

القانون البحري

مذكرة لطلاب [٣٢٥ حقق]

مُستقاة من محاضرات د. خالد بانصر

محبّكم : أبو حبيب

- ✓ صدرت هذه المادة بتاريخ ٢٠/٢/١٤٣٤هـ ، قبل الاختبار النهائي .
- ✓ تذكر أخي الطّالب: هذه المادة لا تغيى بحالٍ ، عن الكتاب المرجع لهذه المادّة .
- ✓ لا تنسَ من أعدّ هذه المادّة من دُعائه له بالمداية والتّوفيق والإخلاص .
- ✓ المذكّر غير شاملة شقّ التّأمين البحري .
- ✓ شكراً وثناءً عطر لأخي الغالي أبو نواف على مشاركته في إعداد المذكرة تدويناً وتقريظاً .

بسم الله الرحمن الرحيم

الصفحة	العنوان	مَسْرَد:
٣	كتاب القانون البحري	١
٣	الباب الأول : مدخل إلى القانون البحري	٢
٣	القانون البحري العام والقانون البحري الخاص	٣
٣	أهمية القانون البحري	٤
٤	نطاق القانون البحري	٥
٥	أنواع الملاحة البحرية	٦
٧	مصادر القانون البحري	٧
٨	الباب الثاني : السفينة	٨
٨	التعريف والشروط	٩
٩	الحالة المدنية للسفينة	١٠
١١	جنسية السفينة	١١
١٣	إجراءات تسجيل السفن	١٢
١٥	آثار تسجيل السفينة	١٣
١٦	شراء السفينة	١٤
١٨	بناء السفينة	١٥
٢٠	الباب الثالث : التأمينات العينية على السفينة والحجز عليها	١٦
٢١	فصل : حقّ التبّع المقرر للدائن العادي	
٢٢	فصل : حقوق الامتيازات البحرية	
٢٦	فصل : الحجز التنفيذي	
كتاب [أشخاص الملاحة البحرية]		
٢٧	الباب الأوّل : المجهّز	
٢٧	فصل : المسؤوليات التي تقع على مالك السفينة بسبب استغلالها في الملاحة البحرية	
٢٨	فصل : تحديد مسؤولية مالك السفينة	
٣٠	فصل : نظام الترك	
٣٤	الباب الثاني : الرّبان والبحارة	
٣٤	فصل : تعريف الرّبان	
٣٥	فصل : المركز القانوني للرّبان	
٣٧	فصل : صلة الرّبان بالشاحنين	
٣٨	فصل : التزامات الرّبان ومسؤولياته	

٤٠	فصلٌ : البحارة
٤١	الباب الثالث : الوكيل البحري
٤١	فصلٌ : تعريف الوكيل البحريّ.
٤١	فصلٌ : الطبيعة القانونية للوكيل البحري وشروطه.
٤٢	فصلٌ : التزامات الوكيل البحري والمجهّز.
٤٢	فصلٌ : مسؤولية الوكيل البحري.
٤٣	الباب الرابع : وكيل الشحنة.
٤٣	فصلٌ : تعريف وكيل الشحنة.
٤٣	فصلٌ : الطبيعة القانونية لوكيل الشحنة.
٤٣	فصلٌ : التزامات وكيل الشحنة والمرسل إليه.
٤٤	فصلٌ : مسؤولية وكيل الشحنة.
٤٥	الباب الخامس : مقال الشحن والتفريغ.
٤٥	فصلٌ : تعريف مقال الشحن والتفريغ.
٤٥	فصلٌ : التزامات المقال البحري ومسؤولياته.
٤٦	الباب السادس : السمسار البحري.
٤٦	فصلٌ : حقوق السمسار البحري ومسؤولياته.
	كتاب [العقود البحرية]
٤٧	الباب الأول : عقد إيجار السفينة.
٤٧	فصلٌ : إيجار السفينة غير مجهزة.
٤٩	فصلٌ : إيجار السفينة مجهزة مشاركة الإيجار بالرحلة.
٥٣	فصلٌ : إيجار السفينة مجهزة مشاركة الإيجار الزمنية.
٥٤	الباب الثاني : نقل البضاعة عن طريق البحر.
٥٤	فصلٌ : تكوين عقد النقل البحري.
٥٥	فصلٌ : سند الشحن.
٥٦	فصلٌ : تنفيذ عقد النقل.
٥٩	فصلٌ : أجرة النقل.
٥٩	فصلٌ : مسؤولية الناقل البحري.
٦١	ختام

كتاب [القانون البحري]

الباب الأول [مدخل إلى القانون البحري]

فصل : [القانون البحري العام والقانون البحري الخاص]

مسألة : القانون البحري العام :

هو مجموعة القواعد التي تنطبق على العلاقات التي تترتب على الملاحة البحرية ، والتي تكون الدول طرفاً فيها ، بوصفها صاحبة السيادة على إقليمها ، ومن أمثلة ذلك استعمال الدولة للسفن الحربية ، أو سفن الإرشاد و خفر السواحل .

ومن ثم تنطوي تحت القانون البحري العام قواعد القانون الدولي العام البحري الذي يُنظّم العلاقات البحرية بين الدول في وقت السلم أو الحرب .

ومثال ذلك قواعد حرية الملاحة في البحار ، والمياه الإقليمية ، والحصار البحري .

مسألة : القانون البحري الخاص :

هو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم الاستغلال التجاري للبحار ، سواء أكان أطراف العلاقة أشخاصاً معنويين كأشخاص القانون العام من وزارات أو هيئات ، أو طبيعيين .

ومثال متاجرة أشخاص القانون العام ، متاجرة وزارة النفط بالثفل ، وبيعه للدول ، ومن أمثلة متاجرة الأشخاص المعنويين متاجرة شركة البسامي بنقل البضائع البحرية .

مسألة : معيار التفرقة بين القانون البحري العام ، والقانون البحري الخاص :

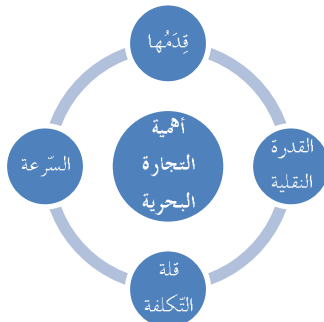
ليس معيار التفرقة بين القانون البحري العام ، والقانون البحري الخاص هو أشخاص كل منهما ، وإنما أساس هذه التفرقة موضوع كل منهما ، فأني استغلال تجاري للبحر ينضوي تحت القانون البحري الخاص كاستخدام السفن لنقل الأشخاص والبضائع ، فإن لم يكن كذلك فينضوي تحت القانون العام .

فصل [أهمية القانون البحري]

تتبع أهمية القانون البحري من الموقع الجغرافي ، وحجم الشواطئ ، والتجارة الحرة ، وهذا يؤدي لأهمية وجود تنظيم خاص لاستغلال التجارة البحرية .

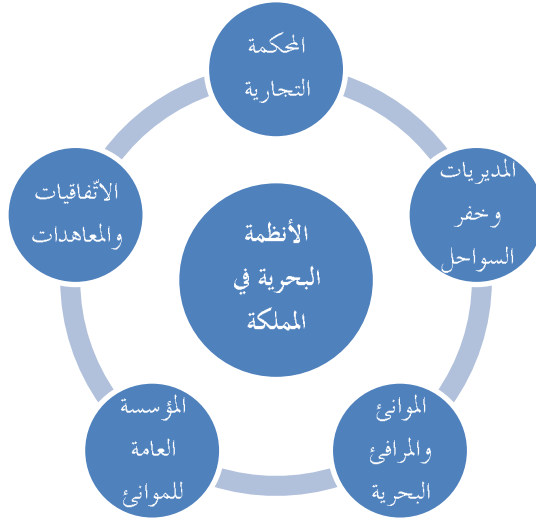
مسألة : أهمية التجارة البحرية :

١. قَدَم التجارة البحرية ، فقد نشأت قبل صناعة السيارات والطائرات بزمن طويل .
٢. القدرة النقليّة لأدوات النقل البحري ، فمن السهولة نقل أطنانٍ لا تنقلها السيارات أو الطائرات .
٣. قلة تكلفتها مقارنةً بغيرها .
٤. سرعة السفن -نسبياً- ، خاصّةً في هذا الوقت من الزمن .



مسألة : الأنظمة البحرية في المملكة :

١. باب في نظام المحكمة التجارية ، والمستمد من القانون البحري العثماني .
٢. نظام المديرية وحفر السواحل وتوابعها مشتملاً بعض أحكام تسجيل السفن .
٣. نظام الموانئ والمرافئ البحرية .
٤. نظام المؤسسة العامة للموانئ السعودية .
٥. الاتفاقيات والمعاهدات التي توقع عليها الدولة .



فصل : [نطاق القانون البحري]

نطاق القانون البحري هو الملاحة البحرية ، ولا يسري على الملاحة الداخلية كالبحيرات ، ولا على الملاحة النهرية ، ويختلف فقهاء القانون في المقصود بالملاحة البحرية ، وهناك معايير تم تعريف الملاحة البحرية على أساسها ، وتفصيلها كالتالي :

١. معيار الأداة :

هي الملاحة التي تقوم بها السفن^٢ في البحر ، وتخرج بهذا المعيار المراكب^٣ التي تستعمل في الملاحة النهرية ، بمعنى أن الزوارق أو الطوربيدات لا تدخل في نطاق القانون البحري .

وهذا المعيار معياراً مرجوحاً لأمر هي :

- أ. هناك مراكب تمارس التجارة البحرية ، ولا يُمكن أن نقول عنها سفينة بممارستها التجارة البحرية .
- ب. الخطأ في تعريف السفينة وفق هذا المعيار ، فقد اعتبر أن السفينة هي التي تقوم بالملاحة البحرية ، بينما هناك سفن تمارس الملاحة النهرية ، ولا يُمكن تسميتها بالمراكب .

٢. معيار المكان الذي تتم فيه الملاحة :

وتعريف الملاحة البحرية وفقاً لهذا المعيار أنها الملاحة التي تتم في البحر أيًا كانت هذه الأداة ، وهنا تخرج الأنهار والبحيرات من نطاق القانون البحري ، لكن أهل الفقه اختلفوا في حدود البحر ، وتفصيله كالتالي :

^١ الملاحة : التحرك باستخدام أداة .

^٢ المقصود بالسفينة هنا المنشأة العائمة التي تقوم بالملاحة البحرية .

^٣ المقصود بالمركب هنا المنشأة العائمة التي تقوم بالملاحة النهرية .

أ. حدود البحر هي آخر مبنى للجمارك قبل دخول السفينة لحدود الميناء ، وهذا قول قانون الجمارك الفرنسي .

ب. حدود البحر هي آخر نقطة يصعد إليها المد .

ت. حدود البحر هي أول جسر ثابت يواجه السفينة ، بعد دخولها من البحر إلى النهر .

ولم يتفق أهل الفقه على قول في تحديد حدود البحر ، حيث أن جميع تفصيلات التي حُددت تضع قيوداً تحكّمية ، ليست ثابتة ، ومن سمات القاعدة القانونية أنها عمومية .

وقد استقرّ الرأي على أن الملاحة البحرية الذي تدخل في نطاق القانون البحري هي :

أ. ما تقوم به المنشأة العائمة ، فيما استقرّ عليه أهل الجيولوجيا والطبيعة بتسميته بحراً ، وهذا هو الرّاح في تعريف البحر ، وتحديد حدوده .

ب. أن تكون المنشأة العائمة في مكانٍ تعرّض فيه للخطر المعتاد ، كالأمواج والعواصف .

فصل [أنواع الملاحة البحرية]

مسألة : أقسام الملاحة وفقاً لأهميتها :

١. ملاحة رئيسية ، وتدرج تحت الملاحة الرئيسية جميع أنواع الملاحة البحرية ، فهي الملاحة التي يكون الغرض منها نقل البضائع ، أو الأشخاص ، أو الصيد ، أو النزهة .
٢. ملاحة مساعدة ، وهي الملاحة التي تقوم بها سفن معينة بمساعدة السفن التي تقوم بالملاحة الرئيسية ، كسفن الإرشاد والإنقاذ .

مسألة : أقسام الملاحة وفقاً للمسافة التي تقطعها :

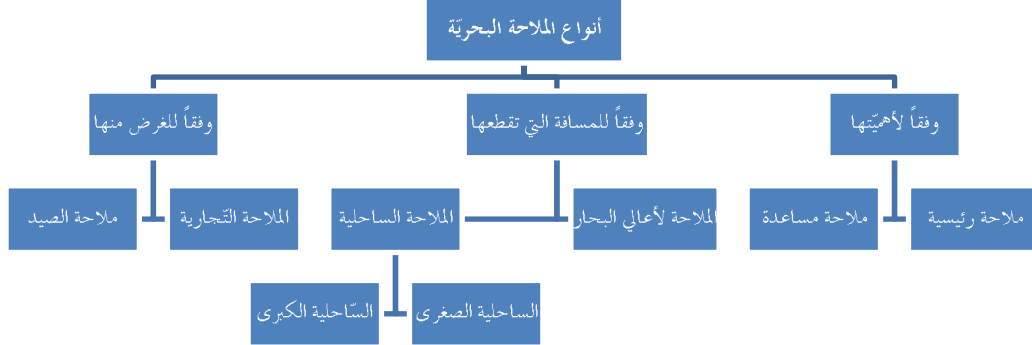
١. الملاحة لأعالي البحار^٤ : الملاحة التي تتم بين مينائين لدولتين مختلفتين ، ومثال ذلك سفينة تنقل البضائع بين ميناء جدة وميناء السويس .
٢. الملاحة الساحلية : الملاحة التي تتم بين مينائين لدولة واحدة ، وتنقسم لقسمين :
 - أ. الساحلية الصغرى : وهي التي تتم بين مينائين تابعين لدولة واحدة ، في بحر واحد ، كمينائي جدة وينبع .
 - ب. الساحلية الكبرى : الملاحة التي تتم بين مينائين تابعين لدولة واحدة ، في بحرين مختلفين ، كمينائي جدة والدمام .

مسألة : أقسام الملاحة وفقاً للغرض منها :

١. الملاحة التجارية : وهي الملاحة التي تستهدف تحقيق الربح ، وهذه أهم أنواع الملاحة ، وهي التي يعنى بها القانون البحري الخاص .
٢. ملاحة الصيد : وهي الملاحة التي تقوم بها السفن للصيد ، والإشكال هنا أن الصيد من الصناعات الاستخراجية ، وهذا عمل مدني في الأصل ، لكن لأنها تتعرّض للأخطار التي تتعرّض لها السفينة التجارية فقد اعتُبرت ملاحة تجارية خاضعة للقانون البحري .

^٤ وهذا أهم أنواع الملاحة البحرية وأكثرها تعرّضاً للمخاطر .

٣. ملاحه التزهة : وهي الملاحه التي تقوم بها سفن التزهة كاليخوت ، وهنا خلاف آخر بين أهل الفقه حول كونها تجارية أم لا ، وهناك توجه قوي لجعلها خاضعة للقانون البحري ، لأن طبيعتها لا تختلف عن طبيعة الملاحه البحرية من حيث تعرضها للمخاطر في البحر ، بالإضافة إلى اعتبار أن السفينة هي كل منشأة عائمة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحه البحرية ولو لم تستهدف الربح .



مسألة : أنواع ملاح لا تخضع للقانون البحري :

١. الملاحه العامه ، هي الملاحه التي تقوم بها سفن الدوله بصفتها سلطه عامه ، سواء كانت حربية أو صحيه ، كالمستشفيات العائمه ، أو سفن التدريب والتعليم ، وهذه لا تخضع للقانون البحري لأن لها حصانه أعطتها معاهده بروكسل ، وحمته من أي إجراء قانوني أو قضائي ، كالحجز التحفظي أو المنع من السفر .
٢. الملاحه الداخليه (النهرية) ، وهي الملاحه التي تكون داخل الدوله في السدود أو المستنقعات أو البحيرات ، وهناك اختلاف في خضوع الملاحه الداخليه لأي قانون :
 - أ. تنظيم خاص لها شبيه بالقانون البحري ، وهذا موجود في أمريكا ، وبعض الدول .
 - ب. خضوعها للقواعد العامه ، وهذا موجود في فرنسا .
 ويجدر القول بأن المنظم السعودي لم ينظم شيئاً لهذا النوع ، ربما لعدم وجوده في المملكه .

مسألة : الملاحه المختلطه :

وهي الملاحه التي تمر في البحر والنهر في رحله واحده ، كمرور سفينه من نهر النيل لبحر الشمال ، وتمدت خلاف كبير بين الفقهاء في خضوعها أو عدم خضوعها لأحكام القانون البحري ، ومن آراءهم حول المعيار الذي تخضع به هذه الملاحه للقانون البحري أو غيره من القوانين :

١. معيار المسافه ، فإن كانت المسافه في البحر أكبر مما عداه فنخضعه للقانون البحري ، وإن لم تكن كذلك فنخضع لقواعد القانون النهري .
 ٢. معيار المرور ، فنحكم بالقانون البحري في الجزء الذي تمر به السفينه في البحر ، أما الجزء الذي تمر به السفينه في البحر فنحكم بالقانون التجاري .
 ٣. معيار أهميه الرحله ، فإن كان الاضطرار بالمرور على النهر ، فنحكم بالقانون البحري ، وإن كان عكس ذلك فنحكم بقواعد القانون النهري ، وإن انعدمت عناصر الترحيح فنحكم بالقانون البحري في الجزء الذي تمر به السفينه في البحر ، أما الجزء الذي تمر به السفينه في البحر فنحكم بالقانون التجاري .
- ولا حسم في خضوع الملاحه المختلطه لأي قانون ، لذا فهي فالفصل في هذا يخضع لتقدير القاضي .



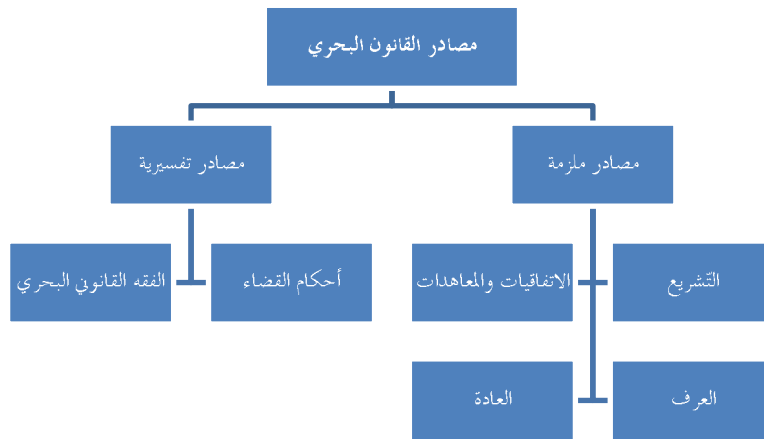
فصل [مصادر القانون البحري]

١. مصادر ملزمة^٥ :

- أ. التشريع ، وتفصيله في المملكة على النحو التالي :
- نظام المحكمة التجارية الصادر عام ١٣٥٠هـ ، وفيه بابٌ للتجارة البحرية .
 - التشريعات المكتملة لنظام المحكمة التجارية أو المعدلة عليه ، ومثال ذلك نظام الموانئ والمرافئ ، ونظام مديريات خفر السواحل .
- ب. المعاهدات والاتفاقيات التي وقّعت عليها المملكة ، ومثال ذلك انضمام المملكة للمعاهدة الدولية لقواعد منع التصادم في البحار .
- ت. العرف البحري ، ويكون هذا عندما لا يجد القاضي نصاً تشريعياً ، ومثال ذلك ما جرى عليه العرف بأن يجرر سند الشحن البحري من نسختين أو ثلاث .
- ث. العادات البحرية وهي دون العرف في المرتبة ، وتستمد قوتها من انصراف نية الأفراد إلى إعمال حُكمها صراحةً أو ضمناً ، ومن أمثلة ذلك ما نصت عليه المادة ٤٢ من نظام المحكمة التجارية على أنه إذا لم يكن هناك اتفاق للشأن فتتبع العادة .

٢. مصادر مكتملة (تفسيرية)^٦ :

- أ. أحكام القضاء ، وهي أحكام استرشادية تعين القاضي في حكمه ، ويجدر التنبيه على أنها مصدرٌ ملزمٌ للدول التي تجعل السوابق القضائية مصدرٌ ملزم .
- ب. الفقه القانوني البحري ، حيث يسترشد القاضي بأراء الفقهاء وأبحاثهم .



^٥ ملزمة : هي التي لا يُمكن مخالفتها بحال .

^٦ ونعني بذلك أنه يُلجأ لها لُستأنس فيها في تفسير التصوص التشريعية .

الباب الثاني [السفينة] فصل [التعريف والشروط]

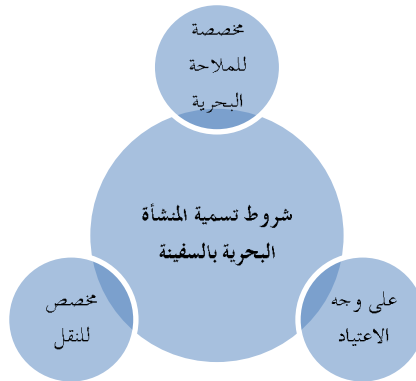
مسألة : تعريف السفينة :

لم يورد نظام المحكمة التجارية تعريفاً خاصاً بالسفينة ، وهناك تعريفات عدّة لها من أبرزها :

١. منشأة عائمة قابلة للتنقل والتوجيه .
٢. كلّ عائمة تقوم بالملاحة البحرية ، ويثبت لها هذا الوصف عندما تخصص لذلك .
٣. هي كلّ منشأة تسير في البحر .
٤. كلّ منشأة تقوم بالملاحة البحريّة عادةً أيّاً كان نوعها ، متى تحقق تخصيصها لهذه الملاحة ، ولعل هذا هو القول الراجح .

مسألة : شروط تسمية المنشأة البحرية بالسفينة :

١. أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحريّة ، وهنا تخرج المنشأة العائمة التي تخصص للملاحة النهرية أو الداخلي كالجسور المائيّة أو العوامات وإنما تُعتبر مراكب .
٢. أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحريّة على وجه الاعتياد^٧ ، فإن مارست الملاحة البحرية ، ثم مارست الملاحة النهرية استثناءً فتستمر بوصفها سفينة ، والعكس بالعكس فإن كانت تمارس الملاحة النهرية على وجه الاعتياد فتستمرّ بوصفها مركباً ، حتى ولو قامت بالملاحة البحرية مرّةً أو مرتين .
٣. أن تكون أداةً عائمةً مخصصةً للنقل .



سؤال : شخص آمن على سفينة جديدة في حوض سفن ، ولم تمارس هذه السفينة الملاحة بعد ، واحتقرت في مظاهرات عمالية في الميناء ، فطالب صاحب السفينة شركة التأمين بالتعويض ، فادّعت عدم مسؤوليتها لأنها لم تصبح سفينة بعد فهل شركة التأمين مسؤولة هنا عن التعويض أم لا ؟

الجواب : نعم هي مسؤولة لأنها المنشأة العائمة تُعدّ سفينة بمجرد أن تكون مخصصة ومعدّة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد .

مسألة : تعريف السفينة في النظام السعودي الجديد :

السفينة كلّ منشأة عائمة تكون معدّة للعمل في الملاحة البحريّة على وجه الاعتياد ، ولو لم تهدف للربح ، وملحقاًها مثلها (ماهي) ، وتُعدّ المنصات (ماهي) البحرية من السفينة .

^٧ ويجدر التنبيه على أن كتاب د. ثروت قد نصّ في هذا الشرط بـ "أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"

المنصّات البحرية : منشأة بحرية تستخدم لاستخراج الزيت .

ملحقات السفينة : كالسوّاري ، والطوربيدات التابعة لها ، وقارب النجاة فيها .

استطراد : ملحقات السفينة :

لا يقتصر وصف السفينة على جسم السفينة أو هيكلها بل ينصرف كذلك إلى ملحقاتها التي تلزم لملاحة السفينة ، واستغلالها ، سواءً كانت الملحقات متصلةً بها أو منفصلةً عنها ، ومثال ذلك الآلات والسوّاري ، والرافعات . ويجدر التنبيه على أنّ جميع التصرفات القانونية التي تردّ على السفينة تردّ على ملحقاتها .

فصل [الحالة المدنية للسفينة]

السفينة مال ، وتسري على السفينة جميع أحكام المنقول ، عدا حكم الحيازة في المنقول سند الملكية ، باعتبار أنّها :

١. عنصر من عناصر الاقتصاد الوطني .

٢. أن ملكيتها لا تنتقل إلا بسند رسمي مكتوب .

٣. لها قيمة اقتصادية كبيرة .

مسألة : عناصر الحالة المدنية للسفينة :

١. اسم السفينة ، فلا بدّ لكل سفينة أن تحمل اسم مميزاً عن غيرها من الأسماء ، ويكتب بحروف عربيّة ولاتينيّة ، ويختار المالك الاسم بشرط ألا يكون اسم السفينة مرادف أو مكرر لسفينة أخرى ، ولا بدّ أن تكتب بحروف ظاهرة ، ولها رقم تصنيف .

٢. موطن السفينة ، فموطنها هو مكان تسجيلها ، ومن حقّ مالك السفينة اختيار الموطن الذي يريده ، والموطن هو ميناء وليس دولة ، وللموطن أهميتان هي :

أ. معرفة التصرفات التي تردّ على السفينة من بيع أو رهن .

ب. تختصّ المحاكم التي يقع في دائرتها ميناء التسجيل بنظر الجرائم التي تُرتكب على ظهر السفينة . وقد يختلف ميناء التسجيل عن ميناء النشاط ولا تترتب في ذلك ، ولا يجوز أن يكون للسفينة أكثر من موطن ، فلا بدّ أن يكون لها موطن واحد .

٣. حمولة السفينة ، والحمولة هي حجم السفينة وسعتها ، وتُقاس حمولة السفينة بالطنّ الحجمي [البرميل] ويساوي ٣،٨٢ م ٣م ويساوي ١٠٠ قدم مكعب ، وتحدد الجهة المصنّعة الحمولة الإجمالية ، والحمولة الصافية ، ويُعرف الطنّ الحجمي بالمساحة ، وليس بالوزن ، وهناك نوعان من الحمولة هي :

أ. حمولة إجمالية ، وهي مجموع فراغ السفينة بأكملها ، أو هي كل ما تحويه السفينة ، من مراسي ، أو مخازن أو غير ذلك .

ب. حمولة صافية : وهي مقدار الفراغ الذي يُستغل فعلاً في نقل الضائع والركاب ، ونعني بذلك أهلية السفينة للاستغلال التجاري .

ويحدد مالك السفينة حمولتها الصافية ، والإجمالية ، ويعتمد ذلك هيئات تصنيف السفن .

وتقدّر الرسوم التي تُدفع لسلطات الموانئ على أساس حمولة السفينة ، ومثال ذلك رسوم الرسو في ميناء جدّة تحدده السلطات .

وتُخذ الحمولة أساساً لتقدير قيمة النّقل ، أو التعويض الذي يستحقه الناقل عن تأخير الشّحن أو التفريغ .

٤. درجة السفينة ، وتُقدّر درجة السفينة على أساس :

أ. طريقة بناءها .

ب. صفاتها البحرية .

ت. عمرها الافتراضي .

ث. مدى استيفائها لشروط السلامة .

وتُقاس السفينة بالدرجات ((أولى ، ثانية ، ثالثة)) ، وعادةً ما تقوم هيئات تصنيف السفن بتصنيف السفينة تصنيفاً دقيقاً ، حيث تُشرف على السفينة من وقت بناءها ، وحتى انتهاءها ، ثم تُعطى السفينة الدرجة ، وهناك هيئات دولية تعطي السفينة الدرجة من أبرزها :

أ. اللوريز في بريطانيا .

ب. فريتاس في فرنسا .

أما الشهادة التي تُعطى للسفينة فلها موعدٌ محدد ، حيث تلزم السفن بإعادة فحصها مرةً أخرى ، خلال مدةٍ معيّنة ، أو بعد حصول حادث .

أهمية تحديد درجة السفينة :

أ. تُراعى درجة السفينة عند تقدير ثمنها .

ب. تُراعى درجة السفينة عند تقدير قسط التأمين عليها .

ت. تُراعى درجة السفينة عند تحديد أجرها .

٥. أوراق السفينة :

أ. شهادة تسجيل السفينة .

ب. سجل بأسماء العاملين ، وشهادة صلاحية الملاحة .

ت. كشفٌ بالبضائع وأسماء الركّاب .

ث. احتفاظ الرّبان بسجل خاصّ به البيانات الخاصة بمصاريف السفينة .

وتكون هذه الأوراق عند ربّان السفينة .



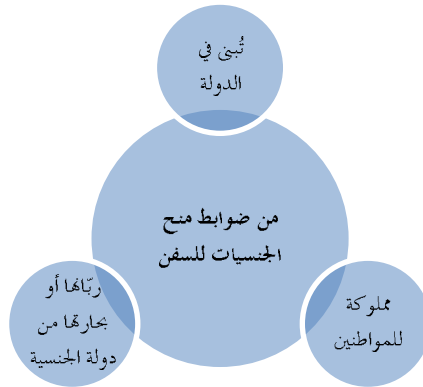
فصل [جنسية السفينة]

بالنسبة للسفينة لا بد أن يكون لها جنسية تابعة للدولة ، وتسير في البحر تحت علم الدولة ، ويطبق عليها أحكامها .
مسألة : أهمية الجنسية للسفينة :

١. استفادة السفينة من المميزات التي تقدمها الدولة ، ومثال ذلك الإعفاءات والإعانات .
٢. حماية الدولة العلم للسفينة^٨ .
٣. قيام رابطة قانونية بينها وبين الدولة العلم فعند حدوث أي واقعة قانونية ، فالقانون الواجب التطبيق هو قانون دولة العلم .

مسألة : ضوابط منح الجنسية السعودية^٩ :

- تختلف الشروط باختلاف الأسس التي تُبنى عليها التشريعات ، ومن أبرز الشروط لدى الدول :
١. أن تُبنى السفينة في الدولة المانحة للجنسية .
 ٢. أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها للمواطنين .
 ٣. أن يكون ربان السفينة ، وبخارجها أو نسبة معينة ينتمون للدولة المانحة للجنسية .



أما شروط اكتساب السفينة الجنسية السعودية فهي :

١. الملكية :
 - أ. إذا كانت لشخص طبيعي : يجب أن تعود ملكيتها بالكامل لمواطن سعودي ، بمعنى أنه إذا كان جزءاً من السفينة لا يملكه مواطن سعودي فلا تكتسب الجنسية .
 - ب. إذا كانت لشخص معنوي :
 - يجب أن تعود ملكيتها بالكامل لشركة سعودية ، أما الشركات الغير سعودية فسفنها لا تكتسب الجنسية ، إلا إذا كانت مساهمة رأس المال السعودي لا تقل عن ٥١% .
 - أن تكون الشركة مسجلة في المملكة العربية السعودية .
 ٢. لا بد أن تكون السفينة مسجلة في أحد الموانئ السعودية .
- ويجب على السفينة السعودية أن ترفع العلم السعودي ، ولا يجوز أن ترفع سفينة غير سعودية علم المملكة إلا إذا كانت مسجلة في أحد موانئها ، وإذا رفعت السفينة علم غير سعودي وهي سعودية ، أو علم سعودي وهي غير

^٨ انظر مذكرة القانون الدولي للبحار ٢ (١١/١٧) .

^٩ شروط اكتساب السفن الجنسية السعودية .

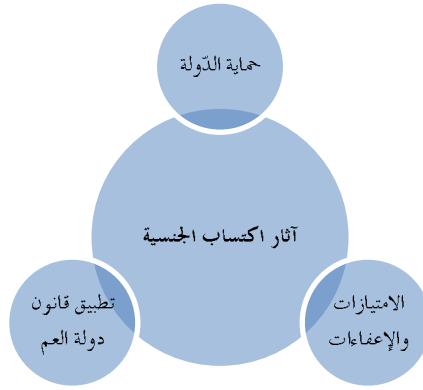
سعودية فيبين النظام أن صاحبها يُحبس لمدة عام ، وغرامة لا تزيد عن ١٠٠٠٠ ريال ، أو أحد هاتين العقوبتين ، بمعنى أنه لا يجوزُ تغيير العلم إلا في حالة تغيير التسجيل ، أو نقل الملكية لأجنبي .

مسألة : إثبات جنسية السفينة :

ترفعُ كل سفينةٍ علماً يُحدد جنسيتها ، وهذا دليلٌ مادّي على جنسيتها ، لكنه ليس دليلاً قاطعاً أنها سفينة سعودية ، بل الدليل القاطع على انتماء السفينة لدولة هو السند الرسمي ، ويصدره في المملكة مكتب التفتيش البحري . وإذا سارت في البحر ولم ترفع علماً ، فتُعتبرُ قرصاناً ، ويجوز الاستيلاء عليها ومصادرتها .

مسألة : آثار اكتساب الجنسية :

١. حماية الدولة للسفينة .
٢. حصولها على بعض الامتيازات ، والإعفاءات التي تُقدمها الدولة للسفينة .
٣. تطبيق قانون الدولة العلم على السفينة .



فرعٌ : تطبيق قانون دولة العلم على السفينة الوطنية :

١. يطبّق قانون دولة العلم على السفن العامة والحربية دوماً ، وإن كانت في أي إقليم بحري تابع لدولة أخرى وبلا استثناءات .

٢. الأصل أن يطبّق قانون دولة العلم على السفينة الخاصة في أعالي البحار .

سؤال : إذا دخلت السفينة لميناء دولة أخرى ، أو دخلت إقليم هذه الدولة فأَي قانون نطبّق ؟

جواب : تمّت خلافٌ بين القانون الإنجليزي ، والقانون الفرنسي :

أ. القانون الإنجليزي : يرى أن جميع الجرائم التي تُرتكب في الميناء أو داخل الإقليم تُطبّق عليه قانون الدولة العلم ، ويطبّق هذا القانون الأمريكي كذلك .

ب. القانون الفرنسي : يرى أن الاختصاص للدولة العلم ، وأنه لا حقّ للسلطة الأجنبية التداخل في أي أمرٍ يخصّ داخل السفينة ، باستثناءات ثلاث :

- عند طلب ربّان السفينة ذلك .
 - عندما تتعدى نتائج الجريمة حدود السفينة ، كأن يسقط القتيل في داخل إقليمها .
 - إذا كانت الجريمة من شأنها إحداث البلبلة بالميناء أو الإقليم
- ويتّجه أكثر أهل الفقه في المملكة في توجّه الدولة الفرنسية .

سؤال : إذا كانت السفينة الوطنية في أعالي البحار ، وطلبت مساعدة سفينة أجنبية ، فهل نطبق هنا قانون السفينة الأجنبية ؟

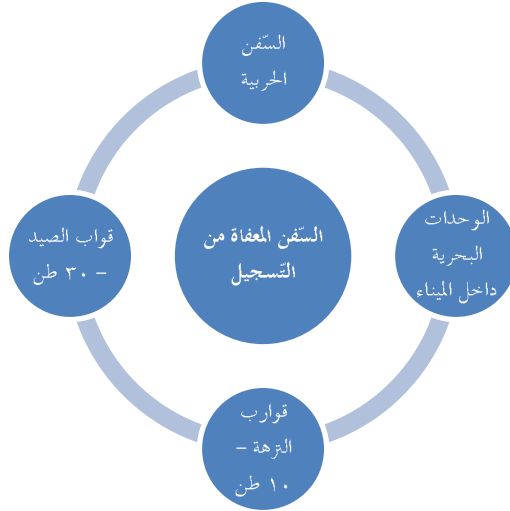
الجواب : لا ، بل نطبق قانون الدولة العلم .

فصل [إجراءات تسجيل السفن]

نصت لائحة نظام الموانئ والمرافئ على أن يختص قسم تسجيل السفن بمكتب التفتيش البحري بتسجيل السفن ، بموانئ جدة أو الدمام ، ولا تُعتبر السفينة سعودية إلا بتسجيلها ، وقد ألزمت اللائحة السفن التي تؤدي الأغراض الرئيسية للملاحة كالنقل والتجارة ، بالتسجيل .

مسألة : السفن المعفاة من التسجيل :

- ١ . السفن الحربية .
- ٢ . الوحدات البحرية التي تعمل داخل حدود الموانئ .
- ٣ . قوارب الصيد الشراعية ، أو ذات المحركات الصغيرة ، والتي لا تزيد حمولتها عن ثلاثين طنًا .
- و تُسجل قوارب الصيد والوحدات العائمة في سجلات خاصة بها ، وتُعطى سندات ملكية .
- ٤ . قوارب التزهة التي لا تزيد حمولتها عن عشرة أطنان ، ويلزم حصول مالكيها على ترخيص أمن من مصلحة خفر السواحل يخوله التزهة ، ويُحدد الترخيص سنويًا .



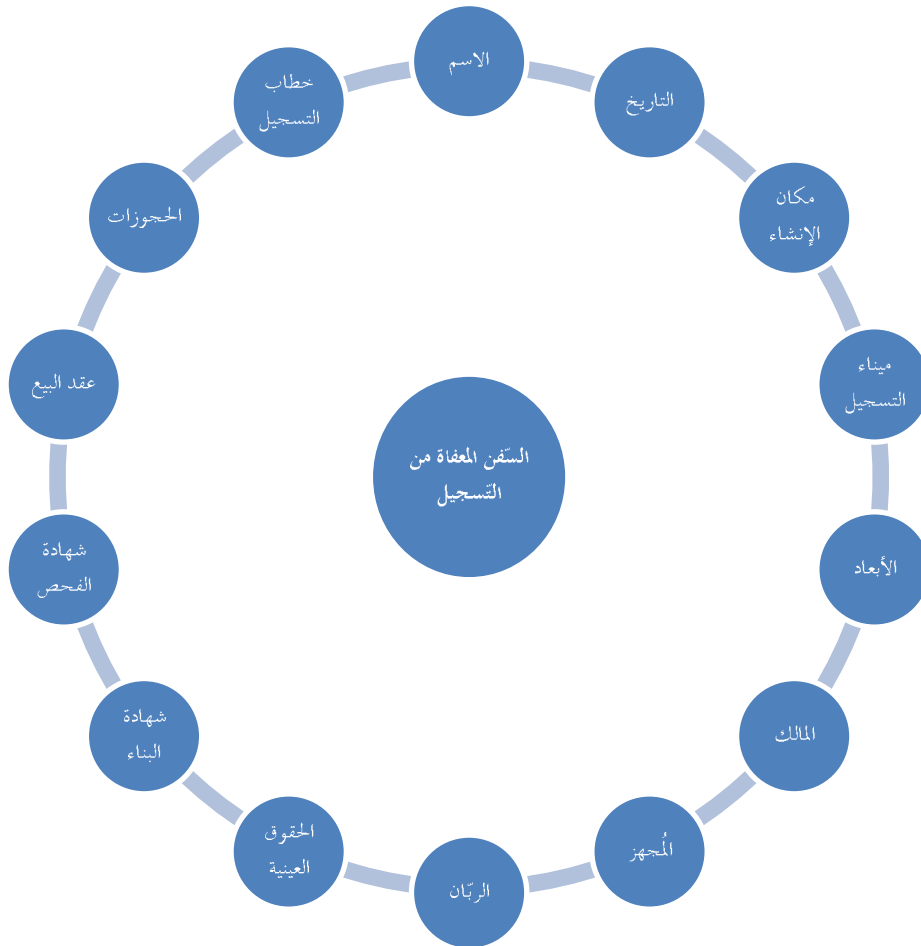
مسألة : السفن الخاضعة لنظام التسجيل :

وتخضع للتسجيل جميع السفن عدا السفن المعفاة من التسجيل ، ويجب قبل تسجيل السفينة في مكتب التفتيش البحري فحصها بمعرفة أحد الهيئات المعترف بها في المملكة ، حيث تُعطى شهادة تسجيل مؤقتة صالحة لمدة ستة شهور قابلة للتجديد لمدة أقصاها ستان .

بيانات طلب التسجيل التي يقدمها طالب التسجيل :

- ١ . اسم السفينة الحالي وأسمائها السابقة .
- ٢ . تاريخ إنشاء السفينة .
- ٣ . مكان إنشاء السفينة .
- ٤ . ميناء تسجيل السفينة الحالي .

٥. أبعاد السفينة وطريقة تشغيلها .
٦. حمولة السفينة الإجمالية والصافية .
٧. اسم المالك أو الملاك ، وجنسيتهم ، وبيان حصص الملاك .
٨. اسم المُجهِّز وجنسيته ومحل إقامته .
٩. اسم الربان وجنسيته .
١٠. الحقوق العينية المترتبة على السفينة .
١١. شهادة البناء .
١٢. شهادة الفحص .
١٣. عقد البيع .
١٤. الحجوزات التي وقعت أو الموجودة حالياً على السفينة .
١٥. خطاب طلب تسجيل .



ويجوز لمكتب التفتيش البحري إعطاء صاحب الشان شهادة تسجيل إذا فقدها ، ويجوز لكل ذي مصلحة الاعتراض على تسجيل السفينة بتقديم اعتراضه إلى هيئة حسم المنازعات .
ولا يجوز سحب شهادة التسجيل بأي سبب كان .

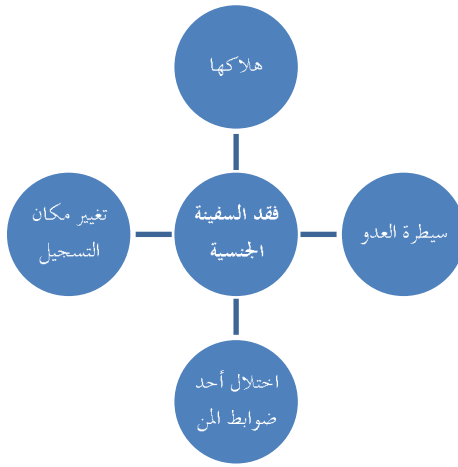
مسألة : نقل تسجيل السفينة :

يجوز لمالك السفينة نقل تسجيلها من ميناء إلى ميناء ، كأن ينقل تسجيلها من ميناء جدة إلى ميناء الدمام ، ويجب عليه إبلاغ مكتب التفتيش البحري عن البيانات المعدلة في شهادة التسجيل .

مسألة : فقد السفينة الجنسية :

ويُشطب تسجيلها ، وتفقد جنسيتها بتوافر أحد هذه الأمور :

١. إذا هلكت .
٢. إذا سيطر عليها العدو .
٣. إذا احتلت أحد ضوابط منح الجنسية السعودية .
٤. إذا غيّر صاحبها مكان تسجيلها .



فصل [آثار تسجيل السفينة]^{١١}

١. إثبات جنسية السفينة .
٢. قرينة على ملكية السفينة للشخص الذي سُجّلت باسمه .
٣. وسيلة شهراً ما يرد على السفن من تصرفات قانونية كالبيع ، أو الرهن ، وتفصيلُ هذا كالتالي :
 - أ. يرى بعض الفقهاء أن التسجيل نافذٌ في مواجهة أطراف العقد دون غيرهم إلا إذا تمَّ شَهْرُهُ^{١١} .
 - ب. يرى بعض الفقهاء أن التسجيل نافذٌ في مواجهة أطراف العقد مع غيرهم ، ومثال ذلك بيعُ زيدٍ سفينته لعمرو وتمَّ تحرير السند الرسمي ، فلا يستطيع عمرو تأجيرها لعميد إلا بعد التسجيل مع أن البيع قد تمَّ .
 - ت. يرى بعض الفقهاء أن التسجيل لا يعدو أن يكون إجراءً إدارياً ، ولا يُرتّب أي أثر قانوني ، وهذا الرأي مرجوح .

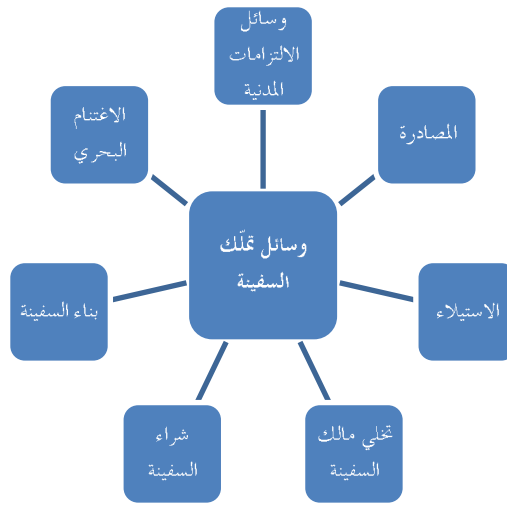
فصل [اكتساب ملكية السفينة]

من المعلوم ابتداءً أن السفينة منقول ، ولذلك تخضع لأحكام المنقول بشكل عام ، لكنها تقترب في أسباب مملكتها من أسباب ملكية العقار ، ولذلك سمّاها البعض عقارات البحار .

^{١١} وفي كتاب شرح القانون السعودي تفصيلٌ وشرحٌ لهذه الآثار ، علماً بأن الدكتور أشار إليها ولم يركّز عليها أو يفصّل فيها .
^{١١} والشّهْر هو إعلام الغير بالتصرّف .

ويمكن اكتساب ملكية السفينة بجميع وسائل اكتساب الملكية ، وهي :

١. وسائل اكتساب الملكية في الالتزامات المدنية ، كالبيع والهبة والوصية والإرث .
٢. مصادرة الدولة للسفينة .
٣. الاغتنام البحري أثناء الحرب .
٤. استيلاء الدولة عليها لظروف اقتصادية أو عسكرية ، ويجدر التنبيه على أن الملاك هنا يعرضون عن استيلاء الدولة لسفنهم ، وعادةً ما يكون الاستيلاء على السفن الوطنية .
٥. تحلي مالك السفينة عنها لشركة التأمين .
٦. شراء السفينة .
٧. بناء السفينة .



فصل [شراء السفينة]

عقد بيع السفينة عقدٌ بموجبه يلتزم البائع بنقل ملكية السفينة إلى المشتري ، مُقابل ثمن مُتفق عليه .

مسألة : نوع عقد السفينة :

نصت المادة الثانية من نظام الحكمة التجارية ، على أن أي عمل يتعلّق بإنشاء أو بيع السفينة عملٌ تجاري ، وبالتالي عقدٌ بيع السفينة عقدٌ تجاريّ ، إلا أن بعض أهل الفقه اشترط أن يكون من اشترى السفينة اشتراها لاحتراف التجارة .

مسألة : شروط عقد بيع السفينة :

١. الرضا ، فلا بد أن يكون البيع تراضي الطرفين .
٢. الخلل ، ومحل العقد هو بيع السفينة بملحقها المتصلة أو المنفصلة .
٣. أن تكون السفينة موجودة وقت التعاقد ، وصالحة للملاحة .

سؤال : ما حكم بيع السفينة وهي في أعالي البحار ؟ وما اسم العقد ؟

جواب : لا حرج قانوناً وقد جوز نظام الحكمة التجارية بيع السفينة قبل أو أثناء السفر ، ومثال ذلك أن يتم بيع السفينة في أعالي البحار دون علم المتعاقدان عن وجودها من عدمها ، أو صلاحيتها من عدم صلاحيتها ، إلا أن العقد عقدٌ جهالة وغرر ، ولذلك غالباً ما يكون الثمن هنا أقل من الثمن المعتاد ،

ويسمى العقد هنا عقد بيع السفينة أيًا كانت الظروف ، باعتبار أن كلا المتعاقدان لا يعلمان ما حال السفينة ، وهي في أعالي البحار .

٤. السبب .

٥. الأهلية .

٦. هناك شرطٌ شكليّ حيث نصّ نظام المحكمة التجاريّة على أنه لا بد أن يتم البيع عن طريق سند بيع رسميّ ، فلا تكفي الرضائيّة ، وقد جعل نظام المحكمة التجاريّة الكتابة ركنًا في العقد ، وإن لم يوجد بطل العقد ، ويجوز لكلّ ذي مصلحة رفع دعوى لإبطال العقد . ولم تُشترط الرسمية حمايةً للبائع ، بل لمصلحة الأمن القومي للبلد .



مسألة : أطراف العقد :

١. البائع ، فلا بُدّ أن يكون مالكا لها ، أو مفوضاً من بائعها ، ويجدر التنبيه على أنه للقبطان وكالة عامّة ، فلا يصحّ بيعه ، لأن البيع يتطلّب وكالة خاصّة مُقتضى عقد رسمي ، باستثناء حالة واحدة يجوز للربان فيها بيع السفينة بشروط هي :

أ. أن تكون غير صالحة للملاحة البحريّة .

ب. أن يُثبت عدم صلاحيتها للملاحة البحرية أهل الخبرة .

ت. أن يتمّ البيع في مزاد علني .

ولا يمنع النّظام السعودي أن يشتريها سعوديٌّ أو أجنبيّ ، إلا أن بعض الأنظمة تمنع من ذلك .

٢. المشتري .

مسألة : آثار عقد البيع :

تنتقل الملكيّة للمشتري بمجرد تحرير السند الرسمي ، ولا يتوقّف نقل الملكيّة على أيّ إجراءٍ آخر ، كتسجيل نقل الملكيّة

التزامات البائع :

١. نقل الملكيّة إلى المشتري ، بالحالة المتفق عليها ، أو الحالة التي كانت عليها وقت العقد .
٢. نقل كل الامتيازات والرهون إلى المشتري .
٣. تسليم المشتري السفينة ، فإن امتنع عن ذلك كان للمُشتري إلزامه بذلك قضاءً .
٤. ضمان العيوب الخفيّة ، فحتى لو نصّ في العقد على عدم ضمانه يضمنها إن كان عالماً بها وأخفاها .

التزامات المشتري :

١. دفع الثمن ، فإن لم يدفع المشتري الثمن حَقَّ للبائع حبسُ البضاعة حتى يستوفي الثمن ، إلا إذا كان الاتفاق على تعجيل تسليم البضاعة ، وتأخير الثمن .
٢. استلام السفينة وقت إبرام العقد ، أو في ميعادٍ مُحدد مُتفق عليه .
ضمانات حصول البائع على المبلغ :
أ. حق تتبع السفينة ، أي في يد تكون باعتباره دائناً .
ب. حق حبس السفينة حتى يستوفي الثمن حتى وإن كان المشتري قد باعها ولما يستلم الثمن بعد ، ويحق له بيعها إن لم يستوفي الثمن .
ت. الحق في طلب الفسخ لعدم وفاء المشتري بالتزامه بدفع الثمن .
ث. حق الامتيازات البحرية .

فصل [بناء السفينة]

وهذا هو السبب الثاني من أسباب ملكية السفينة ، ولم يُقم القانون الفرنسي بتنظيم عقد بناء السفينة .

مسألة : البناء المباشر أو الاقتصادي :

وهنا يقوم الشخص بإحدى أمرين :

١. مباشرة بناء السفينة ، بحيث بينها بنفسه ، وهنا يكون العقد مع من يخدمه في البناء عقدُ عمل .
٢. الإشراف عليها بجلب أدوات بناءها ، وموادها ، وهنا يكون نوع العقد مع من بينها عقدُ مقاول .
ولا يثير هذا النوع من البناء إشكاليات قانونية ، لأن ملكية السفينة من البداية تكون للمالك ، ويجدر القول بأن هذه الصورة نادرة حالياً لتطور بناء السفن ، ولا تُستعمل إلا في بناء السفن الصغيرة .

الآثار القانونية للبناء المباشر :

- أ. إذا أفلس المُجهز قبل انتهاء البناء فيدخل الجزء الذي انتهى في تفيسته .
- ب. يستطيع أن يرهن السفينة ، وهي في طور البناء .
- ت. تبعة الهلاك على المالك باعتباره بانياً لها .

مسألة : البناء الجزائي :

كأن يتعاقد المالك مع مقاول ، أو مصنع ليقوم بمباشرة بناء السفينة ، وتوفير الأدوات والمعدات ، ولا يجمع من أن يكون تحت إشراف مالك السفينة ، وعادةً ما تقوم هيئات تصنيع السفن بالإشراف على بناءها .

تكييف عقد بناء السفينة :

عقدُ إنشاء السفينة من الأعمال التجارية الأصلية ، سواءً بالنسبة لطالب البناء أو الباني ، وثمَّت رأيان في تسمية العقد هي :

١. عقد بناء السفينة عقد بيع ، وهذا قولٌ مرجوح .
٢. عقدُ بناء السفينة عقد بيع تحت التسليم ، أو عقد بيع أشياء للمستقبل ، وتنتقل الملكية بعد انتهاء البناء ، وتسليم السفينة ، أما من بداية البناء وحتى الانتهاء من بناءه فتكون تحت ملكية المقاول ، ولا تنتقل الملكية إلا بعد انتهاء بيع السفينة بالكامل ، وليس بعد نهاية أجل البناء ، فلو احترقت السفينة أثناء بناءها فتبعة الهلاك على المقاول .

مسألة : الالتزامات في بناء السفينة :

التزامات الباني :

١. بناء السفينة وفقاً للشروط المتفق عليها .
 ٢. الانتهاء من بناء السفينة في الوقت المحدد .
- ولو احتلّ أياً من هذين الالتزامين فيحقّ لصاحب السفينة الاتجاه للقضاء ، فإذا كانت مخالفة للشروط فيحقّ له إنقاص الثمن أو فسخ العقد .
٣. ضمان العيوب الخفية ، إلا إذا علمها المشتري وسكت عنها واستلمها ، ومن أجل عدم دخول طالب البناء في قسمة العرماء إذا أفلس الباني فلطالب البناء حقّ الرهن لكلّ جزء من السفينة بعد نهاية بناءه ، وله كذلك حقّ الرهن التأميني على الأجزاء المنتهية .

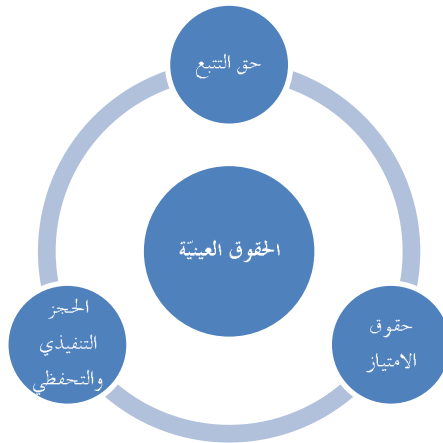
التزامات طالب البناء :

يلتزم طالب البناء دفع الأجرة ، ومن الممكن أن يحجز الباني السفينة قبل دفع الأجرة ، لطالب البناء الحق في عدم تسلّم السفينة إذا كانت غير موافقة للشروط والمواصفات .

الباب الثالث [التأمينات العينية على السفينة والحجز عليها^{١٢}]

التأمينات العينية هي ضمانات أو حقوق عينية وضعها النظام ليضمن الدائن استيفاء حقه من ثمن بيع السفينة . وهدفها تشجيع الاستثمار في مجال التجارة البحرية ، واطمئنان التجار البحريين على في دخولهم لهذه التجارة ، وتنقسم التأمينات العينية إلى ثلاثة أقسام :

١. حق التتبع المقرر للدائن العادي .
٢. حقوق الامتياز البحرية .
٣. الحجز ، وينقسم إلى :
 - أ. الحجز التنفيذي .
 - ب. الحجز التحفظي^{١٣} .



^{١٢} وتُسمى الحقوق العينية .

^{١٣} ولم يُدوّن الحجز التحفظي في وريقات الطلاب .

فصل [حق التبع المقرر للدائن العادي]

ابتداءً يجدر القول أنه لا حقّ للدائن العادي في التبع وفقاً للقواعد العامة التي تقضي بأمرين :

١. حق التبع مقصور على الدائن الممتاز ، والدائن المرتهن ، إلا أن تمت استثناء وضعه نظام المحكمة التجارية للدائن البحري العادي يُجيزُ التبع له^{١٤} .

٢. أن حق التبع للدائن العادي يُخالفُ قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ، إلا أن هذه القاعدة لا تسري على السفن .

ونعني بحق التبع أنه في حال قيام المدين بتصرف قانوني ينقل ملكية السفينة للغير ، فإنّ للدائن الحقّ في أن يحجز عليها ويبيعها^{١٥} .

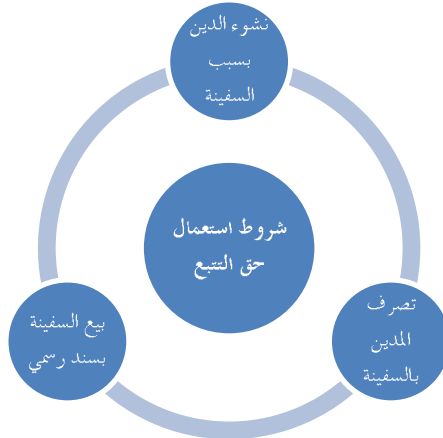
ومثال ذلك إصلاح زيد سفينة عمرو ، بقيمة ألفي ريال ، وقبل أن يستوفي ثمنها باعها عمرو لعبيد ، فيحقّ لزيد هنا تتبع السفينة عند مالكتها الجديد عبيد ، والحجز عليها ، وبيعها ، واستيفاء ثمن دينه من قيمة بيعها ، ويحقّ لعبيد الرجوع على عمرو بتعويض أو نحوه .

مسألة : شروط استعمال حق التبع :

١. أن ينشأ الدين بسبب السفينة محل التبع ، ومثال ذلك إصلاح زيد سفينة عمرو بقيمة عشرة آلاف ريال تُسلم بعد إصلاحها مباشرةً ، فلم يُسلم عمرو المبلغ لزيد ، بل باع السفينة لعبيد فهنا يحقّ لزيد أن يتبعها ، ويستوفي ثمنه من قيمة بيعها^{١٦} .

٢. تصرف المدين في السفينة ببيعها ، فلو خرجت من ملكيته عن طريق غير البيع فلا يستطيع الدائن أن يتبعها ، ومثال ذلك وهب عمرو سفينته لعبيد ، فلا يحقّ لزيد تتبعها .

٣. بيع السفينة بسندٍ رسميّ فإن لم يكن كذلك ، فلا يستطيع الدائن استعمال حقّ التبع .



سؤال: إذا باع المدين عمرو السفينة إلى عبيد ، ثم نشأت ديون أخرى لدائنين آخرين بعد البيع ، وبعد تتبع زيد السفينة بيعت ؛ فهل يستوفي زيد دينه قبل أصحاب الديون التي نشأت بعد البيع ؟ أم يستوفونها قبله ؟

^{١٤} وقد نصّت المادة ١٥٣ من نظام المحكمة التجارية على "صاحب السفينة إذا كان مديوناً بسبب تلك السفينة وباعها لشخص آخر ثالث مثل الأشياء غير المنقولة فيمكن لأصحاب المطالب أن تضبط تلك السفينة من يد الرجل الثالث الذي اشتراها وتبعها وبناءً على ذلك تكون السفن أمثال هذه مخصوصة لوفاء ديون أصحابها وعلى الخصوص الديون التي تعدّ ممتازة نظاماً" .

^{١٥} ويكون حق التبع حتى لو كان الدين تافهاً .

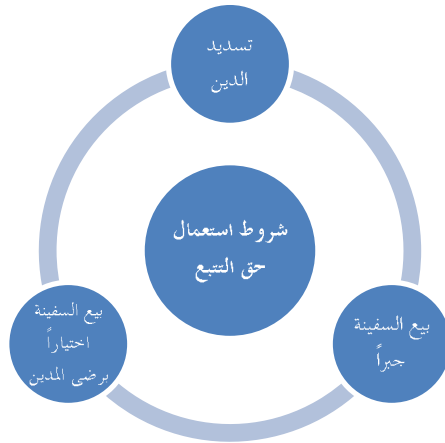
^{١٦} وهذا المثال على فصل التبع .

جواب : الديون الجديدة ترتبت بعد البيع ، لذلك للدائن العادي زيد أن يتقدم على من لهم ديونٌ تمت بعد البيع .

مسألة : انقضاء حقّ التتبع :

وينقضي حق التتبع بالنسبة للدائن بتوافر أحد هذه الأمور :

١. تسديد المدين الدين للدائن .
 ٢. إذا بيعت السفينة جبراً ، ولا يمكنه استيفاء ثمنها امتيازاً^{١٧}.
 ٣. إذا بيعت السفينة اختياراً برضى المدين ، وسافرت^{١٨} باسم ولحساب المشتري الجديد ، وكان الدائن يعلم بذلك ولم يعترض على بيعها ، ومثال ذلك باع عمرو السفينة لعبيد بعلم زيدٍ وعدم اعتراضه ، بعد ذلك قام عبيد بالسفر من ميناء جدة إلى ميناء السويس ، ويجدر التنبيه على أنه لو كان هناك أكثر من دائن لهم الحق في التتبع ولم يعترض بعضهم فليس لمن لم يعترض الحق في المطالبة بالتتبع .
- ويحق للدائن العادي المطالبة بفسخ البيع إذا علم أن المالك الجديد سيء النية .



فصلٌ [حقوق الامتيازات البحرية]

ونعني بحق الامتياز أولويةً يقررها القانون للدائن صاحب الامتياز لاستيفاء ثمنه قبل الدائنين الآخرين ، ومن أمثلة ذلك قيام سفينةٍ برحلة من ميناء جدة إلى ميناء الاسكندرية ، وأثناء هذه الرحلة قام القضاء بأخذ السفينة جبراً بعد قيام بعض الديون عليها ثم بيعها بمبلغ مليوني ريال ، فهنا يأخذ القضاء بالامتيازات المقررة في النظام ويعطيها أصحابها بالتسلسل ، علماً بأن هذه الامتيازات التي تُعطى تكون لمن لهم حقوقٌ في الرحلة الأخيرة فقط وتمت إحدى عشر امتيازاً للدائنين وردت في نظام المحكمة التجارية .

مسألة : محل الامتياز :

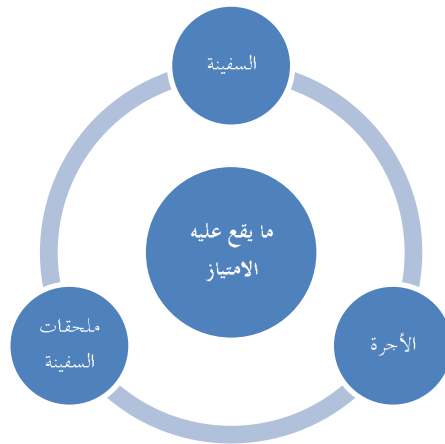
ونعني بمحل الامتياز ما يقع عليه الامتياز ، ويقع الامتياز على الثروة البحرية للمجهز سواء كان مالكاً للسفينة ، أو غير مالك بأن كان مستأجراً لها ، لكن لا يجوز للدائن الممتاز أن يتمسك بالامتياز مع تجهز غير مالك للسفينة لشكل غير مشروع .

^{١٧} وقد نصّت المادة ١٥٩ على " كل نوع من أنواع السفائن والمراكب البحرية يمكن أن يضبط ويبيع بحكم محكمة التجارة وبموجب إعلامها ويُلغى إمتياز أصحاب الديون بإجراء الأصول والقواعد التالية"

^{١٨} أما لو بيعت أثناء السفر فله حق التتبع حتى ترجع إلى الميناء الذي انطلقت منه ، أو مضي ستين يوماً على بيعها وعدم اعتراضه .

ويقع الامتياز على التالي :

١. السفينة ، فلا يقع على الحسور البحريّة أو المراكب ، ولا يقع الامتياز إلا على ذات السفينة التي نشأ الدّينُ عليها ، ولو فرضنا أنّ السفينة تحطّمت انتقل الامتياز إلى ثمن حطامها .
٢. الأجرة ، ونعني بالأجرة أجرة التّقل الخاصّة بالرحلة التي نشأ خلالها الدّين مستحقّة كانت أو بيد الرّبان ، ومثال ذلك مجهّز يقوم بنقل البضائع ، فأتاه زيدٌ ببضاعته مقابل عشرة آلاف ريال ، فيقع الامتياز على هذه العشرة آلاف ، سلّمها زيدٌ أو لم يسلمها بعد .
ويقع الامتياز على الأجرة الإجماليّة دون أن تخصم منها مصاريف الرحلة ، فلا تأخذ من العشرة آلاف تكلفة الرحلة من وقود وموّن مثلاً والباقي يكون عليه الامتياز ، بل يكون على العشرة آلاف كاملةً .
٣. ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل وهي :
 - أ. التعويضات المستحقّة للمالك عن الأضرار الماديّة التي حصلت بالسفينة ولم يتم إصلاحها ، ومن أمثلة ذلك قيام سفينة زيدٍ بصدم سفينة عمرو التي هي محلّ الامتياز ، فترتب على ذلك تعويض عشرين ألف ريال ، ومثال أجرة التّقل ما استحقه زيدٌ مالك السفينة من خطأ الشاحن في شحنه للبضائع ، ولا يُعتبر التّأمين أو الإعانات والمساعدات من التعويضات ولا المكافآت لذا لا يدخل ضمن محلّ الامتياز .
 - ب. التعويضات المستحقّة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار ماديّة لحقت بالسفينة ، ولم يتم إصلاحها ، ومثال ذلك ما يحصل عليه مالك السفينة من تعويضات بسبب ما لحق السفينة من أضرار نتيجة قيام الرّبان بالتضحية بسفن الإنقاذ لتخفيف حمولة السفينة وإنقاذ السفينة وما عليها من بضائع ، ومثال أجرة التّقل التعويضات المستحقّة للنّاقل بسبب خسارة أجرة النقل نتيجة الخسارة المشتركة إذا ضحّى الرّبان ببعض البضائع ، وخسر أجرهما .
 - ت. المكافآت المستحقّة للمجهّز عن أعمال الإنقاذ ، بعد دفعه عمولة الرّبان والبحارة ومن يعمل على السفينة ، ومثال ذلك قيام السفينة بإنقاذ سفينة أوشكت على الغرق فأعطيت مكافأة من الدولة قيمتها خمسون ألف ريال ، فيعطى العاملون على السفينة ما يستحقون أولاً ، ثم تدخل بقية المكافأة في الامتياز .



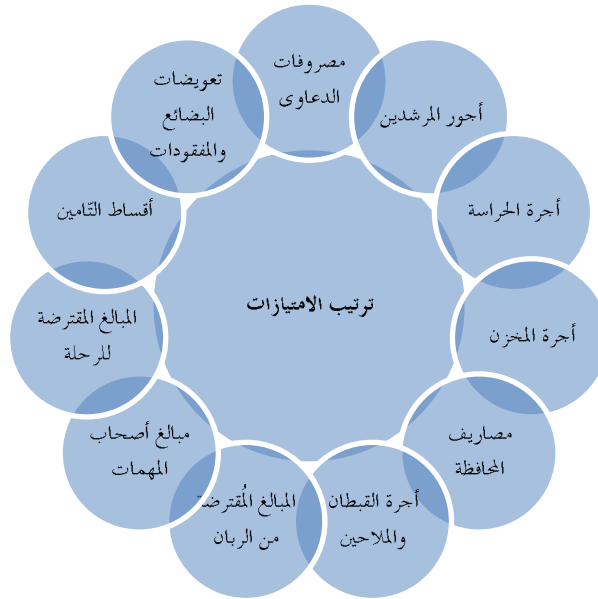
مسألة : الامتيازات المقررة في النظام^{١٩} :

يجدر التنبيه ابتداءً أن الامتيازات التالية تكون برُحجان الترتيب المذكور أدناه ، ومثال ذلك أنه لا يحق لصاحب الامتياز الرابع التقدم على صاحب الامتياز الثالث ، وإنما يستوفي دينه كاملاً ، ثم يأتي الرابع ويستوفيه دينه ، وتفصيل الامتيازات كالتالي :

١. مصروفات الدعاوى وغيرها من الإجراءات التي تُنفقُ نتيجة بيع السفينة وتوزيع ثمنها على الدائنين ، ومثال ذلك استعانة القضاء بأسامة ليقوم بتنظيم المزاد ، فهنا يستوفي أسامة ثمن عمله من قيمة السفينة بعد بيعها. ويجدر التنبيه على أن المقصود بمصروفات الدعاوى المصروفات القضائية التي تُنفقُ من أجل مصلحة جميع الدائنين ، لا ما يقوم به أحد الدائنين لإثبات حقه الخاص .
 ٢. أجور المرشدين ، وما يُستحقُّ على السفينة من رسوم الرسو على الأرصفة أو في الأحواض ، ومثال ذلك عدم تسديد رسوم الرسو في ميناء حُدّة لتعبئة الوقود في سفرها الأخير ، يجعل لهذه الرسوم امتيازاً بحرياً .
 ٣. أجرة حراسة السفينة ومصاريف المحافظة عليها من وقت دخولها إلى الميناء ، وحتى بيعها جبراً .
 ٤. أجرة المخزن الذي تُودعُ فيه أدوات السفينة وآلاتها .
 ٥. مصاريف المحافظة على السفينة وباقي أدواتها أثناء سفرها الأخير ، ويُقصد بذلك نفقات دخولها آخر ميناء تُباعُ فيه .
 ٦. أجرة القبطان والملاحين الذين كانوا يعملون على السفينة في سفرها الأخير بعد نزع ملكيته متجهاً إلى الميناء التي يتمُّ فيه بيعها .
 ٧. المبالغ التي يقترضها الرّبّان أثناء السفر الأخير ، وثن البضاعة التي يبيعها لأجل إتمام السفر ، ومثال ثمن البضاعة يبيعُ الرّبّان بضاعة زيد وتعبئته بثمنها وقوداً ، فهنا يكون له الامتياز السابع .
 ٨. وتفصيلها كالتالي :
- أ. المبالغ المستحقة لأصحاب الديون المتعلقة بالمهمات المستخدمة لأجل إنشاء أو إصلاح السفينة وأجور العمال المستخدمين في ذلك .
 - ب. المبالغ المستخدمة لتجهيز السفينة بما يلزم سفرها من مهمّاتٍ أو إصلاحٍ أو أجور عمالٍ ووضع آلاتٍ وأجور ملاحين إذا كانت قد سافرت .
 ٩. المبالغ المقرضة قرضاً بحرياً على السفينة وآلاتها قبل سفرها من أجل إصلاحها أو تجهيزها للسفر الأخير .
 ١٠. أقساط التأمين على السفينة وآلاتها .
 ١١. التعويضات التي يجبُ إعطاؤها عن الأضرار والخسائر الناجمة عن فقد البضائع والأشياء التي كانت مشحونة في السفينة ولم تُسلم لأصحابها بسبب إهمال الرّبّان أو الملاحين ، وإذا لم يكفِ ثمن السفينة بعد بيعها للوفاء بهذه التعويضات فيقتسم مستحقوها الثمن قسمة غرماء .
- ويجدر التنبيه على أن كل هذه الامتيازات المنصوص عليها في نظام المحكمة التجارية مقررة بالنسبة للديون الناشئة عن السفر الأخير .

^{١٩} مستقى من المادة ١٥٤ في نظام المحكمة التجارية .

ومثال ذلك اشترى عمرو سفينة ، وقام برحلة من ميناء الدمام إلى ميناء السويس ونشأ عن الرحلة تلف بضاعة زيد ، فمجرد وصوله لميناء السويس ، وقيامه برحلة أخرى دون اعتراض الدائن زيد فينقضي امتياز زيد .

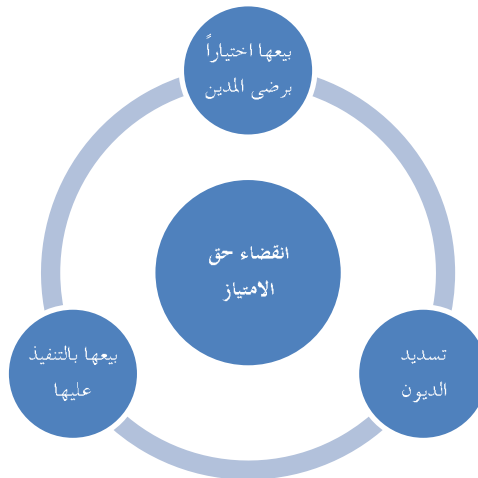


مسألة : أثر الامتياز :

وأثر الامتياز هو إعطاء الدائن الممتاز أولوية على جميع الدائنين وفق الترتيب الذي ذكرناه ، كما يسبق الدائن الممتاز الدائن المرهق والدائن العادي .

مسألة : انقضاء الامتياز :

- ١ . تسديد الديون لدائني الامتياز .
- ٢ . بيع السفينة حبراً بواسطة الدائرة التجارية بالحجز التنفيذي عليها .
- ٣ . إذا بيعت السفينة اختياراً برضى المدين ، وسافرت باسم ولحساب المشتري الجديد ، وكان الدائن يعلم بذلك ولم يعترض على بيعها ومثال ذلك قيام عمرو برحلة من ميناء الدمام إلى ميناء السويس ونشأ عن الرحلة تلف بضاعة زيد ، وبعد ذلك باع السفينة لعبيد ، ولم يعترض زيد على ذلك .



فصل [الحجز التنفيذي]

ونعني به وضع السفينة تحت يد الجهة القضائية المختصة تمهيداً لبيعها ، واستيفاء الدائن دينه من ثمن البيع .

مسألة : السفن التي يقع عليها الحجز :

يجوز الحجز على كل أنواع السفن باستثناء السفن المتأهبة للسفر^{٢٠} ، إلا إذا كان الدين لأجل التأهب ومثال ذلك دين قيمة تعبئة الوقود للسفر المتأهب له كان الدين بسبب الرحلة التي تنوي القيام بها .

مسألة : أثر الحجز التنفيذي :

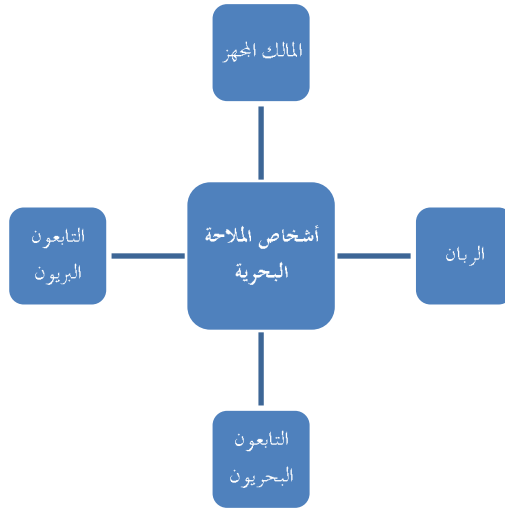
- ١ . انتقال ملكية السفينة إلى الشخص الذي رسي عليه المزاد مطهرةً من جميع الحقوق السابقة .
- ٢ . انقضاء امتيازات جميع الدائنين قبل البيع .
- ٣ . انتهاء وظيفة الريان الذي كان يعمل على السفينة ، إلا إذا رغب المالك الجديد بهذا الريان ويحق له الحصول على تعويض من المالك السابق إذا تضرر من ذلك ، ومثال ذلك أن تكون مدة العقد خمس سنوات ، ويبيعها الريان بعد عامين فيستحق الريان التعويض .

^{٢٠} ونعني بالسفن المتأهبة للسفر السفن التي تهتم بالمغادرة .

كتاب [أشخاص الملاحة البحرية]

أشخاص الملاحة البحرية هم الأشخاص الذين يعملون على السفينة في البر أو الميناء ، وهم كالتالي :

١. مالك السفينة وغالباً ما يكون هو مجهزها .
٢. الربان .
٣. البحارة .
٤. التابعون الريون للملاحة البحرية .



الباب الأول [المجهز]

تجهيزُ السفينة هو إعدادها لممارسة الملاحة البحرية ، والمجهز هو الذي يقوم بكل ما من شأنه تجهيز السفينة للملاحة البحرية ، ومثال ذلك التعاقد مع المهندسين أو الربان ، وإمداد السفينة بالوقود .

مسألة : أقسام المجهزين :

١. المجهز المالك وهذا هو الغالب .
٢. المجهز المستأجر فلو أجرة المستأجر السفينة عارية ، فيقوم بتجهيزها .

فصل [المسؤوليات التي تنشأ على مالك السفينة بسبب استغلال السفينة في الملاحة البحرية]

١. مسؤولية المالك عن أخطائه الشخصية ، ويكون مسؤولاً عنها وفقاً للمسؤولية العقدية أو التقصيرية ومثال ذلك سماح السفينة بالإبحار وهي غير صالحة .

٢. مسؤولية المالك عن أخطاء تابعيه إذا كان سبب الخطأ صادراً من عمله المكلف به ، ومثال ذلك إهمال التابع للمحافظة على البضاعة ، وهذه مسؤولية عقدية ، ومن التابعين البحارة والربان ، ويُسأل بناءً على أن المتبوع يُسأل عما يقوم به به التابع ، ويجدر التنبيه أن التابعين تابعين حتى لو تعاقد معهم الربان نيابةً عن المالك .

والأصل أن المالك يُسأل في جميع أمواله مسؤولية غير محدودة ، إلا أن تمت استثناء سنورده في الدروس القادمة.

وتفصيل المسؤولية كالتالي :

١. مسؤولية عقدية وهي العقود التي صنعها التابع نيابةً عن المالك ، ومثال ذلك قيام الربان بالتعاقد مع أحد الموانئ لصيانة السفينة ، فهنا عقده صار بالتبعية عن المالك .

٢. مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه ، وهي الأخطاء التي صدرت ممن يعمل لدى المالك أثناء عمله أو بسببه من ربان و بحارة وغيرهم ، ومثال ذلك قيام أحد البحارة بإتلاف بعض البضائع ، فيُسأل المالك في مواجهة المتضرر ، ثم يرجع على تابعه .
 ٣. مسؤولية المالك في عدم تنفيذ التزاماته العقدية ، ومثال ذلك التأخر في السماح للسفينة بالإبحار ، وترتب على ذلك التأخر في إيصال البضاعة .
 ٤. مسؤولية المالك عن أخطائه الشخصية مسؤولية تقصيرية ، ومثال ذلك سماحه بإبحار السفينة وهي غير صالحة للملاحة .
 ٥. مسؤولية المالك عن الأضرار الناشئة عن فعل السفينة ، فلو قصر في حراستها وتحركت وصدمت سفينة بجانبها فيكون مسؤولاً عن ذلك .
- وقد قلنا أن الأصل أن يُسأل المالك هنا في جميع أمواله ، إلا أن الأنظمة البحرية ارتأت أن تعطيه الحق في أن يحدد مسؤوليته ، كي لا يُسأل في جميع أمواله ، لأنه من غير المتصور هنا أن توجه جميع المطالبات إلى جميع ما يملك المالك ، ولو وجهت لها جميعها لأفلس .
ويُسأل المستأجر المجهز كذلك عما يُسأل عنه المالك إذا استأجرها عارية .



فصل [تحديد مسؤولية مالك السفينة]

علّمنا أن الأصل أن يُسأل مالك السفينة في كلِّ ماله ، إلا أن التشريعات البحرية أعطت المالك حقاً في تحديد مسؤولية المالك ، وقد أتت هذه الفكرة من عقدٍ معروف في العصور الوسطى وهو عقد التوصية والذي بمقتضاه يتفق شخصان على أن يقدم أحدهما للآخر مالاً ليقوم الآخر بالعمل به في مشروع مشترك ، بشرط ألا يُسأل من قدّم المال إلا عن ماله الذي اشترك فيه في المشروع ، وبتطبيق ذلك يكون الربان هو العامل ، ويكون مالك السفينة هو من قدّم المال ، ولأخذ التشريعات البحرية بهذا المبدأ عدّة مبررات هي :

١. مبرر قانوني ، وهي أن مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعه تفترض خطأً من المتبوع في اختيار التابع ، أو في توجيهه ، وذلك لا يتوافر بالنسبة للربان ، لأن المجهز ليس حراً بإطلاق في اختيار الربان فلا بد أن يكون حائزاً على الشهادات التي تمنحه له الجمعيات الدولية ، بالإضافة إلى إمكانية تعيين القنصل له دون الرجوع للمالك .
٢. عدم قدرة المجهز على توجيه الربان فنياً ، فلربان رفض توجيهاته والعمل بما يراه صواباً .

٣. مبررٌ عمليّ ، وهي أن الدائنين البحريين لن يكونوا مضطرين من هذا التحديد ، لأن العلاقات البحرية متشابهة فاليوم المالك مدين ، وغداً يكون دائن .

٤. مبرر اقتصاديّ ، فقد لا يتشجع الآخريين على الاستثمار البحري إذا كانت المسؤولية على جميع الأموال .

مسألة : تاريخ التشريع في تحديد المسؤولية :

بدأت التشريعات بتشريع كل دولة لقانونها البحريّ ، ثم اتفقت الدول في معاهدة بروكسل ، وتفصيل ذلك :

١. الاتجاه الإنجليزي ، وهو نظام التحديد الجزائي على المسؤولية ، وقد حدد المسؤولية على أساس حمولة

السفينة وتقدر بمبلغ جزائي ، وقد حدد مسؤولية مالك السفينة كالتالي :

أ. الأضرار المادية ، وقدرها بثمانية جنيهات استرلينية عن كل طنّ .

ب. الأضرار البدنية ، وقدرها بخمسة عشر جنيهاً استرلينياً عن كل طنّ .

وبعد قبول المملكة المتحدة معاهدة بروكسل ١٩٥٧م أصبح مقدار التعويض بناءً على الفرنك الفرنسي

كالتالي :

أ. الأضرار البدنية ، وتقدر بـ ٣١٠٠ فرنك عن كل طنّ .

ب. الأضرار المادية وتقدر بـ ١٠٠٠ فرنك عن كل طنّ .

٢. الاتجاه الألماني ، ويعتبر القانون الألماني مسؤولية مالك السفينة ذات طبيعة عينية بحيث يقتصر حق الدائنين

على الثروة البحرية للمالك ، فلا يكون لهم التنفيذ إلا على السفينة وأجرة النقل دون أموال المجهز

الأخرى.

٣. الاتجاه الفرنسي ، وفيها التحديد عينيّ ، وقد قرر أن المالك يُسأل في جميع أمواله بحسب الأصل ، لكنّ

أعطاه الحق في ترك السفينة ليكون الدين عليها فقط ، حيث يردّ على ذات السفينة وأجرة النقل ، لكن لا

يوجد ما يمنع أن يقوم مالك السفينة بترك السفينة في بعض الديون دون البعض الآخر ، ومثال ذلك ترك

عمرو السفينة لزيد ، وعدم تركها لعبيد .

والفرق بين الاتجاه الفرنسي والألماني أن للدائنين في القانون الفرنسي ضماناً عاماً على جميع أموال المالك

في الأصل ، لكنه أعطاه الحق في الترك ، أما الألماني فقد قرر عدم جواز التحديد إلا على الثروة البحرية .

اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م :

لا شك أن العلاقات البحرية علاقات دولية تتضمن علاقة المالك بمالك آخر في دولة أخرى ، لذا اجتهدت الدول

في وضع بعض الاتفاقيات التي تنظم العمل البحري ، ومنه تحديد المسؤولية .

وفي عام ١٩٢٤م اتفقت بعض الدول على معاهدة بروكسل والتي تعنى بالتوفيق بين فكرة الترك العيني والتحديد

الجزائي ، بأن خيّرت مالك السفينة بين دفع قيمة السفينة وأجرة النقل ، وبين دفع مبلغ جزائيّ يُقدّر على أساس

حمولة السفينة ، ولم تلق هذه المعاهدة رواجاً لأن بريطانيا والولايات المتحدة لم تنضم لعدم رغبتهما بتحديد عينيّ

وإنما تريدان التحديد الجزائيّ .

وفي عام ١٩٥٧م اتفقت الدول الكبرى على معاهدة بروكسل التي ألغت معاهدة ١٩٢٤م ، فاتفقت تبعاً لها غالب

دول العالم ، وسنفضّل فيها بعد عرضنا أحكام القانون المعمول به في المملكة .

فصل [نظام التّرك في المملكة]

الأصل أن مالك السفينة أو تجهّزها مسؤوليتهم مسؤولية شخصية غير محددة ، وتنصبّ على جميع أموالهم للوفاء لدائنيهم .

وخروجاً على هذا الأصل يُجيزُ القانون البحريّ تحديدُ مسؤوليّة مالك السفينة في أمورٍ منصوصٍ عليها نظاماً كخطأ الرّبان ، ويسمّى هذا نظامُ التّرك .

وما سنوردهُ أدناه مُستقى من النظام السّعودي ، ومن شرحه من فقهاء القانون .

مسألة : مفهوم نظام التّرك :

ونعني بنظام التّرك تحديد مالك السفينة أو تجهّزها مسؤوليته في نطاق السفينة فقط ، ومثال ذلك لو هلكت بضاعة قيمتها مليوني ريال بخطأ ربّان سفينة عمرو ، وكانت قيمة السفينة مليون ريال ، فيحقّ لعمرو هنا تحديد مسؤوليته في قيمة السفينة فقط ، فيُسدّد لصاحب البضاعة مليون ريال فقط ، ويسقط حقّ صاحب البضاعة في المطالبة بالباقي .

ويكونُ التّركُ على السفن البحرية التجارية ، لا على المراكب النهرية ، وسفن التّزهة ، والعبرة بالسفن هو وقت نشأت الالتزام المطلوب تحديده ، ونعني بذلك وقت نشأة الدين لذا فإنه يحق للمالك ترك السفينة وهي حطام .

مسألة : الأشخاص الذين يحقّ لهم ترك السفينة :

١ . مالك السفينة فرداً كان أو شركة ، لكن إذا كان الرّبان هو المالك فلا يحقّ له تحديد المسؤولية لأنه هو من باشر الخطأ .

٢ . الدّولة فيما يختصّ بالسفن التجارية التابعة لها .

ويجوزُ للمستأجر تركُ مبلغٍ موازٍ لمبلغ السفينة وفقاً للقانون المصريّ .

سؤال : هل يجوز للرّبان تحديد مسؤوليته إذا كان شريكاً في ملكية السفينة ؟

جواب : يجوز له تحديد مسؤوليته بقدر حصته في السفينة فيما يختصّ بالتزاماته التعاقدية فقط ، وليس أخطاءه الشخصية .

مسألة : الالتزامات التي يجوز تحديد المسؤولية عنها بالتّرك :

الأصل كما قلنا سابقاً أن القانون لا يُجيزُ لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن طريق التّرك ، إلا أن تمت استثناءً على هذا الأصل ، وهو أنه يجوز للمالك تحديد مسؤوليته عن طريق التّرك بالنسبة للالتزامات الناشئة عن :

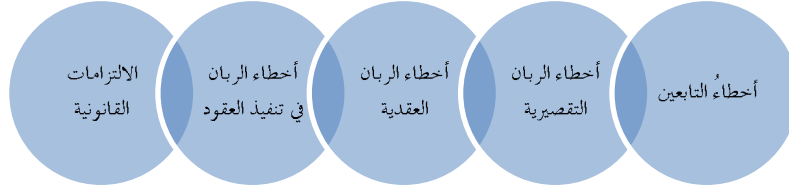
١ . أخطاء تابعيه البحريين في البحر أو في البرّ ، ومثال ذلك خطأ الملاح في وصف الطريق للرّبان ، مما أدى لتلف البضاعة .

٢ . أخطاء الرّبان التقصيرية .

٣ . الالتزامات الناشئة عن العقود التي يرمها الرّبان نيابة عن مالك السفينة ، من أجل إتمام الرحلة البحرية واستغلال السفينة .

٤ . الالتزامات الناشئة عن العقود التي يقومُ الرّبان بتنفيذها بعد إبرام المالك لها ، ومثال ذلك قيام المالك بالتعاقد مع ميناء السويس على أن يقوم الرّبان بالإشراف على تنزيل بضائع مقابل مليون ريال للميناء ، وقيمة السفينة نصف مليون ، وتأخّر بالسداد فطالبه الميناء ، فيحقّ له ترك السفينة .

٥. أي التزامات مصدرها القانون مثل مكافأة الانقاذ ، أو الرسوم للإرشاد البحري الإجباري ، أو مساهمة السفينة في الخسارات المشتركة ، ومثال ذلك إسقاط الريان بعض البضائع كيلا تغرق السفينة . ويجدر التنبيه على أن يجوز للمالك تحديد المسؤولية بالتترك سواء كان مصدر هذه الالتزامات ناتجاً عن فعلٍ ضار ، أو القانون ، أو العقد .



مسألة : الالتزامات التي لا يجوز للمالك تحديد مسؤوليته عنها بالتترك :

١. الالتزامات الناشئة عن أخطاءه الشخصية ، وأخطاء تابعيه البرين بشرط أن يكون ذلك نتيجةً لعقودٍ هو من أبرمها ، ومثال ذلك إبحار السفينة وهي غير صالحة للملاحة .
٢. الالتزامات التي لا تتصل بالسفينة أو الرسالة البحرية .

مسألة : محلّ التترك :

- التترك خياراً لمالك السفينة ، فيحق له الأخذُ به ، ويحق له عدم الأخذ به ، ومحلّ التترك هو :
١. السفينة ، وينصبُّ التترك على السفينة وملحقاتها بحسب التعريف القانوني لها ، ولا يردُّ إلا على السفينة التي ترتب الدين على استغلالها ، وينصبُّ التترك على السفينة بالحالة التي كانت عليها نهاية الرحلة التي نشأ الدين خلالها ، ويجوز ترك السفينة بعد غرقها .
 - ويجدر التنبيه على أن التترك لا يردُّ على قيمة تعويض شركة التأمين لصاحب السفينة بعد غرقها ، ولا يردُّ كذلك على الإعانات التي تُعطى لأصحاب السفن من قبل الدولة .
 ٢. أجرة التقل ، ويردُّ التترك على الأجرة الإجمالية التي يحصل عليها مالك السفينة جراء استغلاله لها ، ونعني بذلك كلُّ مبلغ يردُّ السفينة لاستغلالها البحري فيعتبر من أجرة النقل ، كمبلغ نقل البضائع ، أو المكافآت التي تستحقها السفينة على أعمال المساعدة والإنقاذ .

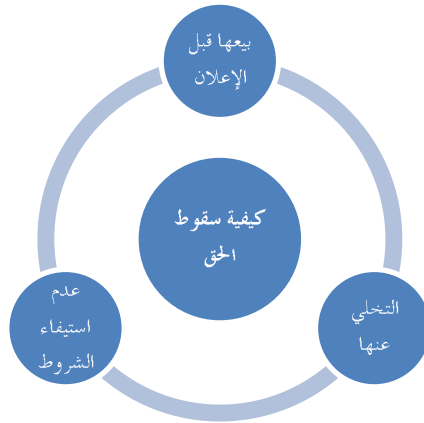
سؤال : إذا كان لصاحب السفينة المدين أكثر من رحلة بحرية ، ومحلّ السفينة في الرحلة الأولى التزامات ، ثم قامت الرحلة الثانية ومحلها التزامات أخرى ؛ فلمن من الدائنين الأولوية ؟

جواب : الأولوية لدائني الرحلة الثانية ، أما دائنوا الرحلة الأولى فيجوز للمالك أن يعطيهم مبلغ يوازي قيمة السفينة وأجرة النقل عند الرحلة الأولى .

مسألة : إجراءات التترك :

للمالك أن يحدد مسؤوليته متى أراد ذلك كالتالي ، يجوز له أن يقوم بالتترك بأي تصرف بعد قيام الدين ، ومثال ذلك الخطاب الموجه إلى الدائنين ، أو شفويًا ، أو عن طريق محضر القضاء ، ولا يحق له التترك إذا سقط حقه في تحديد المسؤولية ، ومن ذلك :

١. إذا باع المالك السفينة اختياراً قبل إعلان رغبته في التترك .
٢. إذا تخلّى عن السفينة لشركة التأمين .
٣. إذا تخلف عن شرطٍ من الشروط المطلوبة لتنفيذه على الوجه الذي نظمّه القانون .



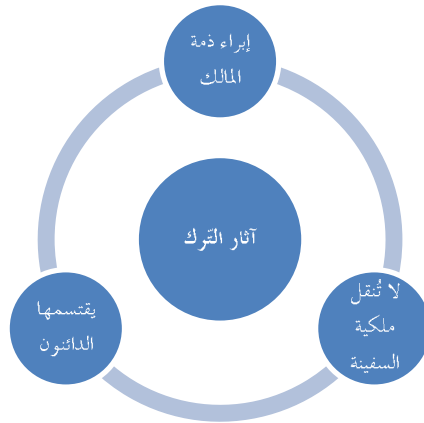
مسألة : آثار الترك :

يكون حق الترك في مواجهة أي دائن له الحق بسبب الالتزامات المحملة على السفينة ، وإذا قبل الترك الدائنون فيها ونعمت ، فإن لم يقبل به الدائنون فيتجه صاحب السفينة للقضاء ليرتك السفينة ، وآثار الترك هي :

١. إبراء ذمة المالك في مواجهة الدائنين ، فلا يستطيعون سؤاله عن أي حق لهم وإن لم يستوفوا حقوقهم ، ولو فرضنا أن التارك لسفينته دائنٌ لأحد المتروك لهم فلا يصح للمتروك له إجراء مقاصة على سفينة التارك.

٢. لا ينقل الترك ملكية السفينة للدائنين ، بل عليهم القيام ببيعها واستيفاء دينهم منها ، وإذا زادت قيمة البيع من قيمة الديون فيعود المال للتارك .

٣. يقتسم الدائنون البحريون الثروة البحرية المتروكة قسمة غرماء ، مع تفضيل من له حق امتياز أو رهن ، فإن لم يتقدم أحد الدائنين بدينه قبل إجراء القسمة فلا يحصل على نصيب فيها ، بل يرجع على المالك .



مسألة : معاهدة بروكسل ١٩٥٧ م :

وقد اتفقت الدول في عام ١٩٥٧ م على معاهدة بروكسل التي تحدد مسؤولية مالك السفينة على أساس الحمولة الصافية وقد أخذت معاهدة بروكسل ١٩٥٧ م بمبدأ التحديد الجزافي للمسؤولية ، ووضعت معيارين لذلك :

١. وضعت الديون بصفة مستقلة لكل حادث ، فلكل حادث مبلغ تعويض .
٢. تمّت تفریق بينا إذا رتب الحادث ضرر بدني وضرر مادي وتفصيلها لاحقاً .

الأشخاص الذين يحق لهم تحديد المسؤولية :

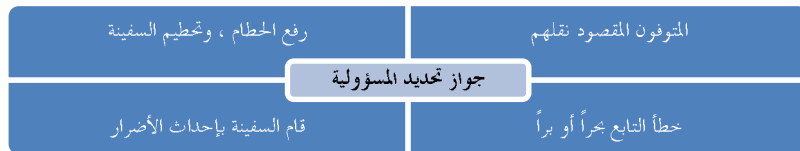
١. المستأجر للسفينة مجهراً كان أو غير ذلك .

٢. المجهز المالك ، ويستطيع المالك تحديد مسؤوليته للسفينة باعتباره حارساً لها ، لكنه لا يستطيع التحديد بخطأه الشخصي .
٣. المجهز المدير .
٤. أفراد الطاقم فيما يتعلّق بوظائفهم .
٥. الربان .



الالتزامات التي يجوز تحديد المسؤولية عنها :

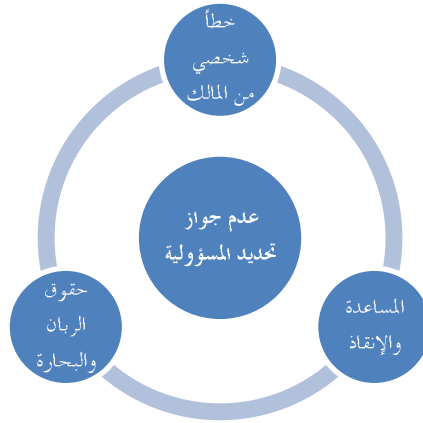
١. الالتزامات التي تنشأ عن الوفاة والإصابات البدنية لمن هم على السفينة بقصد نقلهم ، فإذا توفوا جميعاً فيحقّ لصاحب السفينة تركها ، وتحديد مبلغ التعويض بقيمة حمولة السفينة^{٢١} .
 ٢. الالتزامات التي تترتب على أيّ خطأ ضارّ بدينياً أو مالياً في البحر أو في البر ، من قبل تابع للمالك بحراً أو برّاً بشرط أن يكون الخطأ متعلّقاً بملاحة السفينة أو إدارتها ، ومثال ذلك حرق تابع بضاعة بقيمة مليون ريال ، بينما قيمة السفينة مليون ريال ، فيحق للمالك تحديد المسؤولية .
 ٣. الالتزام أو المسؤولية الناشئة عن :
 - أ. رفع حطام السفينة من البحر أو تعويمها .
 - ب. تحطيم السفن الغارقة أو الجانحة أو المهجورة .
 ٤. كل التزام ومسؤولية ناشئة عن قيام السفينة بإحداث إضرار بالمباني والموانئ .
- ويظلُّ التحديد ممكناً ولو كانت مسؤولية المالك ناشئة عن الملكية أو الحيازة أو الحراسة أو الإشراف على السفينة دون حاجة لإثبات خطأه أو خطأ الأشخاص الذين يُسأل عنهم .



الالتزامات التي لا يجوز تحديد المسؤولية بشأنها :

- والأصل فيها أن المالك مسؤول مسؤولية مطلقة في جميع أمواله في :
١. إذا كانت الواقعة التي نشأ عنها الالتزام مترتبة على خطأ شخصي من المالك .
 ٢. الالتزامات الناشئة عن المساعدة والإنقاذ والمساهمة في الخسارات المشتركة ومثال ذلك إسقاط الربان بعض البضائع كيلا تغرق السفينة .
 ٣. حقوق الرّبان والبحارة ، وكلُّ تابعٍ آخر للمالك موجوداً على ظهرها أو يتعلّق عمله بخدمتها .

^{٢١} وسيأتي لاحقاً بيان كيفية حساب الحمولة .



كيفية تحديد المسؤولية وفق معاهدة بروكسل ١٩٥٧ م :

- تحدد المسؤولية على أساس الحمولة الصافية ، ويختلف حساب الحمولة باختلاف الضرر ، وتفصيلها كالتالي :
١. بالنسبة للأضرار المادية فتحدد المعاهدة مسؤولية المالك بمبلغ ١٠٠٠ فرنك عن كل طن من حمولة السفينة ، ومثال ذلك لو تلفت البضائع ، وكانت ٤٠٠ طن ، فنضرب $٤٠٠ \times ١٠٠٠ = ٤٠٠٠٠٠$ طن .
 ٢. بالنسبة للأضرار البدنية ، فتحدد المسؤولية بمبلغ ٣١٠٠ فرنك عن كل طن من الحمولة الصافية ، ومثال ذلك موت جميع من على الناقله بدخان ، وكانت حمولة السفينة الصافية ٤٠٠ طن ، فنضرب $٤٠٠ \times ٣١٠٠ = ١٢٤٠٠٠٠$ طن .
 ٣. بالنسبة للأضرار المادية والبدنية ، فتحدد مسؤولية المالك بمبلغ ٣١٠٠ فرنك عن كل طن ، تُعطي ٢١٠٠ منها للأضرار البدنية و ١٠٠٠ فرنك للأضرار المادية .
- وإذا لم يكفّر المبلغ المخصص للتعويض عن الأضرار البدنية للوفاء بحقوق الدانين ، فهم يشتركون بما تبقى لهم مع أصحاب ديون الأضرار المادية في المبلغ المخصص لهم .

الباب الثاني [الربان]

تُعتبر السفينة كأنها مجتمع يسير في البحر ، والربان بمثابة رئيس لها وله السلطة الكاملة عليها ، وله الكلمة الأولى والأخيرة فيها ، ومن حق الربان مخالفة أوامر مالك السفينة في المسألة الفنية .

فصل [تعريف الربان]

كل من يتولى قيادة السفينة ، بصفة مشروعة ، وتكون له الرئاسة من الناحية الفنية والإدارية ، وله صلاحيات مطلقة ، فهو الموثق ، والأمين على النظام في السفينة ، والقائم بجمع الاستدلالات والتحريات ، والأمر بالتحفظ ، بالإضافة إلى كونه نائباً قانونياً عن المجهز في إجراء الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة .

وتمت أمور ينبغي إيرادها هي :

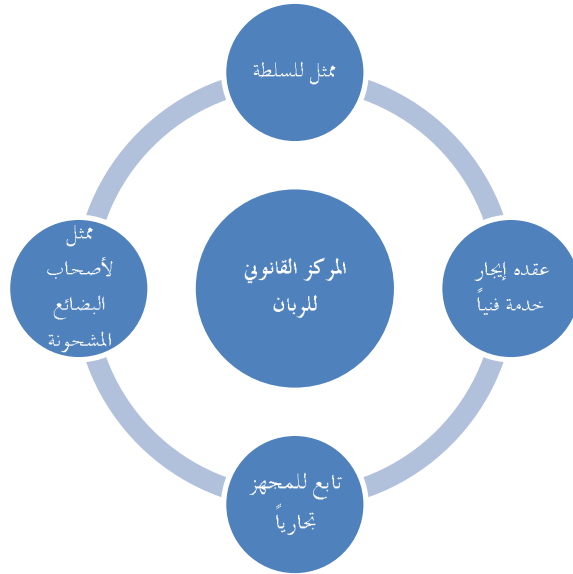
١. يعين ويعزل الربان المجهز ، وهو عمل تجاري بالنسبة للمالك أو المجهز ، وعقد عمل بالنسبة للربان لكن يحكمهما القانون البحري ، وتمت شروط يجب توفرها عند التعاقد الربان :
 - أ. الخبرة .
 - ب. الكفاءة الخاصة .
 - ت. يجب أن يكون حاصلًا على مؤهلات خاصة تختلف باختلاف نوع الملاحة ونوع السفينة وحمولتها .

- ث. لا بدّ من إثبات العقد كتابةً بين الربان والمجهّز ، حيث لا يستطيع المجهّز إثبات العقد إلا به ، ويجوز للربان مواجهته بكل طرق الإثبات .
٢. يعتبر الربان ممثلاً للمجهّز ، حيث يقوم نيابةً عنه ببعض الأعمال القانونية .
٣. يُسأل المجهّز عن أخطاء الربان والبحار الذين يعملون تحت إشرافه .
٤. يُسأل المجهّز عن العقود التي يبرمها الربان أثناء وظيفته والمرتبطة بالاستغلال التجاري للسفينة .
- سؤال : سفينة خرجت من جدة إلى بحر العرب ، وعبرت مضيق باب المندب فتعرضت للقراصنة هناك واستولي على السفينة من القراصنة ، وصار القرصان رباناً ، وباع البضاعة ثم أتى صاحب البضاعة ورجع على المالك وطلب التعويض منه ورفض المالك التعويض ؟
- جواب : لا يعرضه المالك لأن الربان لم يتولّ السفينة بطريقة مشروعة .

فصل [المركز القانوني للربان]

يُعتبرُ الربان :

١. ممثلاً للسلطة العامة على السفينة .
٢. عقده مع المجهّز عقد إيجار خدمة فيما يختص بالحوادث الفنية .
٣. تابع للمجهّز ، ووكيل عام له فيما يتعلق بالاستغلال التجاري .
٤. ممثلاً لأصحاب البضائع المشحونة .



مسألة : الربان بوصفه ممثلاً للسلطة العامة :

يُمثّلُ الربان سلطة الدولة في السفينة ، ومنوطٌ به حفظ النظام والأمن ، وتنفيذ أحكام القانون على ظهر السفينة ، وسلطاته كالتالي :

١. سلطة التحقيق ، فله جمع الاستدلالات بعد وقوع الجريمة ، والأمر بالقبض ، واتخاذ التدابير ، وتوقيع الجزاءات المنصوص عليها على المخالفات البحرية .
٢. سلطة تأديبية لما يقع من البحارة من مخالفات في حفظ البضائع وأمن السفينة وغيره ، كما أنه يوقع جزاءات على المسافرين إذا رفض تنفيذ أوامر الربان أو الضباط .

٣. سلطة التوثيق ، فيعتبر الرّبان ضابطاً للأحوال المدنيّة فيسجّل ما يقع على السفينة من وقائع ميلادٍ ووفاة ، أو ما يتعلّق بتحرير العقود والتصرفات التي تُشترط الرّسميّة فيها كالهبة والوصيّة .
ومع كل هذه الصلاحيات فلا يُعتبر الرّبان موظّفاً عاماً ، وإنّما يظلّ تابعاً وممثلاً للمُجهّز ، ومُنحت له هذه الصلاحيات لتعدّر إسنادها لغيره طالما أنه صاحب السلطة على السفينة .

مسألة : الرابطة القانونية بين الرّبان والمُجهّز :

العقد الذي يربط بين المُجهّز والرّبان عقدٌ عمل يُعتبر فيه الرّبان تابعاً ، ويلتزم بمقتضاه بقيادة السفينة ، مُقابل أجر يُحدد في هذا العقد ، ويحق للمُجهّز تعيينه وعزله ولا يجوز الاتفاق على غير هذا ، وإذا تم عزل الرّبان فيحق له المطالبة بمصاريف انتقاله إلى المكان الذي تمّ فيه العقد ، ولا يحق له المطالبة بالتعويض ولو كان الفصل تعسفي ، إلا إذا نُص على أن العزل إذا كان تعسفي فيكون هناك تعويض ، والسبب في ذلك إرادة المشرّع ألا يتردد المالك في عزل الرّبان إذا فقد الثقة فيه .

والرّبان في علاقته مع المُجهّز يمارس وظيفتين تجعلانه تابعاً من نوعٍ خاصّ :

١. فنية في قيادته ، فهو الذي يُدير الرحلة من الناحية الفنيّة وله السلطة المطلقة في ذلك ، ومن الواجب عليه القيام بكلّ الأعمال التي تؤمّن سلامة السفينة وما عليها من بضائع وأشخاص ، فمن حقّه أن يرفض تنفيذ أوامر وتعليمات المُجهّز إن كان من شأن تنفيذها تعريض السفينة وما عليها للخسارة ، ذلك لأن عمله من الجانب الفني متعلّق بالمُجهّز ، والدولة ، والعالم ، ومصالح الشاحنين .
إلا أنه مُلزمٌ بالتّباع خط السير الذي يحدده المُجهّز ، ولا يجوز له الانحراف عنه إلا في حال الضرورة القصوى كالعواصف ، والمرور في معركة بحريّة .

٢. تجارية ، وتكون في الأعمال المتّصلة باستغلال السفينة ، كاستلام البضائع أو تسليمها للمرسل إليه .
ويجدر التنبيه على أنه مقيّد في وظيفته التجارية بتوجيهات المُجهّز ، فإن خالفها فتكون صحيحةً بالنسبة للغير ، ويُسأل الرّبان حينئذٍ في مواجهة المُجهّز عن الخروج على تعليماته ، ومثال ذلك إبرام عقد الرّبان عمرو ، مع التاجر زيد رغم توجيه المُجهّز بعدم التعاقد ، فهنا يقع التعاقد صحيحاً ، لكن المُجهّز يرجع على الرّبان لتعويضه عما أصابه .

٣. يُعتبر الرّبان ممثلاً قانونياً للمُجهّز قانوناً فيما يختصّ في التصرفات القانونيّة التي يتطلّبها الاستغلال البحري ، ومثال ذلك إبرام العقود مع البحّارة ، أو شراء المؤن للسفينة ، ويجوز للرّبان هنا أن يتقاضى أمام المحاكم باسمه وحساب المُجهّز سواء كان مُدعياً أم مدّعياً عليه .

مسألة : صلاحيات الرّبان :

للرّبان صلاحياتٌ متّسعة واستثنائيّة أثناء الرحلة البحريّة ، ومن هذه الصلاحيات التي يمارسها الرّبان حالة الضرورة ضماناً لسلامة السفينة دون إذن المُجهّز :

١. ضرورة إصلاح السفينة ، أو شراء مؤن لركابها وملاحيتها .
٢. بيع السفينة بالمزاد العلني إذا أثبت عدم صلاحيتها للملاحة البحرية^{٢٢} .

^{٢٢} وقد نصّت على ذلك المادة ٢٠١ من نظام المحكمة التجاريّة فقالت "لا يمكن للرّبان أصلاً أن يبيع المركب على أية حالة كانت ما لم يستحصل على رخصة مخصوصة من أصحابه عندما يكون ثبت نظاماً عدم قابليته للسفر وإذا فعل ذلك فالباع يعتبر كأن لم يكن ويجوز للرّبان على ضمان الأضرار والخسائر ، أما قضية عدم قابلية المركب للسفر فتثبت بمصادقة أهل الخبرة الذين يعينون لذلك ويخلفون عليه وينظم بذلك مضبطة ويمضي عليها من طرفهم ، وأما قضية تعيين الجزء

ويضيق نطاق الصلاحيات إذا تواجد مع تجهز السفينة أو مع من ينوب عنه في مكان واحد ، فلا بد من موافقتهم^{٢٣} ، وإن خالف ذلك وكان الغير حسن النية فيصح العقد ، أما إذا تعاقد الغير مع الربان وهو سيء النية عالماً بوجود التجهز أو من ينوب عنه فيحق للمجهز طلب إلغاء العقد .

مسألة : شهادات الربان :

يحصل الربان عادةً على شهادات تؤهلهم للربنة ، ومن أعلى هذه الشهادات شهادة ربان أعالي البحار ، ويُعتبر استخدام الربان للمجهز عملاً تجارياً إذا كان يستخدمها للملاحة البحرية التجارية .

فصل [صلة الربان بالشاحنين]

الأصل أن الربان مسؤول عن السفينة بما فيها ، وعمما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف^{٢٤} ، إلا إذا كان هناك قوة قاهرة ، أو كان هناك عيب ذاتي في البضاعة من خطأ الشاحن .

وتمت تصرفات أوجها القانون على الربان لمصلحة الشاحنين وتفصيلها كالتالي :

١ . استتجار سفينة لنقل بضائع الشاحنين دون زيادة في أجرة النقل ، إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة خلال الرحلة ، أو إذا تعذر إصلاحها .

٢ . إذا تعذر استتجار سفينة أخرى فعليه إخطار أصحاب البضائع بذلك ، وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على شحنة السفينة ، حتى يقوموا هم باستلام بضائعهم وشحنها .

٣ . أن ينقذ ما يستطيع إنقاذه من البضائع في حال تركه للسفينة إذا تعرضت السفينة للخطر^{٢٥} ، وإذا لم يوصل البضاعة فلا يستحق الأجرة كاملة .

وفي حالة الخسارات المشتركة كالأضرار بالتضحية بجزء من السفينة لإنقاذها ، فيتعامل الربان مع التجهز والشاحنين على السواء ، فيضحي ببعض البضائع ، ويضحي ببعض السفينة كسفن الإرشاد ، ويجب عليه التالي :

١ . اتخاذ الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والتجهز والبحارة والمسافرين وذلك طبقاً للعرف .

٢ . قيامه بكل أمر يستطيعه يسلم به الأرواح والبضائع ، ويجب عليه إخطار التجهز قبل ذلك .

٣ . يسأل الربان عن كل خطأ هنا ولو كان يسيراً .

فتجري في الممالك العربية الحجازية من طرف مجالس التجارة وأن لم تكن هذه موجودة فمن طرف مجلس البلدة، وأما في الديار الأجنبية فمن طرف معتمدي الحكومة العربية الحجازية، وإن لم يكن موجوداً فمن جانب الحكومة المحلية وإذا اقتضى الأمر لبيع المركب بداعي عدم قابليته المثبتة على الوجه المحرر ولم تستحصل رخصة أصحابه وتعليماتهم فحينئذ تجري المزايدة عليه في السوق علناً

^{٢٣} وقد نصت على ذلك المادة ١٩٦ فقالت "لا يجوز للربان أن يباشر في المحل الموجود فيه أصحاب السفينة أو كلاؤهم تعمير السفينة ولا مشتري قلوب ورجال وغير ذلك من الأشياء اللازمة ولا أن يستقرض درهماً لحساب المركب ولا أن يؤجر السفينة ذاتها ما لم يستحصل رضاهم" .

^{٢٤} وقد نصت على ذلك المادة ١٨٥ فقالت "يكون الربان مسؤولاً من جهة ضياع وتلف وخراب الأشياء والبضائع التي يتعهد بنقلها ومجبوراً بأن يعطي سنداً لقبضها وإستلامها وهذا السند يسمى بوليصة شحن أو سند حمولة" .

^{٢٥} وقد نصت المادة ٢٠٥ على ذلك فقالت "لا يمكن للربان أن يترك السفينة ويستعفى أثناء السفر مهما كان حاصلاً من الخطر ما لم يستحصل رأي ضابطي الملاحين ومعتبريهم، أما إذا أذن بذلك على الوجه المحرر فيكون مجبوراً عندما يترك السفينة أيضاً على أن يخلص معه المقدار الذي يمكنه من أثمان بضائع وأمتعة الواسع مع قوندراتو التولون وسندات الشحن وتذكرة المرور وما يماثل ذلك من جميع الأوراق المهمة والنقود الموجودة وإذا لم يخلصها فيكون مسؤولاً ذاتياً عما يضيع ويتلف منها إما إذا استخرجت الأشياء المذكورة من المركب حسب المنوال المحرر ثم ضاعت وتلفت بنوع من المقدرات فحينئذ يتخلص الربان من المسؤولية"

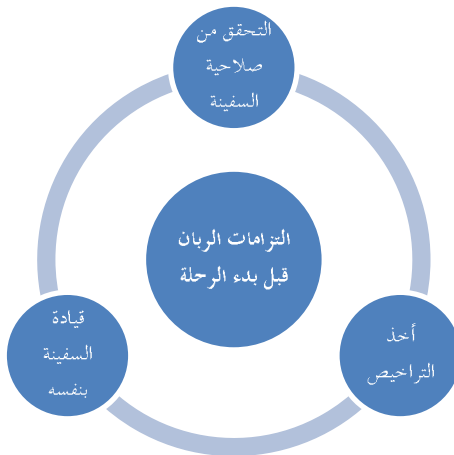
مسألة : العلاقة القانونية بين الربان والشاحنين :

١. وكيل لهم بمقتضى وكالةٍ ضمنية ، وعيبه أن يحمل العاقدين قصداً لم تنصرف إليه قصودهم لأنهم يتعاقدون مع الجهاز لا مع الربان .
٢. الربان ممثل لكل من له مصلحة على السفينة ، كالجهاز وأصحاب البضائع والعمال ، فيقوم بجميع الأمور بالنيابة عنهم بشرط أن تكون لمصلحتهم ، وهذا هو الراجح .
٣. الوكيل هو الجهاز والربان هو تابع له ، فلا يستطيع الشاحنون الرجوع على الربان ، وعيبه أن الربان يقوم بأمور دون توجيه الجهاز .

فصل [التزامات الربان ومسؤولياته]

مسألة : التزامات الربان قبل بدء الرحلة :

١. التحقق من صلاحية السفينة للسفر قبل الإبحار ، وأخذ الاحتياطات اللازمة في حفظ البضائع ، وتوفير المؤونة ، ومثال ذلك حفظ شحنة اللحوم في الثلاجة .
٢. أخذ التراخيص اللازمة للقيام بالرحلة البحرية .
٣. قيادة السفينة بنفسه منذ الانطلاق وحتى الوصول .



مسألة : التزامات الربان أثناء الإبحار :

١. يلتزم بإتمام الرحلة البحرية التي تعهد بها^{٢٦} ، وعدم مغادرته لها لأي سبب كان إلا بعد موافقة الملاحين بسبب مشروع^{٢٧} .

^{٢٦} وقد نصّت المادة ٢٠١ على "لا يمكن للربان أصلاً أن يبيع المركب على أية حالة كانت ما لم يستحصل على رخصة مخصوصة من أصحابه عندما يكون ثبت نظاماً عدم قابليته للسفر وإذا فعل ذلك فالبيع يعتبر كأن لم يكن ويجوز للربان على ضمان الأضرار والخسائر، أما قضية عدم قابلية المركب للسفر فتثبت بمصادقة أهل الخبرة الذين يعينون لذلك ويخلفون عليه وينظم بذلك مضبطة ويمضي عليها من طرفهم، وأما قضية تعيين الجزاء فتجري في الممالك العربية الحجازية من طرف مجالس التجارة وأن لم تكن هذه موجودة فمن طرف مجلس البلدة، وأما في الديار الأجنبية فمن طرف معتمدي الحكومة العربية الحجازية، وإن لم يكن موجوداً فمن جانب الحكومة المحلية وإذا اقتضى الأمر لبيع المركب بداعي عدم قابليته المنتبة على الوجه المجرى ولم تستحصل رخصة أصحابه وتعليماتهم فحينئذ تجري المزايدة عليه في السوق علناً".

^{٢٧} وقد نصت المادة ٢٠٥ على "لا يمكن للربان أن يترك السفينة ويستعفى أثناء السفر مهما كان حاصلاً من الخطر ما لم يستحصل رأي ضابطي الملاحين ومعتبريهم، أما إذا أذن بذلك على الوجه المجرى فيكون مجبوراً عندما يترك السفينة أيضاً على أن يخلص معه المقدار الذي يمكنه من أثمان بضائع وأمتعة السوق مع قوندراتو النولون وسندات الشحن وتذكرة المرور وما يماثل ذلك من جميع الأوراق المهمة والنقود الموجودة وإذا لم يخلصها فيكون مسؤولاً ذاتياً عما يضيع ويتلف منها إنما إذا استخرجت الأشياء المذكورة من المركب حسب المنوال المجرى ثم ضاعت وتلفت بنوع من المقدورات فحينئذ يتخلص الربان من المسؤولية".

٢. اتباع خط السير المحدد له ، إلا إن كان هناك خطر مُحدد فيحق له الانحراف عن خط السير ، وعادةً ما يحدد خط السير بجهاز السّفينة .
٣. الحفاظ على سلامة السفينة ، وتسجيل المعلومات الفنية في دفتر الآلات ، والاحتفاظ بأوراق السفينة الرسمية ، وجميع الأمور الطارئة في دفتر الحوادث حيث يُعتبر حجّة أمام الغير حتى ثبوت العكس .
٤. أن يتولّى بنفسه قيادة السّفينة عند دخولها للموانئ أو المراسي أو احتياز الممرات البحريّة .



مسألة : التزامات على الربان عند وصوله للميناء :

١. الاستعانة بمرشد ، إذا كان الإرشاد إجباري لكن لا يجوز له التخلي عن القيادة للمرشد .
٢. تقديم تقرير صحي للميناء عن كل الركاب الموجودين على ظهر السّفينة .
٣. يقدم الربان تقرير عن كل ما تحويه السّفينة إلى سلطات الميناء ، خاصّةً إذا كانت السفينة تحوي مواد خطيرة خلال ٤٨ ساعة .
٤. يقدم تقرير بحري بكل الحوادث البحريّة غير العاديّة خلال ٢٤ ساعة إلى سلطات الميناء ، ولا يحق له إنزال البضائع قبل تقديمه .
٥. إذا غرقت السفينة ونجا الربان وحده أو معه أحد ، فمن واجبه تقديم تقرير إلى الإدارة البحرية المختصة .



مسألة : مسؤولية الربان :

كما أن للربان صلاحيات فعليه مسؤوليات هي :

أولاً: المسؤولية المدنيّة ومن أبرز ما فيها من المسؤوليات :

١. الخطأ الشخصي :

أ. يُسألُ الربان مسؤولية عقدية في مواجهة الجهاز عن أخطائه أثناء الرحلة البحرية ، كالإبحار دون إذن المالك .

ب. يُسألُ الربان في مواجهة الشاحنين مسؤوليَّةً شخصيةً تقصيرية عن فقد البضائع أو تلفها ، لكنه لا يُسألُ عن الأضرار التي ترتبت نتيجة إجراءات يقوم بها بأمر المجهز ، كأن يحمل بضائع تنبعث منها غازات مع اللحوم .

٢. مسؤولية الربان عن أخطاء البحارة ، والبحارة هم أي شخص يقوم بعملٍ على السفينة بخلاف هيئة القيادة ، وتمت رأيان بها :

أ. يُسألُ الربان عن أخطاء البحارة بصفتهم تابعين له وهذا قولٌ مرجوح .

ب. لا يسألُ الربان عن أخطاء البحارة ولو كان هو من عينهم ، إلا إذا أخطأ البحارُ بسبب تقصير الربان كأن يقصر في التوجيه والإرشاد ، وهذا هو الراجح .

٣. مسؤولية الربان عن أخطاء المسافرين ، فهو مسؤول عن أخطاء المسافرين إذا ثبت أنها نتجت عن تقصير منه في الإشراف ، ولا بد هنا من إثبات خطأ الربان إلا أن هذا صعب لأنه يعمل بمعزل عن العالم .

ثانياً : المسؤولية الجنائية والتأديبية :

يُسألُ الربانُ تأديبياً إذا ارتكب خطأً فنياً ترتب عليه وقوعُ حادث بحريٍّ فيه خطأٌ على الأرواح أو الأموال ، وفي أيِّ حالةٍ أدت لجنائية بسبب تقصير الربان ، ومثال ذلك إهمال الربان علاج مريضٍ موجودٍ على ظهر السفينة ، وتوفِّي بسبب ذلك ، أو لو انقضى عقده أثناء الرحلة ، وقام بمغادرة السفينة دون توكيله أحد فهذا يُسألُ تأديبياً .

فصل [البحارة]

يُعرَّفُ القانون البحريُّ البحارة بملاحي السفينة ، وهم جميعُ الأشخاص الذين يعلمون على ظهر السفينة ، ويربطهم بالمجهز عقدٌ عمليٌّ بحريٌّ .

ويجدرُ التنبيه على أن الربان يُعتبرُ أحد أفراد الطاقم البحريِّ ، وتسري عليه الأحكام التي تردُّ على غيره من طاقم السفينة ، ما لم يرد حكمٌ خاصٌّ به .

مسألة : أنواع البحارة :

١. ضباطُ الملاحة البحرية ، ولهم خصيصتين :

أ. يتولون تسيير السفينة .

ب. يعملون تحت التوجيه المباشر للربان إدارياً وفنياً .

ويدخل ضمن ضباط الملاحة البحرية ضباطُ اللاسلكي ، والضباطُ الإداريُّ للسفينة الذي يُشرفُ على الإدارة الداخلية لها ، ويُعتبرُ الطبيب من ضباطِ الملاحة البحرية ، ويخضع للربان إدارياً فقط .

٢. المهندسون البحريون ، ونعني بهم المسؤولون عن إدارة القوة المحركة للسفينة ، ويرأسهم كبير المهندسين .

٣. البحارة ، ونعني بهم سائرُ الأشخاص الذين يقومون بالخدمة على السفينة ، وغالباً ما يرأسهم الضباط أو المهندسون أو الربان ، وتفصيلهم كالتالي :

أ. الملاحون الذي يعاونون الربان وضباط الملاحة البحرية في تسيير السفينة ، والقيام بالملاحة البحرية ، والاستغلال التجاري .

ب. الميكانيكيون والوقادون ومساعدوهم الذين يعملون تحت إشراف مهندسي السفينة في تشغيل آلاتها .

ت. أفراد هيئة الخدمة العامة الذين يتولون القيام بأعمال لا تتصل بالملاحة ، وإنما يقومون بخدمة الربان والعاملين على ظهر السفينة ، ومن أمثلتهم الطهاة والخدم .

مسألة : ضوابطُ عملُ البحارة في السفينة :

وقد نصت لائحة المرافئ والموانئ على عدّة أمورٍ يجبُ على العامل في السفينة استيفاؤها ، أهمّها :

١. يجبُ على كل عاملٍ في السفينة التجارية استخراج جوازٍ بحريّ .

٢. حصولُ من تلي وظائفهم على شهادة الأهلية البحرية :

أ. الربان .

ب. ضابطُ السفينة المسؤول عن فترة .

ت. المهندس البحري المسؤول عن فترة .

ث. مهندس السفينة .

ولمكتب التفتيش البحريّ الحق في التفتيش على شهادات الأهلية ووثائق السفينة وأوراقها ، بالإضافة إلى

منع أيّ سفينة إذا لم تستوفِ ما هو واجبٌ عليها .

الباب الثالث [الوكيل البحري]

ويسمى الوكيل البحريّ وكيلُ السفينة أو أمينُ السفينة ، وقد كان الرُّبَانُ في الماضي هو من يتولّى كل شيءٍ يخصُّ السفينة ، وقد كان هذا يشغله عن القيادة ، بل كان يؤدّي إلى تأخّر السفينة في الاستغلال البحري ، فعُهِدَ بهذه المهمة في الآونة الأخيرة إلى شخص ينوب عنه يسمّى الوكيل البحري .

فصل [تعريف الوكيل البحري]

الوكيل البحريّ هو الشخص أو الشركة ، الذي يعينه الجِهَازُ في أحد الموانئ ، ليقوم بكل ما من شأنه خدمة السفينة نيابة عن الجِهَاز ، ومن أبرز الأمثلة الواردة قيامه بتمويل السّفن بالمؤن والوقود ، ودفع رسوم الموانئ والمرّات ، والتعاقد لأجل صيانة وإصلاح السفينة ، بالإضافة إلى العمليات اللازمة لعقد التّقل كالقيام بتسليم البضائع للنقل أو بتسليمها لأصحابها عند الوصول ، وتحصيل أجرة التّقل ، وللمجّهز الحرية المطلقة باختيار الوكيل البحريّ دون أيّ اشتراطات ، وعادةً ما يكون الوكيل البحري على كلّ سفن الجِهَاز .

ويجدرُ التنبيه أنه لم يرد تنظيم قانوني للوكيل البحري في المملكة .

فصل [الطبيعة القانونية للوكيل البحري وشروطه]

لم يرد في نظام المحكمة التجارية أيّ تنظيمٍ للوضع القانوني ، إلا أن لائحة الموانئ والمرافئ نصّت على أن وكيل السفينة قد يكون شخص أو شركة أو هيئة أسست وفقاً لقوانين المملكة ، ومرخصٌ لها من المؤسسة العامة للموانئ لممارسة خدمات ووكالات السّفن ويكونُ مُفوّضاً من قبل مالك السفينة أو مستأجرها ، أو مشغلها .

وثمّت رأيان في الطبيعة القانونية في عمل الوكيل البحري هما :

١. رأيٌ أنه عقد عمل ، وهذا ليس بصواب لأن من أركان عقد العمل تبعيّة العامل لصاحب العمل ،

والوكيل البحريّ هنا مستقلٌ له مركزه القانوني الذي يخصّه ، بالإضافة إلى عقد العمل لا يردُّ إلا على

الأعمال المادّية بينما الوكيل البحري يقوم بالأعمال القانونية .

٢. رأيٌ أنه عقد وكالة تجارية^{٢٨} باسم وحساب الموكل ، ولعلّ هذا هو الراجح .

^{٢٨} ويسمى أيضاً وكيلُ باجرٍ عن الجِهَاز .

مسألة : شروط الوكيل البحري :

١. سعودي الجنسية .
٢. لا يقلُّ عمره عن خمسةً وعشرين عاماً .
٣. له مكتب مباشر عمله .

فصل [التزامات الوكيل البحري والجهاز]

مسألة : التزامات الوكيل البحري :

١. استلام البضائع والمحافظة عليها حتى يتم تسليمها لأصحابها ، وفي حال عدم استلام البضائع من المرسل إليهم فيقوم بأحد أمرين :
 - أ. إيداع البضائع في مخازن على مسؤولية المرسل إليهم .
 - ب. أن يستصدر أمراً قضائياً ببيع البضائع إذا كانت معرضة للتلف .
٢. تلقي البضائع من الشاحن حتى تسليمها للريان .
٣. المحافظة على حقوق الجهاز ، ومن ذلك حبس البضائع حتى تُدفع أجور نقلها ، حتى لا يفقد الجهاز امتيازها .
٤. يلتزم الوكيل البحري بأن التسليم يكون طبقاً لسند الشحن ، فلا يسلمها إلى من له الحق في استلامها .
٥. تمثيل الجهاز أمام السلطات العامة .



مسألة : التزامات الجهاز^{٢٩} :

١. دفع الأجر المتفق عليه للوكيل البحري ، فإذا لم يتم التحديد فتقدر المحكمة الأجر بناءً على العرف البحري في الميناء ، ويحقُّ للوكيل البحري حبس المبالغ التي تكون تحت يده لحساب الجهاز حتى يستوفي ماله من الجهاز .
٢. تعويض الجهاز الوكيل البحري بأي مصاريف والتزامات قام بها نيابةً عنه ، ومن أمثلة ذلك استئجار المخازن ، وفرز البضائع ، وتخزينها ، ووزنها .

مسألة : مسؤولية الوكيل البحري :

^{٢٩} وهي في نفس الوقت حقوق الوكيل البحري .

١. في مواجهة المجهز: يسأل المجهز الوكيل البحري عقدياً عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ وكالته ، ومثال ذلك عند عدم تعبئة السفينة بالمؤن فيقوم المجهز بالرجوع عليه .
٢. في مواجهة الغير: يسأل المجهز عن أخطاء الوكيل البحري مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه ، طالما أنها وقعت في تنفيذ عقد الوكالة ومثال ذلك تأخر الوكيل البحري في تسليم البضائع .
٣. يسأل الوكيل البحري في مواجهة الغير عن أخطائه الشخصية تقصيرياً ومثال ذلك إهماله في تفرغ البضائع من السفينة مما أدى لهلاك البضاعة وتلفها ، لكنه إذا أوكل بهذه المهمة وفقاً للعقد فتكون المسؤولية عقدية.

سؤال : إذا استلم الوكيل البحري بضاعة ناقصة فهل يستطيع مُستلم البضاعة رفع دعوى عليه ؟

جواب : لا يسأل الوكيل البحري عما يجري في تنفيذ العقد البحري ، أو أي تأخير أو تلفٍ بسبب المجهز لأنه لا مسؤولية عقدية ولا تقصيرية عليه .

الباب الرابع [وكيل الشحنة]

قد يتسلم المرسل إليه البضاعة بنفسه من الرّبان أو من وكيل السفينة ، وقد يعهد بهذه المهمة إلى شخصٍ آخر يسمّى وكيل الشحنة .

فصل [تعريف وكيل الشحنة]

ويسمى وكيل الشحنة أمين الحمولة ، وتعريفه أنه وكيلٌ عن صاحب البضائع المشحونة فيقوم باستلامها من الرّبان أو الوكيل البحري ، ودفعُ أجرة نقلها ، والحفاظة عليها حتى يستلمها المرسل إليه .

فصل [الطبيعة القانونية لوكيل الشحنة]

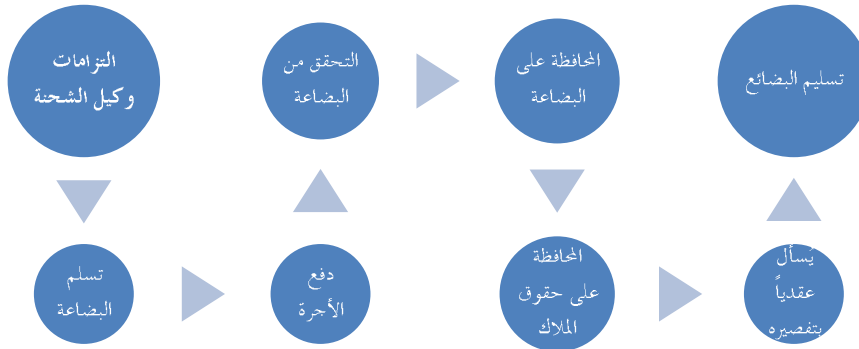
وكيل الشحنة وكيلٌ عن المرسل إليه في تسلّم البضائع ، فالأصل أنه عقده عقد وكالة حيث يقوم بدفع الأجرة واستلام البضاعة والتعاقد باسم وحواله ، إلا أنه قد يكون العقد وكالة بالعمولة إذا كان السند لحامله^{٣٠} .

فصل [التزامات وكيل الشحنة والمرسل إليه]

مسألة : التزامات وكيل الشحنة :

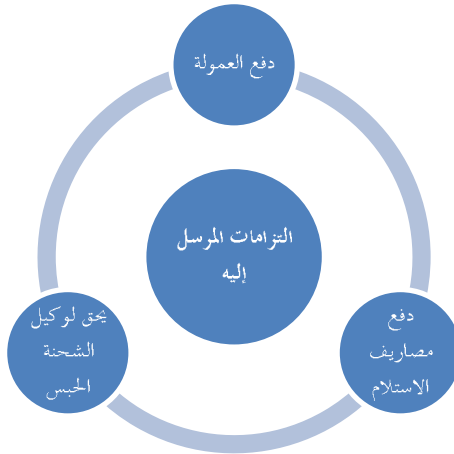
١. تسلّم البضاعة عند وصولها للميناء .
٢. دفع أجرة النقل ، والرسوم الجمركية .
٣. التحقق من وصول البضاعة بالمواصفات المتفق عليها ، وله الحق في الاستعانة بخبراء في تحقّقه .
٤. الحفاظة على البضاعة بعد وصولها وحتى تسليمها للمرسل إليه .
٥. الحفاظة على حقوق أصحاب البضائع القانونية في مواجهة الرّبان ، فإذا تحقق من البضاعة ووجد فيها تلفاً فيقوم بتحرير احتجاج كتابي ، ثمّ يبلغ أصحاب البضائع المرسل إليهم ليقوموا باتخاذ الإجراءات اللازمة .
٦. أيّ إخلالٍ بأيّ التزامٍ يكون مسؤولاً وفقاً للمسؤولية العقدية ، ويسأل كذلك عن خطأ أي شخص تابعٍ له ، كأن يُخطئ مفاوض في تفرغ البضائع إذا كان وكيل الشحنة هو من تعاقد معه .
٧. تنتهي مسؤوليته عند تسليم البضائع لأصحابها .

^{٣٠} تفصيل السند البحري سيأتي لاحقاً .



مسألة : التزامات المرسل إليه :

١. دفع العمولة ، وتكون بالاتفاق فإن لم يكن فيحدد ذلك العرف البحري أو عرف في الميناء الذي ترسو به السفينة .
٢. دفع المصاريف التي قام بدفعها وكيل الشحنة ومثال ذلك مصاريف فحص البضاعة ، أو وضعها في مخزن.
٣. يحقّ لوكيل الشحنة حسب البضاعة حتى استيفاء عمولته .



فصل [مسؤولية وكيل الشحنة]

يُسألُ وكيل الشحنة تعاقدياً من قِبَلِ المرسل إليه ، ومثال ذلك لو قام بتسليم البضاعة ناقصة عن القدر المذكور في سند الشحن دون أن يتحقق . ويجوز لوكيل الشحنة أن يتعاقد مع مقاول تفرغ لتفريغ الحمولة لكنه يُسألُ تعاقدياً في مواجهة المرسل إليه عن أي خطأ يقوم به مقاول التفريغ .

مسألة : الجمع بين صفة الوكيل البحري ووكيل الشحنة :

لا تتعارض وظيفة وكيل الشحنة بالوكيل البحري ، فمن الممكن أن يجمع شخصٌ بين هاتين الصفتين ، ويحدثُ هذا غالباً عند التسليم تحت الروافع^{٣١} أو التفريغ السريع ، لأنَّ شرط التسليم تحت الروافع يضعُ نهايةً لعقد النقل بتسليم المرسل إليه البضائع على ظهر السفينة ، ومتى استلم الوكيل البحري البضائع وهي على متن السفينة وذهب بها إلى المخازن باسم ولحساب المرسل إليه اتَّصفَ بصفة الوكيل البحري ووكيل الشحنة ، لكن هذا لا يكون إلا بناءً على عقد بين الوكيل البحري وبين المرسل إليه .

^{٣١} وتقصّد بالتسليم تحت الروافع هو التسليم والبضاعة فوق متن السفينة .

الباب الخامس [مقال الشحن والتفريغ]

ويسمى مقال الشحن والتفريغ المَقاول البحري ، والأصل أن شحن البضائع يقع على عاتق الشاحن ، والتفريغ على عاتق المرسل إليه أو من يُعهد إليه ذلك كوكيل الشحنة ، ويلتزم الناقل بشحن البضاعة وتفريغها بمقتضى سند الشحن ، أو مشاركة استتجار السفينة ، وفي جميع الحالات يتولّى عملية شحن البضاعة وتفريغها مقال الشحن والتفريغ الذي يستعين بعمّال متخصصين دون أن يتدخل في فحص البضاعة أو في تسليمها للربان .

فصل [تعريف مقال الشحن والتفريغ]

عقد بين المَقاول وبين الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه يلتزم بمقتضاه المَقاول بشحن أو تفريغ البضاعة من السفينة ، ويتضمّن العقد إذا كان بين المَقاول وبين الشاحن أو المرسل إليه قيام المَقاول بالإجراءات القانونية اللازمة للمحافظة على حقوق الشاحن أو المرسل إليه في مواجهة الناقل ، ومثال ذلك أن يجرر احتجاجاً كتابياً إذا وجد تلفاً في البضاعة ، أما الطبيعة القانونية للعقد فهو عقد مقاول .

وتمت شرط يجب قوله هو أنه إذا وكلّ الشاحن أو المرسل إليه الناقل أو الربان باختيار المَقاول البحري وحبّ عليه إخطاره بذلك ، وبمجرد إخطاره تنصرف آثار العقد القانونية بين المَقاول والناقل إلى أن تكون بين المَقاول وبين وكلّ الناقل ، ومثال ذلك إذا قام زيد المرسل إليه ، بتوكيل الناقل عمرو بتكليف المَقاول عبيد بتفريغ البضاعة ، فيتعامل عبيد مع زيد قانونياً ، ويرجع عليه بأخطاء الناقل كوكيل له .

فصل [التزامات موكل المَقاول البحري ومسؤوليات المَقاول البحري]

مسألة : التزامات موكل المَقاول البحري :

١. دفع الأجرة للمَقاول البحري ، ويكون الملتزم عادةً شاحناً أو ناقلاً أو مرسلًا إليه .
٢. يحقّ للمَقاول البحري حبس البضاعة حتى استيفاء الثمن .

سؤال : هل يجوز أن يعهد موكل المَقاول البحري للمَقاول عملاً غير الشحن والتفريغ ؟

جواب : نعم ، بشرط أن يكون هناك اتفاق كتابي .

مسألة : مسؤولية المَقاول البحري :

١. يُسأل المَقاول في مواجهة الشخص الذي كلفه بعملية الشحن والتفريغ ، ولا يحقّ لغير هذا الشخص الذي

كلفه أن يواجهه ، وتمت فروض تردّ هنا هي :

أ. إذا كان الناقل ملتزماً بشحن وتفريغ البضاعة ، وعهد بذلك إلى مُقاولٍ بحريّ فإنّ المَقاول لا يُسأل إلا من قبيل الناقل ، ويكون الناقل مسؤولاً وحده أمام الشاحن أو المرسل إليه إذا وقع خطأ من المَقاول .

ب. إذا كان الشاحن أو المرسل إليه قد وكلّ المَقاول البحري مباشرةً بشحن أو تفريغ البضاعة ، فلا يُسأل المَقاول إلا من قبيل الشاحن أو المرسل إليه الذي كلفه بالشحن أو التفريغ ، ولا يحقّ للناقل ولا غيره مواجهة المَقاول وتوجيه دعوى المسؤولية عليه .

ت. إذا عهد الشاحن أو المرسل إليه إلى الناقل ووكّله باختيار مَقاولٍ نيابةً عنه ، فهنا يُسأل المَقاول في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه ، ولا يُسأل في مواجهة المَقاول .

ث. إذا لم يعهد الشاحن أو المرسل إليه للناقل ولا للمَقاول بشحن وتفريغ البضاعة ، ثم قام الناقل بتكليفه بذلك ، فيكون المَقاول مسؤولاً أمام الناقل فقط ، ولا يحقّ لغيره مواجهته .

٢. تكونُ مسؤوليَّةُ الناقلِ بناءً على خطأٍ وخطأٍ تابعيه في تنفيذ الالتزامات التي يُنشئها عقدُ المُقاولة ، ومثال ذلك إثبات أن هلاك البضاعة أو تلفها حدث بسبب عدم مراعاة الناقل الأصول الفنية التي يجب اتباعها في تنزيل البضاعة .

الباب السادس [السَّمسار البحري]

ويقوم السَّمسارُ بالتقريب بين وجهات نظر أصحاب العلاقات البحرية دون أن يكون طرفاً في العقد ، ومثال ذلك السَّعيُّ لإبرام العقود التي تتم بين المؤجِّر والمستأجر ، أو بين الناقل والشاحن ، ولا يوجد تنظيم له في نظام المحكمة التجارية ، لكنه يخضع للقواعد العامة للقانون التجاري ، ويُعتبر من أعمال الوساطة التجارية ، وعقد السَّمسرة تجاريٌّ بالنسبة للسَّمسار .

وقد يقوم السَّمسارُ بإجراءاتٍ وأمورٍ لا تدخل في مهمته الأصليَّة ومثال ذلك ترجمة السندات ، أو تولِّي الإجراءات الإداريَّة اللازمة لدخول السفن للموانئ .

فصل [حقوق السَّمسار ومسؤولياته]

مسألة : حقوق السَّمسار :

١. الأجرة ، وعادةً ما تكون نسبةً من الصَّفقة ، وقد تكون مبلغاً مقطوعاً ، ويلتزم بالأجر الطرف الذي يعهدُ إليه البحث عن متعاقد ، وإذا لم تحدد السَّمسرة في العقد فتحدد بعرف الميماء الذي تعاقده فيه .
٢. جميع المصاريف الإضافية التي تكبدها في سبيل تنفيذ العقد ، ومثال ذلك تذاكر السفر .

مسألة : مسؤوليَّة السَّمسار :

يُسألُ السَّمسار عن الخطأ الذي يرتكبه في مواجهة عميله ، ومثال ذلك إخفاء بعض المعلومات الجوهرية التي تتعلق بمحل عقد أو بشخص المتعاقد الآخر ، والتي لم يكن عميله ليتعاقد مع الطرف الآخر لو علمها .

كتاب [العقود البحرية]

وللسفينة صوراً استثمار كثيرة منها فقد يستغلها المالك بأمر :

١. قد يستغلها المالك لحسابه الخاص
٢. قد يستغلها المالك في نقل البضائع وهي أكثر الطرق شيوعاً .
٣. قد يستغلها المالك في نقل الأشخاص .
٤. قد يستغلها المالك في أنشطة أخرى كعمليات الإنقاذ والصيد .
٥. قد لا يرغب باستثمارها بنفسه بل يؤجرها كاملةً ، أو يؤجر جزءاً منها لغيره بمجهزة أو غير مجهزة .

الباب الأول [عقد إيجار السفينة]

إيجار السفينة هو وضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر ، وينقسم إلى قسمين :

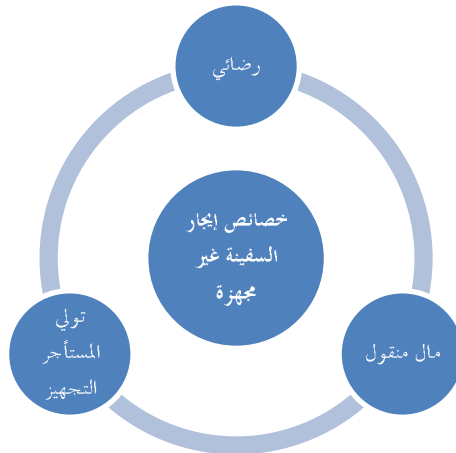
١. إيجار السفينة غير مجهزة .
٢. إيجار السفينة مجهزة وتنقسم إلى قسمين :
 - أ. مشاركة الإيجار لفترة زمنية محددة .
 - ب. مشاركة الإيجار لعدد رحلات معين .
 - ت. كليهما .

فصل [إيجار السفينة غير مجهزة]

ويسمى هذا العقد إيجار السفينة عارية ، وهو عقدٌ بموجبه يلتزم المؤجر أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة ، دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو تجهيزها بشكل غير كامل ، وهو ملكٌ كامل في زمنٍ مؤقت ، ويقوم المستأجر هنا بتجهيز السفينة وتزويدها بالبحارة .

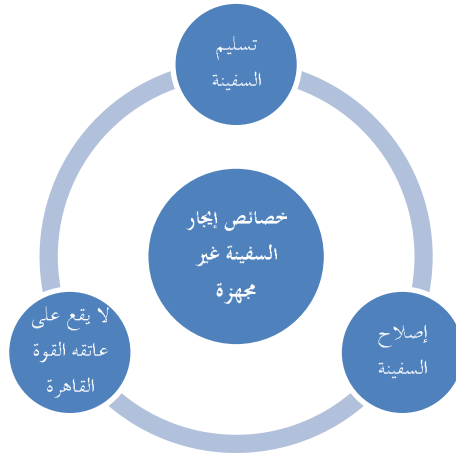
مسألة : خصائص هذا العقد :

١. عقد رضائي ، لكنه لا يثبت إلا بالكتابة .
٢. عقد مال منقول .
٣. يتولى تجهيز السفينة المستأجر من الناحية الفنية والتجارية ، ويُعتبر أفراد السفينة تابعين له . وعادةً لا يبرم هذه العقود أصحاب البضائع ، وإنما ملاك السفن الذين يريدون زيادة أساطيلهم .



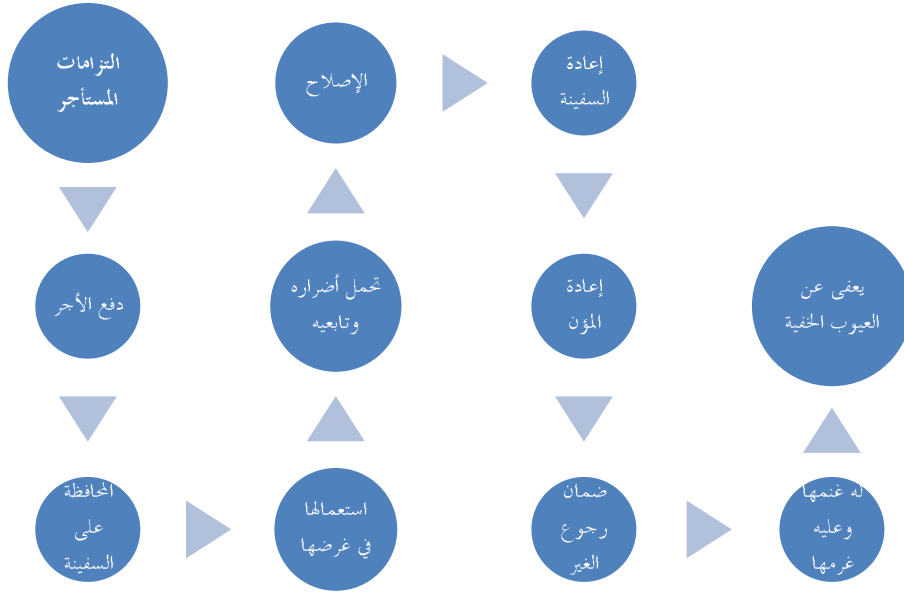
مسألة : التزامات المؤجر :

١. تسليم السفينة وتمكين المستأجر من استخدامها في المكان والزمان المتفق عليهما ، بحالة صالحة للملاحة .
٢. يلتزم المؤجر بإصلاح السفينة الإصلاحات التي تجعلها صالحة للملاحة ، ويجوز الاتفاق على أن يتحمل المستأجر إصلاح السفينة ، وأي أضرار تقع على عاتق المؤجر ما لم تكن بسبب المستأجر ويرجع المستأجر على المؤجر ولا يستحق الأجرة عن الوقت الذي تعطلت فيه السفينة إذا زاد عن يوم كامل ، ومثال على عدم تسليمها أو إبقاءها صالحة للملاحة عدم وضع أطواق النجاة في السفينة ، أو خراب في أحد الأجهزة.
٣. لا يقع على عاتقه إصلاح الأضرار الناشئة عن القوة القاهرة ، إلا إذا نصّ على هذا في العقد .



مسألة : التزامات المستأجر :

١. دفع الأجر في المكان والزمان المحدد .
٢. المحافظة والعناية على السفينة .
٣. استعمالها في الغرض المؤجرة لأجله .
٤. يتحمل جميع الأضرار التي نشأت عنه وعن تابعيه .
٥. القيام بالإصلاحات وأعمال الصيانة العادية ، كتغيير الزيت .
٦. إعادة السفينة بعد نهاية عقد الإيجار في المكان المتفق عليه .
٧. إعادة السفينة بمؤنها ووقودها كما كانت وقت تسلمها .
٨. يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر ، ومثال ذلك لو نشأ على السفينة أيّ التزامات أثناء استئجارها فإن المستأجر هو من يضمنها .
٩. يجوز للمستأجر تأجير السفينة بالباطن إلا إذا نص على غير ذلك .
١٠. له غنمها ، وعليه غرمها فالمكافآت وقت التأجير تكون للمستأجر ، كذلك جميع ما يرد من مالٍ بسبب شحن أو نقل أو غير ذلك .
١١. يُعفى المالك عن العيوب الخفية التي لا يعلم عنها .



فصل [إيجار السفينة مجهزة | مشاركة الإيجار بالرحلة]

بدايةً يسمّى عقد تأجير السفينة مجهزة مشاركة السفينة ، وقد يكون مشاركة الإيجار بالرحلة ، أو المشاركة الزمنية . وتكون مشاركة الإيجار بالرحلة على كامل السفينة ، أو على حيزٍ من السفينة ، لكنّ الربان والملاحين والبحارة في مشاركة الإيجار تابعون إلى مالك السفينة ، بحيث تكون له الإدارة الفنية والتجارية ، ومن أمثله مشاركة جنكون مشاركة لوتسيا .

وتعرّف مشاركة الإيجار بالرحلة بأنها عقدٌ يقوم بمقتضاه المجرّ أن يضع السفينة المجهزة والصالحة للملاحة تحت تصرّف المستأجر للقيام بالرحلات مقابل أجر ، وللرحلات صورتان :

- ١ . مشاركة الإيجار البسيطة وتكون برحلةٍ من ميناء إلى آخر .
- ٢ . مشاركة الإيجار برحلة دائرية من ميناء إلى ميناء آخر ثم العودة .

مسألة : إثبات عقد مشاركة الإيجار بالرحلة :

لا يثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة ، ويثبت في العقد :

- ١ . اسم المؤجر والمستأجر وعنوان كلا منهما .
- ٢ . اسم السفينة وجنسيته ، بالإضافة إلى الأوصاف اللازمة لتعيينها كاسم الربان .
- ٣ . نوع الحمولة ، ومقدارها ، وأوصافها ، ومثال ذلك ٤ طنّ قهوة حولاني غامق .
- ٤ . مكان الشحن ، ومكان التفريغ ، ومدّة الرحلة المتفق عليها .
- ٥ . مقدار الأجرة المتفق عليها .
- ٦ . بيان ما إذا كان العقد يرد على كامل السفينة أو جزء منها .
- ٧ . التعويضات المتفق عليها حال التأخر في الشحن أو التفريغ .

ويجدر التنبيه على أن هذه البيانات ليست متعلقة بالنظام العام ، ويجوز عدم كتابتها .

وعادةً ما يكون الإثبات في نماذج أعدت لذلك ، حيث يقوم المتعاقدين بالتعديل عليها وفق ما يتفقان عليه .

مسألة : التزامات المؤجر :

الالتزامات المتعلقة بالسفينة :

١. وضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما ، بعد تجهيزها كاملةً ، بحيث لا يكون على المستأجر إلا أن يأتي ببضاعته ، ولا تُحتسب رحلة السفينة إلى الميناء الذي تُسلم فيه للمستأجر ضمن الرحلة المتفق عليها ، ومثال ذلك تأجير زيد سفينة عمرو على أن يسلمها في جدة لينطلق زيد منها إلى ميناء الاسكندرية ، وقد كانت السفينة في ميناء الفجيرة ، فهنا انتقل السفينة من الفجيرة إلى جدة لا يُحسب ضمن العقد بين زيد وعمرو .

٢. تسليم السفينة صالحة للملاحة التي ستقوم بها الرحلة ، ونعني بذلك خلو السفينة من العيوب التي تقيها مواجهة مخاطر البحر العادية ، ومثال ذلك عدد البحارة والوقود الكافي والمؤن الكافية ، وهذا الالتزام مستمر طوال مدة الرحلة ، لأن الإدارة في مشاركة الإيجار في يد المؤجر ، وهو من يسيطر على السفينة فلا يقوم المستأجر بتعبئة الوقود مثلاً ، لكن إذا وجد عيبٌ خفيٌ لم يكن بإمكان مالك السفينة اكتشافه ، فيكون إصلاحه على عاتق المستأجر .

٣. إبقاء السفينة على حالة صالحة للملاحة طوال مدة الرحلة ، فهو من يقوم بتعبئة الوقود إذا انتهى أثناء الطريق بالإضافة إلى صيانتها ، وهذا الالتزام التزامٌ بتحقيق نتيجة إلا إذا أثبت أن هلاكها أو جزءاً منها راجعٌ لسبب أجنبي .

٤. إتمام الرحلة خلال مدة معقولة ، ومثال ذلك عدم تجاوز رحلة مدتها الاعتيادية شهر ستة أشهر .

٥. أن تسلك السفينة الطريق المعتاد من السفن ، وإذا لم يكن هناك طريق متفق عليه فتسلك السفينة ما تعارف عليه السفن ، ويحق له الانحراف عن المسار بسبب منطقي كالإعصار أو القراصنة .

الالتزامات المتعلقة بالبضاعة :

١. رصّ البضاعة داخل السفينة بشكل مناسب ، وقد أوكل له هذا لأن الرصّ من مهام الربان والربان تابعٌ له .

٢. منع شحن أي بضاعة أياً كانت إلا بموافقة المستأجر إذا كان قد استأجر السفينة كاملة .

٣. المحافظة على البضاعة حتى تصل إلى ميناء الوصول ، ويتم تسليمها إلى المرسل إليه .

الالتزام المتعلق بأجرة السفينة :

يقوم المؤجر بتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها بناءً على الأجرة التي اتفق عليها مع المستأجر .

مسألة : التزامات المستأجر :

الالتزامات المتعلقة بالسفينة :

١. عدم التسبب على السفينة بأي أضرار منه ومن تابعيه .

٢. الامتناع عن تأجير السفينة في الباطن ، وهذا أحد الفروق بين تأجير السفينة عارية وتأجيرها مجهزة حيث يحق للمستأجر تأجير السفينة في الباطن عند إيجارها عارية .

الالتزامات المختصة بالبضاعة :

١. شحنُ البضاعة أو تفريرها في المدة المتفق عليها دون تأخير ، فإن لم يُنصَّ في العقد على وقتٍ معيّن فيكونُ العرفُ بالميناء هو المحدد للوقت المناسب ، فإن لم يكن هنالك عرفٌ فيرجعُ للعرف البحري ، وبمجرد تأخّره يرجع المؤجّر عليه في طلب التعويض أو فسخ .
٢. عدم شحن بضاعةٍ أكثر من الكمية المتفق عليها .
٣. تحميل البضائع المتفق عليها ، وعدم تحميل غيرها ، ويحقّ للربان رفض البضائع التي لم يُتفق عليها .
٤. لا يقوم المستأجر بتحميل بضاعة أقلّ من المتفق عليها فإن لم يتم شحن كل البضائع المتفق عليها فيدفعُ أجرة الشحن عما اتفق عليها كاملاً .
٥. عدم شحن البضائع الخطرة ، ويحقّ للربان إنزالها دون موافقته إذا رأى خطورة ذلك ، ولو فرضنا أن الربان قد وافق على تحميلها فيكون المستأجر مسؤولاً عن أيّ أضرارٍ قد تنتج هذه البضائع .

الالتزام المتعلق بأجرة السفينة :

١. يقوم المستأجر بدفع الأجرة للمؤجّر ، ويحدد الأجرة المتعاقدان ، فإن لم يقررا بتحديدده فيحدد عرفاً .
٢. يدفع المستأجر الأجرة إذا ترك البضائع تتلف أو تنقص بسببه هو .

سؤال : هل تدخل مدة الشحن في التفرير ؟

جواب : لا ، فالأصل أن تُحسب مدة التفرير من على السفينة مستقلةً عن مدة الشحن ، لذا لو فرضنا أن البضاعة وصلت خلال مدة أقل من المتفق عليها فلا يزداد في مدة التفرير المتفق عليها وإنما تبقى كما هي ، ويجوز أن يتفق المؤجّر مع المستأجر على أن يمنح المؤجر المستأجر مكافأةً على تبكيه في تفرير الحمولة من على السفينة .

سؤال : ما الحل إذا تجاوزت مدة الشحن أو التفرير المدة الأصلية المحددة في العقد أو العرف ؟

جواب : يعطى المستأجر مهلاً كما يأتي :

١. المهلة الأولى : يُعطى المستأجر مهلة لا تتجاوز مدة الشحن أو التفرير الأصليّ ، ويستحقّ المؤجّر عن كل يومٍ فيها تعويضاً يومياً يحدد بالعقد أو العرف .
 ٢. المهلة الثانية : إذ لم يتم الشحن أو التفرير خلال المهلة الأولى فيعطى مهلة ثانية لا تتجاوز عدد أيامها عدد أيام المهلة الأولى ، ويستحقّ المؤجّر فيها تعويض يماثل تعويضه في المهلة الأولى ، ويزيدُ عليه بصفه ، فإن كان يأخذُ مئة ريال عن كل يوم ، فيأخذ مئة وخمسين ريال عن كل يوم .
 ٣. إذا انتهت المهلتين فيحقّ للربان إنزال البضائع على حساب المستأجر ومسؤوليته .
- ويجدرُ التنبيه على أن هذه التعويضات لا تعني تخلي المستأجر عن أي تعويض يستحقه المؤجر جرّاء الأضرار التي تكون بسبب المستأجر .

مسألة : مسؤولية المؤجّر :

١. يُسأل المؤجّر عما ترتّب من أضرار على الخراف الربان عن الطريق المعتاد ، لكنّ إذا انخراف الربان مضطراً كأن يريد إنقاذ روح بشرية ، أو تفادي خطر يهدد السفينة فلا يُسأل .
٢. يُسأل المؤجّر عن الضرر الذي يُصيب البضائع التي يضعها المستأجر في السفينة ، إلا إذا أثبت أن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو عن تقصير تابعيه .

مسألة : مسؤوليّة المستأجر :

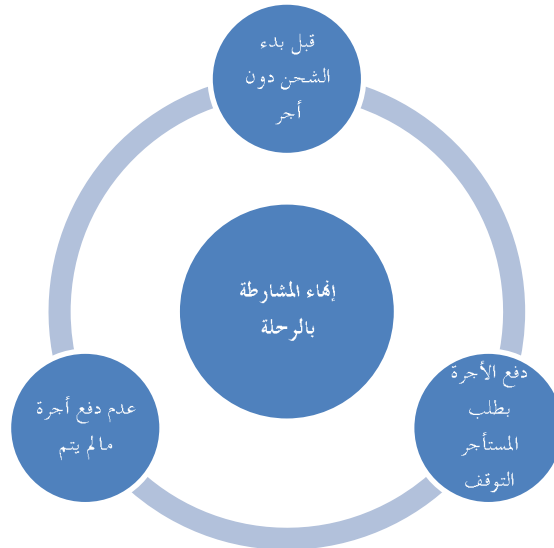
يُسألُ المستأجر عن أي أضرارٍ تقعُ للسفينة بفعله أو بفعل تابعيه .

مسألة : فروضٌ متعلّقة بالعقد :

١. إذا قامت قوّة قاهرة تجعل من تنفيذ الرّحلة مستحيلاً فالعقدُ يفسخُ دون تعويض لأيّ من المتعاقدين على أيّ منهما ، ومثال ذلك منع التجارة مع الدّولة التي يقعُ في الميناء المعين لتفريغ البضاعة .
٢. إذا قامت قوّة قاهرة تُحوّلُ مؤقتاً دونَ سفر السفينة أو استمرار الرّحلة ، فلا يفسخُ العقد وإنما على المؤجّر والمستأجر الانتظار حتى تنتهي القوّة القاهرة ، وهنا لا تعويض ولا زيادة في الأجرة ، وبحقّ للمستأجر تفريغ الحمولة وتحميلها على حسابه .
٣. إذا هلكت البضاعة التي في السفينة ، فالأصلُ سقوطُ الأجرة من كاهل المستأجر ، إلا في ثلاثة حالات :
 أ. النصُّ في العقد على استحقاق المؤجّر الأجرة في جميع الأحوال .
 ب. نشوء الخطأ الذي أدى لهلاك البضاعة من المستأجر أو تابعيه ، أو إذا اضطر الرّبّان ببيعها لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجّر على علم بذلك عندما وضعها في السفينة .
 ت. الحيوانات التي تموت أثناء السّفَر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجّر أو تابعيه .

مسألة : إنهاء عقد مشاركة الإبحار بالرحلة :

١. يحقّ للمستأجر إنهاء العقد في أيّ وقت قبل بدء الشّحن مقابل تعويض المؤجّر على ألا يزيد التعويض عن قيمة الشّحن .
٢. إذا طلب المستأجر من المؤجّر تفريغ الحمولة قبل الميناء المتفق عليه ، فيدفعُ الأجرة كاملة ومعها نفقات التفريغ .
٣. إذا توقفت الرحلة في ميناء دون طلب المستأجر ، فلا يدفعُ إلا أجرة ما تمّ من الرحلة ، حتّى ولو كان التوقف لسبب لا يرجعُ إلى المؤجّر أو تابعيه .



فصل [إيجار السفينة مجهزة | مشاركة الإيجار الزمنية]

مسألة : تعريف مشاركة الإيجار الزمنية :

هي قيام المؤجر بوضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة ، يحددها العقد المبرم بين الطرفين ، وعقد المشاركة الزمنية هو عقد إيجار أشياء مع إيجار خدمات ، ومن أمثله مشاركة بلتاجم .

مسألة : إثبات عقد مشاركة الإيجار الزمنية :

لا يثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة ، ويثبت في العقد :

١. اسم المؤجر والمستأجر وعنوان كلا منهما .
٢. اسم السفينة وحسبها ، بالإضافة إلى الأوصاف اللازمة لتعيينها .
٣. نوع الحمولة ، ومقدارها ، وأوصافها ، ومثال ذلك ٤ طن قهوة حولاني غامق .
٤. مكان الشحن ، ومكان التفريغ ، ومدة الرحلة المتفق عليها .

ويجدر التنبيه على أن هذه البيانات ليست متعلقة بالنظام العام ، ويجوز عدم كتابتها .

ويوجد نماذج معدة لذلك ، ومن حق المستأجر والمؤجر الأخذ بها من عدمه .

مسألة : أوجه التشابه والاختلاف بين المشاركة الزمنية وإيجار السفينة عارية :

١. أوجه الشبه :

أ. إيجار السفينة بأكملها .

ب. عنصر الزمن جوهرى العقدين .

ت. الإدارة التجارية بيد المستأجر .

٢. أوجه الاختلاف :

م	وجه الاختلاف	المشاركة الزمنية	إيجار السفينة عارية
١	تجهيز السفينة	على المؤجر	على المستأجر
٢	الإدارة الملاحية والفنية	على المؤجر	على المستأجر
٣	خدمات الربان والبحارة	على المؤجر	على المستأجر

مسألة : التزامات المؤجر :

١. وضع ذات السفينة المتفق عليها تحت تصرف المستأجر ، في الزمان والمكان المتفق عليهما ، ولو فرضنا أن المؤجر سلم المستأجر سفينة أصغر من المتفق عليها فيحق للمستأجر إنقاص الأجرة بنسبة نقص الحمولة ، بالإضافة إلى حقه في طلب التعويض عما أصابه من ضرر .

٢. يسلم السفينة وهي صالحة للملاحة .

٣. يلتزم المؤجر بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد .

٤. ينقل المؤجر للمستأجر إدارة السفينة تجارياً ، لكن تظل السفينة وربانها تحت إدارة المؤجر فنياً ، ويخضع الربان لتوجيهات المستأجر تجارياً ومثال ذلك لو أمر المؤجر الربان بالتوجه لميناء معين فعليه السمع والطاعة .

مسألة : التزامات المستأجر :

١. دفع الأجرة المحددة ، وتحمل نفقات الإدارة التجارية للسفينة ، ومثال ذلك تزويد السفينة بالوقود والزيوت ورسوم الموانئ .
 ٢. دفع أجرة البحارة عن أيّ التزامات إضافية يكلفون بها كساعات عمل إضافية ، لكن تبقى الأجر الاعتيادية على عاتق المؤجر كونه مجهز للسفينة .
 ٣. استعمال السفينة في الغرض المستأجرة لأجله فلا يقوم بنقل البضائع ، والغرض المستأجرة لأجله نقل الأشخاص .
 ٤. رد السفينة في الميعاد المتفق عليه والمكان الذي أجزت منه إلا إذا اتفقا على غير ذلك ، وإذا كانت السفينة في منتصف رحلة بحرية فتستمر الرحلة ولا يعود الربان ويمتد العقد بموجب القانون ، وتزداد الأجرة .
 ٥. رد السفينة بالحالة التي كانت عليها وقت تسلمها عدا ما ينتج عن الاستعمال العادي .
 ٦. يُسأل عن عقود النقل التي يُبرمها إذ أنّ له الإدارة التجارية للسفينة .
 ٧. دفع الأجرة في المكان والزمان المتفق عليهما ولا يُخفّض لأي سبب حتى ولو توقفت السفينة بسبب حوادث ملاحية ، وحتى ولو أخذت الرحلة وقتاً أقلّ من المتصور ، ويُستثنى من ذلك حالات لا يستحق فيها المؤجر الأجرة كاملة هي :
 - أ. الحالة التي تُصاب فيها السفينة بضرر يجعلها غير صالحة للاستعمال ، أو تحتاج في إصلاحها إلى أكثر من أربع وعشرين ساعة ، وهنا لا تُستحق الأجرة خلال المدة الزائدة عن أربع وعشرين ساعة .
 - ب. إذا أبحرت السفينة وانقطعت أخبارها ثم ثبت هلاكها ، فيكون الأجر حتى آخر يوم بلغت فيه أبنائها وهي صالحة .
 - ت. حالة هلاك السفينة أو توقّفها بسبب قوّة قاهرة ، أو بفعل المؤجر أو تابعيه ، ولا تستحق الأجرة هنا من تاريخ التوقّف .
 - وللمستأجر حقّ استخدام استغلال السفينة لحسابه ، فيقوم بعقود نقل البضائع والأشخاص ، ولا يحقّ للمستأجر شحن البضائع في الأماكن الخاصة بالمؤجر ، كالربان والبحارة والأجهزة والمؤن .
- سؤال : ما الحكم إذا لم يستوف المؤجر أجره ؟**
- جواب : يحقّ للمؤجر التصرف بالسفينة إذا لم يستوف حقه من المستأجر خلال فترة يحددها القانون ، وفي هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة في السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل في العرف البحري ، مع عدم الإخلال بحقه في التعويض .

الباب الثاني [نقل البضاعة عن طريق البحر]

فصل [تكوين عقد النقل البحري]

عقد النقل هو عقد يلتزم الناقل بمقتضاه بتوصيل شخص أو بضاعة إلى جهة معينة مقابل أجر معين .

مسألة : خصائص عقد النقل :

١. عقد رضائي ، ويكفي لانعقاده تلاقح إرادتي الإيجاب والقبول إلا أن الكتابة تجب فيه للإثبات .
٢. ملزم للجانبين فالناقل ينقل ، والشاحن يدفع الثمن .
٣. فوري بحيث يرتب آثاره فوراً بمجرد إتمام العقد .

مسألة : أطراف عقد النقل :

١. الناقل .
٢. الشاحن وقد يكون مالكا للبضاعة ، أو شركة متخصصة بالشحن ، حيث يقوم بتسليم البضاعة بمواصفات معينة للناقل .
٣. المرسل إليه ، وهو من يقوم باستلام البضاعة بسند الشحن ، وليس طرفاً في العقد ابتداءً .

فصل [سند الشحن]

سند الشحن هو إيصال يقوم بتسليمه الشاحن للناقل بعد الشحن لتسليمه للمرسل إليه ، وهو سند لإثبات واقعة عملية شحن البضاعة ، أو هو الوثيقة التي تُحرر عند شحن البضاعة على السفينة لإثبات واقعة الشحن ، وهو السند المثبت لاستلام الربان البضاعة على ظهر السفينة ، وعادةً ما يُحرر بعد إتمام الشحن .

وقد كانت وظيفة سند الشحن سابقاً الإثبات ، وفي الواقع المعاصر أصبح سند الشحن إثباتاً لعقد النقل حيث تكتب فيه البيانات والشروط والحقوق والالتزامات ، ثم تطوّر فأضحى مُثبتاً للملكية البضاعة ، ويُكتب فيه :

١. إثبات واقعة شحن البضائع ، حيث يشتمل على البيانات التفصيلية لها .
٢. يُعتبر وسيلة لإثبات عقد النقل ، ويحدد التزام الناقل ويترتب على هذا التحديد المسؤولية العقدية .
٣. يُعد وثيقةً للملكية البضائع المشحونة .

مسألة : أشكال سند الشحن :

عادةً يُحرر من نسختين نسخة مع الناقل ونسخة مع الشاحن لاستلام البضاعة ، والتأكد من السند .

مسألة : أطراف سند الشحن :

١. الشاحن .
٢. الربان بوصفه ممثلاً عن الناقل .
٣. المرسل إليه ، وهو وإن لم يكن طرفاً في العقد لكن تنتقل له جميع الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في العقد أو السند ، وقد يكون المرسل إليه هو ذات الشاحن .

مسألة : أشكال سند الشحن :

١. سند الشحن الاسمي ويذكر فيه تعهد الربان بتسليم البضاعة لمن ورد اسمه فيه ، ولا يتم تحرير هذا النوع من السندات إذا كان الشاحن والمرسل إليه واحد ولا ينتقل الملكية إلا عن طريق حوالة الحق .
٢. سند الشحن الإذني ويصدر لإذن أو لأمر الشاحن أو المرسل إليه ، وعادةً ما يتم تداوله عن طريق التظهير والتظهير عملية قانونية يتم فيها نقل الملكية البضاعة من شخص لآخر .
٣. سند الشحن لحامله ، وهو السند الذي تعهد بموجبه الربان تسليم البضاعة لحامل السند وهذا نادر .

مسألة : بيانات سند الشحن :

هي الواردة في م ١٥٠ من نظام المحكمة التجارية وهذه إذا كانت موجودة فتوضع فإن لم تكن فلا حرج . الناقل البحري يقوم بنقل البضائع لأشخاص كثر .

١. أسماء طرفي العقد وهما الناقل والشاحن ، وتوقيع الشاحن حتى يتم الاحتجاج به عليه ، ولا يدون اسم المرسل إليه إلا إذا كان السند اسماً أو إذنياً .
٢. اسم السفينة ، مع بيان تفاصيلها ، ومثال ذلك مقدار البضاعة ، ونوعها ، وحجمها ، والدولة التابعة لها .

٣. نوع البضاعة ومقدارها ، والعلامات والأوصاف التي تُمكن من تحديدها ، وهذا البيان جوهرى .

سؤال : هل يفحص الناقل البحري جميع ما ينقله بالتفصيل ؟

جواب : من المعلوم أن الناقل البحري ينقل آلاف الأطنان يومياً ، لذا لا يمكن أن يفحصها كاملةً ، لكن لا بد من أن يكتب تحفظاً في السند على عدم قدرته على فحصها كاملةً ، ومثال ذلك النص في السند على أن "وزن البضاعة وقيمتها بحسب إفادة الشاحن" ، وقد تعرقل هذه التحفظات عملية سند الشحن ، لأن المرسل إليه قد لا يقبل باستلام البضائع ، إلا إذا ضمنت له ، ولهذا عدّة حلول :

١. إذا أقر الناقل بصحة البيانات الواردة في سند الشحن ، ولم يبد تحفظاً فيكون هو المسؤول أمام المرسل إليه.

٢. أن يتفق الشاحن والناقل على كتابة سند شحن نظيف خالي من التحفظات ، ثم يقوم الناقل بكتابة خطاب ضمان يسلمه للشاحن ، ويتضمن التحفظات الخاصة بالبضائع ، ويُعتبر خطاب الضمان حجية بين الشاحن والناقل ، ولا يمكن الاحتجاج به أمام المرسل إليه .
وهنا يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه طبقاً لأوصافها في سند الشحن ، أو تعويضه عن تلفها ، وللناقل أن يرجع بعد ذلك على الشاحن بخطاب الضمان .

مسألة : حجية سند الشحن :

الأصل أن يكون السند حجة لإثبات كل البيانات الواردة فيه ، ويجوز لأي منهما أن يثبت العكس بالكتابة أو ما يقوم مقامها .

أما بالنسبة للمرسل إليه فإن البيانات الواردة في سند الشحن لها حجية مطلقة على الناقل ، بشرط ألا يكون المرسل إليه هو الشاحن ، ويجوز للمرسل إليه إثبات خلاف ما ورد في السند بالكتابة ، على الناقل والشاحن .

فصل [تنفيذ عقد النقل]

مسألة : مرحلة الشحن :

الأصل أن يتم تسليم البضاعة في موطن الناقل إلا إذا اتفقا على غير ذلك ، والمقصود بالشحن استلام البضاعة ووضعها على ظهر السفينة ويقوم بهذا الناقل ، ولكن إذا اتفقا على أن يقوم الشاحن بشحن البضاعة أو رصها وجب على الناقل أن يمتنع عن النقل إذا كان الشحن أو الرص بعيداً لا يخفى على الناقل العادي .

الفترة التي يجب فيها الشحن :

١. إذا التزم الشاحن بالشحن ، فهنا يجب الاتفاق على الفترة التي يجب الشحن خلالها .

٢. إذا التزم الناقل بالشحن ، فيُتبع عرف الميناء ، ولا حرج من الاتفاق على تحديد فترة الشحن بمقدار من البضائع يُشحن يومياً من الكمية الكلية المتفق على نقلها ، ومثال ذلك قيام الناقل بشحن خمسين بضاعة يومياً من أصل ألف بضاعة .

ويبدأ ميعاد الشحن من اليوم الذي يُظهر فيه الریان استعداد السفينة للشحن ، ولا تُحسب فيه العطلات والأيام التي يستحيل فيها الشحن كالعواصف وغيرها .

والتزام الناقل بالشحن لا يعني التزامه بمصاريف الشحن على متن السفينة ، وإنما الأصل أن يلتزم بها الشاحن ، ولا يحق للشاحن أن يأتي ببضاعة غير متفق عليها كأن يشحن منتجات زراعية ، والاتفاق على شحن اسمت ، وهنا يحق للناقل ردّها .

و بمجرد حصول التأخير في الشحن من الشاحن فيتحمل الشاحن التأخير ولو لم يصب الناقل ضرر منه التأخير ، ويكون التعويض كالتالي :

١. يتقاضى الناقل أجراً إضافية لمدة لا تتجاوز نصف المدة الأصلية .
 ٢. إذا انتهت المهلة الإضافية الأولى فهنا تسري مهلة ثانية لا تتجاوز الأولى لكن هنا يستحق الناقل أجراً أعلى ، وهنا تُحسب أيام العطلات الرسمية أو الأيام التي يستحيل فيها الشحن .
- ويسري على مقابل التأخير ما يسري على أجرة النقل .
ويستحق الشاحن مكافأة عن كل يوم يوقرهُ للناقل ، وتُخصم المكافأة من أجرة النقل .

مسألة : مرحلة رص البضاعة :

والرص هو التصفيف ، والأصل أن الناقل يلتزم برص البضاعة داخل السفينة لأنها عملية فنية ، ونعني برص البضاعة وضع البضائع في الأماكن المخصصة لها وترتيبها في عنابر أو على سطح السفينة بطريقة تحبب البضائع احتمال التلف أو الهلاك ، وتحافظ على السفينة وحمولتها .
ويقوم برص البضاعة أناسٌ متخصصون ويضعونها بطريقة تضمن سلامتها .

الرص على السفينة :

تُرص البضاعة في العنابر ، والعنبر هو غرف مخصصة وأماكن مهيأة لوضع البضائع ، ولا شك أن وضع البضاعة على سطح السفينة يعرضها لأخطار عدة ، لذا جرى العمل أنه لا يمكن رص البضاعة على سطح السفينة ، لكن لو أتى الناقل أو من يمثله كالربان ووضع البضاعة على السطح وتلفت لقوة قاهرة فهنا يتحمل الناقل المسؤولية مطلقاً حتى ولو تلفت البضائع داخل العنابر .

ولا يُحاسب عقدياً إذا لم تتعرض البضائع لتلف في سطح السفينة ، لكنه قد يُحاسب من ناحية إدارية .
وتمت حالات يُسمح فيها بنقل البضائع على سطح السفينة :

١. الإذن الكتابي من الشاحن للناقل ، وإذا فقدت الكتابة فيكون الإثبات بالإقرار أو الشهادة .
٢. إذا كان الناقل مُلزماً بذلك قانوناً .
٣. إذا اقتضت طبيعة البضائع ذلك ، كأن تكون البضاعة أكبر من العنابر .
٤. إذا جرى عُرفُ الميناء أن توضع بضائع بعينها على سطح السفينة .
٥. الرص على سفن الملاحة الساحلية .

وفي هذه الحالات لا يُسأل الناقل إذا أثبت أن سبب التلف وضع البضائع فوق السفينة .

مسألة : مرحلة النقل :

ونعني بها قيام الناقل بنقل البضائع من الميناء إلى الميناء الآخر ، والالتزام هنا على الناقل نقل البضاعة في مدة محددة أو ميعادٍ معقولٍ مقابل أجر .

ويتهيئ النقل بوصول البضاعة إلى ميناء الوصول ، ويجوز أن ترسو السفينة في ميناءٍ آخر قريبٍ يمكن أن تصل إليه سالمةً إذا تعذر وصولها سالمةً إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة ، وقد يحدد الشاحن ميناء آخر شرط الاتفاق عليه عقداً .

وتمت أمور يجدرُ إيرادها هنا :

١. يلتزم الربان باتباع خطّ السير المتفق عليه ، أو ما جرى العرف عليه ، وهو ليس الطريق الأقصر ، إنما الطريق الذي تسري به السفن عادةً .
٢. يلتزم الربان باستئجار سفينة أخرى إذا تعطلت سفينته ، ونقل البضائع من خلالها .
٣. يجوزُ للربان نقل البضائع عن طريق سفينة أخرى إذا أجاز عقدُ النقل ذلك .
٤. يجوزُ للربان الانحراف عن خطّ السير في حالتين :
 - أ. إذا كان الهدف من ذلك حمايته السفينة ، كتعرضها لعاصفة بحرية ، أو مروره على حرب بين دولتين ، وهنا لا يُسأل الناقل عن التأخر أو الانحراف إذا أثبت اضطراره لذلك .
 - ب. قد يتضمن عقد النقل حق الربان بالحرية في الانحراف ، ويسمى هذا البند بشرط الانحراف ، ولا حرج في ذلك .

مسألة : مرحلة التفريغ :

التفريغ عملية مادية وفيها يقوم الناقل بإنزال البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء ، أو في عائمات تحملها إلى الرصيف ، والالتزام بالتفريغ يكون على عاتق الناقل ما لم يُتفق على غير ذلك ، وتبدأ مرحلة التفريغ من وصول السفينة إلى الميناء ، حيثُ تنتهي مرحلة النقل بوصول السفينة إلى الميناء . ويتم التحقق من البضائع ومطابقتها للمواصفات المتفق عليها بعد تفريغها ، وعادةً ما يشترط الناقل التحقق من البضاعة وهي على ظهر السفينة .

وإذا لم يلتزم الناقل بالتفريغ ، ولم يتقدم المرسل إليه باستلام البضاعة فإن الربان يقوم بتفريغها وإيداعها أحد المخازن على حساب المرسل إليه مع بقاء الناقل مسؤولاً عن سلامتها حتى يتسلمها المرسل إليه ، وإذا كان التسليم تحت الروافع وهو تسليم الناقل ابضاعة وهي على السفينة ، فلا يُسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء تفريغها .

وقد يكون للربان التعاقد مع مقاول التفريغ لحساب المرسل إليه ، ومن ثمَّ يُسأل المقاول في مواجهة المرسل إليه إذ تنتهي مسؤولية الناقل بالتعاقد مع المقاول ، ويسمى هذا شرطُ التفريغ التلقائي . وتنطبق على التفريغ القواعد التي تنطبق على ميعاد الشحن من حيثُ مقابل التأخير ، أو مكافأة الإسراع حين يكون التفريغ على عاتق المرسل إليه بشرطٍ منصوص عليه في عقد النقل .

مسألة : مرحلة التسليم :

وهي عملية قانونية ينتهي بها تنفيذُ عقد النقل ، والالتزام بالتسليم على عاتق الناقل قولاً واحداً ، والتسليم هنا تسليمٌ فعليٌ بحيث يضع الناقل البضاعة تحت تصرف المرسل إليه .

وقد يتم التفريغ والتسليم في آنٍ واحد إذا تضمنَ سند الشحن شرط التفريغ التلقائي ، وقد يكون التفريغ لاحقاً للتسليم كحالة التسليم تحت الروافع ، وقد يكون التسليم بعد التفريغ إذا كان التفريغ على عاتق الناقل .

ويتسلم البضاعة من يحق له بحسب سند الشحن ، ولا بد أن يتحقق الربان بصفته ممثلاً عن الناقل من المرسل إليه حتى يسلمه البضاعة ، أما إذا فُقدَ سند الشحن فُتسلم البضاعة إلى من يُقدّم خطابَ ضمانٍ صادرٍ من أحد المصارف .

فصل [أجرة النقل]

أجرة النقل هي مبلغ يلتزم بدفعه الشاحن أو المرسل إليه للناقل مقابل نقل البضاعة ، ويكون تحديد الأجرة بالاتفاق بين الطرفين .

وتمت حالات لتحديد الأجرة :

١. في حالة تأجير السفينة مجهزة تُحسبُ أجرة السفينة على أساس الرحلة أو المدّة .
٢. في حالة نقل البضائع فيوزنها أو حجمها أو مقدارها .
٣. أحياناً لا يكون تحديد الأجرة كاملةً في العقد ، وإنما بسعر كل بضاعة تصل ، ومثال ذلك الاتفاق على أجرة ألف ريال على كل طن يصل ، وهذا يكون في التعاقدات العائمة التي هي تأمينٌ عينٍ مجهولة مدّة معلومة .

ولا يحقّ للناقل التمسك بأجر كمية البضاعة التي لم يوصلها وإنما التي أوصلها فقط ، إلا أن العرف جرى على تسليم الأجرة كاملة وعلى عدم خصم ما يُفقد من البضاعة عادةً ، ومثال ذلك ما يسقط من الحبوب أثناء النقل . ويجوز الاتفاق على عدم استحقاق الأجرة إلا بعد النقل كاملاً ، بينما الأصل أن يكون الدفع قبل النقل .

مسألة : ضمانات أجرة النقل :

١. حيسُ البضاعة حتى استيفاء أجرة النقل ، والمصاريف الأخرى كالغرامات والنفقات .
٢. حق الامتياز إذا كانت البضاعة بحوزة الناقل ، وهنا يستصدرُ أمراً ببيعها ويكون له حق أخذ مبلغ النقل والمصاريف ولو لم ينص عليها عقداً ، ولا يجوز له حبسها والسفر بها وإنما يستصدر امرأً ببيعها

مسألة : أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة :

١. إذا هلكت البضاعة كاملة بقوة قاهرة لا يستحق الناقل أجرة النقل ، إذا هلكت جزئياً فإن مقدار الأجرة لا تنقص لكن يحق للمرسل إليه المطالبة بالتعويض .
 ٢. إذا اضطر الربان إلى بيع بضائع للحصول على مؤونة لإصلاح السفينة ، يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل لأنه يحصل من الناقل على قيمتها بسعرها في ميناء التفريغ .
 ٣. إذا تلفت البضاعة بعيبٍ خاصٍ فيلتزم الشاحن بدفع مبلغ كامل ، ولا يحقّ للمرسل إليه العودة على الناقل .
 ٤. إذا وصلت البضاعة لنصف الطريق فهنا يستلمُ نسبة المسافة التي قطعها .
- وقد يُشترطُ في عقد النقل استحقاق الناقل الأجرة أياً كانت الحوادث ، لكن يُشترطُ لإعمال هذا الشرط ألا يكون التلف حدث للبضاعة من خطأ الناقل أو تابعيه .

مسألة : دعوى المطالبة بالأجرة :

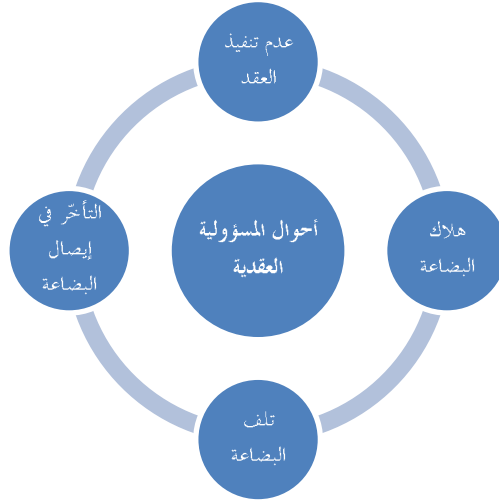
تسمع الدّعى بمجرد استحقاق الناقل الأجرة ، وبعد سنةٍ لا يستحق الناقل رفع دعوى يطالبُ فيها بأجرته .

فصل [مسؤولية الناقل البحري]

يعدُّ التزام الناقل البحريّ في إيصاله البضاعة من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول التزام تحقيق نتيجة ، إلا إذا أثبت عدم تحقق النتيجة بسببٍ أجنبيّ ، وتمت أحوالٌ عدّة للمسؤولية العقدية هي :

١. عدم تنفيذ عقد النقل بالكلية ، وهنا لم ينقل الناقل البضاعة .
٢. هلاك البضاعة ، ويُسأل عن الهلاك ما دامت البضاعة بحياته ، تأسيساً لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ، إلا أنه يعفى من النقص الطبيعي كنقص الحبوب أثناء نقلها .

٣. تلفُّ البضاعة وُثِّمَتْ فرقاً بين الهلاك والتلف ، هو أن الهلاك انعدام الشيء كلياً ، أما التلف فعدم استطاعة استعماله فيما خصص من أجله .
٤. التأخر في إيصال البضاعة .



سؤال : ماذا لو أرسل الشاحنُ حراسةً لبضاعته ، فهل يُسألُ الناقل عن عدم تحقيق النتيجة في حراسته البضاعة ؟
جواب : بمجرد إرسال الشاحن حراسةً لبضاعته ، فتكون مسؤولية الناقل تقصيرية لا عقدية .

مسألة : حالات إعفاء الناقل من المسؤولية :

١. خطأ الشاحن إذا كان خفياً ، ومثال ذلك خطأه في التغليف الداخلي لعب الصلصة ، أما إذا كان ظاهراً فلا بد من احتجاج الناقل .
٢. العيب الذاتي في البضاعة ، ومثال ذلك تبخرها في الجو الحار .
٣. خطأ الغير ولا يُسألُ الناقلُ هنا ، والغير هو أي شخص ليس تابع للناقل ولا يُسألُ عن أخطائه كوكيله ، ولا بد أن يثبت الناقل أن الخطأ من الغير وإلا فيعد مسؤولاً .
٤. القوة القاهرة .

مسألة : شروط إعفاء الناقل من المسؤولية التي يضعها في العقد :

ثُمَّتْ شروطٌ عدة يضعها الناقلون في العقد لتخليهم عن المسؤولية ، ومن أبرز هذه الشروط تحديد مسؤولية الناقل بقدر معين من قيمة البضاعة ، فإذا تلفت كاملة فلا يعوّض إلا هذه القيمة .

مسألة : أطراف دعوى المسؤولية :

دوماً ما يكون المدعي الشاحنُ أو المرسل إليه باعتباره حاملاً لسند الشحن ، ويكون المدعى عليه هو الناقل البحري ، وقد نصَّ نظامُ المحكمة التجارية على عدة أمور هي :

١. سقوط حق الشاحن في رفع دعوى المسؤولية إذا لم يحتج خلال ٤٨ ساعة من استلامه البضاعة .
٢. سقوط حق الشاحن في رفع دعوى المسؤولية إذا لم يرفع دعوى خلال ٣١ يوم من توقيع الاحتجاج ويجب أن يتمسك الناقل بالدفع أمام المحكمة .
٣. لا يجوزُ للناقل التمسك بالدفع في حالة الهلاك الكلي ، ولا في حالة تأخير وصول البضاعة .
٤. لا يحق رفع أي دعوى متعلقة بتسليم البضائع بعد سنة من وصول السفينة ، وإذا غرقت السفينة فتُحسبُ المدة من وقت علم المرسل إليه بغرقها ، ولا تحكم المحكمة بالتقادم إلا إذا تمسك الناقلُ به ، وإذا كان

التقادم مبنياً على قرينة الوفاء فللمدعي أن يطلب من الناقل حلف اليمين أنه وفى بالتزامه كاملاً أمام المحكمة ، ويجوزُ للناقل التنازل عن حقه في التقادم .

تمت بحمد الله ، ،

مذكرات سلسلة تيسير الفنون لطلاب القانون^{٣٢} ، المتوفرة في مركز التصوير بكلية الحقوق ، والقويفل للتصوير :

م	المقرر	الرمز	المحاضر	م	المقرر	الرمز	المحاضر
١	مدخل إلى الفقه الإسلامي	١١٣ حقق	الشيخ د. هشام السعيد	١٣	أحكام الوصايا والوقف والموارث	٢٢٧ حقق	د. نايف أبا الخيل
٢	تاريخ القانون	١١٢ حقق	د. حسن عبدالحمد	١٤	القضاء الإداري	٢٣٨ حقق	د. الدين الجيلالي أبو زيد
٣	مبادئ القانون	١٠١ حقق	د. رزق الرئيس	١٥	مقدمة في علم السياسة	١٠١ ساس	د. أحمد محمد وهبان
٤	القانون الإداري (١)	١٣٨ حقق	د. أيمن مرعي	١٦	المعاملات المدنية	٢١٥ حقق	د. رضا محمود العبد إبراهيم
٥	القانون الدولي العام (١)	١٣٥ حقق	د. محمد المسعودي	١٧	القانون الدولي العام (٢)	٢٣٩ حقق	د. محمد صافي الخيش
٦	النظرية العامة للالتزامات (١)	١١٤ حقق	د. عبدالرزاق نجيب	١٨	القانون التجاري	٢٢٦ حقق	د. عصام الغامدي
٧	القانون الدستوري	١٣٧ حقق	د. الدين الجيلالي أبو زيد	١٩	مقدمة في العلاقات الدولية	٢٣٢ ساس	د. سر حان العتيبي
٨	نظام الزكاة والضرائب	٢٣١ حقق	د. أيمن مرعي	٢٠	أحكام الملكية	٣١٢ حقق	د. متولي مُرسي
٩	النظرية العامة للالتزامات (٢)	٢١٢ حقق	د. عبدالرزاق نجيب	٢١	القانون الجزائي الخاص	٣٤٤ حقق	د. أحمد لطفي
١٠	القانون الإداري (٢)	٢٣٣ حقق	د. الدين الجيلالي أبو زيد	٢٢	قانون العمل	٣١١ حقق	د. رزق الرئيس
١١	قانون المرافعات	٢١٤ حقق	د. متولي مُرسي	٢٣	القانون البحري	٣٢٥ حقق	د. خالد بانصر
١٢	القانون الجزائي العام (١)	٢٤٥ حقق	د. أحمد لطفي	٢٤	العقود وعمليات البنوك	٣٢٣ حقق	د. ياسر السريحي
				٢٥	القواعد الفقهية	٤١٥ حقق	الشيخ د. سعد الشثري

^{٣٢} حتى الفصل الأول للعام الدراسي ١٤٣٤/١٤٣٥ هـ .