البضاعة محل البيع فى الوقت الذى يحدد فى الإخطار، على أن يتم الإخطار وتحديد ميعاد الاستلام فى وقت مناسب أو معقول، وبعد ذلك تنتقل تبعه الهلاك إلى المشتري. على أنه يشترط لما تقدم أن تكون البضاعة مفرزة ومعينة من قبل البائع، وأن تكون مطابقة لما تم الاتفاق عليه فى العقد، فلا يجوز للبائع مثلاً أن يخطر المشتري باستلام البضاعة المبيعة ضمن بضاعة أخرى فى مخازن البائع.

٧- يقدم البائع، بناء على طلب المشتري وتحت مسؤوليته وعلى نفقته، أية مساهمة، للحصول على أية مستندات تصدر فى دولة التسليم أو دولة المصدر (المنشأ) التى قد يطلبها المشتري لأغراض التصدير أو الاستيراد أو إذا كانت هذه المستندات مطلوبة لمرور البضاعة عبر دولة أخرى.

ويتعلق هذا الالتزام بما تتطلبه بعض الدول من مستندات لاستيراد بضاعة من دولة أخرى، مثل شهادة المصدر أو المنشأ التي تصدر عادة من الغرفة التجارية في بلد التصدير ويصدق عليها قنصل {صفحة ٣٠} الدولة المستوردة في البلد المصدرة، فهذه شهادة ان طلبها المشتري فإن البائع يعاونه في استصدارها ويتحمل المشتري نفقات استصدارها والتصدير عليها.

١٨ - التزامات المشتري:

- ١- يلتزم المشتري باستلام البضاعة بمجرد وضعها تحت تصرفه في المكان والزمان المنصوص عليهما في العقد، وأن يدفع ثمن البضاعة المحدد في عقد البيع.
- ٢- يتحمل المشتري كافة النفقات والأخطار المتعلقة بالبضاعة من الوقت التي توضع فيه تحت تصرفه، بشرط أن تكون هذه البضاعة مطابقة للعقد وتم تعيينها على وجه التحديد باعتبارها البضاعة محل البيع.
- ويحدد هذا الالتزام وقت انتقال تبعة هلاك البضاعة إلى المشتري، وهو الوقت الذي تصبح فيه البضاعة جاهزة لتسليمها إلى المشتري ووضعها تحت تصرفه بعد إخطار المشتري بذلك خلال مدة معقولة، ولما كان المشتري هو الملزم بشحن البضاعة على وسيلة نقلها، فإنه يلتزم بداهة بمخاطر الشحن.
- ٣- يتحمل المشتري أية رسوم جمركية أو ضرائب تتعلق بالبضاعة بسبب تصديرها. ويعنى هذا الالتزام أن المشتري يلتزم بسداد كل ما يفرض على البضاعة من رسوم جمركية أو ضرائب في دولة التصدير وبسبب عملية التصدير، فإذا قام البائع بدفعها فإنه يطالب بها المشتري.
- ٤- عندما يحتفظ المشتري بحقه في استلام البضاعة المباعة خلال مهلة معينة. وكذلك بحقه في اختيار مكان الاستلام، ثم أخفق في إصدار تعليمات في هذا الشأن، في الوقت المناسب فإنه يتحمل {صفحة ٣١} النفقات الإضافية للبضاعة وجميع مخاطرها منذ الوقت الذي تنتهي فيه المهلة المحددة، بشرط أن تكون البضاعة مطابقة للعقد، وتم تعيينها باعتبارها البضاعة محل البيع.
- ٥- يلتزم المشتري بجميع النفقات اللازمة للحصول على المستندات المشار إليها في البند ٧ من التزامات البائع، بما في ذلك نفقات شهادات مصدر البضاعة وإذن التصدير والرسوم القنصلية للتصدير على هذه المستندات، لأن المشتري هو الذي يطلب استصدار هذه الشهادات بمعاونة البائع في الدولة التي يقع فيها ميناء الشحن.

ثانياً: البيع بشرط التسليم على القاطرة أو الشاحنة

“ Free on Rail / Free on Truck ” (For / Fot)

١٩- التزامات البائع:

١- يلتزم البائع بتوريد البضاعة، كما هو شأن جميع البيوع التجارية الدولية، مطابقة لما تم الاتفاق عليه في العقد مع تقديم ما يثبت هذه المطابقة، بالوسيلة التي ينص عليها العقد.

٢- في حالة ما إذا كانت البضاعة المتفق على بيعها تبلغ حمولة عربة سكة حديد (أو حمولة عربة نقل أو حمولة لوري) أو كان الاتفاق على تقديم قدر من البضاعة كاف لمعدلات الشحن بمثل هذه الوسائل، فإن البائع يلتزم بشحن البضاعة المتفق عليها على عربة السكة الحديد (أو عربة النقل أو اللوري) وذلك على نفقته وخلال الموعد المتفق عليه، بشرط أن تكون وسيلة النقل هذه من طراز مناسب وحجم معقول ومجهزة بمشعب للتغطية إن لزم الأمر. ويتم تجهيز وسيلة النقل هذه وشحنها بالبضاعة طبقاً للوائح المعمول بها في محطة تصدير {صفحة ٣٢} البضاعة ويتبين من ذلك أن البائع في هذا البيع ملزم بتسليم البضاعة على ظهر عربة السكة الحديد أو الشاحنة التي ستنتقل البضاعة، ومن ثم فإنه يظل مسؤولاً عن البضاعة حتى يتم شحنها، ولذلك يلتزم البائع في هذا البيع بشحن البضاعة، وبدفع نفقات شحنها.

٣- أما إذا كانت البضاعة المتفق عليها أقل من حمولة عربة سكة حديد (أو حمولة عربة نقل أو حمولة لوري) أو كان الاتفاق على تقديم قدر من البضاعة أقل من القدر الكافي لمعدلات الشحن بمثل هذه الوسائل، فعلى البائع أن يودع هذه البضاعة في مخازن السكة الحديد، سواء في محطة التصدير أو إذا كانت هذه الوسائل تشملها أجرة النقل، في عربة تقدمها السكة الحديد في التاريخ أو المهلة المتفق عليها، ما لم تقض اللوائح في محطة التصدير بإلزام البائع بشحن البضاعة على عربة السكة الحديد (أو على عربة نقل لوري) مباشرة.

ومع ذلك سيكون من المفهوم أنه إذا كانت هناك عدة محطات في مكان التصدير، فللبائع الحق في اختيار المحطة التي تناسبه لتصدير البضاعة منها متى كانت هذه المحطة تقبل عادة نقل البضاعة إلى مكان الوصول الذي يحدده المشتري، ما لم يكن المشتري قد احتفظ لنفسه بحق اختيار محطة معينة يتم تصدير البضاعة منها.

٤- طبقاً لما ينص عليه البند (٥) من التزامات المشتري، فإن البائع يلتزم بدفع

كافة النفقات والمخاطر المتعلقة بالبضاعة حتى الوقت الذى توجد فيه عربة السكة الحديد (أو عربة النقل أو اللورى) التى يتم شحن البضاعة عليها، وبالنسبة لما ورد فى البند (٣) من التزامات البائع حتى وقت تسليم البضاعة إلى مخازن السكة الحديد.

٥- يتحمل البائع نفقة المصاريف المعتادة لحزم البضاعة أو تعبئتها ما لم يقض العرف التجارى بتصدير هذه البضاعة دون أن يتم حزمها أو تغليفها أو تعبئتها. {صفحة ٣٣}

٦- يتحمل البائع كافة نفقات معاينة البضاعة (مصاريف فحصها أو قياسها أو وزنها أو عدها) متى اقتضت ذلك عملية شحن البضاعة أو إيداعها بمخازن السكة الحديد.

٧- على البائع أن يخطر المشتري بدون أى تأخير، بأن البضاعة قد تم شحنها أو تم إيداعها بمخازن السكة الحديد.

٨- على البائع أن يزود المشتري بعقد النقل العادى إذا جرى العرف على ذلك، ويتحمل البائع نفقات ذلك.

٩- على البائع أن يزود المشتري، بناء على طلب الأخير وعلى نفقته، بشهادة المصدر.

١٠- يلتزم البائع، بناء على طلب المشتري وعلى نفقته وتحت مسؤوليته، بتقديم كافة المساعدات الممكنة لاستصدار أية مستندات تحرر أو يجرى العمل بها فى دولة تصدير البضاعة أو دولة المنشأ، ذلك متى طلب المشتري هذه المستندات ليتمكن من تصدير البضاعة أو استيرادها (وكذلك المستندات اللازمة لمروور هذه البضاعة عبر دولة أخرى متى اقتضى الأمر ذلك).

٢٠- التزامات المشتري:

١- يلتزم المشتري بأن يصدر تعليماته إلى البائع فى الوقت المناسب، لتصدير البضاعة إلى المكان المتفق عليه.

٢- يلتزم المشتري باستلام البضاعة منذ وقت دخولها فى حراسة السكة الحديد، ويلتزم بدفع ثمنها المتفق عليه فى العقد.

٣- يتحمل المشتري كافة النفقات والمخاطر المتعلقة بالبضاعة (ويشمل ذلك نفقات استئجار مشمع إذا لزم الأمر) من الوقت الذى يتم فيه تواجد عربة السكة الحديد (أو عربة النقل أو اللورى) الذى {صفحة ٣٢} يتم شحن البضاعة عليه، أو من الوقت الذى ستسلم فيه البضاعة إلى مخازن السكة الحديد فى الحالة المنصوص عليها فى البند (٢) من التزامات البائع.

٤- يتحمل المشتري أية رسوم جمركية أو ضرائب تفرض على البضاعة بسبب تصديرها إليه.

٥- إذا احتفظ المشتري لنفسه بالحق في تحديد مهلة يصدر خلالها تعليماته إلى البائع لتصدير البضاعة أو الحق في اختيار مكان الشحن، وأخفق المشتري في إصدار هذه التعليمات في الوقت المناسب، فإنه يتحمل النفقات الإضافية التي تنتج عن ذلك، وكذلك يتحمل مخاطر البضاعة من وقت انقضاء المهلة المحددة، بشرط أن تكون البضاعة مطابقة للعقد وتم تعيينها باعتبارها البضاعة المتعاقد عليها.

٦- يلتزم المشتري بدفع جميع النفقات والتكاليف اللازمة للحصول على المستندات المشار إليها في بندي (٩)، (١٠) من التزامات البائع، بما في ذلك مصاريف إصدار شهادات المنشأ والرسوم القنصلية.

ثالثاً: البيع بشرط التسليم على رصيف ميناء الشحن

Free Alongside Ship (F.A.S.)

٢١- المقصود بهذا البيع:

يقصد به البيع الذي ينتهي فيه التزام البائع بوضع البضاعة على رصيف الميناء الذي تقف عليه السفينة الناقلة أو توضع البضاعة في الصنادل التي تنقلها إلى السفينة الناقلة إذا كانت تقف بعيداً عن رصيف الميناء. ويعنى ذلك أن المشتري يتحمل جميع النفقات ومخاطر هلاك أو تلف البضاعة منذ هذه اللحظة. وهذا يعنى أنه على المشتري {صفحة ٣٥} في هذا البيع، على خلاف البيع فوب " Fob " أن يخلص على البضاعة جمركياً حتى يتم تصديرها. ويحدد في هذا البيع ميناء الشحن.

٢٢- التزامات البائع:

١- يلتزم البائع بتوريد البضاعة مطابقة لما اتفق عليه في عقد البيع، مع تقديم ما يثبت هذه المطابقة إذا كان ذلك مشروطاً بمقتضى العقد.

٢- يلتزم البائع بتسليم البضاعة بجانب السفينة الناقلة على مرسى الشحن الذي يحدده المشتري في ميناء الشحن المسمى في عقد البيع بالطريقة المعتادة في هذا الميناء وفي التاريخ أو خلال المدة المتفق عليها، وأن يعلن المشتري بدون تأخير، بأن البضاعة قد تم تسليمها بجانب السفينة الناقلة. ويعنى هذا أن التزام البائع بالتسليم يتم بوضع البضاعة على رصيف الميناء الذي تقف عليه السفينة

- الناقلة ويتحمل المشتري تبعة الهلاك منذ هذا الوقت.
- ٣- يلتزم البائع بأن يقدم إلى المشتري بناء على طلبه وتحت مسؤوليته وعلى نفقته، كل معونة في الحصول على ترخيص التصدير أو أى إذن يصدر من جهة حكومية ويكون لازماً لإتمام تصدير البضاعة.
- ٤- يتحمل البائع، طبقاً للبندين (٣)، (٤) من التزامات المشتري، ووفقاً لما سنراه، جميع نفقات ومخاطر البضاعة حتى وقت تسليمها بجانب السفينة الناقلة في ميناء الشحن المحدد في العقد بما في ذلك نفقات أية إجراءات يقوم بها في سبيل تنفيذ التزامه بتسليم البضاعة بجانب السفينة الناقلة.
- ٥- يقوم البائع على نفقته بعملية حزم أو تعبئة البضاعة ما لم يقض العرف التجارى بشحن البضاعة صبا أو غير معبأة. {صفحة ٣٦}
- ٦- يلتزم البائع بدفع نفقات عمليات فحص البضاعة (نفقات فحص نوع البضاعة أو قياسها أو وزنها أو عدها) متى كانت هذه العمليات لازمة لتسليم البضاعة بجانب السفينة الناقلة.
- ٧- يلتزم البائع بأن يقدم- على نفقته- للمشتري وثيقة نظيفة (أى بدون تحفظات) تثبت تسليم البضاعة بجانب السفينة الناقلة المسماة في هذه الوثيقة.
- ٨- يلتزم البائع، بأن يقدم إلى المشتري بناء على طلبه وعلى نفقته شهادة المنشأ (شهادة تثبت مكان إنتاج أو تصدير البضاعة محل البيع).
- ٩- يلتزم البائع بأن يزود المشتري بناء على طلبه وتحت مسؤوليته وعلى نفقته كل مساعدة للحصول على مستندات أخرى غير المشار إليها في البند (٨) تصدر في دولة الشحن أو مصدر البضاعة (ويستبعد من ذلك سند الشحن وأية وثيقة قنصلية) والتي قد يطلبها المشتري لدخول البضاعة إلى الدولة التى يقع فيها ميناء الوصول (أو إذا كان ذلك لازماً لمرورها عبر دولة أخرى).

٢٣- التزامات المشتري:

- ١- يلتزم المشتري بأن يخطر البائع باسم السفينة والرصيف الذى سيتم منه الشحن ومواعيد تسليم البضاعة بجانب السفينة.
- ٢- يتحمل المشتري جميع نفقات ومخاطر البضاعة من وقت تسليمها بجانب السفينة الناقلة في ميناء الشحن المتفق عليه وفي الميعاد أو خلال المهلة المتفق عليها، كما يلتزم بدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.
- ٣- يتحمل المشتري أية نفقات إضافية بسبب عدم وصول السفينة المتفق عليها لنقل البضاعة في الميعاد المحدد أو بسبب أن هذه {صفحة ٣٧} السفينة لن يمكنها نقل البضاعة أو أنهت عملية شحن البضاعة عليها قبل الميعاد المتفق

- عليه. كما يتحمل المشتري جميع المخاطر المتعلقة بالبضاعة من وقت قيام البائع بوضعها تحت تصرف المشتري، بشرط أن تكون البضاعة مطابقة للعقد ومفرزة بوضوح ومعينة باعتبارها البضاعة محل البيع.
- ٤- إذا لم ينجح المشتري في تسمية السفينة الناقلة للبضاعة في الوقت المناسب، أو إذا احتفظ لنفسه بالحق في مهلة يتسلم فيها البضاعة أو يعين فيها ميناء الشحن، أو إذا أخفق المشتري في إعطاء تعليماته إلى البائع في الوقت المناسب، فإنه يتحمل أية نفقات إضافية بسبب هذا الإخفاق ويتحمل أيضاً جميع مخاطر البضاعة من وقت انتهاء المهلة المتفق عليها للتسليم، بشرط أن تكون البضاعة مطابقة للعقد وتم إفرازها أو تعيينها باعتبارها البضاعة المتعاقد عليها.
- ٥- يتحمل المشتري جميع النفقات والتكاليف المتعلقة بالحصول على المستندات المشار إليها في البنود (٣، ٨، ٩) من التزامات البائع.

رابعاً: البيع بشرط التسليم على ظهر السفينة

Free on Board (F.O.B)

٢٤- المقصود به:

يقصد بهذا النوع، أن البضاعة محل البيع توضع بمعرفة البائع على ظهر السفينة الناقلة لها في ميناء الشحن المحدد في عقد البيع، وتنتقل مخاطر هلاك أو تلف البضاعة إلى عاتق المشتري من اللحظة التي تعبر فيها البضاعة حاجز السفينة الناقلة.

٢٥- التزامات البائع:

- ١- يلتزم البائع بتوريد البضاعة إلى المشتري مطابقة لعقد البيع، مع تقديم ما يثبت هذا التطابق إذا تطلب العقد ذلك. {صفحة ٣٨}
- ٢- يلتزم البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة التي يحددها المشتري في الميناء المحدد لشحن البضاعة وبالطريقة المتعارف عليها في هذا الميناء وفي التاريخ أو خلال المهلة المحددة في العقد، ويخطر المشتري بدون تأخير، بأن البضاعة قد تم تسليمها على ظهر السفينة.
- ٣- يحصل البائع على نفقته وتحت مسؤوليته، على أي تصريح تصدير أو أي إذن حكومي يكون لازماً لتصدير البضاعة المبيعة.
- ٤- يتحمل البائع، طبقاً لنصوص البندين (٣)، (٤) من التزامات المشتري، جميع

- النفقات والمخاطر المتعلقة بالبضاعة حتى وقت عبورها فعلا لحاجز السفينة في الميناء المحدد لشحنها بما في ذلك الضرائب والرسوم وأية تكاليف أخرى تتطلبها عملية تصدير البضاعة، وكذلك النفقات التي تتطلبها أية إجراءات يتطلبها قيام البائع بتنفيذ التزاماته حتى يتم شحن البضاعة على ظهر السفينة.
- ٥- يلتزم البائع بالقيام على نفقته بحزم أو تعبئة أو تغليف البضاعة، ما لم يقض عرف ميناء الشحن بشحن البضاعة صبا.
- ٦- يلتزم البائع بدفع جميع نفقات عملية فحص البضاعة (كفحص نوع البضاعة أو قياسها أو وزنها أو عدها) والتي تلزم بقصد تسليم البضاعة.
- ٧- يلتزم البائع على نفقته بأن يزود المشتري بوثيقة نظيفة (أى بدون تحفظات) لإثبات تسليم البضاعة على ظهر السفينة المتفق عليها.
- ٨- يلتزم البائع بأن يزود المشتري بناء على طلب الأخير وعلى نفقته بشهادة مصدر البضاعة. {صفحة ٣٩}
- ٩- يلتزم البائع بأن يقدم للمشتري بناء على طلبه وتحت مسؤوليته وعلى نفقته، كل مساعدة في الحصول على سند شحن أو أى مستند آخر بخلاف المشار إليه في البند السابق، يصدر في دولة المصدر، والتي قد يطلبها المشتري لاستيراد البضاعة في دولة الوصول (وكذلك إذا لزم الأمر لمرور البضاعة عبر دولة أخرى).

٢٦- التزامات المشتري:

- ١- يلتزم المشتري بأن يقوم على نفقته باستئجار سفينة أو حجز الفراغ اللازم على ظهر إحدى السفن، مع إخطار البائع في الوقت المناسب باسم السفينة الناقلة والمرسى الذي يتم الشحن منه وتواريخ تسليم البضاعة للسفينة الناقلة.
- ٢- يتحمل المشتري جميع النفقات والمخاطر المتعلقة بالبضاعة منذ اللحظة التي تعبر فيها البضاعة فعلا حاجز السفينة التي يتم الشحن عليها في الميناء المحدد للشحن، ويلتزم بدفع الثمن المتفق عليه في العقد.
- ٣- يتحمل المشتري أية نفقات إضافية نتيجة عدم وصول السفينة التي حددها للبائع إلى ميناء الشحن في الميعاد المتفق عليه أو حتى نهاية المهلة المحددة لذلك، أو إذا لم تتمكن السفينة من استلام البضاعة أو إذا أنهت السفينة عملية شحن البضائع قبل استلام البضاعة محل البيع في موعد سابق على الميعاد المتفق عليه أو قبل نهاية المهلة المحددة للشحن، ويتحمل كذلك جميع مخاطر البضاعة منذ تاريخ انتهاء المهلة المحددة بشرط أن تكون البضاعة مطابقة للعقد وتم فرزها بحيث أصبحت معينة باعتبارها البضاعة المتعاقد عليها.

٤- إذا أخفق المشتري فى تعيين اسم السفينة الناقلة فى الميعاد المتفق عليه أو إذا كان قد احتفظ لنفسه فى العقد بحق تعيين مهلة محددة لاستلام البضاعة أو احتفظ لنفسه بالحق فى اختيار ميناء معين يتم منه الشحن، ثم أخفق فى تعيين هذه الفترة أو اختيار هذا الميناء، أو {صفحة ٤٠} أخفق فى إعطاء البائع التعليمات اللازمة فى الوقت المناسب، فإنه يتحمل جميع النفقات الإضافية التى تترتب على ذلك فضلاً عن تحمله لجميع المخاطر منذ لحظة انتهاء الفترة المتفق عليها لتسليم البضاعة، بشرط أن تكون البضاعة مطابقة للعقد وتم فرزها بحيث أصبحت معينة باعتبارها البضاعة المتعاقد عليها.

٥- يلتزم المشتري بأداء أية مصاريف أو تكاليف للحصول على سند الشحن المشار إليه فى البند (٩) من التزامات البائع.

٦- يلتزم المشتري بجميع نفقات رسوم استخراج المستندات المشار إليها فى البندين (٨)، (٩) من التزامات البائع بما فى ذلك نفقات استخراج شهادة المصدر والشهادات التفصيلية.

خامساً: البيع مع الالتزام بنفقات البضاعة وأجرة النقل

Cost and Freight (C. & F.)

٢٧- المقصود به:

يعنى هذا النوع من البيوع أن يلتزم البائع بدفع نفقات البضاعة وأجرة النقل التى تلزم لإحضار البضاعة إلى المشتري فى ميناء الوصول المحدد فى هذا البيع، على أن تنتهى مسؤولية البائع عن مخاطر الهلاك والتلف وكذلك عن زيادة أية نفقات تتعلق بالبضاعة منذ أن تعبر البضاعة حاجز السفينة فى ميناء الشحن ويتحمل المشتري هذه المخاطر والنفقات. أى يتفق هذا النوع مع البيع فوب "F.O.B." فى انتهاء التزام البائع بالتسليم بعبور البضاعة المبيعة حاجز السفينة الناقلة، بينما يختلفان من حيث أن البيع فوب يتحدد فيه ميناء الشحن ويتعاقد المشتري على نقل البضاعة ويختار السفينة الناقلة، بينما فى البيع "C & F" يدخل ضمن التزامات البائع ويراعى فى تقدير ثمن البضاعة محل البيع، التعاقد على نقل هذه البضاعة وبالتالي {صفحة ٤١} اختيار السفينة الناقلة، لذلك يقال عادة، أن الدولة التى تريد تشجيع أسطولها التجارى عليها أن تشتري أى تستورد فوب وتبيع أى تصدر "C & F".

٢٨- التزامات البائع:

١- يلتزم البائع بتوريد البضاعة مطابقة للعقد، مع تقديم ما يثبت هذه المطابقة متى تطلب عقد البيع ذلك.

٢- يلتزم البائع بأن يتعاقد على نفقته ووفقاً للشروط المعتادة على نقل البضاعة محل البيع إلى ميناء الوصول المتفق عليه وفقاً للطريق المعتاد على سفينة تقوم بالملاحة الخارجية (وليست سفينة شراعية) وذلك من الطراز الذى يستخدم عادة فى نقل بضاعة مماثلة للبضاعة المتفق عليها فى العقد وأن يدفع أجرة النقل وأية نفقات أخرى يقتضيها تفريغ البضاعة فى ميناء التفريغ والتي تقوم بتحصيلها عادة الخطوط الملاحية المنتظمة وقت الشحن فى ميناء الشحن.

٣- يقوم البائع تحت مسؤوليته وعلى نفقته، بالحصول على ترخيص التصدير، أو أى إذن حكومى آخر لازم لتصدير البضاعة.

٤- يلتزم البائع بشحن البضاعة على نفقته على ظهر السفينة فى ميناء الشحن وفى تاريخ أو خلال المهلة المحددة، فإذا لم يحدد تاريخ أو مهلة لذلك، يتم الشحن خلال المدة المعقولة، على أن يخطر المشتري بدون تأخير، بأن البضاعة تم شحنها على ظهر السفينة الناقلة.

٥- يلتزم البائع طبقاً للبند (٤) من التزامات المشتري، بتحمل جميع مخاطر البضاعة حتى لحظة تجاوزها فعلاً لحاجز السفينة فى ميناء الشحن. {صفحة

{٤٢

٦- يقوم البائع على نفقته وبدون تأخير بتزويد المشتري بسند شحن نظيف (خال من التحفظات) وقابل للتداول وذلك لميناء الوصول المتفق عليه، كذلك فاتورة البضاعة المشحونة. ويجب أن يغطى سند الشحن البضاعة محل التعاقد وأن يؤرخ بتاريخ يدخل ضمن المدة المتفق على إجراء الشحن فيها، وأن يقدمه للمشتري بتظهيره إليه أو بأية وسيلة أخرى لتسليم البضاعة بمقتضاه أو ليتسلمها ممثله المتفق عليه بين الطرفين. ويجب أن يكون سند الشحن المذكور مجموعة كاملة من سندات الشحن سواء كسند يذكر فيه أن البضاعة " على ظهر السفينة " أو أنها " مشحونة " أو أنها (سلمت) لأجل الشحن وفى هذه الحالة الأخيرة يجب على الشركة الناقلة أن تذكر على ظهر السند أن البضاعة وضعت على السفينة، ويتعين أن يكون هذا البيان مؤرخاً وأن يدخل هذا التاريخ ضمن المدة المحددة لشحن البضاعة، وإذا تضمن سند الشحن إحالة إلى مشاركة الإيجار المتعلقة بالسفينة، فعلى البائع أن يزود المشتري بنسخة من هذه المشاركة.

٢٩ - ملحوظة:

سند الشحن النظيف هو السند الذى لا يتضمن أية شروط تحفظية بشأن الحالة المعيبة للبضاعة أو عيوب الحزم أو التغليف، أو التعبئة. ولا تؤدي التحفظات التالية إلى أن يصبح سند الشحن النظيف سند شحن غير نظيف:

- (أ) الشروط التى لا تقرر صراحة أن حزم البضاعة أو تغليفها فى حالة غير مرضية، كأن يقال مثلاً " صناديق أو براميل مستعملة ".
- (ب) الشروط التى تقرر عدم مسئولية الناقل عن المخاطر التى تنجم عن طبيعة البضاعة أو طريقة حزمها أو تغليفها أو تعبئتها.
- (ج) الشروط التى لا ترتب أى التزام على الناقل إزاء عدم علمه بمحتويات البضاعة أو وزنها أو قياسها أو نوعها أو مواصفاتها الفنية. {صفحة ٤٣}
- ٧- يتحمل البائع على نفقته، النفقات المعتادة لحزم البضاعة أو تغليفها أو تعبئتها، ما لم يقض العرف التجارى بشحن البضاعة صبا.
- ٨- يتحمل البائع جميع نفقات عمليات معاينة البضاعة (كفحص نوع البضاعة أو قياسها أو وزنها أو عدها) والتى تكون لازمة لعملية شحن البضاعة.
- ٩- يتحمل البائع جميع الرسوم والضرائب المستحقة على البضاعة حتى تمام شحنها بما فى ذلك أى ضرائب أو رسوم تحصل عليها بسبب التصدير وكذلك النفقات التى تتطلبها أية إجراءات يقتضيها تنفيذ التزام البائع بشحن البضاعة على ظهر السفينة الناقلة.
- ١٠- يلتزم البائع بأن يزود المشتري بناء على طلب الأخير (البند ٥) من التزامات المشتري) بشهادة المصدر، ويتحمل المشتري الرسوم القنصلية لذلك.
- ١١- يلتزم البائع بأن يقدم للمشتري بناء على طلب الأخير وتحت مسئوليته وعلى نفقته، كل مساعدة فى الحصول على أية مستندات بخلاف ما ذكر فى البند السابق، تحرر فى دولة الشحن أو فى دولة المصدر، والتى قد يتطلبها المشتري لاستيراد البضاعة فى دولة الوصول (وكذلك إذا لزم الأمر لعبورها خلال دولة أخرى).

٣٠ - التزامات المشتري:

- ١- يقبل المشتري المستندات التى يقدمها البائع إليه إذا كانت مطابقة لما تم الاتفاق عليه فى عقد البيع، وعليه أن يدفع الثمن المتفق عليه فى العقد.
- ٢- يلتزم المشتري باستلام البضاعة فى ميناء الوصول المتفق عليه وبأن يتحمل-

مع استثناء أجره النقل- جميع النفقات والأعباء {صفحة ٤٤} المتعلقة بالبضاعة أثناء نقلها خلال الرحلة البحرية حتى وصولها إلى ميناء الوصول، وكذلك نفقات تفريغ البضاعة بما في ذلك مصاريف استعمال الصنادل ورسوم استعمال رصيف الرسوفى ميناء الوصول (وتسمى فى العمل رسوم التراكى) ما لم تكن هذه المصاريف والرسوم داخلة ضمن أجره النقل أو حصلتها شركة الملاحة عند دفع أجره النقل.

٣١- ملحوظة:

إذا كان البيع على أساس "C & F Landed" فإن البائع يلتزم بمصاريف الصنادل ورسوم التراكى.

٣- يتحمل المشتري جميع مخاطر البضاعة منذ وقت عبورها فعلاً لحاجز السفينة الناقلة فى ميناء الشحن.

٤- فى الحالة التى يحتفظ المشتري فيها بحقه فى تحديد مهلة يتم خلالها شحن البضاعة أو بحقه فى اختيار ميناء الوصول، وأدفع المشتري فى إصدار تعليماته فى هذا الشأن إلى البائع فى الوقت المناسب، فإن المشتري يتحمل جميع النفقات الإضافية التى تترتب على البضاعة وكذلك يتحمل المخاطر المتعلقة بالبضاعة منذ وقت انتهاء المهلة المحددة، بشرط أن تكون البضاعة دائماً مطابقة للعقد وتم تجنيبها باعتبارها البضاعة محل التعاقد.

٥- يلتزم المشتري بدفع جميع نفقات وتكاليف الحصول على شهادة المصدر والوثائق القنصلية.

٦- يلتزم المشتري بجميع نفقات الحصول على المستندات المشار إليها فى البند (١١) من التزامات البائع.

٧- يلتزم المشتري بتحمل جميع الرسوم الجمركية وأية رسوم أو ضرائب أخرى تدفع فى وقت أو بسبب عملية استيراد البضاعة. {صفحة ٤٥}

٨- يلتزم المشتري بأن يقوم على نفقته وتحت مسؤوليته بالحصول على إذن استيراد البضاعة أو ما يشابهه والذى قد يكون مطلوباً لاستيراد البضاعة فى دولة الوصول.

سادساً: البيع مع الالتزام بنفقات البضاعة وأجره النقل ومصاريف التأمين

Cost, Insurance and Freight (CIF)

٣٢- المقصود به:

يعتبر هذا العقد الذى يشمل التزام البائع فيه دفع نفقات البضاعة ومصاريف التأمين عليها وأجرة نقلها هو ذات العقد السابق مع إضافة مصاريف التأمين على عاتق البائع ليقدّم إلى المشتري وثيقة تأمين ضد أخطار هلاك أو تلف البضاعة أثناء نقلها، فيتعاقد البائع مع المؤمن ويدفع قسط التأمين، إذ يشمل الثمن المحدد لهذا البيع هذه النفقات، ولا يلتزم البائع إلا بإجراء تأمين وفقاً للحد الأدنى لشروط التأمين على البضاعة وهو التأمين على أساس شروط (الإعفاء من الخسارة الخصوصية "F.P.A.") .

٣٢- التزامات البائع:

إحالة: تقع على البائع فى هذا البيع جميع الالتزامات السابقة فى البيع C & F "والذى عرضنا لأحكامه فيما تقدم.

ويلتزم فضلاً عما تقدم بأن يزود المشتري على نفقته (أى نفقة البائع) بوثيقة تأمين بحرى ضد أخطار نقل البضاعة المتعاقد عليها ويتم التعاقد فى هذا التأمين مع مؤمنين أو شركات تأمين ذات سمعة طيبة، ووفقاً لشروط التأمين "FPA" أى مع عدم تحمل المؤمن الخسارة الخاصة، على أن يغطى هذا التأمين الثمن المذكور فى عقد البيع "CIF" مع إضافة نسبة مئوية قدرها ١٠% من هذا {صفحة ٤٦} الثمن. وتحدد قيمة التأمين بالعملة المحددة فى عقد البيع كلما أمكن ذلك. ولا تتضمن أخطار النقل المغطاة فى التأمين، الأخطار الخاصة المغطاة فى أنواع معينة من التجارة أو الأخطار التى يرغب المشتري فى حماية خاصة لها ما لم يتفق على غير ذلك. ومن بين الأخطار الخاصة التى يتفق بين البائع والمشتري على اعتبارها من الأخطار المغطاة فى التجارة، السرقة والذهب والكسر والتهشم والرشح والاحتكاك ببضاعة أخرى وغير ذلك من الأخطار المتعلقة بأنواع معينة من التجارة.

ويجوز بناء على طلب المشتري وعلى نفقته أن يقوم البائع بالتأمين ضد أخطار الحرب وبالعملة المتفق على سداد ثمن البضاعة بها كلما أمكن ذلك. وبالإضافة إلى التزام البائع بتزويد المشتري بسند شحن نظيف طبقاً للالتزام الوارد فى البند (٦) فى البيع C & F، يلتزم البائع أيضاً بأن يزود المشتري فى البيع "CIF" بوثيقة تأمين، أو بشهادة تأمين (إذا لم تكن الوثيقة معدة وقت تقديم مستندات البيع من البائع إلى المشتري) تصدر من المؤمن وتتضمن منح حاملها ذات الحقوق التى تمنحها وثيقة التأمين وكما لو كان حاملاً لهذه الوثيقة.

٣٤- التزامات المشتري:

تعتبر التزامات المشتري في هذا البيع هي ذات التزاماته في البيع السابق عر ضه ولكن بلا حظ أن المشتري يتحمل جميع النفقات والأعباء المالية المتعلقة بالبضاعة أثناء نقلها خلال الرحلة البحرية، فيما عدا أجرة النقل ومصاريف التأمين البحري. وإذا تم التأمين ضد أخطار الحرب، فإن المشتري يتحمل مصاريف هذا التأمين. {صفحة ٤٧}

سابعاً: البيع تسليم السفينة أو تسليم رصيف ميناء الوصول

Ex Ship or Ex Quay

٣٥- المقصود به:

يقصد بهذا النوع من البيوع، أن البائع يلتزم بتسليم البضاعة إلى المشتري على ظهر السفينة في ميناء الوصول المحدد في عقد البيع. وعلى ذلك يلتزم البائع بجميع نفقات البضاعة ومخاطرها حتى يتم تسليمها في ميناء الوصول. ولذلك فإن هذا البيع يسمى عادة ببيع ميناء الوصول.

وقد يتسع نطاق التزام البائع في بيوع ميناء الوصول إذا كان البيع تسليم رصيف ميناء الوصول، وهذا يعنى أن يظل التزام البائع قائماً حتى يتم تسليم البضاعة لا على ظهر السفينة التي مكثت في ميناء الوصول بل على رصيف ميناء الوصول أى بعد أن يتم تفريغ البضاعة، ويسمى البيع هنا Ex Quay أى تسليم رصيف الميناء، وقد يكون هذا البيع ذاته بيع تسليم الميناء مع دفع الرسوم الجمركية Ex Quay, duty paid. وقد يكون بيع تسليم رصيف الميناء مع التزام المشتري بالرسوم الجمركية Ex Quay duties on Buyer's account وفى الصورة الأولى يقع الالتزام بالتخليص على البضاعة جمركياً على البائع بينما يقع هذا الالتزام على المشتري فى الصورة الثانية.

٣٦- التزامات البائع:

- ١- يلتزم البائع بتوريد البضاعة إلى المشتري مطابقة لعقد البيع، وتسليم المشتري المستندات الدالة على ذلك إذا كان العقد ينص عليها.
- ٢- يلتزم البائع بأن يضع البضاعة تحت تصرف المشتري فى الوقت المحدد فى العقد على ظهر السفينة فى ميناء التفريغ المسمى فى {صفحة ٤٨} عقد البيع،

- حتى يمكن تفرغها بالوسائل المناسبة المتفقة مع طبيعة البضاعة.
- أما إذا كان البيع تسليم الرصيف، فيلتزم البائع بوضع البضاعة تحت تصرف المشتري على رصيف ميناء الوصول المتفق عليه والمحدد في عقد البيع.
- ٣- يلتزم البائع بأن يتحمل جميع مخاطر البضاعة ونفقاتها في اللحظة التي توضع فيها فعلاً تحت تصرف المشتري طبقاً للبند (٢) المتقدم، بشرط أن تكون هذه البضاعة مطابقة للعقد ومفرزة بحيث يمكن اعتبارها البضاعة محل التعاقد.
- ٤- يلتزم البائع بمصاريف حزم البضاعة أو تعبئتها أو تغليفها، ما لم يقض العرف التجارى بشحن البضاعة صلباً.
- وفي البيع تسليم الرصيف، فإن البائع يتحمل هذه المصاريف بما يتفق مع طبيعة البضاعة والتزامه بتسليمها على رصيف ميناء الوصول.
- ٥- يلتزم البائع بمصاريف معاينة البضاعة حتى يتم تسليمها للمشتري طبقاً للبند (٢) السابق.
- ٦- يلتزم البائع على نفقته بأن يخطر المشتري بدون تأخير، بالتاريخ المتوقع لوصول السفينة الناقلة المسماة في العقد وأن يزوده في الوقت المناسب بسند الشحن أو أمر التسليم أو أى مستند آخر يكون ضرورياً لتمكين المشتري من استلام البضاعة. وفي البيع تسليم الرصيف يلتزم البائع بتسليم المشتري المستندات المطلوبة لرفع البضاعة من رصيف ميناء الوصول.
- ٧- يلتزم البائع بأن يزود المشتري بناء على طلب الأخير وعلى نفقته بشهادة المصدر والفاتورة القنصلية. {صفحة ٤٩}
- ٨- يلتزم البائع بأن يقدم للمشتري بناء على طلب الأخير وتحت مسؤوليته وعلى نفقته كل مساعده لازمة للحصول على أية مستندات بخلاف المذكورة فيما تقدم، وتصدر في دولة الشحن أو في دولة المصدر، والتي يتطلبها المشتري لاستيراد البضاعة في دولة الوصول (أو إذا لزم الأمر لمرور البضاعة عبر دولة أخرى).

٣٧- التزامات المشتري:

- ١- يلتزم المشتري باستلام البضاعة بمجرد أن توضع تحت تصرفه طبقاً للبند (٢) من التزامات البائع، كما يلتزم بدفع الثمن المنصوص عليه في العقد.
- ٢- يتحمل المشتري جميع مخاطر البضاعة ونفقاتها منذ اللحظة التي توضع فيها البضاعة تحت تصرفه طبقاً للبند (٢) من التزامات البائع، بشرط أن تكون البضاعة مطابقة للعقد ومفرزة باعتبارها البضاعة محل التعاقد.
- ٣- يتحمل المشتري جميع مصاريف وأعباء البضاعة والتي يتحملها البائع في

سبيل الحصول على المستندات المشار إليها في البندين (٧)، (٨) من التزامات البائع.

٤- يلتزم المشتري تحت مسؤوليته وعلى نفقته بأن يقدم جميع التراخيص أو المستندات المماثلة التي قد تكون مطلوبة بقصد تفريغ البضاعة في ميناء الوصول أو بقصد استيرادها.

٥- يلتزم المشتري بأن يتحمل جميع النفقات والأعباء والرسوم الجمركية ونفقات التخليص وجميع الالتزامات والضرائب الأخرى التي تدفع بقصد تفريغ واستيراد البضاعة.

ونلاحظ أن هذا الالتزام لا محل له في البيع تسليم الرصيف مع تحمل البائع الرسوم الجمركية. {صفحة ٥٠}

إثبات عقد البيع الدولي للبضائع

٨٦- مبدأ حرية شكل العقد:

يعتبر مبدأ حرية تكوين إثبات التصرفات التجارية، من المبادئ المسلم بها في مختلف النظم القانونية. وبالرغم من أن اتفاقية فيينا تعالج البيع الدولي للبضائع وتنص صراحة على أنه لا يشترط أن يكون البيع تجارياً لكي يخضع لأحكامها، إلا أنه من المقرر أن هذه الاتفاقية تنصرف أحكامها أساساً إلى البيع التجاري الدولي، لذلك لم يكن من الغريب أن تقرر الاتفاقية مبدأ حرية كل من تكوين وإثبات عقد البيع الدولي للبضائع.

وتنص المادة ١١ من الاتفاقية على أن:

"لا يشترط إبرام عقد البيع ولا إثباته بالكتابة، فلا يخضع العقد لأي شرط شكلي. ويمكن إثبات العقد بأي طريق من طرق الإثبات بما فيها البيئة"، ومن هذا النص يبين أن عقد البيع الدولي للبضائع يعتبر وفقاً لاتفاقية فيينا عقداً رضائياً وليس عقداً شكلياً، فلم تشترط لإبرام هذا العقد أن يفرغ في شكل معين.

ومن ناحية أخرى، فإن الاتفاقية قررت أيضاً عدم خضوع إثبات هذا العقد لشكل معين، فهو يخضع لمبدأ حرية الإثبات، فيجوز إثباته بكافة طرق الإثبات بما في ذلك شهادة الشهود.

وقد جاء نص المادة ١١ من اتفاقية فيينا على هذا النحو ليستجيب لحاجات التجارة الدولية، التي تتحرر من قيود الشكل عند إبرام عقد البيع الدولي.

٨٧- شرط التحفظ على مبدأ حرية تكوين وإثبات العقد:

إذا كان مبدأ حرية تكوين وإثبات عقد البيع الدولي للبضائع هو الأصل وفقاً لأحكام اتفاقية فيينا، فإن الاتفاقية راعت أن قوانين بعض الدول، قد تتطلب شكلاً معيناً لتكوين عقد البيع، لذلك وضعت الاتفاقية تحفظاً على مبدأ حرية شكل العقد، يجيز للدول التي تأخذ به، أن تطبق القاعدة التي يأخذ بها قانونها الوطني متى كان واجب التطبيق على العقد وفقاً لقواعد تنازع القوانين، إذا كان هذا القانون يتطلب الكتابة كشكل للعقد.

لذلك نصت المادة ١٢ من الاتفاقية على أن:

"لا تطبق بخصوص كل من المادة ١١ والمادة ٢٩ والقسم الثانى من هذه الاتفاقية (المتعلقة بتكوين عقد البيع) والتي تسمح بأن يتم عقد البيع أو أى تعديل أو إنهاء له بالتراضى أو بأن يصدر الإيجاب أو القبول أو أى تعبير عن الإرادة فى أى شكل آخر غير الكتابة، عندما يكون مركز أعمال أحد المتعاقدين فى دولة متعاقدة تكون قد أخذت بالتحفظ الوارد فى المادة ٩٦ من هذه الاتفاقية. ولا يجوز للمتعاقدين مخالفة هذه المادة أو تغيير أثرها".

ويلاحظ على هذا النص ما يأتى:

١- يشير إلى عدم تطبيق المادة ١١ والتي رأينا حكمها فى البند السابق والتي تقضى بمبدأ حرية شكل عقد البيع. وكذلك {صفحة ١٢٣ المادة ٢٩ من الاتفاقية التى تقرر فقرتها الأولى أن عقد البيع يمكن تعديله أو إنهائه بمجرد تراضى الطرفين. بينما تقضى الفقرة الثانية منها بأن العقد المكتوب الذى يتضمن شرطاً يتطلب أن يتم أى اتفاق على تعديل أو إنهاء العقد بالكتابة فإنه لا يكفى التراضى لتعديل أو إنهاء العقد وعلى أية حال فإن سلوك أحد الطرفين يمكن أن يمنعه من التمسك بهذا النص إذا اعتمد الطرف الآخر على هذا السلوك. وكذلك يشير نص المادة ٢٢ إلى عدم تطبيق أحكام القسم الثانى من الاتفاقية الذى يتضمن قواعد الإيجاب والقبول. أى أن النص يشير إلى عدم التقيد بأحكام الاتفاقية التى لا تشترط شكلاً معيناً للتعبير عن الإرادة عند إبرام عقد البيع إذا كان مركز أعمال أحد المتعاقدين فى دولة متعاقدة أخذت بالتحفظ الوارد فى المادة ٩٦ من الاتفاقية.

٢- تقضى المادة ٩٦ من الاتفاقية بإيراد تحفظ من شأنه، أنه يجوز لأية دولة متعاقدة بتطلب قانونها أن يبرم عقد البيع أو يثبت بالكتابة، أن تعلن فى أى وقت وطبقاً للمادة ١٢ من الاتفاقية بأن نصوص المادة ١١ والمادة ٢٩ والقسم الثانى من الاتفاقية (المتعلق بالإيجاب والقبول) والتي تسمح بأن يتم عقد البيع أو تعديله أو إنهائه بالتراضى أو أن يصدر الإيجاب أو القبول أو أى تعبير عن الإرادة فى أى شكل غير الكتابة، بالأ تطبيق هذه الأحكام إذا كان مركز أعمال أى من طرفى العقد فى هذه الدولة (أى الدولة التى تعلن الأخذ بالتحفظ المشار

إليه فى المادة ٩٦).
ويلاحظ أن هذا التحفظ لا يشترط لذهاده الأخذ به عند التصديق على الاتفاقية
أو الانضمام إليها وإنما يمكن الأخذ به فى أى وقت، أى تستطيع أن تعلن أية
دولة متعاقدة الأخذ بهذا التحفظ حتى بعد الانضمام إلى الاتفاقية.
٣- تؤكد الجملة الأخيرة من المادة ٢/١٢ من الاتفاقية أن نص المادة ١٢ يعتبر
أمراً فلا يجوز للمتعاقدن النص على مخالفته أو تغيير حكمه أو أثره. {صفحة
١٢٤}

٨٨- المقصود بالكتابة فى اتفاقية فيينا:

رأينا من عرض النصوص الواردة فى اتفاقية فيينا بشأن شكل العقد، أن
الأصل هو حرية شكل عقد البيع، والاستثناء أن تأخذ بعض الدول بالتحفظ الوارد فى
المادة ٩٦ من الاتفاقية، فتطبق أحكام قوانينها التى تتطلب الكتابة كشكل لإبرام عقد
البيع أو كشرط لإثباته. ويقصد بالكتابة، كل محرر مكتوب صادر عن المتعاقدن.
على أن معنى الكتابة فى مجال قانون التجارة الدولية، ووفقاً للاتجاه الحديث لا يشمل
فقط كل محرر مكتوب يثبت أنه صادر عن أحد المتعاقدن أو عنهما معاً وذلك
بتوقيعه ممن صدر عنه، بل يشمل المحرر المكتوب وفقاً للمعنى الحديث فى قانون
التجارة الدولية أى محرر يثبت إرساله من أحد الطرفين إلى الآخر ولولم يكن موقعاً
بخط الصادر منه هذا المحرر من ذلك البرقية والتلكس. لذلك نصت المادة ١٣ من
اتفاقية فيينا على تقنين هذا المبدأ صراحة، فتقرر أنه:
"فى تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، تشمل الكتابة، البرقية والتلكس"

الفصل الحادى عشر

الدعوى المدنية فى النضادم البحرى

الفصل الحادى عشر

الدعوى المدنية في التصادم البحري

لقد كان التصادم البحري يخضع لقواعد عرفية بحرية عالمية تسري دون اختلاف كبير في البحار، ولكن تدوين وتقنين هذه الأعراف البحرية على شكل قوانين دولية جعلها تبدو أكثر تباينا، علاوة على تمسك الدول بتطبيق قوانينها البحرية جعل من الصعوبة بمكان تعيين القانون الواجب التطبيق على دعوى التصادم البحري، ولذلك كله سعت الدول إلى إبرام اتفاقيات دولية تهدف الى توحيد القواعد الخاصة بالتصادم البحري.

إن اتفاقية بروكسل لسنة (١٩٥٢م) الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في التصادم البحري قد حصدت ثمارها عندما أخذت اغلب التشريعات البحرية العربية بما جاءت به تقريبا هذه الاتفاقية، وخاصة فيما يتعلق بالمحكمة المختصة بنظر الدعوى المدنية للتصادم والقانون الواجب التطبيق عليها إضافة إلى تقادمها.

ومع ذلك نرى إن الحل الأمثل يكمن في تضافر الجهود الدولية من أجل الاتفاق على إنشاء محكمة دولية بحرية مختصة بالنظر في الحوادث البحرية التي تقع في البحار العامة، وذلك من خلال قواعد قانونية تبين آلية وطرق رفع الدعوى القضائية أمام هذه المحكمة والإجراءات الواجب إتباعها للنقاضي أمامها.

المقدمة

لقد شهدَ عصرنا الحالي تطور كبير في صناعة السفن من حيث كثرتها وعددها وسرعتها العالية، إضافة إلى اتحاد خطوط سيرها في الملاحة البحرية، مما جعلها عرضة لخطر التصادم البحري الذي يثير مشاكل قانونية متعددة، حيث إن حوادث التصادم البحري تقع بمعدل (١٥٠٠) حادث سنويا في مختلف بحار العالم. قبل القرن السابع عشر كانت تُحلّ مشاكل التصادم البحري اعتمادا على قواعد عرفية عالمية تطبق دون اختلاف كبير في البحار، ولكن بعد القرن السابع عشر ظهرت حركة التدوين والتقنين التي أحاطت تلك القواعد العرفية بإطار إقليمي وطني يتباين من دولة إلى أخرى، جعل من الصعب اختيار قانون موحد يحكم الواقعة سواء في الدعوى المدنية أو الجنائية في التصادم البحري.

أهمية الكتاب

إن أهمية الكتاب تكمن في دراسة سلوك التشريعات البحرية العربية وخاصة الخليجية في معالجة دعوى المدنية في التصادم البحري، ومقارنة هذا السلوك مع طريقة حل المسألة في التشريع العراقي، إضافة إلى بيان مدى النجاح الذي توصلت إليه الاتفاقيات الدولية المنعقدة بخصوص التصادم البحري في توحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري وخاصة قواعد الاختصاص المدني في دعوى التصادم البحري.

أهداف الكتاب

هناك اهتمام كبير بالتجارة البحرية حتى بالنسبة للدول الغير الساحلية (الدول الحبيسة)، فكيف يكون الأمر مع دولة نفطية اغلب صادراتها عن طريق البحر وتملك أقدم قانون تجارة بحرية ومطلة على الخليج العربي ولا تملك حتى لحظة كتابة هذا البحث قانون بحري مستقل؟ ولذلك تهدف دراستنا إلى بيان مدى القصور في معالجة الدعوى المدنية في التصادم البحري بغياب قانون بحري مستقل قادر على معالجة كافة المسائل المتعلقة بالتجارة البحرية ومن بينها التصادم البحري. وكذلك بيان أهمية الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية بخصوص التصادم البحري أو على الأقل الأخذ بما جاءت به الاتفاقيات الدولية في القوانين الوطنية كما فعلت اغلب التشريعات البحرية العربية، كما سنأخذ بنظر الاعتبار دراسة المسألة في مشروع القانون البحري العراقي الذي من المؤمل أن يكون قانون المستقبل.

مشاكل الكتاب

إن أهم مشكلة يواجهها الكاتب العراقي في مجال القانون البحري هو عدم وجود قانون بحري مستقل، حيث لازالت بعض فصول قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣م سارية المفعول، وهذا بدوره جعل المعنيين بتأليف كتب القانون البحري يعزفون عن الكتابة حول التشريع العراقي، وتكاد تكون كتب القانون البحري تعد بالأصابع، إضافة إلى قلة الأحكام القضائية في هذه المسألة.

منهجية الكتاب

ستكون دراستنا لهذا الكتاب دراسة تحليلية مقارنة، إذ سنحلل المواد القانونية التي خصصت لحل مسألة دعوى التصادم البحري وبيان الآراء الفقهية التي قيلت فيها، ثم إجراء المقارنة فيما بين التشريعات البحرية العربية أو لا، وبين هذه الأخيرة والتشريع العراقي ثانياً، إضافة إلى إجراء المقارنة مع بعض التشريعات الأجنبية مثل التشريع الانكليزي والفرنسي.

خطة الكتاب

تحتاج الدراسة إلى تقسيم الكتاب إلى مطالب خمسة، خصصنا الأول منها لدراسة ماهية التصادم البحري، وسندرس شروط الدعوى في المطلب الثاني، أما المطلب الثالث سنخصصه لبيان المحكمة المختصة بنظر الدعوى، وسنتناول في المطلب الرابع القانون الواجب التطبيق على الدعوى، أما المطلب الأخير سيكون لموضوع تقادم الدعوى، ثم ننهي دراستنا بخاتمة تضم النتائج التي توصلنا إليها وكذلك المقترحات التي نأمل أن تساهم في معالجة بعض جوانب دعوى التصادم البحري محل الدراسة، والله ولي التوفيق.

المطلب الأول: ماهية التصادم البحري

من أجل معرفة التصادم البحري لابد ان نعرفه أو لا ثم نبين شروطه وأنواعه.

أولاً: تعريف التصادم البحري

لقد عرف التصادم البحري بأنه ارتطام أو احتكاك سفينة بسفينة أخرى أو بوحدة عائمة أخرى تسبب إضراراً أو خسائر لواحدة أو أكثر من السفن أو الوحدات المتصادمة.^(١) يبدو أن هذا التعريف لم يحدد مكان وقوع الارتطام أو الاحتكاك بل ترك المسألة مطلقة، ومع ذلك لا ينطبق معنى التصادم إذا ارتطمت السفينة بالصخور أو الأرضية أو المنشآت الثابتة.

كما عرفه الفقه بأنه ارتطام مادي يقع في البحر بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية^(٢). يبدو أن التعريف ضيق من نطاق تطبيقه إذ لم يعتبر التصادم بحرياً إلا إذا حصل في البحر. كما عرفه الفقيه لومونيا^(٣) بأنه الارتطام الحاصل نتيجة التحام سفينتين (La rencontre de deux navires qui se heurtent)

(١) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة ألبيري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، (٢٠٠٣)، ص ٥٤٩

(٢) عبد الرحمن يعقوب يوسف، التصادم البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، (٢٠٠٦)، ص ٣٣.

(3) Lemonier : commentaries des principales polices d ,assurances maritimes usitées en France, T.1 No 158.

هذا التعريف ضيق من مفهوم التصادم إذ لم يعتبره كذلك إلا إذا حصل تماس مباشر بين سفينتين واستبعد بذلك كل ارتطام يحصل مابين السفينة وأي شيء آخر غير السفينة، كان يكون مركب أو أي جسم عائم أو منصة أو ما شابه ذلك.

أما اتفاقية بروكسل عام (١٩١٠م) الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري فقد عرفت أنه (التصادم الذي يحصل بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية بحرية داخلية بغض النظر عن مكان التصادم). وعلى ذلك فإن المعاهدة اعتبرت وجود سفينة واحدة في التصادم كافي لاعتباره تصادم بحري، فالتصادم البحري يعتبر قائم طالما وجدت سفينة واحدة على الأقل بغض النظر عن مكان حصول الواقعة وهذا ما أخذ به القانون البحري الفرنسي رقم ٥٤٥ لسنة ١٩٦٧م واخذت به أغلب التشريعات العربية^(١)، والتي يبدو أنها في الطريق لتوحيد الحكم في هذه المسألة، علاوة على أن بعض القوانين البحرية مثل القانون البحري المصري والإماراتي قد وسع أكثر من نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري عندما أعتبر العائمت المقيمة بمرسى ثابت بحكم السفينة البحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال^(٢) وهذا ما لم يأخذ به قانون التجارة البحرية العثماني إذ لم يعتبر التصادم بحرياً إلا إذا وقع في البحر^(٣). في حين إن مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ م قد أخذ بما أخذت به معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري، إذ نصت الفقرة أو لا منها على (إذا وقع تصادم بين سفينتين أو أكثر أو بين سفينة ومركب للملاحة الداخلية فتسوى التعويضات عن الأضرار التي تلحق بالسفن والمراكب والأشياء والأشخاص الموجودة عليها دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم).

ويمكن ان نعرف التصادم بأنه (الارتطام المادي الذي يحصل بصورة مباشرة أو غير مباشرة بين سفينة وأية مذشاة أخرى لا ترتبط معها بعقد، بغض النظر عن مكان حصول الحادث)

(١) انظر المادة (٢٣٦) من القانون البحري الأردني، والمادة (٢٣٣) من القانون البحري السوري، والمادة (٢٩٢) من القانون البحري العماني، والمادة (٢٢٣) من القانون البحري الكويتي، والمادة (١٨٧) من القانون البحري القطري

(٢) انظر المادة (٢٩٢) من القانون البحري المصري، والمادة (٣١٨) من القانون البحري الإماراتي.

(٣) د. مجيد حميد العنكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، العراق، (٢٠٠٢)، ص ٢٦١.

ثانياً: شروط التصادم البحري

من خلال تعريف التصادم البحري يمكن أن نعرف شروطه وهي

١ - ان يحصل بين منشأتين عائمتين أو أكثر

لا بد أن يحصل الارتطام أو الاحتكاك بين منشأتين عائمتين ولذا لا يعتبر تصادماً الارتطام الحاصل بين السفينة وجسم ثابت، كأن يكون رصيف أو فانر أو حاجز أمواج أو حطام سفينة غارقة، بل يعتبر حادثاً لا تسري عليه أحكام المسؤولية في التصادم البحري.^(١)

٢ - ان تكون إحدى المنشآت سفينة بحرية.

لكي يكون التصادم بحرياً يجب أن تكون إحدى المنشآت المتصادمة سفينة بحرية. والسفينة البحرية كما عرفها مشروع القانون البحري العراقي في المادة (١١) منه الفقرة أو لا بأنها (كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وتسير بوسائلها الذاتية) كما عرفها قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ في المادة الأولى منه الفقرة عاشرًا على أن (السفينة هي الوحدة العائمة التي تعد أو لا أو تخصص للملاحة البحرية على وجه الخصوص) وعلى ذلك لا بد من وجود عدة عناصر لتكون أمام سفينة^(٢). وقد جاء في حكم لمحكمة تمييز دبي (إن الحفار المحجوز عليه تحفظاً في ميناء دبي عبارة عن منشأة نصف عائمة ليس له وسيلة ذاتية للسير في ميناء دبي الجاف ويحتاج إلى القطر للسير في البحار، فانه لا يعد سفينة)^(٣). وهذا ما أكدته المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠م، وما أخذت به اغلب القوانين البحرية العربية، وعلى ذلك فإن ارتطام سفينة بحرية بمركب ملاحه داخلية في المياه البحرية أو النهرية يعتبر تصادماً بحرياً. وغالباً ما يحصل أن ترتطم السفن ببعض المراكب عند اجتيازها المياه الداخلية في طريقها إلى الميناء. أما إذا وقع حادث تصادم بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية فإن الدعوى لا تنظر كدعوى تصادم بحري وإنما تنظر كدعوى مدنية خاضعة للقواعد العامة. والعبرة

(١) د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، (١٩٩٦)، ص ٣٣٥.

(٢) للمزيد من المعلومات انظر: د. عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، (٢٠٠٥)، ص ٩-١١.

(٣) الطعن رقم ٣٣١ لسنة ١٩٩٣ حقوق جلسة ١٩٩٣/٢/٢٠م، أحكام محكمة تمييز دبي، مجلة القضاء والتشريع، العدد الرابع، ص ١٩٥. مشار إليه لدى: يعقوب يوسف عبد الرحمن، التصادم البحري، مصدر سابق، ص ٣٥.

يكون المنشأة سفينة دون اعتبار لنشاطها فيما لو كانت مخصصة للتجارة أو للصيد أو للنزهة^(١).

٣ - أن يكون هناك ارتطام مادي.

لا بد من وجود ارتطام مادي أدى إلى حصول الضرر والارتطام المادي ليس بمعناه الضيق بل بمعناه الواسع، أي سواء كان الارتطام حصل بصورة مباشرة بين المذاتين (التحام فعلي) أو بصورة غير مباشرة كأن يسبب تلاطم الأمواج الذي تحدثه سفينة على سفينة أخرى مارة بالقرب منها، وعلى ذلك فإذا اجتازت إحدى السفينتين الأخرى فيجب عليها أن تراعي التعليمات الخاصة بالإشارات الضوئية والسرعة المعقولة واختيار المسافة الآمنة، وبخلاف ذلك فإن السفينة تكون مسئولة عن الأضرار التي تسببها للمنشآت البحرية الأخرى.

قد يحصل أن تصطدم سفينتين أو سفينة ومركب ملاحية داخلية مملوكة لمجهز واحد عندئذ يجوز رفع الدعوى بهذه الواقعة كدعوى تصادم بحري ويسمى هذا النوع التصادم بين السفن الشقيقة. ومع ذلك فمن غير المعقول أن يحصل المجهز على تعويض من نفسه لأن تطبيق أحكام التصادم البحري على السفينة له فوائد عملية، فمن ناحية تعتبر السفينة ثروة بحرية مستقلة وما ينتج عن نشاطها من حقوق والتزامات على المجهز تجعل هذا الأخير ملزماً بتكوين صندوق مستقل لتحديد مسؤوليته عن كل واحدة من سفنه في مواجهة دائنية الذين ترتبت حقوقهم عن استغلال السفينة، ومن ناحية أخرى قد يحصل المجهز على تعويض مناسب نتيجة تأمينه على السفينة ضد آثار التصادم كأن يضع شرط السفن الشقيقة (sister ship clause) الذي يعني حق المجهز بالحصول على تعويض التأمين كما لو كانت السفينة مملوكة لشخص آخر^(٢). كذلك قد يحصل التصادم عن طريق الارتطام المادي الغير مباشر، وذلك عندما ينتج عن تصادم إحدى السفن بالأخرى تصادماً مع سفينة ثالثة، وهذا ما يسمى التصادم عن طريق الوساطة^(٣).

وهناك حالات تتوافر فيها شروط التصادم البحري ومع ذلك يبقى خارج نطاق تطبيق أحكامه وهذه الحالات هي:

١- إذا حصل التصادم بين السفن الحربية أو بين سفن الدولة المخصصة لأغراض

(١) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، جمهورية مصر العربية، (٢٠٠٠)، ص ٤٠٥.

(٢) محمد القليوبي، القانون البحري، ط٤، دار النهضة العربية، القاهرة، (١٩٩٣)، ص ٥٩٥.

(٣) أخياط محمد، التصادم البحري، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، (١٩٨٧).

غير تجارية^(١) وفي ذلك تقول محكمة النقض المصرية (إن حادث التصادم المرفوع عنه دعوى التعويض قد وقع بين سفينة حربية مصرية وسفينة تجارية لبنانية في المياه الإقليمية المصرية، فإن هذا التصادم لا يخضع لأحكام قانون التجارة البحرية وإنما يخضع للقواعد العامة في القانون المدني^(٢)). وبنفس المعنى تقريباً جاءت اتفاقية بروكسل لسنة (١٩١٠م) إذ نصت المادة الأولى منها على أن (لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومات المخصصة كلية لخدمة عامة)، إلا أن قانون التجارة البحرية الأردنية قد جاء بحكم آخر ونص على تطبيق أحكام التصادم البحري على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية، ومع ذلك فإن أغلب التشريعات البحرية العربية قد أخذت بما نصت عليه اتفاقية بروكسل لسنة (١٩١٠م) وهذا ما تهدف إليه الاتفاقية من ضرورة توحيد الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري.

ب- إذا وقع التصادم بين سفينة قاطرة وأخرى مقطورة: إن هذه الواقعة تخضع لأحكام عقد القطر الذي ينظم العلاقة بين السفينتين، ولم تنص على ذلك أغلب التشريعات وإنما تركت المسألة للقواعد العامة ما عدا قانون التجارة البحرية الكويتي الذي استبعد تطبيق أحكام التصادم البحري على هذه الواقعة وعلى أية حالة أخرى توجد فيها علاقة عقدية بين السفينتين^(٣). حسناً فعل المشرع الكويتي عندما نص على هذا الحكم لأن عدم النص عليه يعطي الحق للمدعي أن يختار بين رفع دعوى التصادم البحري إما على أساس المسؤولية التقصيرية أو رفعها على أساس المسؤولية العقدية، وإن كانت الأخيرة الأيسر في الإثبات. ولنا تحفظ فيما ورد في القانون الكويتي المذكور حين اشترط أن تكون هناك علاقة عقدية بين السفينتين، في حين إن التصادم يمكن أن يحصل بين منشأتين يكفي أن تكون إحداها سفينة، ونقترح أن تضاف هذه المادة إلى مشروع القانون البحري العراقي بعد تعديلها وكالاتي:

(لا تسري أحكام التصادم على الارتطام الذي يحصل بين السفينة القاطرة والمنشأة المقطورة، ولا على أية حالة أخرى توجد فيها علاقة عقدية بين

(١) انظر المادة (١٩٧) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧م وكذلك المادة (١٩٦) من القانون البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠م، وكذلك المادة (١٩٧) من القانون البحري البحريني رقم (٢٣) لسنة ١٩٨٢م.

(٢) احمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، (١٩٩٧م)، ص ٢٤١. الطعن رقم ١٠٣٤ سنة ٤٨ ق، جلسة ١٤/١٠/١٩٨٠م.

(٣) انظر نص المادة (٢٢٩) من القانون التجاري البحرية الكويتي المرقم (٢٨) لسنة (١٩٨٠م)

السفينة والمنشأة الأخرى).

ج- إذا حصل التصادم بين سفينة الإرشاد والسفينة المرشدة^(١).

إن قوا عد التصادم البحري لا تسري على التصادم الذي يحصل بين سفينة الإرشاد والسفينة الأخرى المرشدة لارتباطهما بعقد يحكم العلاقة بينهما. وقد جاء في حكم لمحكمة النقض المصرية مفاده إن اتفاقية بروكسل لسنة (١٩١٠م) الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري قد حددت أنواع التصادم البحري وليس من بينها التصادم الذي يحصل بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة نظرا لارتباط السفينتين بعقد سابق^(٢).

ثالثا: أنواع التصادم.

غالبا ما يحصل أن يقع خطأ من إحدى السفينتين ليؤدي الى حصول التصادم وقد يكون الخطأ مشترك بينهما أو أن التصادم كان نتيجة قوة قاهرة، لذا هناك ثلاثة أنواع من التصادم:

١ - التصادم نتيجة خطأ إحدى السفن

وهو التصادم الذي يحصل نتيجة خطأ ربان إحدى السفن، حيث هناك رابطة سببية ما بين خطأ الربان والضرر الحاصل نتيجة التصادم، إذ تقضي معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م في المادة الثالثة منها بأنه إذا وقع التصادم نتيجة خطأ إحدى السفينتين وجب تعويض الضرر على من ارتكب الخطأ، كما نصت اغلب التشريعات العربية ومعها مشروع القانون البحري على هذا النوع من التصادم^(٣). غالبا ما يرجع خطأ الربان إلى مخالفة الأنظمة البحرية والتعليمات المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار، كما لولم يذبح الربان القواعد المتعلقة بالأنوار والعلامات التي تحذر السفن القادمة لمنع التصادم^(٤). ومن الجدير بالذكر إن قانون

-
- (١) وهناك من ميز بين الإرشاد الإيجابي والإرشاد الاختياري. للمزيد انظر: يوسف يعقوب صرخوه، شرح القانون البحري الكويتي، الحوادث البحرية مطبعة جامعة الكويت، كلية الحقوق، الكويت، (١٩٨٩م)، ص ١٨ وما بعدها
- (٢) احمد سعيد شعلة، قضاء النقض في المواد التجارية، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، (٢٠٠٤م)، ص ٦٥٠. الطعن رقم ٣٢٢ سنة ٤٠ ق، جلسة ١٢ / ١٩٧٦م
- (٣) انظر المادة (١٩٠) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧م، وكذلك المادة (٢٩٦) من القانون البحري المصري والمادة (٢٢٥) من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة (٢٣٨) من قانون التجارة البحرية الأردني.
- (٤) استئناف مختلط، ١١ مايو سنة ١٩٢٧م، السنة ٣٩، ص ٤٩٦- مشار إليه لدى: محمد القليوبي، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٦١٠.

التجارة البحرية الانكليزي لسنة ١٨٦٢ م قد وضع تعليمات لمنع التصادم، كما منح قانون التجارة البحرية لسنة ١٨٩٤م السلطة العامة لوضع قوا عد وتوصيات الغاية منها تجنب وقوع التصادم، وهذه القوا عد نافذة حالياً بموجب أو امر المجلس لسنة ١٩٦٥م^(١).

أما قانون التجارة البحرية العثماني فقد جاء في متن المادة (٢٤٩) منه على حكم مشابه الى حد ما نص اتفاقية بروكسل وان اختلف التعبير، ونصت على (..... أما إذا وقع ذلك التصادم بسبب تقصير احد رباني السفينتين فتعطى حينئذ الخسارة الحاصلة من قبل الربان الذي هو أصل السبب.....) ولذا ندعو السلطة التشريعية إلى الإسراع لوضع قانون بحري عراقي قادر على مواجهة التطورات الحاصلة في مجال التجارة البحرية والى صياغة قانونية صحيحة لاسيما ونحن من أقدم الدول العربية التي لديها قانون تجاري بحري ولديها أيضا مشروع قانون بحري لا ينفقسه إلا بعض التعديلات البسيطة والإضافات ليكون قانون بحري متكامل.

٢ - التصادم بخطأ مشترك

ويقصد به إن التصادم يقع نتيجة خطأ الربان أو طاقم كل من السفينتين إذ تقضي معاهدة بروكسل لسنة (١٩١٠م) في المادة الرابعة الفقرة أو لا منها (إذا كان الخطأ مشترك تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة الأخطاء التي ارتكبتها) وهذه المادة هي تطبيق للمبادئ العامة في المسؤولية. أما إذا كانت الظروف لا تسمح بتحديد نسبة الخطأ أو إن الأخطاء كانت متساوية فنقسم المسؤولية بالتساوي^(٢).

٣ - التصادم القهري

قد يصادف أي من السفينتين قوة قاهرة كضباب كثيف أو إعصار جامع لا قدرة لأي منهما بدفعه مما يجعل كل منهما عاجزة عن إثبات الخطأ في الجانب الآخر أو إثبات أي من السفينتين كانت سببا للتصادم. ولذلك تتحمل كل سفينة ما أصابها

(١) د. مجيد حميد لعنبيكي، القانون البحري العراقي، مصدر سابق، ص ٢٦٥. الهامش رقم (١)
(٢) انظر المادة (٢٣٩) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧م، وكذلك المادة (٢٩٧) من القانون البحري المصري والمادة (٢٢٦) من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة (٢٣٨) من قانون التجارة البحرية الأردني.

من ضرر دون أن يحق لها الرجوع على السفينة الأخرى، وهذا ما أكدته المادة الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة (١٩١٠م)^(١).

ويشترط لاعتبار التصادم ناجم عن قوة قاهرة وعدم مسؤولية كل من رباني السفينتين أن يكون كل منهما قد راعى القواعد المتبعة في الملاحة البحرية أثناء وقوع الحادث، وأن تكون الواقعة من النوع الذي لا يمكن توقعه ولا يمكن تلافيه أو تجنبه، أما إذا كان من الممكن توقعه فلا يُعَدُّ الحادث قهريا، كما لو حصل الحادث بسبب تيار عادي ينطلق في وقت ثابت أو هبوب رياح أعلنت عنها الأرصاد الجوية أو بسبب ظلام الليل^(٢).

المطلب الثاني: شروط الدعوى المدنية.

إن القضاء المدني كما هو معلوم قضاء مطلوب على عكس القضاء الجنائي التلقائي الحركة، ولذلك فإن القاضي لا يمكن أن يباشر عمله دون وجود دعوى يطلب فيها المدعي حقا له قبل الغير. ومن أجل أن تكون الدعوى مقبولة شكلا وموضوعا لابد أن تتضمن مجموعة من الشروط بدونها لا تسمع المحكمة موضوعها ولا تصدر حكما فيها، إذ إن البحث في شروط الدعوى سابقا على البحث في موضوعها. ولخصوصية الدعوى المدنية للتصادم البحري فإن هناك شروطا عامة وشروطا خاصة، وهذه الأخيرة سبق وأن بيّناها^(٣) حيث لا يمكن أن تُنظر كدعوى تصادم بحري دون توافر شروط هذا الأخير. أما الشروط العامة للدعوى فهي:

١- الأهلية

يجب أن يكون كل من طرفي الدعوى متمتعاً بالأهلية اللازمة لاستعمال الحقوق^(٤)، والمعروف إن أطراف الدعوى هما المدعي والمدعى عليه، وعليه مالك السفينة أو مجهزها يمكن أن يكون مدعي، كما يمكن أن يكون أحد البحارة الذين أصيبوا بفعل الاصطدام أو أحد ركاب السفينتين، وترفع الدعوى على مجهز كل من السفينتين سواء كان المالك أو المجهز أو المستأجر أو المنتفع، كما يمكن أن ترفع

(١) انظر المادة (١٨٩) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧م، وكذلك المادة (٢٣٤) من القانون البحري المصري والمادة (٢٢٤) من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة (٢٣٧) من قانون التجارة البحرية الأردني.

(٢) هاشم رمضان الجزائري، التصادم البحري، رسالة ماجستير، كلية القانون- جامعة بغداد، بغداد، (١٩٧٥م) ص ٢٤٣.

(٣) انظر الفقرة ثانيا من المطلب الأول من بحثنا هذا.

(٤) انظر المادة الثالثة من قانون المرافعات العراقي رقم (٨٣) لسنة (١٩٦٩م).

الدعوى على الرбан باعتبارہ وکیلا عن المجهز^(١). وعلى ذلك يشترط في كل هؤلاء (المالك، راكب السفينة، المستأجر، المنتفع) أهلية الادعاء. وأهلية الادعاء مماثلة لأهلية التعاقد، ويعتبر كل شخص أهلاً للتعاقد ما لم يقرر القانون عدم أهليته أو يحد منها^(٢)، وسن الرشد هي ثمان عشرة سنة كاملة^(٣)، ولذلك إذا لم يتمتع صاحب الدعوى بأهلية كاملة وجب أن ينوب عنه من يمثله قانوناً، فمثلاً إذا كان احد الركاب صغيراً أو مجنوناً أو محجوراً لذاته وجب أن ينوب عنه وليه الشرعي. أما بالنسبة لمالك السفينة وهو عادة ما يكون داعياً أو مدعى عليه فالمسألة تحتاج إلى تفصيل أكثر، إذ يمكن أن يكون مالك السفينة شخصاً طبيعياً واحداً أو مالكاً على الشيوع.

١ - مالك السفينة شخص طبيعي واحد

إذا كان مالك السفينة شخص طبيعياً واحد فإنه يمكن أن يكون مدعي أو مدعى عليه شرط أن يكون بالغاً رشيداً، أما إذا كان صغيراً أو مجنوناً أو محجوراً (سفيه- ذوغلة) فيكون وليه أبوه ثم المحكمة

ب - إذا كانت ملكية السفينة على الشيوع

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

الاتجاه الأول

يعطي الوكيل الذي يختاره المالكين بالأغلبية سواء كان من الشركاء أو من الغير القيام بجميع أعمال الإدارة ومنها تمثيل المالكين أمام القضاء، لقد أخذت بهذا الرأي بعض التشريعات العربية^(٤) ويبدو أن هذا الاتجاه لم يعط الحل في حالة عدم الاتفاق على تعيين الوكيل.

الاتجاه الثاني

وهذا ما تبناه القانون البحري المصري، إذ نص على اختيار مدير أو أكثر سواء كان من الشركاء أو من الغير لإدارة السفينة، وإذا لم يتم الاختيار أُعْتُبِرَ كل

(١) عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للتوزيع والنشر، عمّان، (١٩٩٩م)، ص ٥١٠.

(٢) انظر المادة (٩٣) من القانون المدني العراقي المرقم ٤٠ لسنة ١٩٥١م.

(٣) انظر المادة (١٠٦) من القانون المدني العراقي المرقم ٤٠ لسنة ١٩٥١م.

(٤) انظر المادة (٤٤) الفقرة أولاً من قانون التجارة البحرية الكويتي.

مالك للشيوخ مديرا للسفينة^(١). وبهذا الرأي تفادى القانون انتقادنا السابق، ومع ذلك يبقى التحفظ قائم لان النص لم يتعامل بواقعية تفرضها البيئة البحرية إلا إذا كان المدير المختار هو مجهزة السفينة، وفي هذه الحالة فقط سيكون خير من يمثلها أمام القضاء على خلفية علمه بكل أحوال السفينة.

الاتجاه الثالث

لقد سلك مشروع القانون البحري العراقي سلوكا آخر لحكم هذه المسألة إذ نص على قيام المجهز (المستأجر أو المنتفع) بجميع أعمال الإدارة ومنها تمثيل الشيوخ أمام القضاء في كل ما يتعلق بهذه الأعمال، أي أن المجهز هو النائب القانوني للشركاء على الشيوخ في المثل أمام القضاء، ولا تُقيد هذه النيابة إلا من خلال قرار تحريري صادر بالأغلبية من الشركاء في الشيوخ، ولا يحتج بهذا القرار على الغير إلا من تاريخ تسجيله في سجل السفن^(٢). ويبدو أن هذا الرأي هو الأرجح وندعو المشرع إلى اعتماده لما فيه من حفاظ على مصلحة المدعي والمدعى عليه، وكذلك على اعتبار أن الشركاء إذا لم يختاروا أو لم يتفقوا على الاختيار فإن القانون قد تكفل بتعيين نائب قانوني على دراية تامة بأحوال السفينة وعلى علم تام بواقعة التصادم فيما لومثل الشركاء على الشيوخ في هذه القضية^(٣).

٢ - الصفة أو الخصومة

يجب أن تقام الدعوى على خصم قانوني، ويعتبر كذلك إذا ترتب على إقراره حكم، أي عندما يخبر القاضي بوجود حق عليه لآخر^(٤). ولذلك يجب أن تتوفر الخصومة في كل دعوى، ومن بينها دعوى التصادم البحري، فلورفعت هذه الدعوى ضد مستأجر السفينة الذي اقرّ بالخطأ المسبب للتصادم مما ترتب على إقراره الحكم بالتعويض. كذلك يجب أن يكون الخصم محكوما أو ملزما بشيء على تقدير ثبوت الدعوى، فإن لم يكن كذلك فلا تسمع الدعوى ويتحتم ردها^(٥). وعلى ذلك لا تسمع

(١) انظر المادة (١٨) والمادة (١٩) من القانون البحري المصري

(٢) انظر المادة (٥٢) الفقرة أولا من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧م

(٣) بعض التشريعات العربية أخذت بهذا الاتجاه والفارق هو ان المجهز قد تم اختياره بالاتفاق بين أغلبية الشركاء على الشيوخ- انظر المادة (٧) والمادة (٩) من القانون البحري القطري والمادة (٧) والمادة (٩) من القانون البحري البحريني.

(٤) قرار رقم ٢٤١- مدنية ثالثة- ١٩٨٠م في ٣١/٣/١٩٨٠م، الأحكام العدلية - العدد الثالث، ص ٤٩- مشارا ليه لدى- ادم وهيب الندوي، المرافعات المدنية، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، (١٩٨٩م)، ص ١١٧.

(٥) د. ادم وهيب الندوي، المرافعات المدنية، مصدر سابق، ص ١١٨.

الدعوى المقامة على المرشد البحري في حالة حصول تصادم سفينة مع سفينة أخرى وذلك لكونه غير ملزم بقيادة السفينة، وإنما هو ملزم فقط بإصدار توجيهات للربان المُلزم بقيادة السفينة وتوجيهها^(١).

ومن الجدير بالذكر بأن ملكية الشركات للسفن أكثر اتساعاً في الوقت الحاضر، لما تحتاجه السفينة من مبالغ طائلة لبنائها أو شرائها وخاصة على شكل شركات مساهمة لقدرتها على جمع رؤوس أموال كافية لشراء السفن واستثمارها^(٢). ولذلك لا بد من معرفة من هو الخصم القانوني عندما تكون ملكية السفينة تابعة لشخص معنوي؟

في كل شركة عموماً^(٣)، يستطيع المدير المفوض، وهو العمود الفقري للشركة أن يكون مدعي أو مدعى عليه في واقعة التصادم التي شاركت السفينة المملوكة للشركة في حدوثها^(٤)، حيث تناط بالمدیر المفوض أهم الصلاحيات التي تخص النشاط اليومي والمعتاد للشركة بما فيها حق التقاضي أمام المحاكم^(٥). مع الأخذ بنظر الاعتبار الحكم الخاص بشركة التضامن حيث أن مسؤولية الشركاء في شركة التضامن مسؤولية شخصية عن ديون الشركة، كأنها ديون خاصة بكل شريك. وكذلك إنّ الشركة والشركاء متضامنون في الوفاء بديون الشركة^(٦)، مما يترتب على ذلك إنّ لكل دائن الحق في مقاضاة كل شريك كان في عداد الشركاء وقت حصول الالتزام^(٧). بمعنى إنّ لكل شخص تضرر من الواقعة المنشأة للالتزام (التصادم البحري) الحق في إقامة الدعوى ضد أي شريك في شركة التضامن وقت حصول التصادم.

(١) انظر حكم لمحكمة استئناف البصرة الصادر في ١٢/١١/٢٠٠٠م، حيث جاء فيه (ان القيادة والتوجيه بيد الربان (الجنينة المسحوبة) فيكون مسئولاً عن حركة السفينة وتوجيهها) انظر كذلك المادة (٦٩) من تعليمات الموانئ رقم (١) لسنة (١٩٩٨م) والمتضمنة بقاء القيادة والتوجيه للربان أثناء قيام المرشد بعملية الإرشاد.

(٢) د. لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمّان، (١٩٩٨م)، ص ٦٩.
(٣) عدا شركة المشروع الفردي، فإن الذي يتولى جميع التزامات الشركة مالك الحصّة الواحدة أو من ينوب عنه

(٤) انظر الفقرة أولاً من المادة (١٢١) من قانون الشركات العراقي رقم (٢١) لسنة (١٩٩٧م)
(٥) د. باسم محمد صالح ود. عدنان احمد العزاوي، القانون التجاري، الشركات التجارية، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، (١٩٨٩م)، ص ٧٤.

(٦) انظر المادة (٣٥) من قانون الشركات العراقي رقم (٢١) لسنة (١٩٩٧م).
(٧) انظر لفقرة أولاً من المادة (٣٧) من قانون الشركات العراقي رقم (٢١) لسنة (١٩٩٧م).

٣ - المصلحة

المصلحة هي الحاجة إلى حماية القانون للحق المعتدى عليه أو المههد بالاعتداء عليه، والمنفعة التي يحصل عليها المدعي بتحقيق الحماية^(١). وترتبط الدعوى وجوداً أو عدماً مع المنفعة العملية التي تعود على رافع الدعوى، والمصلحة ليست شرطاً لقبول الدعوى فحسب بل هي شرط قبول كل طلب أو دفع أو طعن في الحكم^(٢).

إن حق الشخص في تقديم الدعوى مشروط بوجود مصلحة قانونية، أي وجود حق مادي أو أدبي على شكل قيام بعمل أو امتناع عن عمل. إن المادة (٦) من قانون المرافعات المدنية العراقية رقم (٨٣) لسنة ١٩٦٩م المعدل تشترط بالدعوى أن يكون المدعي به مصلحة معلومة وحالة وممكنة ومحقة، ولذلك يجب أن تكون المصلحة في دعوى التصادم البحري معلومة غير مجهولة، لأنه على قدر هذا العلم تتحدد قيمة الدعوى وبحسب على أساسه الرسم القضائي الواجب دفعه وكذلك معرفة التعويض المستحق في حالة الحكم لمصلحة المدعي، فعند حصول التصادم يجب معرفة الأضرار التي لحقت بالسفينة أو قيمة البضائع الهالكة أو التالفة ليتسنى بعد ذلك معرفة تقدير التعويض المستحق.

كذلك يجب أن تكون المصلحة حالة أي إن الحق الذي يطالب به المدعي غير معلق على شرط أو مضاف إلى أجل وإلا تُرد الدعوى^(٣).

أما كون المصلحة ممكنة فلا يجوز المطالبة بمصلحة مستحيلة الوقوع سواء كانت استحالة قانونية أو استحالة مادية. فالحصول على التعويض عند رفع دعوى التصادم ممكن طالما استطاع المدعي إثبات مسؤولية ربان السفينة المسببة للحادثة^(٤).

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

(١) عبد المنعم الشرقاوي، نظرية المصلحة في الدعوى، رسالة دكتوراه، القاهرة، (١٩٤٧م)، ص ٥٦.

(٢) كمال محمد نافع، محاضرات في قانون الإجراءات المدنية رقم (١١) لسنة (١٩٩٢م)، معهد التدريب والدراسات القضائية، أبو ظبي، (١٩٩٨م).

(٣) د. ادم وهيب النداوي، المرافعات المدنية، مصدر سابق، ص ١٢٠.

(٤) يعتبر مسبب التصادم مسئولاً مسؤولاً تقصيرية ولذلك على المدعي إثبات خطأ الربان والضرر الذي لحقه والعلاقة السببية ما بين الخطأ والضرر.

المطلب الثالث: المحكمة المختصة بنظر الدعوى

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

أولاً: قواعد الاختصاص المدني في الاتفاقيات الدولية.

إن معاهدة بروكسل لسنة (١٩١٠م) المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالتصادم البحري قد أغفلت مسألتين تتعلق بتحديد الاختصاص القضائي للدعوى المدنية والدعوى الجنائية للتصادم البحري، إلا أنه تم معالجة ذلك بمقتضى اتفاقية بروكسل المبرمة في ١٠/٥/١٩٥٢م المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري والتي أشارت في المادة الأولى منها إلى أنه وفقاً لإحكام هذه الاتفاقية تنظر الدعوى أمام المحاكم الآتية وحسب اختيار المدعي

(١) محكمة موطن المدعي عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز استغلاله. وهي المحكمة المختصة بنظر الدعوى في أغلب قوانين المرافعات على أساس إن دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التصادم هي دعوى شخصية^(١). وذلك يعني إن المدعي يستطيع أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يدخل في دائرة اختصاصها القضائي محل إقامة المدعى عليه المعتاد، وإذا كان هذا الأخير محترفاً لعملية النقل البحري، وله مراكز عدة لإدارة أعماله، فيمكن إقامة الدعوى أمام المحكمة التي يقع أحد مراكز عمله في دائرة اختصاصها. ولهذه المحكمة سلطة تقدير أهمية هذا المركز فيما لو كان فيه مصلحة حقيقية للمدعى عليه لدرجة تسمح بمقاضاته أمام هذه المحكمة^(٢). إلا إن الأخذ بهذا المبدأ قد يكون ضد مصلحة المدعي الذي قد يتحمل نفقات باهظة عند رفعه الدعوى ويجعل من المتعذر عليه الإحاطة بكل ظروف الحادث وخاصة عندما تكون المحكمة بعيدة عن مكان وقوع الحادث^(٣).

(٢) محكمة المكان الذي يتم فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمدعى عليه نفسه إذا كان الحجز جائزاً، أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه إلا إن المدعى عليه دفع ذلك الحجز

(١) أغلب التشريعات العربية مثل قانون المرافعات العراقي وهي التشريعات المتأثرة بالفقه اللاتيني.

(٢) د. علي حسن يونس، أصول القانون البحري، القاهرة، (١٩٦٦م)، ص ٤٣٧.

(٣) د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧١م، ص ٨٤١.

بتقديمه كفيلاً أو أي ضمان آخر^(١).
 (٣) أمام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم، إذا كان هذا التصادم في احد الموانئ أو المرافئ أو المياه الإقليمية.
 كما أعطت المادة الثانية من اتفاقية نفسها الحق للخصوم في رفع الدعوى أمام أية محكمة يتفقون عليها أو عرضها على التحكيم.
 أما المادة الثالثة فتكفلت بتحديد المحكمة التي يستطيع المدعى عليه رفع دعواه، وهي نفس المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى الأصلية.
 أما إذا تعدد المدعون جاز لكل واحد منهم رفع دعواه أمام المحكمة الأصلية التي رفعت أمامها الدعوى ابتداءً والناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه.
 ويمكن تطبيق أحكام المعاهدة لمصلحة أصحاب الشأن (شاحنين، ركاب، مستأجرين، منتفعين) عندما تكون كل السفن المشتركة بالتصادم تابعة لدول متعاقدة، وإن يحمل التصادم الطابع الدولي^(٢). أما إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدول غير متعاقدة فيمكن تطبيق تطبيق أحكام المعاهدة على شرط التعامل بالمثل، وإذا كان أصحاب الشأن ينتمون الى نفس الدولة فإن القانون الوطني هو الواجب التطبيق دون المعاهدة^(٣).

ثانياً: قواعد الاختصاص المدني في التشريعات الداخلية

لم يعالج قانون التجارة البحرية العثماني مسألة الاختصاص القضائي والقانوني في دعوى التصادم البحري، وبالرجوع الى القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة (١٩٥١م) يُظهر إن المحاكم العراقية تكون مختصة بنظر الدعوى إذا حصل التصادم في المياه الإقليمية العراقية بغض النظر عما إذا كانت السفينتان أجنبيتين أو كانت إحدهما وطنية^(٤). والمحاكم العراقية مختصة أيضاً بنظر الدعوى اذا حصل التصادم في البحر العام أو في المياه الإقليمية لدولة أخرى إذا كان المدعى عليه أجنبياً موجوداً

(١) انظر المادة (٣) والمادة (٥) من اتفاقية بروكسل لسنة (١٩٥٢م) الخاصة بالحجز التحفظي على السفينة

(٢) د. احمد محمود حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، مذشة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، ص ٨٢.

(٣) انظر المادة (١٢) الفقرة أولاً وثانياً من معاهدة بروكسل لسنة (١٩١٠م) المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالتصادم البحري.

(٤) نصت المادة (١٥) من القانون المدني العراقي على أن (يقاضى الأجنبي أمام المحاكم العراقية في الأحوال الآتية ا.... ب..... ج - إذا كان موضوع التقاضي عقداً تم إبرامه في العراق أو كان واجب التنفيذ فيه أو كان التقاضي عن حادثة وقعت في العراق)

في العراق وقت رفع الدعوى^(١). وتختص المحاكم العراقية أيضا اذا كان المدعى عليه عراقي الجنسية وقت رفع الدعوى، بغض النظر عن مكان حصول التصادم^(٢). أما نصوص اغلب التشريعات العربية ومعها مشروع القانون البحري العراقي لسنة (١٩٨٧م) فإنها جاءت متفقة تقريبا مع نصوص الاتفاقية الدولية المتعلقة بقوا عد الاختصاص المدني الخاصة بمسائل التصادم البحري، وان كان هناك ثمة اختلاف بسيط. إذ منحت المدعي حق رفع دعواه أمام المحاكم الآتية:

١ - محكمة موطن المدعى عليه^(٣).

يعتبر هذا الحل تطبيقا للقواعد العامة، إذ إن من حق المدعي إقامة الدعوى أمام محكمة موطن المدعى عليه، والموطن هو المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة ولولم يكن على وجه الاستمرار مادام يقيم فيه على وجه الاعتياد^(٤). وإذا تعدد المدعى عليه فيمكن حينئذ رفع الدعوى في محل إقامة احد هؤلاء المدعى عليهم.

٢ - محكمة ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه.

لكل سفينة ميناء تسجيل يحدده مالكها، ويعتبر الموطن القانوني لها، ولا يجوز أن تتخذ السفينة أكثر من موطن واحد ويجب كتابته على مؤخرة السفينة بوضوح وبحروف عربية ولاينية واضحة^(٥).

ولميناء التسجيل أهمية كبيرة في تحديد ذاتية السفينة، إذ يمكن معرفة كل البيانات الأساسية المتعلقة بالسفينة من خلال سجل السفن الذي يدون فيه كافة التصرفات الواردة على السفينة، وعلى ذلك يستطيع المدعي رفع دعواه أمام المحكمة المختصة الواقعة في دائرة ميناء التسجيل، وفي هذا الصدد كان لاتفاقية بروكسل لسنة (١٩٥٢م) رأيا آخرأ بهذه المسألة حيث نصت كما بينا سابقا على إن للمدعي أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها احد مراكز استغلال المدعى عليه^(٦).

(١) انظر المادة (١٥) من القانون المدني العراقي النافذ

(٢) انظر المادة (١٤) من القانون المدني العراقي النافذ

(٣) انظر المادة (١٩٥) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧م، وكذلك المادة (٣٠٠) من القانون البحري المصري والمادة (٢٣١) من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة (٢٤٦) من قانون التجارة البحرية الأردني.

(٤) انظر المادة (٤٢) من القانون المدني العراقي

(٥) انظر لمادة (١٥) من مشروع القانون البحري العراقي والمادة (٥) من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة (١٤) من القانون البحري العماني.

(٦) انظر المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢م المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري.

وميناء التسجيل يختلف عن ميناء الاستغلال، حيث ان هذا الأخير تتم فيه العمليات الخاصة باستغلال السفينة. وقد يكون الميناءان متحدين أو مختلفين، كما لو تم التسجيل في ميناء ومؤشّر الاستغلال في ميناء آخر^(١).

٣ - محكمة الدائرة التي وقع فيها الحجز أو كان من الجائز توقيع الحجز فيه.

لقد اخذ مشروع القانون البحري العراقي بهذا الرأي^(٢)، وهو تقريبا نفس ما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة (١٩٥٢م) المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري، إذ أجازت للمدعي رفع الدعوى أمام محكمة المكان الذي اجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو أية سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن ان يتم الحجز فيها لولا ان قدم المدعى عليه كفيلا أو ضامنا^(٣).

أما القانون البحري المصري فقد اخذ بنفس الرأي^(٤) ولكنه أعطى الحق للمدعي بإقامة دعواه أمام المحكمة التي وقع في دائرتها أول ميناء مصري لجأت إليه السفن أو إحدى السفن التي حدث بينها التصادم^(٥). وبذلك يكون سلوك المشرع المصري محمودا إذ سهّل على المدعي كثيرا عندما أجاز له إقامة دعواه أمام محكمة ميناء اللجوء، وذلك لان ميناء اللجوء هو عادة ما يكون الأقرب إلى مكان التصادم وكذلك تتوفر فيه الأجهزة والمعدات اللازمة لاستقبال السفن المتصادمة.

٤ - المحكمة التي يقع في دائرتها مكان حدوث التصادم.

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

(١) د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، مصدر سابق، ص ٢٠.

(٢) انظر المادة (١٩٥) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧م.

(٣) لقد اخذ بهذا الرأي القانون البحري العماني في المادة (٢٩٩) الفقرة (ج)، والقانون البحري القطري في المادة (١٩٤) الفقرة (ج)، والقانون البحري البحريني في المادة (١٩٥) الفقرة (ج).

(٤) وقد اخذ بهذا الرأي أيضا قانون التجارة البحرية الإماراتي رقم (٢٦) لسنة (١٩٨١م).

(٥) انظر الفقرة (ب) من المادة (٣٠٠) من القانون البحري المصري، وكذلك الفقرة (ب) من التجارة البحرية الإماراتي.

المتصادمة تكون قريبة من المحكمة التي تنظر القضية^(١). وقد أخذت بهذا الرأي اغلب القوانين البحرية العربية مثل القانون البحري المصري والعُماني والإماراتي والبحريني إضافة إلى مشروع القانون البحري العراقي. إذا اختار المدعي إحدى المحاكم المبينة في الفقرات الأربع المبيّنة أعلاه، فليس له رفع دعوى جديدة في نفس القضية أمام محكمة أخرى إلا إذا تنازل عن الدعوى الأخرى^(٢).

ومن الجدير بالملاحظة أن الحلول السالفة الذكر هي نفس الحلول التي أخذت بها اتفاقية بروكسل لسنة (١٩٥٢م) المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الاختصاص المدني للتصادم البحري. وهنا يبرز دور الاتفاقية في تحقيق تعاون قضائي دولي لم تستطع القواعد العامة تحقيقه، فالحكم الأجنبي يكون له قوة الأمر المقضي به مادام قد صدر من إحدى المحاكم المختصة^(٣).

ثالثاً: الاختصاص النوعي للمحكمة

بعد تحديد الاختصاص المكاني للدعوى لا بد من معرفة الاختصاص النوعي للمحكمة، والاختصاص النوعي يعني سلطة المحكمة في الفصل في النزاع حسب جنس ونوع وطبيعة القضية، فالمعيار وضابط إسناد الاختصاص للمحاكم في هذه الحالة هو نوع وطبيعة الرابطة القانونية محل الحماية أو موضوعها بصرف النظر عن قيمتها^(٤).

إن دعاوي التصادم البحري في فرنسا ومصر تنظر من قبل المحاكم التجارية على أساس أن التصادم عمل ضار قام به المجهز أثناء مزاولته العمل التجاري، أما إذا كان المدعي غير تاجر كالمصاب بجروح من الركاب أو البحارة أو الورثة في حالة حصول وفاة، فله الخيار أن يرفع دعواه أمام المحاكم التجارية أو المدنية^(٥). أما في التشريع العراقي، فإن قانون المرافعات العراقي رقم (٨٣) لسنة (١٩٦٩م) منح المحاكم المدنية صلاحية النظر بكافة المنازعات وذلك في المادة (٢٩)

(١) أخياط محمد، التصادم البحري، مصدر سابق، ص ٣٧٤.

(٢) انظر المادة (١٩٥) الفقرة ثانياً من مشروع القانون البحري العراقي. وبنفس المعنى جاءت المادة (٣٢٥) الفقرة ثانياً من قانون التجارة البحرية الإماراتي.

(٣) انظر المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة (١٩٥٢م) الخاصة بتوحيد الاختصاص المدني للتصادم البحري.

(٤) د. عوض احمد الزعبي، أصول المحاكمات المدنية، دار وائل للنشر، عمان، ٢٠٠٣م، ص ٢٩٧.

(٥) هاشم رمضان الجزائري، التصادم البحري، مصدر سابق، ص ٢٨٩.

منه. وبذلك تنظر دعوى التصادم البحري أمام المحاكم المدنية. أما مشروع القانون البحري العراقي فقد ذكرت المادة (٩) منه الفقرة ثانياً بان محاكم البصرة تصلح للنظر في الدعاوى المدنية على أعمال غير مشروعة حصلت على ظهر سفينة عراقية، وكذلك جميع الدعاوى المدنية التي تستند إلى أحكام القانون العراقي إذا لم تكن محكمة عراقية أخرى مختصة بنظر تلك الدعوى، وبذلك تكون محكمة البداية في البصرة هي المختصة بنظر دعوى المدنية للتصادم البحري ما لم تكن محكمة عراقية أخرى مختصة^(١).

المطلب الرابع: القانون الواجب التطبيق على الدعوى.

لا تثار مشكلة القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري وذلك عندما يحصل التصادم بين سفن تنتمي إلى دول منضمة إلى اتفاقية بروكسل لسنة (١٩١٠م) إذ إن هذه الاتفاقية تكفلت بتعيين القانون الواجب التطبيق ولكن المشكلة تبقى قائمة عندما يحصل التصادم بين سفينتين أو أكثر، أحدها تنتمي إلى دولة غير منضمة إلى الاتفاقية المذكورة. إذ تظهر أهمية تعيين القانون الواجب التطبيق على الواقعة لغرض تحديد مدى المسؤولية وبيان مقدار وكيفية التعويض والجهة التي تتحملها خاصة إذا كان الخطأ مشتركاً أو كان التصادم لأسباب غير معروفة، وفي هذا الفرض تظهر لنا الحالتين الآتيتين.

أولاً: التصادم الواقع في المياه الإقليمية.

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

١ - تطبيق القانون الوطني (الإقليمي)

يرى أنصار هذا الرأي إن القانون الوطني يضع حلاً لمشكلة تنازع القوانين من خلال قاعدة الإسناد التي تعتبر قانون محل وقوع الفعل الضار هو القانون الواجب التطبيق على الواقعة، لأن هذا الأخير هو الذي تترتب تحت سلطانه كل الآثار القانونية التي تتولد عن الواقعة^(٢). وقد اخذ بذلك القانون العراقي في المادة (٢٧) من

(١) انظر نص المادة (٩) الفقرة ثانياً من مشروع القانون البحري العراقي
(٢) د. هشام علي صادق، تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري، دار الفكر العربي، الاسكندرية، ٢٠٠٢، ص ١٢٣.

القانون المدني العراقي عندما نص على إن (الالتزامات غير التعاقدية يسري عليها قانون الدولة التي حدثت فيها الواقعة المنشئة للالتزام). كما اشترط المشرع العراقي لتطبيق هذا النص أن يكون الفعل غير مشروع في القانون العراقي^(١)، ولذلك فإن هذا النص يسري سواء حصل التصادم في المياه الإقليمية العراقية أو المياه الإقليمية الأجنبية، سواء حصل بين سفينتين مختلفتي الجنسية أو تابعتين لدولة واحدة، ولذلك إذا حصل التصادم في المياه الداخلية العراقية فإن القانون الواجب التطبيق هو القانون العراقي بغض النظر عن جنسية السفن المتصادمة. وهذا ما اخذ به القانون المدني المصري أيضا^(٢).

أما في انكلترا فإن دعوى التصادم وكل ما يتعلق بها من إجراءات تخضع لقانون البلد الذي رفعت فيه الدعوى بغض النظر عن محل إقامة أطراف الدعوى وجنسية السفن المتصادمة والمحل الذي حصل فيه التصادم^(٣).

أما في فرنسا فيطبق القانون الفرنسي على الدعاوى التي تقام بمناسبة حوادث التصادم البحري التي تقع في المياه الإقليمية الفرنسية وذلك لأن المادة الثالثة من القانون المدني الفرنسي تقضي بسريان القوانين التي تنظم المسؤولية المدنية على جميع الأشخاص المقيمين على إقليم الدولة سواء كانوا وطنيين أو أجانب^(٤)، وعلى ذلك قضت محكمة النقض الفرنسية بتطبيق القانون الأمريكي على دعوى أقيمت بمناسبة اصطدام سفينة فرنسية في المياه الإقليمية الأمريكية^(٥)، كما تم الحكم على التصادم الذي حصل بين سفينتين ترفعان العلم الاسكتلندي في المياه الإقليمية الفرنسية، إذ اختارت المحكمة قانون العلم المشترك للسفينتين وهو القانون الاسكتلندي بدلا من القانون الفرنسي، إذ إن هذا الأخير هو الواجب التطبيق، كونه محل وقوع التصادم^(٦).

(١) انظر الفقرة ثانيا من المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي
(٢) انظر المادة (٢١) من القانون المدني المصري، والمادة (٢٠) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

(3) Marsden – The law of collision at sea, vol, 4 of British shipping, 11th, London, 1961, P 288

وانظر كذلك: د. مجيد حميد العنبي، القانون البحري العراقي، مصدر سابق، ص ٢٧٧.

(٤) د. علي حسن يونس، القانون البحري، الاسكندرية، ص ٦٥٠.

(٥) نقض فرنسي، ١٦ أيار ١٨٨٨، د ١٨٨٨ - ٣٠٥ - ١ مشار إليه لدى - د. علي حسن يونس، مصدر سابق، ص ٦٤٩

(٦) نجلاء الماحي خليفة، نطاق تطبيق علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ص ١٤٧، الهامش رقم (١)

بالرغم من وجاهة هذا الرأي إلا ان النقد الموجه إليه هو وجوب استثناء حالة التصادم الحاصل بين سفينتين تحملان نفس العلم، إذ ان من الأفضل تطبيق قانون العلم المشترك، وذلك لأنه الأكثر ارتباطاً بأطراف العلاقة من القانون الوطني ومع ذلك فان أغلبية الدول قد أخذت بتطبيق القانون الوطني حتى لو كانت السفن المتصادمة تنتمي إلى دولة واحدة^(١).

وقد يرد تساؤل حول إمكانية تطبيق القانون الوطني على كافة المسائل المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية، ويرى الاتجاه الفقهي الغالب بأنه يفضل تطبيق القانون الوطني على كافة المسائل المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري الحاصل في المياه الإقليمية أو الداخلية بما في ذلك مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة.

أما القضاء الألماني فقد اخذ بهذا الرأي إلا انه استثنى المسألة المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك أو مجهز السفينة من نطاق تطبيق القانون الوطني وأخضعها للقانون الألماني بوصفه قانون القاضي حتى لو حصل التصادم في المياه الإقليمية الأجنبية^(٢)، وذلك لان مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة عن التصادم وبالأخص مسؤوليته عن أفعال الربان تختلف من تشريع إلى آخر، إذ يجب أن تخضع هذه المسؤولية إلى قانون العقد المبرم بين الربان (مرتكب الخطأ) ومالك السفينة أو مجهزها، على اعتبار ان هذا القانون هو الذي يحكم عقد الوكالة المبرم بينهما، وغالبا ما يكون قانون محل إبرام العقد^(٣).

وقد قيل في الرد على هذا الرأي بأنه ليس من المنطق ان ترتبط حقوق المضرور من التصادم بالعقد المبرم بين مالك السفينة والربان، لان ذلك يتجاهل كون مسؤولية مالك السفينة أو مجهزها تستند إلى نص القانون وليس إلى العقد^(٤).

١ - تطبيق قانون العلم المشترك

يتطلب تطبيق هذا الرأي ان تحمل السفن المتصادمة علم دولة واحدة، وقد اخذ بهذا الاتجاه القانون الألماني، ومع ذلك لم يستبعد هذا الأخير تطبيق القانون الوطني بل يتعين الرجوع إليه في المسائل الخاصة بتنظيم مرور السفن والأحكام أو

(١) نجلاء الماحي خليفة، المصدر السابق، ص ١٤٩.

(٢) للمزيد من المعلومات انظر : ambu Merlin (R); Rep. de droit int. Tome I, Dallos 1968. No. 22

(3) Ripert (G) Droit maritime, Tome 4ed.Paris, 1953.No 1292.

(٤) د.علي حسن يونس، القانون البحري، مصدر سابق، بند ٧١٩.

التعليمات الخاصة بمنع التصادم التي وضعتها الدولة صاحبة الإقليم الذي حصل فيه التصادم^(١).

٢ - تطبيق قانون القاضي

يرى هذا الرأي بوجوب تطبيق قانون القاضي الذي ينظر الدعوى على أساس إن الأطراف عندما اختاروا رفع الدعوى أمام محكمة معينة فهذا يفسر بأنه رضا ضمني بقانون هذه المحكمة^(٢). في حين يرى البعض الآخر بأن القانون الأجنبي الذي تشير إليه قاعة الإسناد قد يصطدم بالنظام العام في دولة القاضي مما يمنعه من تطبيق القانون الأجنبي ويقوم بتطبيق القواعد الموضوعية الوطنية على النزاع المعروض عليه^(٣). وقد واجه هذا الرأي بعض النقد وخاصة فيما يتعلق بالرضا الضمني لأطراف النزاع، فلو قام كل من طرفي النزاع برفع دعواه أمام محكمة مختلفة، فهل هذا يعني إن الخصوم ارتضوا بتطبيق كل من القانونين^(٤) لذلك لا يمكن القول بأن هناك نوع من العقد القضائي ورضا ضمني بين أطراف النزاع على تطبيق قانون المحكمة^(٥). أما الرد بشأن مخالفة النظام العام، فإن هذه الفكرة هي أداة استثنائية لاستبعاد القانون الواجب التطبيق بموجب قاعة الإسناد، لذلك لا يجوز استخدام هذه الوسيلة الاستثنائية لتقرير مبدأ عام وهو تطبيق قانون القاضي على دعوى التصادم البحري لينافس تطبيق القانون الوطني الذي يستند إلى المبادئ العامة في تنازع القوانين، ولذلك لم يتردد الفقه الغالب في رفض الاتجاه الذي يميل إلى تطبيق قانون القاضي على التصادم البحري الحاصل في المياه الإقليمية، ومؤيدا بشدة الرجوع في هذه المسألة إلى المبادئ العامة في تنازع القوانين، والتي تقضي إلى تطبيق قانون محل وقوع الفعل المنشئ للالتزام^(٦).

(١) د. هشام علي صادق، تنازع القوانين، مصدر سابق، ص ٢٠ وما بعدها.

(٢) يعقوب يوسف عبد الرحمن، التصادم البحري، مصدر سابق، ص ١٥٢.

(٣) د. هشام علي صادق، تنازع القوانين، مصدر سابق، ص ١٣٢-١٣٤.

(٤) في قضية التصادم بين السفينة الروسية Kapitan shretson والسفينة السنغافورية Nanta Bhum حيث وقع التصادم في نهر جاو فرايا، وأراد مالك السفينة السنغافورية رفع دعواه أمام محاكم سنغافورة، بينما أراد مالك السفينة الروسية رفع دعواه أمام محاكم هونك كونج، وحصل بالتالي أن كل منهما لم يرضى باختيار الآخر.

مشار إليه لدى: نجلاء الماحي خليفة، المصدر السابق، ص ١٥٤، الهامش رقم ٢.

(٥) د. هشام علي صادق، تنازع القوانين، مصدر سابق، ص ١٥٣.

(6) Jambu Merlin, op.cit. no 17.

انظر كذلك: د. هشام علي صادق، تنازع القوانين، مصدر سابق، ص ١٣٣.

ثانياً: التصادم الواقع في البحر العام

لكل دولة ساحلية هناك مياه إقليمية تبسط سلطانها عليه كاملاً، إضافة إلى وجود أجزاء أخرى من البحر لها نظام قانوني خاص بها^(١)، والبحر العام (high seas) كما عرفته المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة ١٩٥٨م المتعلقة بالبحر العام بأنه (كل أجزاء البحر التي لا تتضمن البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لأية دولة)، ولذلك فإن هناك من يرى بأن البحر العام هو مال مباح لا يجوز لأية دولة أن تدعي عليه حقوقاً خاصة وليس لها أية سيادة عليه، ولعل أكثر التعبيرات قرباً لهذا الرأي هو أن البحر العام شيء يخرج من الذمة (res extra patrimonium)^(٢). وعلى ذلك ليس هناك قانون دولة يسري في البحر العام، ومع ذلك فإن هناك أعراف وتقاليد يتعامل بها رجال البحر، وخاصة فيما يتعلق بتنظيم المرور ومنع التصادم بين السفن في البحار.

إن مشكلة البحث عن القانون الواجب التطبيق تكون أكثر أهمية عندما يحصل التصادم في البحر العام، فقد يحصل التصادم بين سفن ترفع علم دولة واحدة أو بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة، وهذه الأخيرة قد تكون منضمة أو غير منضمة إلى اتفاقية بروكسل لسنة (١٩٥٢م) المتعلقة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني للتصادم البحري، وقد يكون الخطأ صادر من إحدى السفن المتصادمة والتي يترتب عليها مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تحصل للطرف الآخر، ولذلك يجب البحث عن القانون الواجب التطبيق في كل الأحوال سواء كان التصادم نتيجة خطأ كل من السفينتين أو كان هناك شك حول أسبابه أو نتيجة القوة القاهرة^(٣). وفي هذا الشأن هناك عدة اتجاهات نتناولها تباعاً:

١ - تطبيق قانون القاضي

يرى هذا الاتجاه بأن قانون القاضي المعروض عليه النزاع هو الواجب التطبيق^(٤)، ومن أهم المبررات التي قيلت بشأنه أنه الحل العملي الأمثل في حالة عدم وجود قانون يحكم الواقعة، وكذلك كون القاضي عندما يطبق قانونه فإنه يطبق

(١) مثل المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية والجرف القاري و أعالي البحار..... الخ
(٢) د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الاسكندرية، ١٩٧٥م، ص ١٦٣.
(٣) يعقوب يوسف عبد الرحمن، التصادم البحري، مصدر سابق، ص ١٨٧.
(٤) وقد اخذ بهذا الاتجاه مارسدن في ألمانيا، وواكنر في فرنسا- مشار إليه لدى: د. علي حسن يونس، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٦٥٣.

القانون الأكثر علما والمأما به من بقية القوانين الأخرى^(١)، كما ان رفع النزاع أمام محكمة معينة يعد دليلا على ان هناك رضا ضمني بتطبيق قانون هذه المحكمة^(٢)، وقد أخذت بهذا الرأي بعض القوانين مثل القانون الانكليزي والألماني، فقد نصت المادة (٥٠٣) من قانون التجارة البحرية الإنكليزي لسنة (١٨٩٤م) على خضوع دعوى مسؤولية مجهزي السفن المتصادمة إلى القانون الانكليزي أيا كانت جنسية السفن المتصادمة بريطانية أم أجنبية، سواء حصل التصادم في المياه الإقليمية أو المياه الأجنبية أو في أعالي البحار^(٣). وقد اخذ القضاء الانكليزي بذلك على الدعوى التي أقامها أصحاب البضاعة الذين طالبوا بتعويضهم عن الأضرار بسبب إهمال إحدى السفينتين المتصادمتين في أعالي البحار واللذان تحملان العلم الدنمركي^(٤).

ومن الانتقادات الموجهة إلى هذا الرأي، إن حجة علم القاضي بالقانون الوطني لا يمكن قبوله لان من واجبه اختيار القانون الأولى بالتطبيق على النزاع من قانون القاضي وملزم بالبحث عن مضمون القانون الأجنبي أسوة بقانونه. كما ان الأخذ بالقبول الضمني أو افتراض وجود عقد قضائي بين أطراف الدعوى يتضمن قبولهما تحكيم القواعد الموضوعية في قانون القاضي الذي ينظر الدعوى، بينما الفصل في الدعوى يتطلب الفصل بالاختصاص، وإذا كان الاختصاص غير متنازع فيه طبق القاضي قانونه الذي قد تشير عليه قاعدة الإسناد بتطبيق قانون آخر وبذلك لا يخضع لرغبة واتفاق أطراف النزاع^(٥). وأخيرا رد على الاتجاه أيضا بان قانون القاضي قد يحتوي على قواعد قانونية قد وضعت لحماية مواطنيه مثل حق الترك المقرر في المادة (٢١٦) من القانون التجاري الفرنسي والتي تقابلها المادة (٣٠) من قانون التجارة البحرية العثماني، وبالتالي فلا يمكن تطبيقها على المجهزين الأجانب^(٦).

٢ - تطبيق قانون العلم:

يرى أنصار هذا الرأي^(٧) تطبيق قانون علم السفينة في مسألة التصادم البحري وهومن أكثر الحلول الملائمة وخاصة إذا حصل التصادم في أعالي البحار إذ يتعذر معه تطبيق القانون الوطني. إن اتحاد علم السفينتين لا يثير أية مشكلة تصيب تطبيق

(١) هاشم رمضان الجزائري، التصادم البحري، مصدر سابق، ص ٣٠٩.

(٢) د. هشام علي صادق، تنازع القوانين، مصدر سابق، ص ١٣٥.

(٣) هاشم رمضان الجزائري، التصادم البحري، مصدر سابق، ص ٣١٠.

(٤) نجلاء الماحي خليفة، المصدر السابق، ص ١٦٢. الهامش (٣)

(٥) د. علي حسن يونس، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٦٥٤.

(٦) د. علي حسن يونس، مصدر سابق، ص ٦٥٥.

(٧) Lyon Caen & Clunet & Eynar، مشار إليهم لدى د. علي حسن يونس، مصدر سابق، ص ٦٦٠.

قانون العلم المشترك للسفينتين، وهذا الرأي يكاد يجمع عليه كافة شراح القانون كما اعتنقه القضاء واغلب دول العالم^(١)، ولكن المشكلة تدق أكثر حينما يختلف العلمان، وفي ذلك تعددت الآراء، رأي يرى وجوب تطبيق قانون علم السفينة المخطئة، بينما رأي آخر يرى تطبيق قانون علم السفينة المتضررة، ورأي ثالث يرمي إلى تطبيق القانونين تطبيقاً جامعاً أو موزعاً، في حين يرى فريق رابع إعطاء المضرور حق اختيار القانون الأصلح له، وسوف نوضح هذه الآراء تباعاً:

١ - تطبيق قانون علم السفينة المخطئة.

يرى أنصار هذا الرأي بأنه من أكثر الحلول ملائمة لهذه المسألة وذلك لان تطبيق قانون علم السفينة المخطئة يمنح مالك السفينة المخطئة فرصة العلم المسبق بمدى مسؤوليته في حالة الخطأ دون أن يتحمل التزامات قد يفرضها قانون آخر لا يعلم به، وان تطبيق هذا القانون يحقق وحدة الأحكام وتناسقها^(٢) وقد أُنقِدَ هذا الرأي حيث لا يمكن التسليم بصحته وذلك لان العلم المسبق بأحكام أي قانون لا يعني ضرورة تطبيقه، كما إن العلم المسبق قد يخدم صاحب السفينة المضرورة، وان تحقيق وحدة الأحكام قد يتحقق فيما لو طبقنا قانون علم السفينة التي لحقها الضرر. وقد اخذ القضاء الفرنسي في اغلب أحكامه بهذا الرأي، فقد حصل تصادم بين السفينة الانكليزية (Appollo) والسفينة الفرنسية (Precurseur) في البحر العام بخطأ من السفينة الانكليزية، وعُرضَت الدعوى أمام محكمة (Brest) الفرنسية حينها طلب مجهز السفينة الانكليزية تحديد مسؤوليتهم عن التعويض بترك السفينة والأجرة استناداً إلى المادة (٢١٦) من القانون التجاري الفرنسي، إلا إن المحكمة رفضت هذا الطلب وطبقت القانون الإنكليزي^(٣) ومع ذلك فقد اشترطت لمحاكم الفرنسية للأخذ بهذا الرأي أن لا يكون في هذا القانون ما يخالف حسن الأدب والنظام العام^(٤).

(١) انظر - Ripert op, cit, no. 2076

كذلك انظر Rodiere ج٤ الفقرة (١٠٨) & Batiffol في المطول فقرة (٥٦٠) & Beitzke في محاضرات لاهي ص١٣٥ & وانظر Maury في محاضرات حول التنازع ص٦٠ مشار إليه لدى د. هشام علي صادق، تنازع القوانين، مصدر سابق، ص١٥٦، هامش رقم (١).

(٢) نجلاء الماحي خليفة، المصدر السابق، ص١٦٥.

(٣) وقد تأيد هذا الحكم من محكمة استئناف (Rennes) في ١٢ ك ٢ / ١٨٨٧

مشار إليه لدى - هاشم رمضان الجزائري، التصادم البحري، مصدر سابق، ص٣١٤.

(٤) انظر حكم محكمة (Aix) في ٢٣ / ٢ ك ١٨٩٩م، المجلة الدولية - ١٥ - ٢٢

مشار إليه لدى: د. علي حسن يونس، القانون البحري، مصدر سابق، ص٦٥٨. الهامش رقم ١

ب - تطبيق قانون علم السفينة المتضررة

يستند أصحاب هذا الرأي إلى ان أحكام المسؤولية التقصيرية في القانون المدني تسعى إلى حماية الطرف المتضرر^(١). ومن عيوب هذا الرأي ان مسؤولية مالك السفينة المخطئة تبقى خاضعة لقانون غير معروف مسبقاً، كما ان هذا المبدأ ليس له سند قانوني بل العكس فان المدين هو الأحمق بالرعاية، ومع ذلك يبقى التساؤل عن القانون الواجب التطبيق قائماً حينما يقع التصادم نتيجة خطأ مشترك، إذ من الصعوبة بمكان تطبيق أي من القانونين، وفي هذه الحالة لا بد من تطبيق قانون علم السفينتين المتصادمتين.

ج - تطبيق قانون علم كل من السفينتين.

يرى أصحاب هذا الرأي بأنه لا بد من الموازنة بين أطراف النزاع وذلك لان الطبيعة الخاصة للمسؤولية التقصيرية تستوجب الأخذ بعين الاعتبار مصلحة كل من السفينة المخطئة والسفينة المتضررة وذلك لا يتم إلا بالتطبيق الجامع لقانون علم السفينتين المتصادمتين^(٢). ولذلك فان هذا الرأي يرى بان المسؤولية في هذا الفرض لا تقوم إلا إذا توافرت شروط كل من القانونين، وهذا ما يثير الكثير من الصعوبات في التطبيق على أساس انه سيراقي مصالح مالك السفينة المخطئة لوجوب تحقق مسؤولية هذا الأخير في كلا القانونين^(٣)، مما دعا البعض^(٤) إلى تطبيق قانون كل من العلمين تطبيقاً موزعاً بحيث تكون مسؤولية مالك أو مجهز كل سفينة محددة وفقاً لقانون دولة العلم. ولم يسلم هذا الرأي من النقد، إذ يترتب على الأخذ به تجزئة أحكام المسؤولية مما يؤدي إلى إثارة صعوبات عملية لا يمكن تلافيها بسهولة، كما انه سوف يدخل بالمساواة الواجب مراعاتها بين السفينتين إذا كان التصادم بخطأ مشترك.

(١) انظر: Ripert op, cit, not.2077

(٢) انظر رسالة (Bourel) - ص ١٠٢ - مشار إليه لدى:

د. هشام علي صادق، تنازع القوانين، مصدر سابق، ص ١٦٤، هامش رقم (١).

(٣) انظر . Ripert op, cit, not.2077

(٤) (Kegel) & (Von Bar) كما ان هذا الحل قد اخذ به مؤتمر القانون البحري لسنة ١٨٨٥. مشار

إليه لدى: د. هشام علي صادق، مصدر سابق، ص ١٦٤، هامش رقم (٤).

د - تطبيق القانون الأصلح للمضرور.

لقد اخذ بهذا الرأي القضاء الألماني في بعض أحكامه، إذ أعطى للمضرور حق اختيار القانون الأكثر تحقيقاً لمصالحه^(١)، ومع ذلك فإن هذا الحل منتقد أيضاً لأنه قد يكون قانون المدعي يحوي نقاط في صالح المدعى عليه، وفي نقاط أخرى لغير صالحه، وكذلك الحال في قانون المدعى عليه، وبالتالي لا يمكن تجزئة أي من القانونين.

يظهر لنا جلياً أن تطبيق قانون علم السفينة سواء كانت المخطئة أو المتضررة لا يعطي ثمارها إلا إذا كانت السفينتان المتصادمتين في البحر العام ترفعان علم دولة واحدة.

٣ - تطبيق قانون القاضي عند تخلف قانون العلم المشترك.

لقد تبنى الفقه وبعض أحكام القضاء في أغلب دول العالم مبدأ تطبيق قانون العلم المشترك للسفينتين نظراً لطبيعة هذه المسؤولية، وكذلك حل المسألة حسب القانون الوطني الذي تحقق تحت سلطانه الفعل الضار^(٢). وقد حصل خلاف حول القانون الواجب التطبيق في حالة اختلاف كل من علم السفينتين المتصادمتين في البحر العام. ولذلك دعا شراح القانون إلى الرجوع إلى قانون القاضي الذي ينظر النزاع على الرغم من كونه لا يخلو من العيوب، كونه يعطي الفرصة للمضرور عن إساءة استعمال حقه وذلك عن طريق رفع دعوته أمام محكمة يعلم مقدماً أن قانونها سيكون أكثر رعاية لمصالحه^(٣). أما في التشريع العراقي فلم يعالج قانون التجارة البحري العثماني مسألة القانون الواجب التطبيق على التصادم ذات العنصر الأجنبي الحاصل في البحر العام. وبالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن القانون المدني العراقي قد نص في المادة (١٧) منه على أن (القانون العراقي هو المرجع في تكييف العلاقات عندما يطلب تحديد هذه العلاقات في قضية تتنازع فيها القوانين لمعرفة القانون الواجب التطبيق) وهذا يعني أن على القاضي العراقي أن يرجع إلى القانون العراقي للتعرف على طبيعة العلاقة القانونية في المسألة المعروضة عليه. وبالرجوع إلى القانون المدني العراقي نجد أن القانون الواجب التطبيق على حوادث التصادم ذات العنصر الأجنبي قد حدده المادة (٢٧) إذ نصت على أن (الالتزامات غير

(١) لقد أخذت بهذا الاتجاه المادة (٦٤٦) الفقرة الثالثة من القانون البرتغالي وكذلك معهد القانون الدولي في اجتماعه سنة ١٨٨٨م.

(٢) انظر رسالة (Bourel) في ص ٥٤ وما بعدها. مشار إليه لدى: د. هشام علي صادق، مصدر سابق، ص ٢٦.

(٣) نجلاء الماحي خليفة، المصدر السابق، ص ١٦٩.

التعاقدية يسري عليها قانون الدولة التي حدثت فيها الواقعة المندثرة للالتزام). وعلى ذلك فلا يمكن تطبيق النص أعلاه إلا إذا وقع الحادث في المياه الإقليمية، ولكن هذا النص لم يعالج هذه الواقعة التي تحصل في البحر العام. وفي مثل هذه الأحوال لا يجد القاضي حلاً إلا أن يطبق القانون العراقي على القضية المعروضة أمامه كونه قانون المحكمة، وكذلك استناداً إلى مبدأ النظام العام أو استناداً إلى المادة (٣٠) من القانون المدني العراقي^(١) التي اعتبرت مبادئ القانون الدولي الخاص الأكثر شيوعاً واجبة التطبيق عند عدم وجود نص قانوني يحل المسألة. أما مشروع القانون البحري العراقي فقد نصت المادة السادسة منه^(٢) على خضوع السفن العراقية للقانون العراقي عندما تكون في أعالي البحار دون استثناء، أما إذا حصل التصادم في المياه الإقليمية الأجنبية بين سفينة عراقية وأية سفينة أجنبية، فإن القانون العراقي هو الواجب التطبيق ما لم يكن قانون الدولة صاحبة الإقليم هو الواجب التطبيق.

من خلال عرض تلك الآراء لم نجد رأي يخلو من النقد، وإن كان لا حل لنا إلا أن نميل إلى تطبيق قانون القاضي في حال تخلف قانون العلم المشترك بما فيه من مزايا كثيرة مقارنة بالعيوب. ولكن تبقى هذه المسألة من المسائل العالقة بلا حل موحد طالما لا يوجد تشريع دولي موحد يحكم كافة المسائل المتعلقة بالتصادم البحري في أعالي البحار. ولذلك لا بد من إبرام اتفاقية دولية تشترك فيها كافة الدول المهتمة بالتجارة البحرية، أو على الأقل إنشاء محكمة دولية مختصة بالنظر في المنازعات الحاصلة بين السفن نتيجة التصادم في أعالي البحار. وحتى ذلك الحين نؤكد على ضرورة انضمام كافة الدول إلى اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠م الخاصة بتوحيد بعض المسائل المتعلقة بالتصادم البحري واتفاقية بروكسل لسنة ١٩٥٢م الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني للتصادم البحري، إذ إن هاتين الاتفاقيتين قد نجحت إلى حد ما في تحقيق الأهداف التي وجدت من أجلها. وفي هذا الصدد قبل أن نقترح على المشرع العراقي الانضمام إلى الاتفاقيتين المذكورتين نقترح أو لا الإسراع بتشريع قانون بحري عراقي قادر على مواكبة التطورات الحاصلة في ميدان التجارة البحرية لاسيما ونحن مقبلون على وضع حجر الأساس لميناء عراقي ضخم وكذلك لدينا مشروع قانون بحري (تناولنا بعض مواده بالدراسة) لا يحتاج إلا لبعض التعديلات ليكون قانون بحري متكامل.

(١) انظر نص المادة (٣٠) من القانون المدني العراقي.

(٢) نصت المادة (٦) من مشروع القانون البحري العراقي على (يطبق القانون العراقي على السفينة العراقية في أعالي البحار دون استثناء، وفي المياه الإقليمية الأجنبية ما لم يكن قانون الدولة صاحبة الإقليم واجب التطبيق.....).

المطلب الخامس: تقادم الدعوى المدنية في التصادم البحري

لقد نصت المادة السابعة من اتفاقية بروكسل على ان (تسقط دعوى المطالبة بالتعويضات بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث) ويشمل هذا النص جميع دعوى المطالبة بالتعويض الناتجة عن التصادم البحري، أما دعوى الرجوع التي تقيمها إحدى السفينتين على الأخرى في حالة المسؤولية التضامنية عن الأضرار الجسيمة كحصول الموت أو الجروح لأحد الأشخاص الناتجة عن التصادم فإنها تسقط بعد مرور سنة واحدة من تاريخ الدفع^(١).

لقد اخذ القانون الفرنسي لسنة (١٩٦٧م) بنفس الأحكام التي جاءت بها الاتفاقية المتعلقة بتقادم الدعوى وذلك في المادة السابعة منه، ولكنها أكدت على عدم سريان مدة التقادم إذا كانت السفينة المدعى عليها لم يمكن حجزها في المياه التي تخضع لاختصاص القضاء الفرنسي^(٢).

أما مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧م فقد اخذ بنفس أحكام الاتفاقية فيما يخص تقادم دعوى المطالبة بالتعويض عن التصادم إذ حددها بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث، أما دعوى المطالبة بالفرق في حالة التضامن عن الأضرار البدنية فتسقط بمضي سنتين من تاريخ الوفاء، وقد انفرد مشروع القانون البحري بجعل المدة سنتين بدلاً من سنة واحدة، وكان الأجدر بالمشروع أن يجعلها سنة واحدة حتى لا تبقى الدعوى عالقة لمدة طويلة في المحكمة إذ إن حساب هذه المدة لا يبدأ من تاريخ حصول التصادم ولكن يحسب من تاريخ الوفاء بالتعويض.

أما التشريعات البحرية العربية فقد كانت أغلبها متأثرة بما جاءت به اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢م فقد جاء القانون المصري والإماراتي والكويتي والقطري بنصوص مشابهة لمل جاءت به الاتفاقية المذكورة^(٣).

ومن الجدير بالذكر ان المشرع العراقي لم يعتبر التقادم من النظام العام، لذلك لا تحكم المحكمة بسقوط الدعوى من تلقاء نفسها بل لابد من تمسك صاحب الحق بهذا الدفع في أية مرحلة تكون عليه الدعوى، كما يستطيع التنازل عنه، إلا انه لا يمكن التمسك به لأول مرة أمام محكمة التمييز^(٤).

(١) انظر نص المادة (٧) الفقرة (٢) من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٥٢م.

(٢) كما اخذ بهذا الرأي القانون الانكليزي في المادة (٨) من قانون الاتفاقات البحرية ١٩١١م.

(٣) انظر المادة (٣٠١) من القانون البحري المصري، والمادة (٣٢٦) من القانون البحري الإماراتي، والمادتين (٢٣٢) و(٢٣٣) من قانون التجارة البحرية الكويتي.

(٤) د. دم وهيب النداوي، المرافعات المدنية، مصدر سابق، ص ١٥٦.

ان المواعيد المذكورة التي لا تسمع بها الدعوى تعتبر مواعيد تقادم وليس مواعيد سقوط، حيث تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة في القانون المدني^(١). وقد خولت اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٥٢م قانون المحكمة لبيان أسباب الوقف والانقطاع^(٢)

(١) د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، مصدر سابق، ص ٨١٦.
(٢) لقد نصت المادة السابعة من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٥٢م على ان (أسباب إيقاف وانقطاع هذه المدة المحددة لسقوط الدعوى يقررها قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى).

المراجع

- (١) رياض بطشون: التأمين وإدارة الخطر، معهد الدراسات المصرفية عمان، الأردن ٢٠٠٠م.
- (٢) د. ابراهيم علي ابراهيم عبد ربه: مبادئ التأمين التجاري والاجتماعي النواحي النظرية، دار النهضة العربية، بيروت ١٩٨٨م.
- (٣) مختار محمود الهانسي- أسامة عبد العزيز حسين: الخطر والتأمين مركز الاسكندرية ١٩٩٢م.
- (٤) د. محمد جودت ناصر: أساسيات التأمين، دار التواصل العربي
- (٥) معن عقل: التأمين الصناعي وإدارة الخطر، المؤسسة العامة السورية للتأمين، دمشق ١٩٩٨م.
- (٦) د. نعمات محمد مختار: التأمين التجاري بين النظرية والتطبيق، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية ٢٠٠٥م.
- (٧) أحمد محمد حسني: عقد النقل البحري في قانون التجارة المصري الجديد الصادر بقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٩٠، منشأة المعارف. الاسكندرية- بيروت، ١٩٩١.
- (٨) آمال أحمد كيلاني: التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة القاهرة ٢٠٠١.
- (٩) ثروت عبد الرحيم: الخسارات البحرية المشتركة، الطبعة الأولى، جامعة الكويت ١٩٩٤، شرح القانون البحري السعودي، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٨٥.
- (١٠) سعيد يحيى: مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨، (قوا عد هامبورغ)، منشأة المعارف، الاسكندرية، بدون سنة.
- (١١) طالب حسن موسى: القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع. الطبعة الأولى، عمان، ٢٠٠٤.
- (١٢) عادل مقدادي: القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٨.
- (١٣) عبدالرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الرابع، البيع والمقايضة، دار احياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ١٩٥٢.
- (١٤) عبدالقادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩.
- (١٥) علي البارودي وآخرون، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، بيروت، الطبعة الأولى، عام ٢٠٠١.

- ١٦) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧، النقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.
- ١٧) عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، دراسة مقارنة في عقد النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، ٢٠٠٢.
- ١٨) عدنان السرحان، ونوري خاطر، شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، عمان، ٢٠٠٠.
- ١٩) كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٣.
- ٢٠) لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان، ١٩٩٨.
- ٢١) محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع فب اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.
- ٢٢) هارون عثمان، ضرورة النقل البحري للاقتصاديات النامية، المجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري، ١٩٨٥.
- ٢٣) هاشم صادق، تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٧.
- ٢٤) هاني ادويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديد، القاهرة، ١٩٩٩م.
- ٢٥) ياسين الجبوري، المبسوط في شرح القانون المدني، الجزء الاول، مصادر الحقوق الشخصية، المجلد الاول، نظرية العقد، دار وائل للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، عمان، ٢٠٠٢.
- ٢٦) يعقوب صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي، القسم الاول، مجلة الحقوق، العدد الثاني السنة الثامنة.
- ٢٧) حسني، احمد محمود (بدون سنة طبع)، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.
- ٢٨) الزعبي، عوض احمد (٢٠٠٣م)، أصول المحاكمات المدنية، دار وائل للنشر، عمان، الأردن.
- ٢٩) الشواربي، عبد الحميد، (٢٠٠٣م)، قانون التجارة البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.
- ٣٠) صادق، هشام علي، (٢٠٠٢) تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري، دار الفكر العربي، الإسكندرية، جمهورية

مصر العربية

- ٣١) صالح والعزاوي، باسم محمد و عدنان احمد، (١٩٨٩م)، القانون التجاري، الشركات التجارية، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، العراق.
- ٣٢) صرخوه، يوسف يعقوب، (١٩٨٩م)، شرح القانون البحري الكويتي، الحوادث البحرية، مطبعة جامعة الكويت، كلية الحقوق، الكويت.
- ٣٣) طه، مصطفى كمال، (١٩٧١م)، أصول القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، جمهورية مصر العربية.
- ٣٤) طه، مصطفى كمال، (٢٠٠٠م)، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، جمهورية مصر العربية.
- ٣٥) طه، مصطفى كمال، (١٩٩٦م)، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.
- ٣٦) عبد الرحمن، يعقوب يوسف (٢٠٠٦م)، التصادم البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.
- ٣٧) العطير، عبد القادر حسين، (١٩٩٩م)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للتوزيع والنشر، عمان، الأردن.
- ٣٨) العنكي، مجيد حميد، (٢٠٠٢م)، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، العراق.
- ٣٩) الغنيمي، محمد طلعت (١٩٧٥م)، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.
- ٤٠) القليوبي، محمد، (١٩٩٣م) القانون البحري، ط٤، دار النهضة العربية، القاهرة، جمهورية مصر العربية.
- ٤١) كومانى، لطيف جبر، (١٩٩٨م)، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
- ٤٢) المذشاي، عبد الحميد (٢٠٠٥م)، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية.
- ٤٣) نافع، كمال محمد، (١٩٩٨م) محاضرات في قانون الإجراءات المدنية رقم (١١) لسنة (١٩٩٢م)، معهد التدريب والدراسات القضائية، أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة.
- ٤٤) النداوي، ادم وهيب، (١٩٨٩م)، المرافعات المدنية، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، العراق.