

المسؤولية القانونية للمالك وربان السفينة في حوادث الغرق

د. محيي الدين على عثماوى

عضو وفد مصر فى مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحر



وطبقاً للقواعد العامة للمسئولية كما وردت فى القوانين المدنية فى الدول المتمدينة ومنها القانون الفرنسى والقانون المدنى المصرى فإن المالك يعتبر حارساً على السفينة ومسئولية الحراسة هنا تقضى عناية خاصة والمسئولية هنا تبنى على خطأ مفترض فالأصل ان مالك الشئ عليه التزام حراسة ، غير أن هذا الالتزام قد ينتقل إلى شخص آخر تكون له السيطرة الفعلية على الشئ كما هو الحال بالنسبة لربان السفينة، إلا أن المالك يظل مسئولاً عنه باعتباره تابعاً له وبالتالي فإن المسئولية تبنى على أساس الالتزام بالاشراف على أعمال تابعيه وهى مسئولية مفترضة لا يستطيع المتبوع دفعها ولو أثبت أن كان مستحيلاً عليه منع العمل الذى سبب ان سرر. وتحدد نصوص القانون البحرى المصرى رقم ٨

لسنة ١٩٩٠ مسئولية مالك السفينة . كما أن المالك مسئول عن تنفيذ ما استقر عليه العرف الدولى وما ورد من أحكام فى الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتي يجب أن يتم تنفيذ أحكامها مع ما تقتضيه هذه الاحكام من مبادئ حسن النية، وبالمخالفة لذلك فإن البعض يلجأ فى تشغيل وتسيير السفن المملوكة له برفع أعلام دول تطبق قواعد بحرية تتلاءم وهوى أصحاب هذه السفن وهى لا تشترط إلا الحد الأدنى من القواعد والاجراءات الخاصة بالرقابة على السفن رافعة أعلامها وبالطبع فإن هذه القواعد والإجراءات لا تنهض إلى الحد المقبول طبقاً لاتفاقيات جنيف لسنة ١٩٥٨ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر، يبدو أن صياغة المادة الخامسة فقرة أولى من اتفاقية البحار العالمية قد شجعت الكثير من شركات الملاحة على تسجيل سفنها فى أقاليم دول البانليبهون إلا هذه

كان لى شرف عضوية وفد مصر فى المؤتمر الدولى الذى دعت لعقده الأمم المتحدة لوضع نصوص القانون الدولى البحرى والذى عقد دوراته فى مدن كراكاس وجنيف ونيويورك وشاركت فيه الدول الأعضاء فى الأمم المتحدة والذى انتهت أعماله عام ١٩٨٢ بوضع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر والتي انضمت إليها وصدقت عليها جمهورية مصر العربية وأصبحت أحكامها سارية ونافذة بجانب القانون المدنى المصرى والقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية.

ونعرض فيما يلى - وبإيجاز شديد - لقواعد مسئولية المالك وربان السفينة فى حالات الحوادث البحرية التى يترتب عليها غرق السفينة وركابها. وتحمل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر والقانون المدنى المصرى والقانون البحرى المصرى مالك السفينة مسئولية الأضرار المترتبة على غرق السفينة وركابها، فمالك السفينة هو الذى يستغلها تجارياً أو يقوم بإعدادها للرحلة و يعين قبطانها وبحاراتها.

كما أن ربان السفينة يلزم قبل تحميل السفينة بأن يعمل على إجراء الكشف على السفينة ومسئولية المالك هنا مسئولية تضامنية مع ربان السفينة الذى يعينه و بالتالى فهو مسئول عن أخطاء الربان وعن إهماله فى أداء الالتزامات التى تقع عليه بالنسبة لسلامة السفينة والتفتيش عليها وعدم السماح لها بالابحار إذا وجد أى خلل بها.

ولقد تضمن القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الأحكام التى تنظم الشروط اللازم توافرها لصلاحية السفينة والتى يقع الألتزام بمراعاتها على عاتق المالك. وعليه، ولما كان المالك مسئولاً عنها فإنه بالتالى يكون مسئولاً عن الأضرار التى تحدث فى حالة تعرضها للغرق بركابها.

مالك السفينة الهمة الكافية لجعلها صالحة للملاحة والسفر عبر البحر الأحمر؟
٢ - هل كانت حمولة السفينة حمولة قانونية وغير

- زائدة عن المسموح به؟
٣ - هل كانت السفينة مزودة بوسائل الإغاثة وهل استخدمت هذه الوسائل في الوقت المناسب؟
٤ - هل كانت بالسفينة وسائل ومعدات الإنقاذ بعدد كاف وفي حالة صالحة للتشغيل في حالة تعرض السفينة للغرق ويمكن استخدامها في عمليات الإنقاذ؟
٥ - هل تعرضت السفينة لأي حالة من حالات القوة القاهرة أثناء إبحارها مما يستوجب إعفاء المالك من المسؤولية أو لم تتعرض السفينة لشيء من ذلك وختاماً فإن ذلك ما تتطلبه القواعد القانونية في التشريعات الدولية والوطنية والتي على أساسها يتم التحقيق للتوصل إلى النتائج العادلة و الفاصلة التي تحدد مسؤولية المالك والربان في هذا الحادث الأليم .

المادة تشترط أن تكون هناك صلة حقيقية بين الدولة والسفينة رافعة علمها ، وبالطبع فإن تحديد هذه الصفة وما إذا كانت حقيقية أم لا مسألة تثير الكثير من التفسير.

وقد تحدثت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر عن موضوع السفن التي تحمل علماً غير علم الدولة التي تعمل في بحارها وتكون مملوكة لأحد رعاياها حيث اشارت إلى وضع السفن التي تستغل أعلام دول أخرى بغرض التهريب من تطبيق مكان التسجيل والرقابة والتفتيش السارية به في الوطن الأم والزمّت الاتفاقية الدول الاعضاء بقواعد التسجيل لسفنها التي تحمل اعلامها وتخضع لقوانينها وللاتفاقيات الدولية الخاصة بقانون البحر وذلك كما ورد بالتفصيل في المواد ٩١، ٩٢، ٩٣، ٩٤ بشأن تسجيل الدولة لسفنها وواجبات السفن التي تحمل علمها وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية التي تسبب اضراراً للسفن وركابها التي تحمل أعلامها .

- وبتطبيق ماسبق بيانه من قواعد القانون الدولي للبحار والمعاهدات الدولية ذات العلاقة وقواعد القانون المدني والقانون البحري المصري على الحادث المؤسف الذي تعرضت له السفينة السلام ٩٨ من غرق في البحر الأحمر وعليها عدد كبير من الركاب بخلاف البضائع ووسائل النقل التي كانت مشحونة عليها فإن إثبات المسؤولية يتوقف على التحقق من العناصر التالية:

١- هل تم تجهيز السفينة تجهيزاً سليماً بذل فيه