

الملخص

يعالج البحث مسألة مهمة في عقد النقل البحري، وهي التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ومن كافة جوانبها المادية والبشرية والوثائقية. فلا بد ان تكون السفينة صالحة بذاتها ماديا لاجتياز مخاطر الرحلة البحرية الاعتيادية، وان تكون صالحة أيضا لنقل الحمولة عليها. إذ الصلاحية الملاحية للسفينة تكون على نوعين: الصلاحية المادية، والصلاحية التجارية، الى جانب ضرورة توفر كادر وطاقم كفء لها، وان تحمل على متنها الخرائط والوثائق اللازمة لدخول وخروج السفينة من الموانئ التي تتعامل معها. وقد أولت الاتفاقيات الدولية مثل قواعد لاهاي وبروتوكول لاهاي وقواعد هامبورغ الاهتمام الكبير في التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة. وعدته من الالتزامات الرئيسية التي لا يجوز للناقل البحري غرض النظر عنها وشددت على مسؤوليته في حالة إخلاله بالالتزام الواجب على تقديم سفينة صالحة للملاحة.

المقدمة

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الخلق أجمعين أبي القاسم محمد بن عبد الله وعلى آله الطيبين الطاهرين وصحبه المنتجبين أما بعد.

لا يخفى على الباحث في تخصص القانون الخاص خاصة أو القانون عامة أو على القارئ من غير اختصاص القانون الأهمية البارزة للتجارة الدولية عبر البحار ودورها في تطوير وتبادل السلع والخدمات بين أرجاء الكرة الأرضية بل تكاد أن تكون الوسيلة المثلى لالتقاء شعوب الأرض وحضاراتها مع بعضها البعض ناهيك عن التطور المذهل الذي يصاحب هذه التجارة ومن كل هذا تبرز أهمية التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة فيكون محور هذا التطور والسياق حول تبادل الثروات والبضائع عبر دول العالم من هذا أرتأينا اختيار الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة موضوع بحثنا هذا.

جوهر البحث:

يقوم البحث على بيان الجوانب القانونية التي تبين مدى قيام الناقل البحري بتنفيذ التزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة في ظل القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية التي يعمل بها في الوقت الحاضر مع تسليط الضوء على ما هو مستقر عليه في بلدان القانون الانكلوسكسوني وضرورة بيان ما وصل إليه العمل القضائي الإنكليزي من أحكام ومبادئ حول كيفية إعداد سفينة صالحة للملاحة. مع بيان ما أفرزته حرية التجارة وانتقال السلع بوساطة عقود النقل البحري وما وصل إليه المتخصصون في مجال القانون الخاص في رفع الحواجز التي تقف عائقاً بوجه حرية التجارة الدولية عبر البحار.

فرضية البحث:

يرتكز البحث على جملة أسئلة يمكن تلخيصها بالنقاط الآتية:

أولاً: متى تعد السفينة صالحة للملاحة؟

ثانياً: متى يكون الناقل البحري أو مجهز السفينة قد نفذ التزامه بإعداد سفينة

صالحة للملاحة؟

ثالثاً: هل القوانين الوطنية في هذا الخصوص متباينة عما وضعته الاتفاقيات

الدولية حول التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة؟

رابعاً: ماهو تأثير القانون الإنكليزي على القوانين التجارية البحرية من مسألة

التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة؟

خامساً: ماهي المحاولات الرامية إلى إيجاد حلول عملية لرفع هذه الصعوبات

المتنوعة والمعقدة للأنظمة القانونية التي تنظم عقود نقل البضائع بحراً من ناحية التزام

الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة؟

سادساً: هل الاتفاقيات الدولية الموجودة كقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ مكملة

عما هو موجود في القوانين أو على العكس من ذلك تعارضها ولا تكملها؟ وغيرها من

الأسئلة التي سنجد لها جواب من خلال البحث.

منهج البحث:

سنعتمد في البحث على المنهج التحليلي المقارن ما بين الأنظمة القانونية اللاتينية والأنظمة القانونية الانكلوسكسونية. وعلى أية حال فإن مقتضيات البحث العلمي تلزمنا في هذا المقام إلى ضرورة الإشارة إلى ان الكتابة والبحث في موضوع الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ليس بالأمر اليسير بل يكاد يكون شاقاً وصعباً جداً والسبب خلو المكتبة القانونية العربية تماماً من بحث تخصصي في هذا المجال مع وجود إشارات بسيطة جداً لا تتعدى الأربعة أسطر أو خمسة أو يزيد بقليل في الكتب العربية التي تقوم بشرح القانون التجاري البحري وهي إشارات لا تفي أبداً للكتابة فيه كبحث متخصص ولا يسعنا أمام هذه الصعوبات إلا البحث عنه في الكتب الإنكليزية والفرنسية التي تناولت هذا الموضوع بشيء يساعد الباحث على الكتابة وسوف نعتمد في بحثنا هذا على خطة تتكون من خمسة مباحث هي:

- المبحث التمهيدي: تعريف الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة.
- المبحث الأول: مضمون التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة.
- المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة.
- المبحث الثالث: النطاق الزمني لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة.
- المبحث الرابع: المسؤولية المترتبة على الإخلال بإعداد سفينة صالحة للملاحة.

والله من وراء القصد

المبحث التمهيدي

تعريف الالتزام بإعداد سفينة

صالحة للملاحة

ان تعريف الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة ليس بالغريب عن اهتمامات المشرع و القضاء والفقه إذ جميعهم تطرقوا الى تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة على الرغم من إن التعاريف على اختلاف اشكالها متفقة في المضمون ولكن الاختلاف سيحصل وكما سنرى في البحث في الطبيعة القانونية لهذا الالتزام وعليه سوف نتناول بحث هذا المبحث التمهيدي في ست نقاط أساسية.

أولاً: - التعريف الفقهي لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة

ثانياً: - التعريف القضائي لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة

ثالثاً: - تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في ظل أحكام العقد البحري وقانون الخطأ الشخصي في الأنظمة الانكلوسكسونية

رابعاً: - تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في ظل أحكام القانون البحري

خامساً: - تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في ظل قواعد لاهاي وهامبورغ

سادساً: - التعريف المختار لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة .

أولاً: - التعريف الفقهي لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة .

إن الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة من قبل الناقل ليس بالغريب والبعيد عن أقلام الفقه وعلى وجه الخصوص الفقه الانكليزي فقد عرف الفقيه الانكليزي (carver)⁽¹⁾ في كتابه الشهير النقل عن طريق البحر الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة انه ملائمة الباكسة من حيث التصميم والهيكل والمعدات لمواجهة مخاطر أركله الاعتيادية بما لديها من طاقم وربان كفوئين لمواجهة مخاطر الرحلة ويعرف (Zbigniew jan kruger)⁽²⁾ التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة بأنه صلاحية السفينة لتنفيذ رحلتها البحرية و نقل البضاعة .

ويعرف (David A. Glass) ^(٣) التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة بأنه صلاحية السفينة للقيام برحلتها البحرية المقصودة وصلاحيتها لاجتياز المخاطر الاعتيادية التي ستواجهها عند الرحلة البحرية

ثانياً :- التعريف القضائي لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة.

القضاء هو الآخر لم يأل جهداً في تعريف الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة فقد عرف القضاء الانكليزي هذا الالتزام في قضية :

Kopitoff v. Wilson. 1867

اذ تضمن القرار القضائي الصادر بهذه القضية تعريفاً لهذا الالتزام وذلك بان مالك السفينة يكون وبالاستناد الى طبيعة العقد ملتزماً بصورة صريحة او ضمنية بان يتعهد بكون الباخرة صالحة وان حالتها متينة وقادرة على تنفيذ الرحلة البحرية وكذلك قادرة على اجتياز مخاطر البحر الإعتيادية التي قد تتعرض لها اثناء الرحلة ^(٤). والجدير بالذكر ان القضاء الانكليزي واصل التعرض في أحكامه إلى تعريف هذا الالتزام في مناسبات أخرى ففي قضية :

Virginia Carolina chemical co. v. Norfolk and north American steam shipping co. 1912

عرفت المحكمة التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة بأنه ذلك الالتزام الذي يكون موجوداً في كل عقد يتعلق بنقل البضائع بحراً وهو يمثل التعهد المطلق من الناقل او المالك بان السفينة يجب ان تكون في وقت الإبحار بالنسبة الى البضاعة على درجه من الملائمة والصلاحية من حيث امان السفينة و الحمولة المنقولة فيها وانها صالحة لمواجهة مخاطر الرحلة الاعتيادية استناداً إلى العناية اللازمة التي سيبذلها المالك الحريص أو الناقل الحريص عند البدء في الرحلة ^(٥).

ثالثاً :- تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في ظل أحكام العقد البحري وقانون الخطأ الشخصي في الأنظمة الانكلوسكسونية .

إن مصطلح (seaworthy) في عقود النقل البحري في القوانين الانكلوسكسونية يرد كثيراً في عقود ايجار السفن سواء كانت مشارطات ايجار بالرحلة ام بالفترة الزمنية مع ملاحظة ان عقود نقل البضائع بحراً وكذلك عقود التأمين البحري وخاصة مشارطات الإيجار بالرحلة جميعها تحمل معنى واحداً ومضموناً مشابهاً في كل العقود ^(٦).

ويلاحظ هنا ان مالك السفينة او الناقل بموجب عقود النقل البحري للبضائع يكون ملتزماً التزاماً مطلقاً بتجهيز سفينة صالحة للملاحة وان مثل هذا الالتزام المطلق يفرضه قانون الخطأ الشخصي بشكل اكثر على الناقل أو المالك للسفينة بان يعد سفينة صالحة للملاحة^(٧) وبناءً على ذلك فإن المحكمة العليا في الولايات المتحدة أكدت ماسبق بيانه في العديد من قراراتها إذ قضت في قضية *morales v. city of Galveston*, 370u.s.165(1962) على مالكي السفينة الالتزام بالقانون الانكليزي والأمريكي بتعويض البحارة الذين تضرروا لعدم صلاحية السفينة للملاحة أو حدوث أي خلل في أعدادها والمحافظة على أدوات ومعدات السفينة بصورة نظامية.^(٨)

رابعاً : - تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في ظل أحكام قانون التامين البحري .

ان الناقل وفق هذا القانون يكون ملزماً بإعداد سفينه صالحه على تنفيذ الرحلة والذي يطلق عليه مصطلح (seaworthy) وإذا اخل الناقل البحري بهذا الالتزام سيعرض نفسه للمسائلة القانونية , وسيترك هذا الإخلال أثراً سلبياً عليه عند مطالبته بالتعويض عن الخسائر المتحققة من جراء هذا التصرف ولكن هل معنى التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في ظل أحكام قانون التامين البحري يجعله مختلفاً عن استعماله في عقود النقل البحري ؟ إن قانون التأمين البحري الانكليزي (Mia) بين في المادة (٣٩) ألفقره (٤) بان السفينة تكون صالحة للملاحة عندما تكون صالحة على نحو معقول ومن الجوانب كافه لمواجهة المخاطر الاعتيادية البحرية التي تم التامين عليها فالملاحظ على ما بينته المادة (٣٩) فقره (٤) من قانون التامين البحري الانكليزي أنها لم تخصص وتحدد ما ينبغي ان يتضمن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة فالمادة أعلاه فضلت القول بدل من ذلك إن السفينة ينبغي ان تكون ملائمة وعلى نحو معقول ومن الجوانب كافه وان السبب في إيراد هذه العبارة بينه (Sir Makenzie) بان العبارة التي تضمنتها المادة (٣٩) فقره (٤) تشمل الإعداد البشري و الأدوات والخزن ولكن هذه قد حذفت والسبب كما يوضحه (Sir Makenzie) كونها غير ضرورية وربما تؤدي إلى تقييد النص^(٩) في حين إن القانون المشار إليه استعمل عبارة عامه أو مصطلحاً عاماً في تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة وترك للمحاكم مهمة التعرف على ما يتضمنه التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة طبقاً للوقائع والظروف التي تحيط بكل قضية .^(١٠)

ان قانون التامين البحري الانكليزي (Mia) ١٩٠٦ في تعريفه لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحه للملاحة استعمل عبارة صلاحية الباخرة في مواجهة مخاطر البحر الاعتيادية في حين ان تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في عقود نقل البضائع بحرا قد استعمل عبارة سلوك الناقل الحريص (Conduct of prudent carrier) مما يترتب على ذلك وجود اختلاف بين التعريفين ولكن هذا الاختلاف ليس اختلافا في مفهوم التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحه للملاحة ذاته فالمفهوم واحد في كلا التعريفين ولكن الأثر يظهر عند وجود إخلال في هذين الالتزامين فالاختلاف الأول انه في عقود نقل البضائع يضمن الناقل كون الباخرة ملائمة لنقل الحمولة وتنفيذ الرحلة المتفق عليها وبأمان أو ان الناقل سيبدل ويمارس اليقظة اللازمة لجعل السفينة ملائمة , في حين ان في عقود التأمين البحري إذا كانت وثيقة التأمين تغطي السفينة فالمؤمن من هذا الجانب يكون ملزما بكون السفينة ملائمة للرحلة ولكن إذا كانت الوثيقة تشمل السفينة والحمولة فان المؤمن في هذه الحالة سيكون ملزما بإعداد سفينة صالحة للملاحة وصالحة لنقل الحمولة بسلام الى مقصدها أما الاختلاف الثاني فهو اختلاف الأشخاص الذين يبرمون عقود النقل وعقود التأمين ففي عقد نقل البضائع الأطراف هم الناقل والشاحن ومالك الحمولة أما في عقد التأمين الأطراف هم المؤمن والمؤمن له فضلاً عن ذلك انه في حالة الإخلال بالالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة ان الناقل لا يكون مسؤولاً إذا كان عدم صلاحية السفينة للملاحة وليس هو سبب الخسارة أو الضرر أما إذا كان هو السبب ولكن الناقل استطاع ان يثبت انه بذل ومارس واجب اليقظة اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة فعندئذ لن يكون مسؤولاً غير انه في عقود التأمين البحري ان المؤمن لن يكون مسؤولاً عن دفع مبلغ التعويض الى المؤمن له إذا كانت السفينة غير صالحة للملاحة حتى إذا كان عدم الصلاحية هذا ليس السبب في الضرر والخسارة الحاصلة وأخيراً الاختلاف الثالث بين الاثنين يتمثل في وقت وثيقة التأمين ووقت المشاركة فبينما لا يكون هناك تعهد ضمني بصلاحية السفينة للملاحة في وقت وثيقة التأمين فإنه في وقت المشاركة يوجد تعهد ضمني من مالك السفينة الذي عليه الالتزام بالمحافظة على السفينة في حالة صالحة على طول مدة المشاركة ^(١١).

خامساً :- تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في ظل قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ .

إن تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في ظل قواعد لاهاي أخذ خطوات أكثر بعدا وذلك بتضمين قواعد لاهاي بالمواد القانونية التفصيلية التي تتحدث عن العناصر والعوامل التي تؤسس لوجود سفينة صالحة للملاحة يلتزم الناقل البحري بتقديمها فالمادة الثالثة من قواعد لاهاي بينت ذلك بقولها :

(١). الناقل يكون ملزماً قبل وعند بدء الرحلة بأن يبذل العناية اللازمة (A) لجعل السفينة صالحة للملاحة (B) وضع كادر كفوء. (C) جعل العنابر والمبردات وغرف التبريد وكل أجزاء السفينة الأخرى التي فيها البضاعة صالحة وأمنة لنقلها واستقبالها والمحافظة عليها).

وتأسيساً على نص المادة الثالثة فقرة (١) من قواعد لاهاي يتبين أن قواعد لاهاي قد غيرت طبيعة التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة من التزام مطلق (التزام بتحقيق نتيجة) (Absolute duty) إلى التزام ببذل العناية اللازمة , فموجب قواعد لاهاي على الناقل البحري أن يبذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة وكذلك إن المادة الثالثة من قواعد لاهاي بينت وخصصت عناصر ومضمون الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة . والملاحظ في هذا الصدد أن مسألة تضمين المادة الثالثة من قواعد لاهاي مضمون التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة فكرة جديرة بالاعتبار وذلك بتقييدها لسلطة المحاكم في توسيع معنى ومضمون التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة . بسبب التطور الذي يطرأ على صناعة السفن^(١٢).

والجدير بالذكر أن قواعد هامبورغ تجنبت هذا الأسلوب الذي أخذت به قواعد لاهاي واتخذت أسلوب آخر مفاده إن قواعد هامبورغ تبنت مواداً قانونية عامة ولا تتضمن بحث مسألة السفينة من حيث صلاحيتها للملاحة فقط بل تضمنت أيضاً مسألة الإهمال في المادة الخامسة من قواعدهما إذ نصت على (١). الناقل يكون مسؤول عن الخسارة الناشئة عن تلف البضاعة المنقولة أو عن التأخير في تسليمها طالما إن البضاعة في عهده, كما هو منصوص عليه في المادة (٤) ما لم يثبت الناقل أو وكيله أو عامله قد اتخذوا التدابير كافة والتي تكون معقولة لنقادي الضرر الحاصل وما يترتب عليه من نتائج (٤) (A) الناقل يكون مسؤولاً (١) عن خسارة البضاعة وتضررها أو التأخير في تسليمها بسبب الحريق إذا اثبت المدعي بأن الحريق كان ناشئاً عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو عامله أو وكيله . وإن هذه الخساره أو الضرر أو التأخير في التسليم يتم اثباتها من المدعي لكونها ناتجة من خطأ الناقل أو إهماله أو من عامله أو وكيله في

اتخاذ التدابير كافة والمطلوبة على نحو معقول لوقف الحريق وتجنبه او تقليل نتائجه).

يستنتج من المادة (٥) من قواعد هامبورج انها تختلف عن المادة (٣) من قواعد لاهاي فهذه المادة شددت كثيراً من مسؤولية الناقل وذلك بجعلها الناقل مسؤولاً عن الخسارة والضرر الذي يحصل في البضاعة مالم يثبت الناقل انه ليس له صلة ولا لوكيله ولا لعامله بذلك والأكثر من ذلك ان قواعد هامبورج لم تخصص مواد مستقلة لبيان مضمون التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة بل انها استعملت نصوصاً قانونية عامة فقط حول مسؤولية الناقل البحري وتركت للمحاكم مسألة تعريف الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة وأخيراً ان المادة (٥) فقره (١) و(٤) جعلت الناقل مسؤولاً عن اي خسارة او ضرر قد يحصل طالما ان البضاعة في عهده وهذا يتضمن اي ضرر ناجم عن عدم صلاحية السفينة للملاحة وهذا يعني ان الناقل عليه ضمان صلاحية السفينة للملاحة على طول الرحلة او خلال مدة العقد.^(١٣)

سادساً :- التعريف المقترح لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة .

من خلال ما تقدم حول تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة فان التعريف الدقيق له هو ذلك التعريف الذي يتضمن كافة جوانب السفينة لجعلها صالحة للملاحة سواء أكانت جوانب مادية ام بشرية ام وثائقية فإذا تضمن التعريف تلك الجوانب جميعها أصبح شاملاً لمعنى الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة وعلى هذا الأساس يمكن تعريف هذا الالتزام بأنه (صلاحية السفينة من الجوانب كافة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية و التي من الممكن ان تتعرض لها اثناء الرحلة وتسليم الحمولة سالمة الى مقصدها)^(١٤).

المبحث الأول

مضمون التزام الناقل البحري

بإعداد سفينة صالحة للملاحة

تمهيد وتقسيم: -

بعد ان تطرقنا في المبحث التمهيدي الى تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة فان هذا الالتزام يتضمن من حيث المضمون الى جانب ملائمة السفينة لمواجهة مخاطر الرحلة صلاحيتها على تسليم الحمولة إلى مقصدها النهائي سالمة وهذا يعني ان مضمون التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة يتضمن جانبين . الجانب الاول صلاحية السفينة نفسها وهذا الجانب يعالج صلاحية وملائمة السفينة بشكل عام واستعدادها لتنفيذ الرحلة كما انه يتضمن وجود كادر كفوء لها مع الأخذ بنظر الاعتبار ان يكون متدربا وان الالتزام لا يقتصر على هذا الجانب فقط بل يمتد ليشمل الوثائق الواجب حملها على السفينة التي تضمن للسفينة دخولها ومغادرتها الموانئ من دون مشاكل , الجانب الثاني يتعلق بصلاحية السفينة لنقل الحمولة المتفق عليها فالسفينة قد تكون صالحة لنقل الحمولة بشكل عام كونها مهيأة لذلك ولكن يوجد احيانا نوع من الحمولة الخاصة قد يحتاج الى ترتيبات خاصة كالمبردات وتنظيف العنابر وغيرها من التدابير لذلك فاذا اتفق الناقل مع مالك الحمولة على إعداد سفينة معينة لحمولة خاصة فعليه ان يضمن ان سفينته صالحة لنقلها , فالسفينة قد تكون صالحة للملاحة وقادرة على مواجهة مخاطر البحر ولكنها لا تكون صالحة من الناحية التجارية لنقل الحمولة الخاصة إي بمعنى آخر عدم تحقق الصلاحية التجارية وتأسيسا على ذلك سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين اثنين .

المطلب الأول: -صلاحية السفينة ذاتها للملاحة.

المطلب الثاني : -الصلاحية التجارية للسفينة.

المطلب الأول

صلاحية السفينة ذاتها للملاحة

تمهيد وتقسيم :-

ان صلاحية السفينة ذاتها للملاحة لا يتحدد بالصلاحية المادية نفسها كأن يكون هيكلها خالياً من اي ضرر او ان ماكنتها تعمل بصورة سليمة ومناسبة وانما يتعدى ذلك ليشمل تجهيزاتها وادواتها وكفاءه بحارتها والوثائق المطلوب حملها على ظهر السفينة والأمور الأخرى التي قد تؤثر على صلاحية وملائمة السفينة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية وتأسيسا على ذلك سوف نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع :-

الفرع الأول : الصلاحية المادية للسفينة .

الفرع الثاني : الصلاحية البشرية للسفينة .

الفرع الثالث : الصلاحية الوثائقية للسفينة .

الفرع الأول

الصلاحية المادية للسفينة

إن الصلاحية المادية للسفينة تتعلق وتتعامل مع السفينة نفسها كاستعدادها لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية التي قد تواجهها إثناء رحلتها مما يوجب الأمر أخذ نوعية السفينة بنظر الاعتبار وكذلك عمرها ونوع المياه الملاحية التي ستبحر بها والمسار الذي ستسلكه السفينة في رحلتها والوقت الذي ستتطلق به الرحلة اثناء السنه وتأسيسا على ذلك فان هذا النوع من الصلاحية المادية للسفينة يأخذ ايضا بنظر الاعتبار ماكنة السفينة وعناصرها وانابيتها وخزائن الوقود وروافعها لذا فالناقل يتوجب عليه قبل ان تبحر سفينته ان يضمن بان سفينته مناسبة وملائمة للقيام بالرحلة وعليه ان يثبت انه قد نفذ التزامه ببذل العناية اللازمة واليقظة الواجبة فاذا لم تكن السفينة صالحة للملاحة واستطاع الناقل ان يثبت انه قد بذل العناية اللازمة الواجبة لجعلها صالحة للملاحة فانه في هذه الحالة بإمكانه ان يحمي نفسه من المسؤولية الناشئة عن الخسارة والضرر بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة .^(١٥)

إن الصلاحية المادية للسفينة تعتمد وبدرجة كبيرة على مختلف الظروف التي تحيط بالرحلة وكذلك تعتمد على الوقت الذي ستتطلب به الرحلة اذ يعد الموسم خلال السنة عاملاً مهماً جداً لتحديد صلاحية السفينة للملاحة فاذا كانت السفينة صالحة للملاحة لرحلة بحرية إثناء الصيف فأنها قد لا تكون صالحة لرحلة بحرية اثناء الشتاء اذ بينت القضاء ذلك في قضية :

(16) Daniels V. Harris 1874 - 1875

التي تتلخص وقائعها بأن السفينة قد أبحرت من ميناء (St.lucar) لغرض نقل بضاعة من أغصان الأشجار وكان ذلك في شهر شباط من السنة وأن جزء من البضاعة قد شحن على ظهر السفينة ذاتها لاسيما أن وثيقة التامين التي أجريت على السفينة تجيز شحن البضاعة على سطح السفينة , أن الذي حدث بعد ذلك أن هذه الحمولة المشحونة على سطح السفينة قد أثرت على سلامة السفينة نفسها والسبب تعرض السفينة أثناء رحلتها إلى أجواء مناخية سيئة جداً مع عدم وجود كادر كفء قادر على القيام بطرح الحمولة المنقولة على سطح السفينة في البحر خلال وقت معقول كل ذلك جعل المحكمة أن تقرر أن السفينة غير صالحة للملاحة وذلك لأن الحمولة المنقولة قد أثرت على سلامتها وأدت في نهاية المطاف إلى تلف الحمولة.

والجدير بالذكر إن الصلاحية المادية للسفينة تتأثر أيضاً بنوع المياه الملاحية سواء أكانت هذه المياه عذبة أم مالحة أو مياه محيط أم انهار فالسفينة التي تكون صالحة للملاحة في مياه داخلية قد لا تكون صالحة للملاحة في مياه البحار والمحيطات وعليه فإن المراحل والأشواط التي تقطعها السفينة في رحلتها يجب أن تؤخذ بالحسبان فان مالك السفينة الذي يرسل سفينته لرحلة بحرية تتضمن أشواطاً ومراحل مختلفة من أنواع المياه يجب عليه أن يجعل سفينته صالحة للملاحة في كل شوط ومرحلة من المراحل المختلفة للرحلة .(17) وقد تم تأكيد ذلك في قضية:-

(The quebec marine in surance company v.

The commercerial bank of Canada .1869) (18)

التي تتلخص وقائعها ان الباخرة كان مؤمن عليها لرحلة بحرية من ميناء مونتريال الى هليفاكس التي تضمنت الملاحة في نهر وبحر .وكان سخان الباخرة فيه عيباً لم يظهر في مرحله الابرار في النهر من الرحلة وسرعان ما لامست الباخرة مياهاً مالحةً فان العيب الموجود في سخان الباخرة اصبح واضحاً جداً وعلى اثرها وضعت الباخرة للتصليح .قرار المحكمة يرى ان الباخرة لم تكن صالحة للملاحة وذلك لانها لم تكن

صالحه للابحار في شوط البحار من الرحلة وعليه فان المؤمن غير مسؤول عن دفع التعويض اذا اصبحت الباخرة حطاما والسبب في ذلك ان مالك الباخرة قد اخل بالتزامه الضمني باعداد سفينة صالحة للملاحة استنادا للمادة (٣٩) من قانون التامين البحري الانكليزي ومن الامور الاخرى التي تؤثر على الصلاحية المادية للسفينة هي نوع الباخرة التي ينبغي ان تأخذ بالحسبان والتي تتعلق بالرحلة البحرية وهذا عامل مهم من جانبين الاول صلاحية الباخرة على الابحار في نوع المياه التي ستبحر بها (بحار , انهار , محيطات) والجانب الثاني صلاحية السفينة لنقل الحمولة المتفق عليها فاما يتعلق بالجانب الاول ان نوع المياه التي ستكون محل ملاحة السفينة يتحدد حسب نوع صناعة السفينة هل هو للملاحة الداخلية او النهرية او في البحيرات التي قد لا تكون صالحة للملاحة في البحار والعكس بالعكس مالم يجري عليها بعض التعديلات .^(١٩)

وتأسيسا على ذلك صدرت العديد من الاحكام القضائية التي تدعم هذه الفكرة ففي قضية: (burgesv wickham)^(٢٠) التي تتلخص وقائعها بأن الباخرة قد تم بناؤها في المملكة المتحدة وكان من المفترض ان تبحر من ليفربول الى كراتشي او كلكاته اذ يفترض ان يكون التسليم هناك , وثيقة التامين صادرة كانت تغطي رحلة الباخرة في شوط المحيط وبسبب البنية الإنشائية للباخرة وعقد مشارطتها كانت كباخرة نهريّة و قد ادخل عليها بعض التعديلات لغرض جعلها قادرة على مواجهة مخاطر المحيط الذي ستبحر به , الاشخاص الملتمزمون ببناء السفينة عملوا كل شيء يمكن عمله لجعل السفينة ذات متانه وقوه للابحار في المحيط وجعلها قادرة على مواجهة مخاطر الرحلة الاعتيادية والمؤمن له دفع الأقساط الإضافية عن الأخطار الإضافية المحتملة إلى المؤمن التي استلمها في الوقت نفسه اعلم المؤمن له بأنه قد تم اجراء تعديل على الباخرة وخلال الرحلة تعرضت السفينة الى رياح عاتية ادت الى تحطمها المؤمن رفض دفع مبلغ التامين محتجا بأن السفينة لم تكن صالحة للملاحة وذلك لكونها مصممة للابحار في الانهار لا المحيطات ولكن المحكمة رفضت هذه الحجة معللة رفضها بأن السفينة اذا لم تكن مصممة للابحار في نوع محدد من المياه ولكن الناقل البحري عمل كل مايسطيع عمله لغرض جعلها قادرة على تنفيذ الرحلة المطلوبة وعليه فأن السفينة سوف تبقى غير صالحة للملاحة والسبب أنها قد صممت لغرض ولكن الطرف الاخر وهو المؤمن قبل بالخطر فعندئذ يكون الناقل البحري قد نفذ التزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة وعليه فأن المؤمن قد قبل في هذه القضية التأمين على الخطر المعين .

ومن الأمور الأخرى التي تدخل في تحديد الصلاحية المادية للسفينة هي العلم الذي توصل إليه في صناعه السفن فصلاحية السفينة للإبحار يعتمد وعلى نطاق واسع على العلم السائد في صناعة السفن في وقت رحلتها مع ملاحظة أن السفينة لا تحتاج لأن تكون ملائمة بقدر ما تكون قد صممت بآخر ما توصل إليه العلم إذا كان في وقت رحلتها ليس هو السائد في العالم ولم يتم تبنيه من المؤسسات والشركات الخاصة لصناعة السفن مالم يكن هذا العلم الحديث قد تبنته الصناعة وأصبح ضروريا لتحقيق سلامة الإبحار فعلى سبيل المثال ان معدات الابحار (القمر الصناعي) لم تكن مستعملة في السابق ولكن في الوقت الحاضر كثير من السفن لكي تكون صالحة لالبد وان تملك الة الإبحار عن طريق الاقمار الصناعية يجعله ذلك الضابط ملزما لكل السفن (٢١).

وتطبيقا لما سبق فقد تطرقت المحاكم الانكليزية الى هذه النقطة في قضية :

M.D.Cltv n.v. zeevart maatschappij.1962(22)

التي تتلخص وقائعها ان حمولة من البطاطا كانت قد شحنت على ظهر السفينة وعند وصولها الى مقصدها اتضح ان جزءاً من الحمولة قد تضرر والسبب يعود في عدم وجود وسائل تهويه وكما هو متوقع ان الباخرة تعرضت اثناء رحلتها الى طقس ردي في هذا الوقت من السنة وان مالك السفينة قام بإغلاق جميع الفتحات التي توجد على سطح السفينة لغرض منع اقتحام وتسرب الماء إلى العنابر مالك الحمولة طالب قضائيا أن السفينة لم تكن صالحة للملاحة ولنقل الحمولة والسبب إن السفينة لم تكن مزودة بنوافذ هوائيه .المحكمة عندما نظرت الى الدعوى تحققت من مسألة كون السفينة صالحة للملاحة او لا وفقاً للمعيار المتبع حول تحديد مسؤولية المالك بإعداد سفينة صالحة للملاحة , هل مالك السفينة الحريص إذا علم بالعيب الموجود في السفينة هل سيرسلها إلى البحر وهي في هذه الحالة .فاذا كان الجواب ان مالك السفينة سيرسلها بحالتها مع توقع تعرضها الى مناخ سئ في وقت الرحلة من السنة فانها ستكون غير صالحة للملاحة اما اذا لم يرسلها بحالتها المعيبة وقام بعمل جاد قادر على مواجهة مخاطر المناخ السيئ في وقت الرحلة من السنة فأنها ستكون صالحة للملاحة ..

وأخيرا يدخل في تحديد الصلاحية المادية للسفينة معداتها فالناقل البحري عليه إن يضمن أن السفينة ومعداتها تكون في نظام محكم وحاله جيدة قبل وفي بداية الرحلة وهذا يفرض على الناقل البحري أيضا أن يضمن إن ماكينة السفينة تعمل بكامل طاقتها للقيام بالرحلة لذلك الغرض فان الناقل البحري عليه أن يجري معاينة لغرض ان يتحقق بأن اجزاء السفينة جميعها صالحة للعمل اضافة الى ذلك اذا امر المساح الناقل البحري

بأجراء بعض التعديلات على السفينة فعلى الناقل البحري ان يقوم بتنفيذها وعليه ان يضمن بان السفينة مزودة بالمعدات الضرورية لضمان الإبحار السليم كالرادارات والاقمار الصناعية الملاحية وان يزود السفينة بالمعدات الضرورية للمحافظة على تسلم الحمولة كالمبردات والمفرغات الهوائية وبناءً على ما تقدم ان الناقل البحري مسؤول عن ضمان السفينة ومعداتاها لكون نظامها يعمل بصورة كاملة او لا وعليه ان يثبت هو او عامله او وكيله او المقاول المستقل بأنهم قد بذلوا واجب العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة وان العيوب التي سببت الخسارة أو الضرر لا يمكن كشفها لانها خفيه حتى إذا تمت الاستعانة بخبراء حريصين أكفاء.^(٢٣)

الفرع الثاني

الصلاحية البشرية للسفينة

يعد عامل الصلاحية البشرية للسفينة من العوامل المهمة جدا في تحديد صلاحية السفينة من حيث كونها صالحة للملاحة ولا يخفى على احد أن اغلب التقارير الصادرة حول الحوادث البحرية تشير إلى أن العامل البشري هو بطريقة أو بأخرى السبب في الحوادث البحرية ولكي تكون السفينة صالحة للملاحة من الناحية البشرية فإنه ينبغي أن يوجد على سطحها طاقم بشري كفوء وكاف.^(٢٤) لذا يجب على مالك السفينة حتى يكون قد استوفى ما يوجب جعل سفينته صالحة للملاحة , عليه أن يوظف كادراً بشرياً كفوفاً يستطيع أن يعمل على ظهرها بدقه , ويتعامل مع أدواتها بمهارة و وقادر على تلافي ما يواجهه من مشاكل قد تحدث أثناء الرحلة^(٢٥).

ولكن السؤال الذي يطرح نفسه كيف يستطيع الناقل البحري اختيار الكادر القدر على التصرف في المواقف الخاصة والحالات الطارئة التي قد تواجه السفينة أثناء الإبحار ؟ إن الاجابه على هذا السؤال يتطلب من الناقل البحري إن يبذل العناية اللازمة في اختيار وتوظيف العمال كالطاقم الذي يعمل على ظهر السفينة يجب إن تكون كفاءته في مجال عمله كبيره بحيث يستطيع أن يتعامل مع المواقف الطارئة بمهارة , وهذا ربما لا يحصل لديه إلا بعد سنوات عده من التأهيل . إضافة إلى ذلك إن الناقل البحري عليه أن يقوم بالمتابعة المستمرة لسلوك وتصرفات كل من الربان والمهندسين على سطح السفينة وذلك خوفا من فقد الربان التحكم بالسفينة إذا كان هو معتاد مثلاً على شرب

الخمير أو مصاباً بمرض مستحکم فلا يستطيع في هذه الحالة ممارسة الواجبات التي أنيطت به^(٢٦).

والمعيار المتبع في تحديد كون الطاقم كفوء أو لا هو معيار موضوعي لاشخصي ويتحدد بمعيار الشخص الحريص فاذا كان الطاقم قد مارس وبذل ما يبذله الرجل الحريص في كشف المشكلة وإيجاد الحل لها يعد والحالة هذه كفوءاً ولكن اذا لم يفعل ذلك فلا يعد كفوءاً^(٢٧). والجدير بالذكر ان كفاءة الطاقم تتضمن ايضاً قدرته وقابليته على التعامل مع السفينة وهو على سطحها لذلك اذا كان عدد أفراد الطاقم الجدد غير معتادين على التعامل مع السفينة فانه والحالة هذه قد يؤثر على كفاءتهم خصوصاً إذا لم توجد معهم وسائل وافيه للعمل بها حتى وان كانوا مكتسبين الخبرة الطويلة والتدريب وذلك لأنهم تعوزهم المعلومات الخاصة المتعلقة بالسفينة لغرض الملاحة بها^(٢٨).

اما ما يتعلق بكفاية عدد الطاقم فإنه يعني على الناقل البحري ان يوظف على سفينته العدد الكافي من أفراد الطاقم لغرض أن يكونوا قادرين على القيام بالخدمات المطلوبة لجعل السفينة صالحة عند الحالات الطارئة. لذلك إذا أبحرت السفينة ومن دون افراد طاقم كافٍ فإنها ستكون غير صالحة للملاحة والناقل البحري سيكون في هذه الحالة مسؤولاً لانه اخل بالالتزام المفروض عليه بتقديم سفينة صالحة للملاحة^(٢٩).

وتأسيساً عليه فقد طبق الحكم المتعلق بكفاية طاقم السفينة في قضية :

in hongkong fir shipping co. (t.d.v.kawasaki jisen kaisha
ltd.1962^(٣٠))

التي تتلخص وقائعها ان مشارطة الايجار الخاصة بالسفينة تضمنت عبارة مفادها ان السفينة بكل طريقه صالحة لنقل الحمولة ولكن ماكنة السفينة كانت في الحقيقة قديمة وتتطلب خبرة خاصة من الطاقم. المحكمة قررت بأن مالك السفينة أستاذراً طاقماً غير كافٍ والذي زاد من الوضع سوءاً أن رئيس المهندسين كان معتاداً على شرب الخمر على سطح السفينة ومن ثم يهمل واجباته مما ترتب على هذه الظروف إن جعل السفينة غير صالحة للملاحة وعللت المحكمة ذلك بأن الكادر الخاص بغرفة الماكنة في السفينة كان غير كفوء وغير كافٍ إذ ان ماكنة السفينة كانت في حالة جيدة ولكن عمرها الزمني يتطلب المحافظة عليها وذلك بوجود طاقم كفوء وكافٍ في غرفة الماكنة وهذا لم يتحقق مما جعلها غير صالحة للملاحة وفي قضية أخرى تم تأكيد القاعدة السابقة الخاصة بكفاءة وكفاية الطاقم وذلك في قضية :

manifest shipping & co. l.t.d. v. unipolaris insurance co. and la
reunion. 1997.^(٣١)

التي بينت فيها المحكمة بان السفينة غير صالحة للملاحة لوجود طاقم عليها غير كفوء وغير كافٍ إذ إن الربان لم يكن كفوءاً والسبب في ذلك أنه كان تنقصه المعلومة المتعلقة بعمل ثاني اوكسيد الكاربون المحترق في الماكينة وعليه قررت المحكمة أن مجرد الكفاءة الملاحية للطاقم ليست كافية وبينت انه لغرض تقييم كون السفينة صالحة للملاحة أو لا فإن الشخص عليه أن يأخذ بنظر الاعتبار درجة السفينة ومدى الحفاظ عليها مثل استعمال نظام مطافئ الحريق على سطح السفينة.

وما دام الكلام يجري في هذا السياق فلا بد من التمييز بين عدم كفاءة وكفاية الطاقم من جهة وبين جهل الطاقم للمعومات من جهة أخرى فبالنسبة للحالة الأولى أن السفينة ستكون غير صالحة للملاحة اوتماثلياً وأما الحالة الثانية ففيها يكون الطاقم كفوءاً ولكن الناقل البحري لم يقيم بإعلامهم بالمعلومات الرئيسية الخاصة بالسفينة وان إحاطة العلم من قبل الطاقم بهذه المعلومات مهم جداً لتجنب أن تقع السفينة في خطر من حيث طاقمها أو حمولتها فهذه الحالة يطلق عليها جهل الطاقم بالمعلومات الخاصة بالسفينة فعندها الربان والطاقم لا تعوزهما الكفاءة العامة ولكن بسبب عدم علمهم بالمعلومات الخاصة بالسفينة فإنهم سيكونون غير كفوين بإدارة تلك السفينة والناقل البحري سيكون عندها قد اخل بالتزامه بأعداد طاقم كفوء بسبب عدم إعلامهم بخصوصيات السفينة التي ستكون حتماً غير صالحة للملاحة والحالتان في الحقيقة متساويتان في الأثر فكلهما - عدم كفاءة الطاقم وجهله - سيجعل السفينة غير صالحة للملاحة^(٣٢). وقد تم تأكيد ذلك في قضية :

standard oil co. of new york v. clan line steamers ltd. 1924(33)

إذ بينت المحكمة انه وبسبب التركيبة أو البنية الخاصة للسفينة يتطلب إبقاء الماء في صهاريجها وعندما تم شحن وتحميل الحمولات المتماثلة بالكامل على سطحها فإن مالك السفينة لم يقم بنقل المعلومات إلى الربان فيما يتعلق بالمياه الباقية في صهاريج السفينة وأبحرت السفينة من ميناء نيويورك في الولايات المتحدة وبمثل هذه الحمولة بعدها أمر الربان بتفريغ الصهاريج من المياه مما نتج عنه إن غرقت السفينة في المياه الهائلة , المحكمة وضحت هنا أن الربان غير كفوء وقد وقع في جهل لعدم التعامل والتصرف مع سفينته بسبب خصوصيات بنيتها في رحلة المحيط الاعتيادية واستناداً لذلك فالمحكمة قررت عدم إمكانية التمييز من حيث الأثر بين نقص الكفاءة ونقص العلم فالاثنتان

متساويان ويجعلان الربان غير كفوء وغير مؤهل للقيادة مما يجعل السفينة غير صالحة للملاحة .

والجدير بالإشارة انه لا بد من التمييز في هذا المقام بين إهمال الطاقم وعدم كفايته والأمر يستلزم منا لغرض معرفة هذا التمييز الرجوع إلى المادة (٣) و(٥) من قواعد لاهاي وكذلك المادة (٥) من قواعد هامبورغ فاستناداً للمادة (٣) فقرة (١) والمادة (٥) فقرة (١) من قواعد لاهاي إن مالك السفينة إذا لم يقوم بتنفيذ التزامه بتوظيف وتشغيل كادر كفوء ونتج عن ذلك حدوث ضرر وخسارة فإنه لا يستطيع الدفع بالإعفاء من المسؤولية المسموح بها في المادة (٥) فقرة (٢) من قواعد لاهاي والسبب في ذلك انه ملتزم بأعداد سفينة صالحة للملاحة والذي يعد بموجب قواعد لاهاي من الالتزامات الرئيسة المفروضة على الناقل البحري ولكن إذا كان سبب الخسارة والضرر الحاصل لا يرجع إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة أو لا يرجع ولا يمت بصله إلى إخلال الناقل البحري بممارسة العناية اللازمة فعندئذ بإمكان الناقل البحري إعفاء نفسه من المسؤولية عن الضرر إذا كان ناجماً عن إهمال الطاقم وذلك بحكم المادة (٥) فقرة (٢) من قواعد لاهاي (٣٤).

ولكن الوضع مختلف بموجب قواعد هامبورغ فالناقل البحري يكون ملزماً عن الأضرار الناجمة عن إهمال الطاقم فالمادة (٥) منها لا تعطي الناقل البحري الحق بالحماية القانونية التي منحها له المادة (٥) من قواعد لاهاي فاستناداً إلى المادة السابقة من قواعد هامبورغ الناقل البحري لا يكون بإمكانه حماية نفسه من المسؤولية عن إهمال الطاقم ما لم يثبت انه لا يوجد صلة له أو خطأ صدر منه مسبباً للضرر الحاصل و كذلك عماله أو وكلائه ليس لهم صلة أو خطأ من جانبهم مسبب للضرر الحاصل وهذا يعني إن إهمال الطاقم وعدم كفايته لهم الأثر نفسه بالنسبة للناقل البحري فإنه سيكون مسؤولاً عن الضرر الحاصل بغض النظر عما إذا كان السبب يعود إلى الإهمال أو عدم الكفاءة (٣٥). وبالإلأسف الشديد عندما بحثنا عن القرارات القضائية الصادرة من المحاكم الاجنبية حول التمييز بين عدم كفاية الطاقم وإهماله لاحظنا من جانب أن المحاكم لم تعط لهذا ذكراً في قراراتها ففي قضية:

Steel v. state line steamship co. 1877⁽³⁶⁾

التي تتلخص وقائعها أن السفينة فيرجينيا كانت قد نقلت حمولة من القمح من نيويورك إلى كلاسكو و الحمولة تضررت لأن مياه البحر دخلت إلى السفينة من خلال نافذة السفينة لعدم غلقها بإحكام , سند الشحن تضمن بند يعفي الناقل البحري من المسؤولية

عن الأضرار والخسائر الناجمة من مخاطر البحر الاعتيادية وكذلك الناشئة عن الإهمال , وحيث أن هيئة المحلفين في المحكمة لم تجر بحثاً فيما إذا كانت السفينة صالحة للملاحة أو لا عند الشروع في الرحلة مما دفع ذلك مجلس اللوردات البريطاني إلى إعادة القضية إلى محكمة جديدة مؤكداً على إن الناقل البحري ملتزم بالتزام مطلق (التزام بتحقيق نتيجة) بإعداد سفينة صالحة للملاحة وإن الناقل البحري لا يعفيه من هذا الالتزام إثباته أنه بذل العناية الواجبة واللازمة لإعداد سفينة صالحة للملاحة بل هو ملتزم بالتزام مطلق (التزام بتحقيق نتيجة) بإعداد سفينة صالحة للملاحة ولكن مجلس اللوردات في الحقيقة في هذه القضية لم يركز على مسألة الإهمال الصادر من الطاقم في هذه القضية وكان الأجدر به بحث ذلك بإمعان لا الاعتماد على الوقائع التي ثبتتها هيئة المحلفين .

وأخيراً ينبغي تمييز حالة عدم كفاءة الطاقم وكفايته عن سوء إدارة السفينة أو الإخلال لعدم ممارسة العناية اللازمة ففيما يتعلق بعدم كفاية الطاقم , فالطاقم لا يكون مؤهلاً لإدارة السفينة وإيصالها سالمة إلى مقصدها ولكن في حالة سوء إدارة السفينة الطاقم يكون مؤهلاً وكفوء ولكنه لم يبذل العناية اللازمة في التعامل مع معدات وأدوات السفينة وفي هذه الحالة لا يمكن أن توصف السفينة بأنها غير صالحة للملاحة بل هناك إدارة سيئة لها ومن ثم هذه الحالة تختلف عن عدم صلاحية السفينة للإبحار . (٣٧)

الفرع الثالث

الصلاحية الوثائقية للسفينة

إن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة لا يعد مُنفذاً بمجرد تحقق الصلاحية المادية والبشرية للسفينة فقط بل لا بد أن تتحقق الصلاحية الوثائقية للسفينة وهذا يعني إن السفينة يجب أن يوجد على سطحها الوثائق التي تضمن الإبحار السليم والوثائق التي يستلزم توافرها القواعد والتعليمات الدولية والوطنية وهذه الوثائق مهمة جداً للسفينة وذلك لأنها تحتاجها للدخول ومغادرة الموانئ بسلام ومن دون مشاكل ولكن ما هي أنواع الوثائق الواجب حملها وتواجدها على ظهر السفينة حتى تكون صالحة للملاحة ؟

إن الوثائق الواجب حملها على ظهر السفينة هي كثيرة ومتنوعة ولكن يمكن لنا أن نقسمها إلى ثلاثة فئات :

الفئة الأولى / الوثائق الملاحية :

ويقصد بهذه الفئة من الوثائق هي مجموعة الخرائط والبيانات البحرية الحديثة والنشرات البحرية الضرورية للرحلة والتي تسمح لها بالإبحار بسلام إلى غايتها ومقصدتها , وهذه الوثائق ذات أهمية بالغة شأنها شأن غيرها من الأدوات الموجودة على سطح السفينة كالرادار وأمثاله وان مسؤولية إعداد وضمان هذه الوثائق على سطح السفينة تقع على عاتق مالك السفينة مع ملاحظة إن السفينة يجب أن لا تتضمن فقط الخرائط والبيانات الملاحية لغرض تحديد المسار الذي تحدده السفينة وإنما أيضا تحتاج السفينة المسارات البديلة كبديل عن المسارات الأصلية عند الحالات الطارئة^(٣٨) والجدير بالإشارة إن مالك السفينة يجوز له تخويل شخصا آخر كالوكيل أو غيره بتقديم هذه الوثائق الخاصة بالخرائط الملاحية على سطح السفينة ولكن في هذه الحالة سيبقى هو مسؤولا في حالة الإخلال بتقديم هذه الوثائق والمحافظة على تحديثها والسبب إن الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة من الناقل البحري هو التزام شخصي محض لا يقبل التخويل , إضافة إلى ذلك إن هذه الوثائق الخاصة بالخرائط الملاحية الحديثة التي تحتاجها السفينة وتؤثر على صلاحيتها من حيث الملاحة متنوعة وتعتمد على الظروف التي تحيط بكل حالة على حده وتعتمد على قانون علم السفينة والتعليمات والممارسات الإدارية الحكومية وسلطات ميناء التوقف المحلية فهذه جميعها تلعب دوراً كبيراً في تحديد صلاحية السفينة للملاحة من حيث وثائق الملاحة^(٣٩) ومن التطبيقات القضائية لما تقدم قضية :

Grand champion tankers ltd v. Norpipe A / S and others (the Marion) 1982⁽⁴⁰⁾

التي تتلخص وقائعها إن السفينة وضعت في الانتظار لحين الحصول على متسع مائي (مرسى في تيساد) فقد أمر الكابتن برسو السفينة في مكان قريب من ميناء الشحن لحين توفر متسع مائي لكنه لم يدرك بان رسوه أصبح على ارض تتضمن أنبوباً نفطياً يطلق عليه (إيكوفاسك) معتمدا على خرائط وبيانات قديمة في تحديد ذلك , نتيجة لذلك فان أنبوب النفط قد تضرر وان الربان في بداية الرحلة سأل مساعده وطلب منه جلب خرائط وبيانات الرحلة ولكن المساعد انتقى واحدة قديمة بالرغم من انه لو كان قد دقق جيدا في غرفة الخرائط والبيانات فانه كان سيجد خرائط وبيانات حديثة ومستحدثة وعصرية أخرى , وبما إن وكيل مالك السفينة قد خول الربان مهمة تحديث الخرائط لكنه لم يدقق وراءه فيما إذا كان قد استعمل الربان

خرائط حديثة أو لا وكذلك فيما إذا كان الربان قد أزال وحذف الخرائط والبيانات القديمة من غرفة الخرائط فضلاً عن عدم إقامته نظام يضمن بان الخرائط والبيانات يتم تحديثها باستمرار , لذلك فإن المحكمة قررت بأن السفينة والحالة هذه غير صالحة للملاحة والسبب إن الخرائط غير مستحدثة وعصرية وغياب نظام الإشراف على هذه العملية .

الفئة الثانية / الوثائق الخاصة بخرائط السفينة :

يقصد بالوثائق الخاصة بخرائط السفينة هي تلك الوثائق التي تبين كيفية عمل أجزاء السفينة كأنابيبها ونظام إطفاء الحريق ومكائنها ولغرض التمكن من تشغيل السفينة بصورة صحيحة فإن خرائط السفينة تعد مهمة جداً حتى إذا كان البحارة الذين يتواجدون على ظهرها غير كفوعين أو لا يملكون الخبرة مع نوع خاص من هذه السفينة ومالكها لم يبذل العناية اللازمة لجعلها صالحة للملاحة من ناحية الطاقم فإن وجود مثل هذه الخرائط بالسفينة قد تمنع الخسارة أو على الأقل تقلل منها كما لو كان المهندسون أو البحارة لا يملكون الخبرة الكافية مع خصوصيات السفينة التي يديرونها فإنهم سيكون بإمكانهم ضمان عملها بطريقة صحيحة إذا هم قرأوا المرشد لتلك الخرائط الخاصة بها ^(٤١) ومن التطبيقات القضائية لما تقدم قضية ..

Robin Hood flour Mills .LTd V. N. M Paterson & sons LTd (the Farrandoc) 1967 ^(٤٢)

التي تتلخص وقائعها إن الناقل البحري وظف مهندساً ثانياً في اليوم نفسه الذي أبحرت فيه السفينة بعد إن اطلع على شهادة المهندس لكنه لم يوجه له أي استفسار أو سؤال حول خبراته السابقة أو فيما إذا كان قد عمل على سفينة أخرى نفس السفينة (the Farrandoc) لسوء الحظ لم يكن على ظهر السفينة أي خرائط خاصة بمكائنها ونظام الأنابيب الخاص بها ومالك السفينة لم يحاول توجيه المهندس الجديد بعمله في السفينة ولغرض جعل السفينة مستقرة في ميناء مونتريال فإنه أمر بملا الصهاريج رقم (٢) بالمياه الخاصة بالعنابر ولكن المهندس وعن طريق الخطأ فتح الصمام الخاطئ أو النافذة الخاطئة مما سمح لماء البحر أن يدخل إلى الحمولة في العنابر, إذ قضت المحكمة بأنه حتى إذا كان الناقل البحري لم يبذل العناية اللازمة باختيار تعيين المهندس فإنه ومع افتراض وجود الخرائط الخاصة بالسفينة فإن ذلك سيجعل المهندس الحديث العمل عليها مستفيداً منها وعليه ان يأخذ الحيطة لمنع الوقوع في الخطأ .

الفئة الثالثة / الوثائق الأخرى الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة :

هناك وثائق أخرى ضرورية للسفينة تتحكم بمسألة دخول السفينة ومغادرتها الموانئ وكذلك مسألة الشحن والتفريغ تستلزم تقديم هذه الوثائق وفي حالة الإخلال بعدم تقديمها فإنها ستجعل السفينة غير صالحة للملاحة مع ملاحظة إن هذه الوثائق الضرورية الأخرى الواجب توافرها على سطح السفينة وضرورة إبرازها وتقديمها ينبغي أن تكون ذات طبيعة قانونية حتى يترتب على عدم وجودها جعل السفينة غير صالحة للملاحة . (٤٣)

ومن التطبيقات القضائية التي حددت هوية هذه الوثائق الضرورية الأخرى قضية :

CiampaV.BritishsteamNavigationCo.ltd.1915(44)

التي تتلخص وقائعها إن السفينة كانت قد أبحرت من ميناء (موباس) وكانت تفتقد إلى وثيقة يطلق عليها الوثيقة الصحية النظيفة , أو سند صحي نظيف والتي تعد ضرورية جدا للسفينة لغرض جعلها في وضع صحي مقبول عن طريق التطهير وذلك في فرنسا مما ترتب على عدم وجود هذه الوثيقة استحالة تنفيذ مشاركة الإيجار وأصدرت المحكمة قرارا يقضي بان غياب هذه الوثيقة سيجعل السفينة غير صالحة للملاحة . ومن التطبيقات القضائية الأخرى المبينة لهوية هذه الوثائق الضرورية قضية ...

(the Madeleine.co.v india shipping co. 1967) (٤٥)

التي قضي فيها بأن السفينة غير صالحة للملاحة وذلك لعدم توفر الوثيقة والشهادة الصحية الخاصة بها التي تتطلبها القوانين في الموانئ الهندية ومن دون هذه الوثيقة فأن السفينة لا يمكن لها الإبحار لأي بلد آخر وكذلك قضي أيضا في قضية ..

(Levy V. Consterton . 1816) (٤٦)

بأن السفينة غير صالحة للملاحة وذلك بسبب عدم توفر الشهادة الصحية أو السند الصحي الذي تستلزمه القوانين في سردينيا لذلك السفينة ليس بإمكانها الدخول إلى (ميناء كاكلاري) وعلى اثر ذلك وضعت في الحجر الصحي اذ نطقت المحكمة بأن

(the vessel had not been furnished with every thing needfull and necessary for such a ship and for the voyage .. hence it was unsea worthy) .

واستناداً إلى مفهوم المخالفة هناك بعض الوثائق لا تؤثر على صلاحية السفينة على الملاحة ومن التطبيقات القضائية في هذا الصدد قضية ..

Alfred c. Toepfler schiffahrt sgesells chaft mbH V. Marine Co. ltd .
1985(47)

(استأجرت بموجب عقد مشارطته إيجار لفترة زمنية Derby التي تتلخص وقائعها بان السفينة)

وأبحرت تحت العلم القبرصي وبطاقم وضباط فلبينيين وعند وصول السفينة الى ميناء (ليكروز) في البرتغال لغرض تفريغ الحمولة فأن ممثل اتحاد عمال النقل الدوليين طلب من الناقل البحري تقديم الكارت الأصفر الخاص بـ (I.T.F) والذي يعد من حيث الأساس شهادة ووثيقة لضمان تحقق نسبة المستحقات لظروف طاقم العمل وإنها مستوفية لما تستلزمه هذه المنظمة الدولية ولكن السفينة لم تملك هذه الوثيقة بتاتا على الرغم بأن عدم وجود هذه الوثيقة ليس له تأثير على سلامة السفينة من حيث الطاقم أو الحمولة ومع ذلك فأن (I.T.F) نتيجة لعدم وجود هذه الوثيقة طلبت من مقاول الشحن والتفريغ وقف تفريغ الحمولة لغاية الوصول إلى اتفاق مع الناقل البحري هذا الوضع أدى الى تأخر التفريغ ومضي مدة زمنية من مشارطته عقد الإيجار مما سبب إخلالا بالعقد لأن السفينة غير صالحة للملاحة لعدم وجود هذه الوثيقة ولكن محكمة الاستئناف عندما نظرت في القرار الصادر بهذه القضية أكدت على إن عدم وجود الكارت الأصفر لا يؤثر على سلامة السفينة ومن ثم هو لا يؤثر على صلاحيتها للإبحار وملائمتها للمضي في رحلتها . وتأسيسا على هذا القرار فأن الوثائق الضرورية الأخرى لكي تكون مؤثرة على السفينة من حيث كونها صالحة للملاحة أو لا فإنها يجب أن تكون ذات طبيعة قانونية .

المطلب الثاني

الصلاحية التجارية للسفينة

تمهيد وتقسيم :

إن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة لا يتحقق لمجرد أن تكون السفينة ذاتها صالحة للملاحة ومن حيث الجوانب المادية والبشرية والوثائقية بل لا بد أن تكون السفينة ذات صلاحية تجارية التي تتمثل بصلاحية السفينة للقيام بنقل البضاعة وإيصالها إلى المكان المقصود وعليه فإن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة يتضمن شقين، الشق الأول ما يتعلق بالجوانب المادية والبشرية والوثائقية ، أما الشق الثاني فيتعلق بالصلاحية التجارية وعليه قد تكون السفينة صالحة للملاحة من الناحية المادية ولكنها غير صالحة لاستلام الحمولة على سطحها وإيصالها إلى المكان المقصود مما يجعلها غير صالحة من الناحية التجارية والعكس صحيح والصلاحية التجارية قد تكون عامة وقد تكون خاصة ويقصد بها ضرورة قيام الناقل بإعداد سفينة بمعدات خاصة تتلائم مع الحمولة المتعاقد عليها أي على الناقل البحري أن يجري ترتيبات على سفينته حتى تكون قادرة على استلام البضاعة وإذا لم تكن بحاجة إلى تلك الترتيبات فإنها تتمتع بالصلاحية التجارية العامة مع ملاحظة أن هناك خلطاً قد يحصل ما بين صلاحية السفينة لاستلام الحمولة وحالة سوء رص البضاعة على سطحها مما يجعلها غير صالحة للملاحة الذي سيؤثر على الحمولة ولغرض الإحاطة بذلك فإننا سوف نقسم هذا المطلب إلى فروع ثلاثة:

الفرع الأول : الصلاحية التجارية العامة للسفينة

الفرع الثاني : الصلاحية التجارية الخاصة للسفينة

الفرع الثالث : التمييز بين عدم الصلاحية التجارية للسفينة وحالة سوء الرص والتستيف

الفرع الأول

الصلاحية التجارية العامة للسفينة

الناقل البحري يلتزم بإعداد سفينة قادرة على نقل الحمولة المتعاقد عليها ولغرض تنفيذ الناقل البحري لالتزامه فإن عليه إعداد هذه السفينة القادرة على نقل الحمولة وهذا ما يطلق عليه الصلاحية التجارية العامة للسفينة General cargo worthiness⁽⁴⁸⁾ وهو يتضمن تحضير العنابر وإعدادها لاستلام الحمولة وهذا يتطلب

تعقيم وتطهير العنابر إذا كانت السفينة قد قامت بنقل حمولة ملوثة لرحلة سابقة أو إذا كانت السفينة في ميناء معروف عنه انه قد انتشرت به بعض الأمراض والأوبئة فأن الناقل البحري عليه ان يطهر وينظف سفينته قبل التوقف في الميناء ام بدء التحميل خاصة اذا كانت السلطات في الميناء الذي ستتوقف فيه سفينته فتطلب من الناقل البحري القيام بهذه الإجراءات وكذلك عنابر السفينة لكي تكون في حالة صالحة للملاحة ينبغي أن لا يكون وضعها مهددا بخطر للحمولة كالتسريب الذي يحصل في أنابيب السفينة أو الفتحات الموجودة على سطحها .^(٤٩)

ومن التطبيقات القضائية لما تقدم انه في قضية .

(٥٠) Ciamp v. British India S . N . Co. 1915

التي تتلخص وقائعها إن المدعين قاموا بشحن حمولة من الليمون على سفينة المدعى عليه السفينة كانت في وقت الشحن والتحميل خالية من روائح الكبريت الشديدة ولكن الظروف التي أحاطت بالسفينة جعلتها وعلى نحو حتمي في أن تخضع في الميناء القادم الى التبخير والتطهير بموجب القانون الفرنسي وبعد إجراء عملية التطهير والتبخير للسفينة فان الحمولة المشحونة عليها تضررت وتم على اثر ذلك تقرير مسؤولية مالك السفينة بالاستناد على أسباب عدة منها إن السفينة لم تكن صالحة في ميناء الشحن لنقل حمولة الليمون لذلك فهي لم تكن سفينة صالحة للملاحة . وفي قضية أخرى هي قضية :

(٥١) Tattersall V. National SS . Co. 1884

التي تتلخص وقائعها إن السفينة شحن على سطحها حمولة من الماشية والقطيع الذي أصيب بأمراض الفم والقدم نتيجة عدم تطهير وتعقيم السفينة بصورة صحيحة قبل استلام القطيع من الماشية على سطحها مما ترتب عليه إصابة قطيع الماشية المشحون بالأمراض مالك السفينة تم الحكم بمسؤوليته في هذه القضية وذلك على أساس انه لم يقدم سفينة صالحة لاستلام الحمولة.

وكذلك في قضية أخرى هي :

(٥٢) Gorris V. Scott . 1874

تتلخص وقائعها إن الدعوى أقيمت عن خسارة بعض الخرفان على سطح السفينة كما ادعى في استدعاء الدعوى بسبب إن السفينة لم تكن مقسمة على حظائر للحيوانات بصورة صحيحة واستنادا الى النظام الصادر من مجلس العموم تحت قانون خاص بانتقال الأمراض الحيوانية ١٨٦٩ فأن المحكمة قبلت اعتراض الغير على ما

جاء في استدعاء الدعوى على أساس إن التشريع والنظام الخاصين قد سُنا لمعالجة موضوعات مختلفة لأغراض حماية الحيوانات ضد هذه الأخطار فقط .

وما تجدر الإشارة إليه إذا كان هناك تطبيق خاص وممارسة خاصة في التجارة يقتضي أدائه فإنه ينبغي إتباعه قبل أو خلال عملية التحميل لغرض حماية الحمولة ومن ثم على الناقل البحري أن يتبع هذه الممارسة الخاصة في التجارة لغرض تنفيذ التزامه كأن يتطلب ذلك من الناقل اخذ الوقاية والحيلة قبل تحميل الحمولة الخاصة على سطح السفينة فأن هذا الإجراء على الناقل إتباعه حتى يمنع ويتجنب تعرض الحمولة الى الضرر والخسارة وعند عدم إتباع الناقل البحري هذا فأن السفينة ستكون غير صالحة من الناحية التجارية (٥٣) .

ولا جدال من ضرورة تسليط الضوء على الحالة التي يتضمن عقد النقل البحري فيها الحق للشاحن اختيار حمولة من أنواع عدة ولكل واحدة منها الأجر نفسه فأن الناقل البحري عليه إعداد سفينة قادرة على التعامل مع تلك الحمولات وتسليمها بأمان إلى مقصدها فإذا كان إعداد السفينة يتطلب ترتيباً خاصاً فأن عمل هذا الترتيب ينبغي أن يحصل قبل تسلم السفينة في ميناء التحميل (٥٤) .

وقد تم تأكيد هذا في قضية :

Stanton V. Richardson . 1871 – 1872 (٥٥)

التي تتلخص وقائعها إن مالك الحمولة كان له الحق في أن يختار من بين مجموعة حمولات وهي القمح والسكر والشعير ومن دون أي تخصيص لأي واحدة بأجرة شحن تختلف عن الأخرى ولكن مضخات السفينة التي كانت تستعمل لغرض سحب الرطوبة من الحمولة لم تكن ذات قدرة كافية لمعالجة الرطوبة وسحبها من حمولة السكر مما يتطلب الأمر نصب مضخات كثيرة في السفينة لغرض سحب الرطوبة من حمولة السكر التي تم اختيارها للشحن وهذا يتطلب عمله وقتاً كثيراً لذلك تم تحديد مسؤولية مالك السفينة هذه وذلك لإخلاله بالتزامه بتقديم سفينة صالحة للملاحة والوضع في هذه القضية أدى إلى عدم تحميل حمولة السكر وكذلك مشارطه الإيجار للفترة الزمنية تم إلغائها ولم يجر تحميل أي حمولة أخرى والسبب إن السفينة في هذه القضية غير صالحة لنقل الحمولة وإنها لا يمكن أن تكون صالحة لهذا الغرض في وقت معقول .

واللافت للانتباه في هذا الصدد إن الناقل البحري يجب عليه أن يضمن أن وجود حمولة ذات طبيعة خاصة على سطح السفينة لن يؤدي إلى جعل باقي الحمولات الأخرى على سطح السفينة في خطر , وقد تم تأكيد ذلك في قضية :

Northern Shipping Co. V. Deutsche Seereederei G . M . B H and
(٥٦) The Kapitan Sakharov . 2000 others

التي تتلخص وقائعها بأن حمولة ذات طبيعة خطيرة تم شحنها على سطح السفينة ولكن مالكيها لم يعلن عن طبيعة الحمولة كونها خطيرة وأيضا الناقل البحري شحن وحمل فوق سطح السفينة نفسها حمولة أخرى عالية الاحتراق وتحتاج إلى مفرغات هواء سليمة لغرض ضمان غاز وبخار الحمولة سريعة الاحتراق لغرض تقليل حالة خطر انفجارها ولكن الناقل البحري لم يزود السفينة بمفرغات الهواء, وأثناء الرحلة البحرية الحمولة ذات الطبيعة الخطرة انفجرت على سطح السفينة ونتيجة لهذا الانفجار تشقق سطح السفينة وانتشرت النيران مباشرة الى العنابر مما جعل الحمولة السريعة الاحتراق تنفجر أيضا ونتيجة لذلك غرقت السفينة , مالك الحمولة طالب بأن تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة والسبب ان الناقل البحري قد وضع على سطحها حمولة ذات طبيعة خطيرة إضافة إلى أن السفينة لا تحتوي على نظام تهوية مناسب وتأسيسا على ذلك قررت المحكمة بأن هناك إخلال من جانب الناقل البحري بعدم بذله العناية اللازمة في هذا الصدد كونه لم يزود سفينته بنظام مفرغات الهواء لغرض سحب البخار والغاز من الحمولة السريعة الاحتراق أما بشأن الحمولة ذات الطبيعة الخطرة فأن الناقل البحري لا ينسب إليه إخلال تجاهها وذلك لان صاحب الحمولة لم يقيم بإعلام الناقل عن طبيعتها الخطرة فلو كان الناقل البحري رفض تحميلها فان الضرر سيتحدد ولن يتوسع ليؤثر على سطح السفينة ومن ثم فأن الناقل البحري مسؤول في هذه القضية لعدم بذله العناية اللازمة لرص الحمولة .

الفرع الثاني

الصلاحية التجارية الخاصة للسفينة

بعد إن انتهينا من بحث الصلاحية التجارية العامة للسفينة في الفرع الأول من هذا المطلب فأن التزام الناقل البحري في هذا الصدد قد يتطلب منه إعداد سفينة بمعدات خاصة إذا كانت الحمولة المتعاقد عليها تتطلب مثل هذه الترتيبات وان عدم القيام بها

سيجعل السفينة غير صالحة للملاحة ويطلق على هذه الترتيبات الخاصة والمعينة التي تتطلبها الحمولة المتعاقد عليها بالصلاحيات التجارية الخاصة للسفينة .^(٥٧)

ولغرض فهم هذا الموضوع جيداً فإن التطبيقات القضائية الواردة من المحاكم في هذا السياق هي الوسيلة الأفضل للفهم ومن التطبيقات القضائية في هذا الموضوع قضية:

Oweners of the Cargo on the ship Maori King V. Hughes. 1895

(٥٨)

التي تتلخص وقائعها إن السفينة كانت قد نقلت حمولة من اللحم المجمد من بورن في استراليا الى لندن في بريطانيا , ولكن أجهزة التبريد والتجميد في السفينة تعطلت مما ترتب عليه أن تم بيع اللحم في سدنّي الاسترالية وبخسارة المدعي طالب في هذه القضية بالتعويض عن الحمولة ولكن المدعي عليه اعتمد في الدفاع عن نفسه على بند في سند الشحن الذي كان يقضي بوجود عبارة وعنوان اسمه سند التجميد لكن السفينة لم تحسب وتعد هذه المعدات للخسارة والضرر الذي ينشأ من الإخلال أو التعطيل في المكنة أو حالة العزل التي تصيب أجهزة التبريد أو الأجهزة الأخرى فالعبارة الواردة في سند الشحن تعطي المدعي عليه الدفع بعدم المسؤولية بيد إن المدعي احتج بأن هناك تعهداً ضمناً من الناقل البحري كون إن مكائن التجميد صالحة في بداية الرحلة مما يترتب عليه إن بند الإعفاء الموجود لا يمكن تطبيقه , المحكمة حكمت في هذه القضية لمصلحة المدعي مستندة في ذلك على ملكية سند الشحن وما تضمن من عبارة التي فسرتها المحكمة بأن المكائن الخاصة بالتبريد والمتواجدة على سطح السفينة صالحة لغرض الحفاظ على اللحم المجمد والذي تم شحنه بحالته المجمدة.

فالمستنتج من القرار أعلاه انه قد أعطى للظروف الخاصة بأدوات التبريد العامل الحاسم في تحديد وتقييم مدى صلاحية السفينة للإبحار كذلك إن القرار يفهم منه إن إرادة الأطراف المتعاقدة لها الدور الكبير في تحديد مدى صلاحية السفينة للإبحار عند التعاقد إذ إن الالتزام الضمني الذي يفرضه سند الشحن على الناقل هو انه لا بد وان تكون هذه المكائن المتواجدة على سطح السفينة في حالة عمل وغير متعطلة وإلا لما اتجهت إرادة الأطراف الى إبرام عقد نقل البضائع بحراً .^(٥٩) ومن التطبيقات القضائية الأخرى في هذا الموضوع أيضاً قضية :

Queenstland National Bank V. Peninsular and Oriental steam

Navigation Co. 1898^(٦٠)

التي تتلخص وقائعها إن المدعي قام بشحن حمولة مؤلفة من عشرة صناديق كل واحد منها يحتوي على سبائك ذهبية وعلى الرغم انه لم يكن في سند الشحن مشاركة صريحة فإن الأطراف قد اتفقوا بان الحمولة تنقل في غرفة للذهب في السفينة وخلال الرحلة واحد من الصناديق العشرة قد تم سرقة , سند الشحن كان يتضمن بند يعفي مالك السفينة من مسؤوليته عن أي حدث يقع كخسارة الشيء عن طريق سرقة أو سلبه وهو في البحر أو على الأرض وأياً كان الأشخاص الذين يخصصون مالك السفينة في العمل أو الخدمة فإنهم مشمولون معه بهذا الإعفاء , المدعي احتج بأن سند الشحن يتضمن تعهداً ضمناً من جانب مالك السفينة وذلك أن غرفة الذهب الموجودة على سطح السفينة صالحة وعلى نحو معقول لمقاومة السرقات وان الإعفاءات الموجودة في سند الشحن لا تشمل حالة الإخلال بهذا التعهد الضمني المفروض على مالك السفينة , المحكمة قبلت وجهة ارائهم هذه مبينه إن المتعاقدين في صيغة العقد اتجهت إرادتهم إلى إن الذهب يجب أن ينقل في غرفة الذهب في السفينة وإنها صالحة لنقل الحمولة ومقاومة السراق فإذا كانت غرفة الذهب كذلك أي صالحة فالسفينة صالحة من الناحية التجارية لهذه الحمولة الخاصة أما إذا كانت لا فلا تعد صالحة . ونتيجة لذلك وجدت المحكمة في هذه القضية إن السفينة غير صالحة للملاحة .

الفرع الثالث

التمييز بين عدم الصلاحية التجارية للسفينة وحالة سوء الرص والتستيف

إن عدم صلاحية السفينة للملاحة قد ينشأ بسبب عيب في السفينة نفسها أو معداتها أو طاقمها أو وثائقها أو بالعكس قد تكون غير صالحة للملاحة من الناحية التجارية بسبب إن عابرها لم تنظف مثلاً أو إنها لم تزود بمكائن خاصة أو إن المعدات الموجودة على سطحها لا تتلائم مع الحمولة الخاصة التي تتطلب إجراء بعض الترتيبات على سطح السفينة ولكن في بعض الأوقات إن السفينة تكون صالحة للملاحة من الناحية المادية والبشرية والوثائقية وكذلك تملك الصلاحية التجارية للملاحة بيد أن الحمولة عند شحنها على سطح السفينة تم رصها وخزنها بطريقة أثرت على السفينة من حيث صلاحيتها للملاحة وجعلتها غير صالحة للملاحة وان مثل هذا السبب الذي يؤدي بالسفينة الى جعلها غير صالحة للملاحة يطلق عليه سوء الرص أو الخزن (bad stowage) اذ يوجد اختلاف بين عدم الصلاحية التجارية للسفينة من جهة وعدم الصلاحية للملاحة الناجمة من سوء الرص او الخزن من جهة أخرى ففي حالة عدم

صلاحية السفينة التجارية فان عدم صلاحيتها قد يكون اما بسبب إنها غير صالحة لتسلم الحمولة أبداً أو إذا الحمولة تم شحنها على سطح السفينة فإنها سوف تهلك أو تصل في حالة متضررة والسبب إن السفينة غير صالحة تجارياً للتحميل في بداية الرحلة البحرية كأن تكون مكائن التبريد لا تعمل أو يوجد تسريب في أنابيب العنابر قبل التحميل أو إن السفينة لا توجد فيها روافع ملائمة ومناسبة لوضع الحمولة على سطحها . أما فيما يتعلق بحالة سوء الرص و الخزن فان السفينة نفسها تكون صالحة للملاحة وملائمة لتسلم الحمولة المتعاقد عليها ولكن سوء الرص والخزن يجعلها غير صالحة للملاحة أو يصيب الحمولة بضرر^(٦١).

والجدير بالذكر ان سوء الرص او الخزن قد يكون له تأثير على شيتين فهو قد يؤثر على سلامة السفينة ويجعلها غير صالحة للملاحة او على العكس قد يؤثر على سلامة الحمولة من دون أن يجعل سلامة السفينة في خطر . ففي ما يتعلق بالحالة الأولى إذا كان الناقل البحري وحده مسؤولاً عن عمليات الشحن والرص والخزن على سطح السفينة فانه سيكون مسؤولاً عن الإخلال بالالتزام المتضمن إعداد سفينة صالحة للملاحة مع ملاحظة أن الناقل البحري يبقى مسؤولاً في هذه الحالة عن سوء الرص والخزن حتى إذا نقل مهمة الشحن والرص على ظهر السفينة إلى المستأجر أو الربان فانه يبقى ملتزماً بالإشراف على هذه العملية وعليه أن يتدخل عندما يلاحظ إن الرص والخزن من المحتمل أن يؤثر على صلاحية سفينته للإبحار^(٦٢) .

ومن التطبيقات القضائية على ذلك قضية :

A .E Read and company limited V. Page son and east limited and
another 1927^(٦٣)

التي تتلخص وقائعها إن هناك مركباً كبيراً استؤجر لغرض نقل حمولة من لب أغصان الشجر بنقلها من السفينة إلى مركب كبير مسطح لتحميل وتفرغ هذه البضاعة في ميناء على النهر , هذا المركب الكبير قبل بدء عمليات الشحن كان في حالة صالحة للملاحة وخلال عملية الشحن فان هذا المركب قد حُمل عليه أكثر من طاقته من الحمولة ونتيجة لذلك وعندما كان يراقب عملية طفو هذا المركب لغرض سحبه فانه غرق وخسرت كل الحمولة , محكمة الاستئناف بينت في هذه القضية حقيقة مفادها إن هذا المركب الكبير كان قد حمل أكثر من طاقته وأصبح غير صالح للملاحة حتى وان كان هو في ذاته صالحاً للملاحة عند بدء عملية التحميل .

وفي قضية أخرى تم تأكيد ذلك أيضاً وهي قضية :

Ingram & Royal limited V. Services Maritime in Treport limited
(1914) (٦٤)

التي تتلخص وقائعها إن مالك الحمولة شحن بضاعته على سطح السفينة وإن مالك السفينة أيضا حمل حموله من صناديق تحتوي على معدن من الصوديوم منقوع ومبلل بالبتترول الذي كان قد رزم بصورة غير دقيقة ورص وخزن أيضا بعناية غير صحيحة على سطح السفينة وعندما أبحرت السفينة تعرضت في رحلتها إلى طقس رديء تسبب في تكسر الصناديق فأصبحت في تماس مع مياه البحر ونتج عن ذلك انفجارات عديدة وحريق على سطح السفينة وتأسيسا على ذلك تلفت الحمولة بالكامل , المحكمة وجدت في هذه القضية إن السفينة غير صالحة للملاحة بسبب سوء الرص والخزن مما جعل سلامتها في خطر .

وأما يتعلق بالحالة الثانية إذا كان سوء الرص لا يؤثر على سلامة السفينة وإنما يؤثر على سلامة الحمولة فيؤدي بها إلى الخسارة أو الضرر ففي هذه الحالة السفينة لا تعد غير صالحة للملاحة والناقل البحري لا يكون مخلا بالتزامه بعدم بذل العناية اللازمة ولكن يعد هو والحالة هذه مخلا بالتزامه بالإشراف على عملية الشحن والرص أو مخلا بالتزامه المتمثل ببذل العناية الخاصة بالحمولة طالما هي على سطح سفينة إذا كان هو مسؤولاً عن التحميل ورص الحمولة (٦٥) .

ومن التطبيقات القضائية في هذا الصدد القرار الصادر في قضية :

The Kopitoff V. Wilson 1916⁽⁶⁶⁾

التي تتلخص وقائعها حول سفينة قامت بنقل حمولة من الشوكولاته من ميناء جنوى الى لندن وتم نقل أجبان الكونكونوزولا الايطالية على ظهر السفينة نفسها مع حمولة الجوكولاته وبالعنابر نفسها وبسبب الطقس الرديء الذي تعرضت له السفينة فان جميع الفتحات الموجودة على سطحها أغلقت وبسبب عدم وجود مفرغات تهوية وافية فان حمولة الجبن لوثت الحمولة الأخرى التي هي الشوكولاته , كان هناك بند إعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري يحمي مجهز السفينة من المسؤولية عن الإهمال والخطأ في إدارة تحميل وخزن او رص البضاعة في السفينة , مالك حمولة الشوكولاته طالب بان سوء الرص والخزن جعل السفينة غير صالحة للملاحة ونتيجة لذلك فان مجهز السفينة (المالك) لا يمكن له الاعتماد والاتكال على بند الإعفاء من المسؤولية , المحكمة وضحت في قرارها في هذه القضية انه لا يمكن الاحتجاج بان السفينة نفسها معيبة وغير صالحة للملاحة بل إن النقطة الجوهرية في هذه القضية هي الطريقة التي

تم من خلالها رص البضاعة و تخزينها فالمحكمة ركزت على طريقة رص الحمولة الذي لا يشكل خطراً بدوره على السفينة نفسها بل يؤثر على سلامة الحمولة فقط .

ومن التطبيقات القضائية الأخرى في هذا الصدد القرار الصادر في قضية :

Elder , Dempster & Co. Ltd V.Paterson Zochonis & Co. Ltd (1929)

(٦٧)

التي تتلخص وقائعها إن السفينة كرلوين قامت بحمل حمولة من صناديق زيت الزهرة الأفريقي وحمل أيضا على السفينة نفسها في أعلاها حقائب مملوءة بنواة النخيل اذ وضعت في مكان فوق صناديق زيت الزهرة الأفريقي ولاحقا هذه الصناديق الخاصة بزيت الزهرة الأفريقي تصادمت مع حقائب نواة النخيل , المحكمة في هذه القضية لاحظت أن وقت تحميل حمولة زيت الزهرة الأفريقي في السفينة كانت صالحة لاستلام الحمولة ومن دون حدوث أي ضرر , المحكمة أيضا لاحظت بان الضرر الحاصل لم يكن سببه عدم صلاحية السفينة للملاحة ولكن يرجع لعامل آخر يتمثل بسوء الرص والخرن الذي جعل سلامة الحمولة في خطر .

وما دام الكلام آخذاً مجراه في هذا السياق فان مستلزمات البحث العلمي توجب علينا تسليط الضوء على قرار صادر في قضية وهي :

Actis Co. Ltd v. Sanko Steamship Coltd (the Aquacham) (1982)

(٦٨)

التي تتلخص وقائعها بان السفينة كانت محملة بحمولة من الفحم وكان من المفروض إنها تعبر من خلال قناة بنما ولكن طريقة رص الحمولة وشحنها على السفينة جعلها تتجاوز النسبة المسموح بها للغطس فمنعتها سلطات القناة في بنما من العبور مما أدى إلى تأخر السفينة حوالي تسعة أيام , وقد طالب مالك الحمولة بان تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة والسبب إنها لم تعبر قناة بنما ولكن المحكمة توصلت إلى قرار مفاده إن التأخر الحاصل كان بسبب سوء رص الحمولة وليس عدم صلاحية السفينة للملاحة لان السفينة كانت قادرة على الإبحار بسلام في البحار المفتوحة .

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية لالتزام الناقل البحري

بإعداد سفينة صالحة للملاحة

تمهيد وتقسيم:

يعد موضوع الطبيعة القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة من الموضوعات الشائكة التي احتدم فيها الخلاف بين فقهاء القانون البحري بين مشدد لطبيعة هذا الالتزام جاعلا منه التزاما مطلقا (التزام بتحقيق نتيجة) وآخر مخففا حياله جاعلا منه التزاما قائما على ممارسة الناقل الحريص لالتزامه ببذل العناية وببين هذا وذاك أخذت الاتفاقيات الدولية على مسؤوليتها هذا الموضوع في محاولة لم يسبق لها في السابق الوقوف على هكذا موضوع لاسيما إن تجاذبانه بين الشدة والتخفيف زرعت بذورها الأنظمة القانونية المدنية والأنظمة القانونية الانكلوسكسونية . وتأسيسا على ما سبق فإننا سوف نقسم هذا المبحث إلى مطالب ثلاثة:

المطلب الأول: في قوانين الشريعة اللاتينية .

المطلب الثاني : في قوانين الشريعة الانكلوسكسونية .

المطلب الثالث : في ظل قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ .

المطلب الأول

في قوانين الشريعة اللاتينية

إن الطبيعة القانونية لالتزام الناقل البحري بأعداد سفينة صالحة للملاحة في قوانين التجارة البحرية في الأنظمة التي تطبق قوانين الشريعة اللاتينية هي متباينة فبعضها يجعل التزام الناقل البحري في هذه الحالة التزاما مطلقا والبعض الآخر يجعله التزاما قائما على بذل العناية اللازمة التي يبذلها الناقل الحريص وسنبحث في هذا الصدد القانون الفرنسي وبعض القوانين العربية ثم نبين موقف القانون العراقي من التزام الناقل البحري بأعداد سفينة صالحة للملاحة .

فأما يتعلق بالقانون الفرنسي أن القانون رقم ٦٦ - ٤٢٠ الصادر في ١٨ حزيران ١٩٦٦ والمعدل بالقانون رقم ٧٩ - ١١٠٣ الصادر في ٢١ كانون الأول ١٩٧٩ والمعدل بالقانون رقم ٨٦ - ١٢٩٢ الصادر في ٢٣ كانون الأول ١٩٨٦ فهذا

القانون المعدل يعد بمثابة القانون المطبق على عقود إيجار السفن وعلى أنواعها كافة وكذلك هو القانون المطبق على عقود النقل البحري في فرنسا وإيضاً على عقود نقل البضائع داخلياً ويتضمن هذا القانون نصوصاً كثيرة تتعلق بمشاورات الإيجار. ومسؤولية تجهز السفينة (مالكها) عن البضائع التي تستلم وتخزن على سطح السفينة ولغرض معرفة موقف هذا القانون من الطبيعة القانونية لالتزام الناقل البحري بأعداد سفينة صالحة للملاحة فإن المادة السادسة من هذا القانون وبالتحديد الفقرة الثالثة منها بينت ما يتعلق بالتزامات مالك السفينة أي تجهزها ومسؤوليته إذ أشارت إلى أن تجهز السفينة (مالكها) يعفى من المسؤولية الناشئة من خسارة البضاعة وتضررها وذلك إذا كان السبب يعود إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة بشرط أن يثبت أنه قد بذل واجب العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة (٦٩) والجدير بالذكر أن الموقف في القانون الفرنسي لم يقف عند هذا الحد بل تشعب واتسع الخلاف فيه وذلك لأن المرسوم رقم ٦٦-١٠٧٨ الصادر في ٣١ كانون الأول ١٩٦٦ وضع في المادة السادسة منه التزامات مالك السفينة حيث جاء النص بأصله الفرنسي

1.a presenter a la date et au lieu convenus et a mainyieur peudant le voyage le navire designe en bon etat de navigabilite ,arme et equipe

convenablement pour accomplir les. Operations orevues dans la charte-partie

2.a faire toutes diligeuces qui dependent de lui pour executer le ou les voyages prevus a la chart – partie

فاستناداً لهذا النص أن صياغة المادة السادسة جعلت الفقه الفرنسي ينقسم إلى اتجاهين في تفسير طبيعة التزام مالك السفينة بإعداد سفينة صالحة للملاحة .

فذهب الاتجاه الأول إلى تفسير نص المادة السادسة على أن الفقرة الأولى ألزمت مالك السفينة بإعداد سفينة صالحة للملاحة وإن تبقى صالحه للملاحة خلال الرحلة البحرية وهذا التزام يتم ويكمل بقراءة الفقرة الثانية من المادة نفسها التي تلزم مالك السفينة بممارسة وبذل واجب العناية اللازمة في نقل البضائع لذلك فأن هذا الاتجاه وعن طريق الجمع بين الفقرتين اللتين تضمنتهما المادة السادسة فإن مالك السفينة يكون ملزماً بأعداد سفينة صالحة للملاحة في بداية وعلى طول الرحلة وكذلك عليه أن يبذل العناية اللازمة في تنفيذ الرحلة ومن الأدلة التي تقوي حجة هذا الاتجاه المستند على

تفسير المادة السادسة المشار إليها أعلاه انه مدعوم من قبل الفقيهين الفرنسيين الشهيرين هما رودير وبونتيفاك^(٧٠). هذا من جهة ومن جهة أخرى أن محاكم الاستئناف الفرنسية أصدرت احكاماً تقضي بان هناك واجب على مجهز السفينة أن يثبت أنه قد بذل العناية اللازمة خلال الرحلة من حيث التجهيز وانه يحافظ على سفينته لأجل نقل البضائع فمحكمة الاستئناف :

(Aix-en-provence)

اصدرت قرارا مفاده انه ولغرض تمكين مجهز السفينة من الاحتجاج ببند الاعفاء من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة عليه ان يثبت بأنه قد بذل العناية اللازمة للمحافظة على سفينته لجعلها صالحة للملاحة^(٧١).

أما الاتجاه الثاني فانه يفسر نص المادة السادسة المذكورة أعلاه بان على مجهز السفينة التزاما ذات طبيعة مطلقة بإعداد سفينة صالحة للملاحة اذ بينت الفقرة الأولى من المادة السادسة الالتزام الرئيس والأساس على مالك السفينة بإعداد سفينة صالحة للملاحة ثم أكملت نطاق التزام مجهز السفينة الفقرة الثانية من المادة السادسة بمقاضاته عن واجب بذل العناية في الرحلة وليس عن إعداد السفينة للملاحة فالأول هو التزام مطلق^(٧٢) والملاحظ على الاتجاهين السابقين في الفقه الفرنسي ان الاتجاه الأول هو الأقرب للصواب وذلك لان الحجة التي استند عليها الاتجاه الثاني غير مقنعة فكيف يمكن تفسير التزام مجهز السفينة بإعداد سفينة صالحة للملاحة بانه التزام مطلق ثم عليه ان يبذل العناية فشتان ما بين الاثنين لذلك ان الرأي الأول هو الأقرب الى الصواب حسب وجهة نظرنا , اما القانون المصري فقد جعل من التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة التزاماً مطلقاً^(٧٣) فقد أشار قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ في المادة ٢١٤ على (الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها) .

إما القانون الاتحادي البحري الإماراتي رقم ٢٦ لسنة ١٩٨١ فقد جعل من التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة التزاماً ببذل عناية وليس التزاماً مطلقاً (٧٤) إذ نصت المادة ٢٧٢ فقره ١ من هذا القانون على (يلتزم الناقل البحري قبل السفر وعند بدئه ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة وتجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي وتهيئة العنابر والغرف الباردة وغيرها من أقسام السفينة لتلقي البضائع ونقلها وحفظها) .

أما الوضع في القانون العراقي فأنه وللأسف الشديد أن قانون التجارة البحري العثماني الصادر في عام ١٨٦٣ ميلادية لا يزال موجوداً ولكي نحدد طبيعة التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة فإن الأمر يلزمنا تسليط الضوء على هذا القانون فبموجب قانون التجارة البحري العثماني أن الناقل البحري ملزم بإعداد سفينة صالحة للملاحة وإن هذا الالتزام ذو طبيعة مطلقة واستناداً إلى ذلك فإن الناقل البحري لا يمكن أن يتخلص من المسؤولية بإثباته أنه قد بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة على الرغم من أنه يستطيع إبعاد المسؤولية عنه إذا اثبت بان الخسارة أو الضرر الذي لحق بالحمولة ناجم عن سبب أجنبي لا يد له فيه (٧٥) .

ومن الجدير بالذكر في هذا الصدد قبل سنوات عدة من القرن المنصرم فإن العراق تأهب لإصدار قانون بحري جديد ولكنه لم يكتب له النجاح ولم يظهر إلى الوجود . وكان يتضمن نصاً هو المادة (١٧٩) فقره (١) منه تجعل التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة التزام ببذل العناية لا التزام ذات طبيعة مطلقة على خلاف ما هو موجود في قانون التجارة البحري العثماني وقد انتهج مشروع هذا القانون النهج الذي طبقته قواعد لاهاي من جعل التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة التزام ببذل عناية لا التزام مطلق (التزام بتحقيق نتيجة) يخلص مما تقدم أن القوانين التي تطبق أنظمة القوانين المدنية متباينة وبشكل كبير حول طبيعة التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة فبعضها جعلته التزاماً ببذل عناية وأخرى جعلته التزاماً مطلقاً لاغير .

المطلب الثاني

في قوانين الشريعة الانكلوسكسونية

إن طبيعة التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة هو التزام مطلق (Absolute duty) ولكن هذا الالتزام المطلق لا يعني إن الناقل البحري عليه إعداد سفينة تامة من كل الجوانب فالناقل البحري لا يكون مطلوباً منه إعداد سفينة قادرة وصالحه لمواجهة أي نوع من المخاطر وخلال رحلتها فالناقل البحري هو مجرد شخص يلتزم بإعداد سفينة صالحة لغرض الرحلة المتعاقد عليها وقادرة على تنفيذها وهذا يعني أن على الناقل البحري إن يجهز السفينة بما يجعلها صالحة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية التي من المحتمل أن تواجهها أثناء الرحلة مع الأخذ بنظر الاعتبار وقت الرحلة ونوع المياه التي ستبحر فيها ونوع السفينة نفسها والحمولة التي ستمضي

بنقلها ومكان الحمولة الذي ستخزن فيه على سطح السفينة وترص جميعها تؤثر على طبيعة التزام الناقل البحري بأعداد سفينه صالحه للملاحه ولا يشفع لمالك السفينة أن يثبت بأنه قد فعل أفضل ما يمكن لجعل السفينة صالحه للملاحه لان التزامه في ظل القوانين الانكلوسكسونيه التزاما مطلقاً (التزام بتحقيق نتيجة) لا التزام ببذل عنايه الازمه .(٧٦). وقد عبر اللورد (بلاك بورن) عن ذلك قائلاً :

(Also in marine contracts . contracts for sea carriage that is what is properly cailed a warranty not merely that they should do their best to make the ship fit .but that the ship should really be fit .)

تأسيسا على ما سبق فإن الناقل البحري في ظل الأحكام الموجودة في القوانين الانكلوسكسونية إذا اخل بالتزامه الخاص بأعداد سفينة صالحة للملاحه فانه سيكون مسؤولا بغض النظر عما إذا كان هو في حالة خطأ أم لا وبغض النظر عما إذا كان العيب قابلا للكشف بالفحص أو لا .(٧٧). وقد عبر اللورد (بلاك بورن) عن ذلك قائلاً :

(that where there is a contract to carry goods in a ship. Whether that contracts is in the shape of a bill of lading or any other form there is a duty on the part of the person who furnishes or supplies that ship or that ships room unless something be stipulated which should prevent it . that the ship shall be fit for its purpuse .that is generally expressed by saying that it shall be seaworthy)

لذلك الغرض إذا قام مالك السفينة بأعداد سفينه صالحة للملاحه فانه يعد منفذا لالتزامه بأعداد سفينة صالحة للملاحه وسيكون غير مسؤول عن أي خساره تحصل مالم يكن مسؤولا بالاستناد إلى اسس أخرى لا على أساس التزامه بأعداد سفينه صالحه للملاحه كما لو تبين أن الناقل البحري قد اخل بالتزامه الخاص ببذل العناية اللازمة بالحمولة أو إخلاله بالتزامه الخاص برص الحمولة و تخزينها بصورة صحيحة على سطح السفينة على الرغم من أن الناقل البحري حتى إذا قام بأعداد سفينة صالحة للملاحه من الناحية المادية وكذلك صالحه من الناحية التجارية فإنه يبقى مسؤولا عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحه بسبب سوء الرص والخزن وهذا ما ثبت وبشكل جلي في قضية

Northern shipping co. v deutsche seeneederei g.m.b.h and others
(78). the kapitain sakharow . 2000

التي تتلخص وقائعها بأن هناك حمولة شحنت على سطح السفينة ومالك الحمولة لم يعلم الناقل البحري عن طبيعة هذه الحمولة المتمثلة ببضائع ذات خطوره اضافة الى ذلك ان الناقل البحري شحن على السفينة نفسها حمولة ذات سرعة عالية من الاشتعال وعلى ظهر السفينة نفسها هذه الحمولة الاخيرة تحتاج الى نظام تهويه فعال لغرض سحب التبخر من ما تقوم بأنبعاثه هذه الحمولة السريعة الاشتعال من روائح لغرض الحد والتقليل من خطورة الانفجار الذي من المحتمل ان يحدث ولكن الربان المسؤول عن هذه السفينة لم يجهزها بنظام تهويه فعال خلال الرحلة مما نجم عنه انفجار الحمولة الخطرة على سطح السفينة مما سبب حريقاً هائلاً عليها والذي أدى في الوقت نفسه الى حدوث تشققات في سطح السفينة مما ترتب عليه انتشار الحريق في العنابر التي تضم الحمولة السريعة الاشتعال المخزونة فيها فانفجرت وأدت الى غرق السفينة وتلفت الحمولة بالكامل . محكمة الموضوع توصلت الى استنتاج ورأي مفاده أن سبب الحريق كان هو عدم إعلام الناقل البحري حول طبيعة الحمولة المشحونة على سطح السفينة كونها خطرة مما جعل الناقل البحري عاجزاً عن القيام بأي شئ عند حصول الانفجار فهو غير مرتبط بالتزام مفاده ان يبذل العناية اللازمة بل هو ملتزم بالتزام مطلق على الرغم من ان الانفجار الثاني ما كان ليحصل إذا كان الناقل البحري لم يحم بشحن الحمولة سريعة الاشتعال في أسفل سطح السفينة أي في عنبرها وجوفها التي لم تكن مزودة بنظام تهوية سليم لذا فالناقل البحري يسأل والحالة هذه عن سوء الرص والخزن .

وتأسيساً على ما سبق فان التزام الناقل البحري المطلق باعداد سفينة صالحة للملاحة يتسع ليشمل ضمان سلامة السفينة والحمولة والطاقم كذلك ان على الناقل البحري ان يتجنب سوء الرص والخزن على السفينة الذي من شأنه ان يجعل السفينة غير صالحة للملاحة⁽⁷⁹⁾.

المطلب الثالث

في ظل قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ

ان مستلزمات البحث العلمي تقتضي منا لمعرفة الطبيعة القانونية لالتزام الناقل البحري باعداد سفينة صالحة للملاحة في كل من قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ لتسليط الضوء أولاً على قواعد لاهاي ومن ثم على قواعد هامبورغ .
أولاً :- في ظل قواعد لاهاي :

انه من المناسب في هذا المقام ضرورة الاشارة الى ان قواعد لاهاي شأنها شأن باقي القوانين المحلية وضعت على كتف الناقل البحري بعض الالتزامات الرئيسية وان الإخلال بها سيجعل الناقل البحري مسؤولاً مالم يحصن نفسه ببند يعفيه من المسؤولية وان أحد الالتزامات المفروضة على الناقل البحري بموجب قواعد لاهاي هو التزام الناقل البحري باعداد سفينة صالحة للملاحة وان قواعد لاهاي ارسيت هذا الالتزام على الناقل البحري كونه الالتزام الرئيس من بين باقي الالتزامات الأخرى التي أشارت إليها اذ نصت قواعد لاهاي على الناقل البحري ان يبذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة . فعلى الرغم من ان هذا المصطلح لم يظهر الى الوجود في عام ١٩٢٤ ولكنه استعير من اللغة الاتفاقية التي كانت مستعملة بواسطة الناقلين البحريين اللذين كانوا يستعملونها في سندات شحنهم وكذلك من التشريعات الاولية والمبكرة مثل قانون (١٨٩٣) Harter act) والقانون الكندي لعام ١٩٠٤ (٨٠) ومن الجدير بالذكر ان الطبيعة القانونية لالتزام الناقل البحري باعداد سفينة صالحة للملاحة كونه التزام قائم على بذل العناية اللازمة في ظل قواعد لاهاي تعود جذورة الى القانون الانكلوسكسوني نفسه فالاتفاقية لم تتضمن هذا المصطلح من دون الرجوع الى هذه القوانين التي تمت الاشارة لها اعلاه وهذا ما اشار له مجلس اللوردات البريطاني في قضية :

Riverston meat company pty ltd .v. lanceshire shipping company
 ltd (the mun caster castle .1961.) (81)

التي حكم فيها مجلس اللوردات البريطاني بأن عبارة بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة الذي نصت عليه قواعد لاهاي مشتقة من قانون (Harter act) الأمريكي ١٨٩٣ الذي تبنته الاتفاقية وجعلته يحتل مكانة بارزة جداً في نصوصها.

وتأسيساً على ذلك فإن الوضع في ظل أحكام قواعد لاهاي حول الطبيعة القانونية لهذا الالتزام لم يتغير فيما هو موجود في بعض القوانين الانكلوسكسونية مثل قانون هارتر ١٨٩٣ . فالمادة الثالثة فقره واحد من قواعد لاهاي نصت على (ان الناقل البحري ملزم قبل وعند بدء الرحلة ان يبذل العناية اللازمة ل(ا) لإعداد سفينة صالحة للملاحة (ب) تطعيم السفينة وتجهيزها بالمعدات (ج) تهيئة العنابر وغرف التبريد والمبردات والأجزاء الأخرى للسفينة التي فيها البضاعة المنقولة صالحة وسليمة لاستلامها ونقلها والمحافظة عليها .

يتبين من هذا النص ان الناقل البحري يلتزم ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة من كل الوجوه صالحة للملاحة وان مالك الحمولة بإمكانه مقاضاة الناقل البحري إذا تضررت بضاعته وكان سبب تضررها يعود الى عدم بذل الناقل البحري العناية اللازمة .^(٨٢)

مع الملاحظة ان الأسلوب الذي اعتمدته قواعد لاهاي في تحديد الطبيعة القانونية لهذا الالتزام كونه التزام قائم على بذل العناية اللازمة وليس التزاماً مطلقاً (الالتزام بتحقيق نتيجة) وان الطبيعة المطلقة للالتزام تطبق عندما لا تكون قواعد لاهاي قابله للتطبيق كما هو الحال في مشارطات الإيجار عندما يكون القانون العام هو المطبق مالم يتفق الأطراف على خلافه وكذلك ما نص عليه قانون نقل البضائع البحري البريطاني لعام ١٩٧١ في المادة (S) ٢ (٣)^(٨٣).

ثانياً :- في قواعد هامبورغ :

أما قواعد هامبورغ فقد تبنت المنهج الذي اتبعته قواعد لاهاي في المادة الثالثة ولكن قواعد هامبورغ لم تستعمل مصطلح العناية اللازمة (due diligence) الذي استعملته قواعد لاهاي بل استعملت تعبير آخر غيره وهو مصطلح التدابير المعقولة (Reasonable measures الذي نصت عليه المادة الخامسة من قواعد هامبورغ .

والجدير بالإشارة ان المادة الخامسة من قواعد هامبورغ تقسيم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ أو الإهمال وان هذا المعيار الموجود في المادة الخامسة يترتب عليه إذا البضاعة تأخر تسليمها أو تم تسليمها متضررة فعندئذ ينبغي النظر فيما إذا كانت الخسارة أو الضرر بسبب خطأ حصل وهي في عهدة الناقل البحري أم لا فإذا كان كذلك فعندئذ ينبغي توجيه السؤال الى الناقل البحري هل ان الضرر الحاصل كان بسبب خطأ أو وكيله أو عماله فإذا كان بسبب واحد منهم فإنه سيكون مسؤولاً أما

إذا لم يكن بخطأه احد تابعيه فانه لا يكون مسؤولاً وعليه فأن المادة الخامسة من قواعد هامبورغ لا تجعل التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة يأخذ طبيعة مطلقة بل على عكس ذلك فقواعد هامبورغ تجعل التزام الناقل البحري هذا قائماً على اتخاذ التدابير المعقولة

(Reasonable measures) لتجنب حصول الضرر^(٨٤).

لذلك يبدو وبشكل جلي ان نظام المسؤولية بموجب قواعد هامبورغ يقوم وعلى نحو حصري على فكرة الخطأ وهو بشكل عام المطبق نفسه في قواعد لاهاي ولكن الاختلافات الأساسية بين النظامين أي نظام قواعد لاهاي ونظام قواعد هامبورغ يكمن في الأسس المختلفة التي من خلالها يمكن تأسيس فكرة الخطأ لكل منهما فاستناداً إلى ذلك ان الالتزامات الأساسية أو الرئيسية المفروضة على الناقل البحري والمنصوص عليها في المادة الثالثة فقرة (٢٥١) من قواعد لاهاي سوف تبقى سارية في ظل حكم المادة (٥) فقرة (٣) من قواعد هامبورغ باعتبارها جزء من المسؤولية العامة المفروضة على الناقل البحري لأداء جميع التزاماته الناشئة من عقد النقل البحري الذي يفرض عليه أيضاً اتخاذ العناية اللازمة. بيد ان قواعد هامبورغ أدخلت تحوير على ما كان متداولاً يتمثل بوضعها قاعدة عامة تؤسس قرينة الخطأ في حالة حدوث خسارة أو ضرر^(٨٥) فعلى سبيل المثال ان التزام الناقل الرئيس بموجب قواعد لاهاي هو ان يبذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة وان مسؤولية الناقل البحري عن هذا الالتزام لا تتحدد عن أهماله هو فقط أو إهمال تابعيه أو عماله ولكن مسؤوليته في هذا الصدد - الإهمال - تمتد لتشمل المقاولين المستقلين عنه كمصلي البواخر والمساحين.

والجدير بالإشارة ان هذه الفروقات التي تم الإشارة لها أعلاه أوجزت في القرار الصادر من مجلس اللوردات وذلك في قضية:

Riverston Meat Company Pty Ltd. V Lance shire shipping company Ltd (the mun caster castle. 1961).

والتي سبق وان أشرنا لها حيث تضمن هذا القرار ان القصد من المادة (٥) فقرة (١) من قواعد هامبورغ هو تحقيق نفس النتيجة المرتقبة من المادة (٣) من قواعد لاهاي وذلك بإلزامها الناقل البحري بأعداد سفينة صالحة للملاحة وانه سيكون مسؤولاً عن إهماله لهذا الالتزام سواء كان السبب يعود له أو لعماله أو لتابعيه أو المقاولين المستقلين عنه كمصلي السفن.

ولكن قواعد هامبورغ بدلاً من ان تشير إلى إلزام الناقل البحري بجعل السفينة صالحة للملاحة وبدلاً من نصها على أن الناقل البحري عليه ان يبذل العناية اللازمة فأنها استعاضت عن ذلك بجعل الناقل البحري مسؤولاً عن الخسارة الناتجة من خسارة البضاعة أو تضررها ما لم يقيم الناقل بإثبات أنه هو وتابعيه أو وكلائه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة والتي تكون مطلوبة لتجنب حصول الضرر وما يترتب عليه من آثار^(٨٦).

ويجب ان يبقى عالماً في الأذهان ان قواعد هامبورغ أستطاعت وإلى حد كبير من التغلب على المشاكل والمعوقات التي كانت تكتنف المادة (٣) من قواعد لاهاي وبالذات ما يظهر على المادة (٣) من غموض فمثلاً ان التزام الناقل البحري بأعداد سفينة صالحة للملاحة في ظل قواعد لاهاي كان مقيداً بضرورة اتخاذ الناقل البحري واجب العناية اللازمة قبل وعند بداية الرحلة مما يجعل هذا الناقل البحري غير مسؤول إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة خلال الرحلة لأن قواعد لاهاي تفرض عليه هذا الالتزام قبل وفي بداية الرحلة لذلك فأن قواعد هامبورغ سوف تحل الغموض والقصور الموجود في هذه الحالة إذ ستجعل الناقل البحري ملزماً بإعداد سفينة صالحة للملاحة لا قبله ولا في بداية الرحلة فقط بل يمتد هذا الالتزام المفروض على الناقل البحري على طول مدة النقل^(٨٧).

يخلص مما تقدم ان الطبيعة القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة متفاوت من نظام إلى آخر فقد يكون التزام مطلق (التزام بتحقيق نتيجة) في ظل القوانين الانكلوسكسونية وبعض القوانين المطبقة للقوانين اللاتينية والبعض الآخر يؤسسه على واجب بذل العناية اللازمة كما هو الأمر في بعض القوانين التي تطبق نظم القانون المدني وكذلك قواعد لاهاي وأخيراً قواعد هامبورغ اعتنقت فكرة مفادها اتخاذ التدابير المعقولة.

المبحث الثالث

النطاق الزمني لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة

تمهيد وتقسيم:

إن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة شأنه شأن أي التزام آخر ينشأ من عقد النقل البحري لابد أن يتم تنفيذه والقيام به خلال مدة معينة ولكن قد يتطلب الأمر من الناقل البحري أن هذا الإعداد للسفينة لا يتم في أول خطوة أو فرصة بل قد يتم في آخر مرحلة من الرحلة البحرية بعد الملاحة وهذا قد يؤدي إلى خلق مشاكل قانونية في هذا الصدد وتأسيساً على ذلك سوف نقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: وقت أداء الناقل البحري لالتزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة.

المطلب الثاني: تجزئة الرحلة البحرية.

المطلب الثالث: حالة التزود بالوقود.

المطلب الأول

وقت تنفيذ الناقل البحري لالتزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة

إن وقت ممارسة وأداء الناقل البحري لالتزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة يتحدد في ظل القانون الأمريكي في بداية الرحلة إذ يوجد تعهد ضمني مفروض على الناقل البحري أن تكون السفينة صالحة للملاحة في بداية الرحلة ولكن القانون الإنكليزي كان أكثر دقة وخصوصية في هذا السياق فقد اشترط على الناقل البحري أن يعد سفينة صالحة للملاحة حالاً عند بدأ التحميل إي الشحن وفي وقت الملاحة وبعبارة أخرى ينبغي أن تكون السفينة صالحة وأمينه لاستلام ونقل والمحافظة على الحمولة فإذا لم تكن السفينة صالحة في هذه اللحظة فأنها لا تعد صالحة وجاهزة للتحميل وإن مالك الحمولة أو البضاعة في هذه الحالة يكون محقاً في رفضه لتحميل الحمولة وشحنها وقد يقيم الدعوى القضائية ضد مجهز السفينة عند إخلاله بهذا الالتزام^(٨٨).

والجدير بالإشارة أن وقت هذا الالتزام لا يتحدد عند لحظة التحميل فقط بل يمتد ليشمل وقت الملاحة أيضاً فالسفينة يجب أن تكون صالحة لمواجهة المخاطر الملاحية للرحلة البحرية المقصودة وإن هذا الالتزام يعد مخالفاً به إذا السفينة لم تعد صالحة لمواجهة هذه المخاطر على الرغم من أنها قد تكون صالحة للملاحة عند مغادرتها المرسى ووصولها إلى مكان التحميل وعند شروعه بأخذ الحمولة على سطحها لهذا

ينبغي ان تبقى السفينة صالحة للملاحة في وقت الإبحار بها أو الملاحة بها^(٨٩). على الرغم من أنه لا يوجد في كل من القانون الإنكليزي والقانون الأمريكي تعهد ضمني على الناقل البحري بأن سفينته يجب ان تبقى وتستمر كونها صالحة للملاحة خلال الرحلة بأكملها^(٩٠).

هذا هو الموقف في القانون الإنكليزي والأمريكي ولكن إذا ولينا جوهنا شطر قواعد لاهاي فإن المادة (٣) فقرة (١) منها تبين ان الناقل البحري يلتزم بإعداد سفينة صالحة للملاحة من حيث الوقت وذلك قبل وعند بداية الرحلة وهذا حسب تصورنا المتواضع قصور تشريعي محسوب على قواعد لاهاي فكيف يمكن تفسير الوضع القانوني للناقل البحري إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء الرحلة البحرية فإنه استناداً إلى المادة (٣) لا يعد الناقل البحري مخالفاً بالتزامه هذا إذا كان قد جعل السفينة صالحة للملاحة قبل وعند بداية الرحلة الانتقاد نفسه يمكن ان نوجهه أيضاً إلى القانون البحري الاتحادي الإماراتي الذي حدد وقت ممارسة هذا الالتزام قبل وعند بدأ الرحلة في المادة (٢٧٢) فقرة (١) شأنه شأن قواعد لاهاي في المادة (٣) فقرة (١).

وتأسيساً على ما سبق فإننا نقترح ان يكون التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة يجب ان يمتد ليغطي الرحلة بالكامل بدلاً من تحديده قبل وعند بدأ الرحلة لأن ذلك سيحل الكثير من المشاكل القانونية التي بينها في ما تقدم.

المطلب الثاني

تجزئة الرحلة البحرية

إن مبدأ تجزئة الرحلة البحرية يعني ان الرحلة تقسم إلى مراحل والسفينة لكي تكون صالحة للملاحة فأنها يجب ان تكون كذلك في بداية كل مرحلة تمضي بها^(٩١)، وان هذا المبدأ وجد في ظل أحكام القانون العام إذ كانت الرحلة البحرية تقسم إلى مجموعة مراحل تستدعيها الضرورة الملحة لمجهزي السفينة بيد ان تجزئة الرحلة البحرية إلى عدة مراحل أو أجزاء لا يعني تعدد الرحلة البحرية أيضاً، فالرحلة البحرية تبقى واحدة. هذا المبدأ في حقيقة الأمر أصبح مختلفاً في ظل قواعد لاهاي وعلى وجه الخصوص ما جاء في المادة (٣) فقرة (١) منها التي ألزمت الناقل البحري بأن يبذل العناية اللازمة قبل وعند بدأ الرحلة بإعداد سفينة صالحة للملاحة فالتغير يكمن في ان المبدأ القديم كان يعد تجزئة الرحلة البحرية إلى عدة مراحل كل مرحلة هي مستقلة عن الأخرى لذلك الغرض ان السفينة يجب ان تكون مستوفية لمتطلبات الصلاحية الملاحية

عند بداية كل مرحلة من الرحلة وتأسيساً على ذلك الرحلة قد تنقسم إلى مراحل عدة مختلفة كمرحلة التحميل ومرحلة الانتظار في الميناء الذي ستبدأ منه التزود في الوقود ومرحلة الأبحار نهراً ومرحلة الأبحار في المحيطات ... الى غير ذلك. لذلك السفينة يجب ان تكون صالحة للملاحة في بداية كل مرحلة من هذه المراحل^(٩٢).

ومن التطبيقات القضائية في هذا الصدد القرار الصادر في قضية:

A. E. Reed and Company. Limited V. Page Son and East

Limited and Another. (1927)^(٩٣)

التي تتلخص وقائعها بوجود زورق كبير على شكل صندل شحن بحمولة تزيد كثيراً عن طاقته وأدى إلى غرقه بعد انتهاء عملية التحميل. المحكمة بينت في قرارها بأن الصندل كان صالحاً للملاحة لغرض التحميل ولكن حقيقة انه شحن أكثر من طاقته جعله في وضع خطر وترتب عليه ان أصبح غير صالح للملاحة .

وعليه فان مبدأ تجزئة المرحلة البحرية يجعل الناقل البحري ملتزماً بجعل السفينة صالحة للملاحة في بداية كل مرحلة حتى يكون الناقل البحري قد نفذ التزامه على الرغم من ان قواعد لاهاي أبطلت هذا المبدأ وذلك بجعلها الناقل البحري ملزماً بأن يبذل العناية اللازمة قبل وعند بدء الرحلة ومع ذلك فأن إلغاء هذا المفهوم من قبل قواعد لاهاي لا يعني بأن السفينة يجب ان تستوفي كل احتياجاتها من تجهيزات وأدوات وجميع التدابير الضرورية عند بدء الرحلة فهذا سيكون مستحيلاً أو غير معقول لذا فالناقل البحري ممكن ان يقدم ترتيب في بداية الرحلة لغرض التجهيز والذي قد يحدث في آخر الرحلة^(٩٤). والجدير بالإشارة ان مبدأ تجزئة الرحلة البحرية رغم صرامة قواعد لاهاي التي قامت بإلغائه فإنه يبقى قابلاً للتطبيق الآن في ظل أحكام القانون العام الإنكلوسكسوني فهذا النوع من المراحل يعني ان الرحلة البحرية عندما تتكون وتتألف أكثر من شوط ومرحلة واحدة كشوط البحار وشوط الأنهار أو شوط البحيرات.. الخ. هذه فقد تتطلب وبشكل جلي تعدد حالات صلاحية السفينة للملاحة^(٩٥).

وبناء على ذلك ان التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة يبقى من حيث النطاق الزمني قبل وعند الشروع في الرحلة البحرية ولا يكون الناقل البحري ملتزماً بجعل السفينة صالحة للملاحة على طول الرحلة من بدايتها إلى نهايتها فبدلاً من ذلك ان يجعلها صالحة للملاحة قبل البدء في الشوط والمرحلة الأولى مع الأخذ بعين الاعتبار الأشواط والمراحل الأخرى التي يجب ان تكون فيها السفينة صالحة للملاحة عند دخولها الأشواط أو الشوط القادم^(٩٦).

ومن التطبيقات القضائية على ذلك القرار الصادر في قضية:

(922) Moore and Another V. Lumn and Others. (922)⁽⁹⁷⁾

التي تتلخص وقائعها بان السفينة تم تحميلها بأنواع مختلفة من الحمولة وذلك في ميناء (بلتيمور) جزء من هذه الحمولة كان عبارة عن أغصان خشب تم تحميلها على سطح السفينة التي كانت رحلتها البحرية تتطلب الأبحار نهرياً قبل الدخول إلى فتحة البحر لذلك الغرض الرحلة البحرية تتضمن مرحلتين وبما ان أغصان الأخشاب وضعت على سطح السفينة من دون ان توثق في الوقت الذي غادرت به ميناء (بلتيمور) والسياق المعتاد والذي يجري العمل به يقضي بشد الأغصان خلال مرحلة النهر، وخلال المرحلة التي تبدأ عند فتحة البحر تضرر المخزن الأمامي للسفينة وذلك لاصطدامها بالجليد وترتب عليه ان أصبحت غير صالحة للملاحة إضافة إلى ذلك ان الربان ورئيس المهندسين كانوا معتادين على التمثل والربان أعلم مجهز السفينة حول الضرر الذي لحق بالمخزن الأمامي منها ولكنه لم يتخذ إجراءً مناسباً لتثبيتها واستمرت السفينة برحلتها إلى فتحة البحر مع وجود كادر غير كفوء وأغصان أشجار منقولة من دون شد وكذلك مع ضرر حاصل نتيجة الاصطدام. كل ذلك جعل محكمة الاستئناف والمحكمة الأدنى منها تتوصلان إلى استنتاج مفاده ان السفينة غير صالحة للملاحة بسبب حالة الربان ورئيس المهندسين عند بدء الرحلة من ميناء (بلتيمور) وبسبب التصادم الذي حصل في مرحلة النهر وبسبب عدم شد الأغصان قبل بدء شوط ومرحلة فتحة البحر وكذلك عدم إصلاح الأضرار التي حصلت في المخزن الأمامي للسفينة كلها تجعل السفينة غير صالحة للملاحة.

المطلب الثالث

حالة التزود بالوقود

إن حالة التزود بالوقود حالة خاصة تقتضي بحثه بشكل مستقل وتعني تجهيز السفينة بالوقود والماء... وغير ذلك. لكي تتمكن من المضي برحلتها البحرية حتى مقصدها النهائي لذلك فأن هذه العملية تعد جزءاً من واجب بذل العناية لجعل السفينة صالحة للملاحة مما يترتب عليه إذا الناقل البحري أخل بإعداد سفينة ذات وقود كافٍ لكل الرحلة البحرية فأنه سوف يكون مخالفاً بالتزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة⁽⁹⁸⁾. ولكن هناك حقيقة يجب إدراكها ان أغلب السفن هي ذات عمل ميكانيكي وتقوم على مكائن والرحلة البحرية بها عادة تكون طويلة لذلك هي لا تتمكن ويستحيل عليها ان

تحمل ما يكفيها من الوقود لتغطية كل الرحلة البحرية لذلك فإن الناقل البحري لا يكون ملزماً بتجهيز سفينة بالوقود الكافي أو الفحم الكافي لغرض وصولها إل مقصدها النهائي فبدل من ذلك هو يلتزم بإعداد سفينة ذات وقود كافي لإيصالها إلى ميناء التزود بالوقود القادم وكذلك إلى غاية ان تصل إلى مقصدها النهائي^(٩٩).

وبموجب مبدأ تجزئة الرحلة البحرية فإن أي مرحلة لغرض التزود بالوقود تعد رحلة بحرية مستقلة ومنفصلة ويترتب عليه ان السفينة يجب ان تكون صالحة للملاحة في بداية كل مرحلة تزود بالوقود ومن التطبيقات القضائية الشاهدة على ما كان جاري العمل به في هذا الصدد القرار الصادر في قضية The Vortigern v. Richards and co. (1899).^(١٠٠).

والتي تتلخص وقائعها بأن المدعي مالكاً لسفينة بخارية غادرت الفلبين متوجة إلى ميناء ليفربول في بريطانيا محملة بحمولة تعود للمدعي عليه شحنت بموجب مشاركة إبحار بالرحلة كما هو مثبت في سند الشحن وأعطيت للناقل البحري حرية التزود بالوقود في الموانئ التي ستكون في الطريق الذي تسلكه السفينة في مسارها. الرحلة البحرية كانت قد قسمت إلى مراحل والسفينة توقفت في ميناء كولومبو ولكنها لم تأخذ الوقود الكافي لغرض إيصالها إلى المرحلة القادمة في ميناء (سويز) وعندما أصبحت السفينة على مقربة من حاجتها بالتزود بالفحم فإن الربان لم يأخذ ما يكفيها من الوقود بسبب ان رئيس المهندسين لم يعلمه بذلك مما اضطرت السفينة نتيجة لهذا الوضع ان يقوم الربان بتقصير الرحلة وترتب على ذلك أيضاً ان بعض من الحمولة المحملة على سطحها قد استخدمت وأحرقت بالوقود. لاحظت المحكمة في هذه القضية ان المدعي لا يجوز له التمسك والدفع ببند الأعفاء الموجود في سند الشحن والسبب أنه لم يقيم بإعداد سفينة صالحة للملاحة في بداية كل مرحلة من الرحلة فالمطبق والحالة هذه ان السفينة تكون حرة في أخذ الضروري من الوقود لغرض إيصالها إلى ميناء تتزود منه بالوقود مرة أخرى ولكن في الوقت نفسه أنها يجب ان تحمل بالكافي لكي يوصلها إلى الميناء الذي ستتوقف عنده لغرض التزود بالوقود مرة أخرى لغرض تغطية المرحلة القادمة من الرحلة.

وعلى أية حال فإن مبدأ تجزئة الرحلة البحرية لغرض التزود بالوقود حصل عليه تغيير بعد إصدار قواعد لاهاي فلم تبق مرحلة التزود بالوقود كمرحلة مستقلة كما كانت بالسابق بل أصبحت جزءاً من الالتزام الأولي بإعداد سفينة صالحة للملاحة وعليه فإن السفينة لا يمكن لها ان تأخذ ما يكفيها من الوقود للمرحلة بأكملها فالناقل البحري عليه

ان يعد خطة مسبقة عن الأماكن أو الموانئ التي ستتوقف عندها السفينة لغرض التزود بالوقود وإذا توقفت السفينة عند ميناء آخر غير الذي كان مخططاً ان تتوقف عنده لغرض التزود بالوقود فتعد والحالة هذه سفينة غير صالحة للملاحة لذا فإنه يمكن والحالة هذه وصف الالتزام هذا بأنه التزام فرعي فيما يتعلق بحالة التزود بالوقود بدلاً من اعتباره التزاماً مستقلاً لغرض جعل السفينة صالحة للملاحة في هذا الجانب^(١٠١).

والملاحظ هنا بأن التزود بالوقود لا يعني التزود بالفحم والوقود فقط والتي تكون السفينة بحاجة ماسة جداً لها لغرض اعطائها قوة مواصلة المسار بل أيضاً مصطلح التزود بالمياه النقية والأكل الذي يعد أيضاً ضروري لطاقم السفينة وكذلك الماء يعد جداً ضروري بالنسبة لسخان الماكينة في السفينة^(١٠٢). وبناءً على ذلك ان الناقل البحري لكي يكون قد نفذ التزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة عليه ان يضع خطة مسبقة للموانئ التي يكون له حق الوقوف بها لغرض التزود بالوقود والتي توجد على طول خط سير الرحلة البحرية وعليه في الوقت نفسه ان يزود السفينة بكمية كافية من الوقود قادرة على إيصال السفينة إلى مرحلة الميناء الأول الذي ستتزود منه بالوقود^(١٠٣) ومن التطبيقات القضائية في هذا الصدد القرار القضائي الصادر في قضية:

Northumbrian Shipping Company Limited V. E. Timm and Son
(1959) Limited^(١٠٤)

التي تتلخص وقائعها بأن السفينة كانت في رحلة من ميناء فانكوفر إلى (Hyll) وكان من المفترض ان تأخذ السفينة معها الوقود الذي يكفيها بالوصول إلى (St. Thomas) حيث هو المكان الذي مخطط ان تأخذ منه السفينة الوقود الذي تحتاجه ولكن وبسبب خطأ كل من الربان والمهندس فالسفينة انطلقت بكمية من الفحم غير كافية وبدلاً من ان يقوم بأخذ الوقود من ميناء (Colon) كما كان مرخص للناقل البحري بذلك فإنه قرر المضي إلى (St. Thomas) وخلال الرحلة البحرية اكتشف الربان ان ليس لديه الكمية الكافية من الفحم وتوجه بالسفينة إلى (Royal) وقبل ان تصل السفينة هناك أسرع إلى (Morant Cap) الموجودة في جزيرة جمايكا وتعرضت الحمولة إلى ضرر. محكمة البداية عند استماعها للقضية لم تقبل بالحجة وبالدفع المقدم على أساس سوء حساب كمية الفحم من قبل الربان وكان مجرد خطأ ملاحي وقد عللت المحكمة عدم قبولها هذا الدفع من ان الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة هو التزام شخصي. وتكون مسؤوليته على مجهز السفينة أي (مالكها)، بأن يضمن قبل انطلاق الرحلة البحرية أن السفينة مزودة بالفحم الكافي علاوة على ذلك ان مجلس اللوردات

والمحاكم الأدنى درجة أصرت على نقطة مفادها بأنه إذا مجهز السفينة قد خطط وحدد الموانئ التي يسمح له بها التزود بالوقود وذلك في بداية الرحلة البحرية أو عند ميناء التحميل والسفينة في أول مراحلها نفذ لديها الوقود مما جعلها تتوقف في أحد الموانئ الأخرى التي تتوسط المسار لغرض التزود بالوقود فأنه حتى إذا كان الربان مسموح له بذلك فأن مجهز السفينة سوف يكون مخالفاً بالتزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة والسبب ان الميناء الذي رست به لغرض التزود لم يكن ضمن الخطة الأصلية.

وفي قضية أخرى، وهي قضية (Makedonia. 1962 lioyds rep 316)^(١٠٥) التي تتلخص وقائعها ان السفينة كانت تحمل حمولة من ميناء في غرب كندا إلى المملكة المتحدة وبسبب تلوث وقود الغاز لم تستطع الاستمرار والمضي برحلتها حسب الطاقة المتوفرة لديها وان بعض من الحمولة كان قد تم طرحه في البحر والبعض الآخر استخدم محروقات لغرض تزويد السفينة بالطاقة وبعد ذلك أجريت عملية إنقاذ لها فالحقيقة ان السفينة في هذه الحالة كانت مزودة بكمية كافية من الوقود اللازم لإيصالها إلى المرحلة الأولى لغرض التزود بالوقود وكذلك المرحلة الثانية ولكن بعض الوقود الذي زودت به كان ملوث وعدم وجود ما يكفي من ماء الطعام في السفينة. فقد قررت المحكمة في هذه القضية ان السفينة غير صالحة للملاحة والسبب عدو وجود خطة مسبقة ومناسبة لغرض التزود بالوقود وكذلك ان طاقمها لم يكن كفوءاً والسبب هو عدم تزودها بالوقود الكافي.

ويذهب الفقه إلى التأكيد على نقطة غاية في الأهمية في هذا المجال وهي ان السفينة إذا انحرفت لغرض التزود بالوقود عن مسارها الذي تسلكه لغرض الوصول إلى مقصدها عن الميناء الذي يستعمل عادة في التجارة لغرض التزود بالوقود فأنها لا تعد والحالة هذه قد انحرفت على نحو غير معقول ولا يمكن ان توصف بأنها غير صالحة للملاحة والسبب ان انحرافها عن مسارها الاعتيادي كان لغرض التزود بالوقود من مثل هذا الميناء الذي انحرفت له، خصوصاً إذا كان مثل هذا الانحراف مخططاً له قبل سريان عقد النقل البحري أو حتى قبل الدخول به. علاوة على ذلك ان السفينة إذا بدأت رحلتها البحرية وان واحد من معداتها لم يكن معداً للاستعمال أي غير صالح للملاحة ولكن استخدام مثل هذا الجزء من المعدات لم يكن ضرورياً لغاية المرحلة الأخيرة من الرحلة البحرية كأن يساهم في عملية تفريغ الحمولة وان الناقل البحري خطط ورتب لغرض إصلاح هذا الجزء من المعدات أو الأدوات قبل ان يحين وقت حاجته له فعند إذ لا يعد الناقل البحري مخالفاً بالتزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة

وذلك لأنه رتب وخطط لإصلاح هذه الأدوات مسبقاً قبل بدأ الرحلة أو قبل الدخول في عقد النقل البحري , مع الملاحظة في هذا الصدد أيضاً ان كمية الوقود التي تحتاجها السفينة لغرض أداء مرحلتها للتزود بالوقود من الميناء القادم فإنه لا يوجد الزام على الناقل البحري بأن يزود السفينة بكمية مضبوطة من الوقود التي تحتاجها متى تصل إلى ميناء التوقف القادم بل كل ما عليه هو ان يترك في السفينة مقدار وكمية محدودة من الوقود كافية لحالة السفينة التي من المحتمل ان تواجه بعض المشاكل في الطريق كما هو الأمر في حالات الطوارئ فإذا حصل نفاد الوقود نتيجة حدوث طوارئ في الطريق مع قيام الناقل البحري بتزويد السفينة ما يكفي من كمية الوقود وليس بالضبط فإنه لا يمكن القول في هذه الحالة ان الناقل البحري لم يبذل العناية اللازمة بل على العكس^(١٠٦).

المبحث الرابع

المسؤولية المترتبة على الإخلال بإعداد سفينة صالحة للملاحة

تمهيد وتقسيم:

في حالة اكتشاف مالك الحمولة أو الشاحن أو المستأجر بأن الحمولة تضررت أو فقدت خلال الرحلة أو أن السفينة غير قادرة على المضي بالأبحار والتحميل أو استحالة إجراء عملية الشحن والتحميل على السفينة بسبب بعض العيوب فأن عملية المطالبة بالتعويض أو إلغاء عقد النقل البحري ستبرزان. والسؤال الذي يطرح نفسه في هذا الصدد من سيتحمل عبء اثبات أن السفينة صالحة للملاحة هل الناقل أو المجهز؟ وبعد تقديم الدليل هل يستطيع الناقل البحري التخلص من المسؤولية المترتبة؟

وتأسيساً على ذلك سوف نقسم هذا المبحث على مطالب ثلاث هي:

- المطلب الأول: عبء الإثبات
- المطلب الثاني: تحقق المسؤولية وقيامها
- المطلب الثالث: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالتزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة.

المطلب الأول

عبء الإثبات

إن عبء الإثبات يعد موضوعاً مهماً جداً في دعوى المسؤولية المترتبة على الناقل البحري. ففي حالة إثبات مالك الحمولة أو الشاحن أو المستأجر للسفينة بموجب مشاركة من مشارطات عقد إيجار السفن بأنه استلم حمولة متضررة أو أن الحمولة قد فقدت فأن البحث عن سبب الخسارة أو فقدان سيبدأ ولمالك الحمولة أن يثبت ومن دون منازع أنه سلم الحمولة بحالة جيدة ولا يوجد فيها أي ضرر وذلك بتقديم سند شحن نظيف استناداً إلى الأحكام القانونية المعمول بها في القوانين الانكلوسكسونية ان تقديم سند شحن نظيف من قبل صاحب الحمولة يعد دليلاً كافياً على حالة الحمولة^(١٠٧). ولكن هل يستمر الوضع على اعتبار تقديم سند شحن نظيف دليلاً كافياً على حالة الحمولة عند تعلق الأمر بحقوق الغير؟ إذا كان الغير أي الشخص الثالث له علاقة في هذه العملية فعليه إثبات بأنه قد قبل البضاعة على أساس حقيقة مفادها أنه قبل البيان المذكور في سند الشحن وبحسن نية وهذا الحكم يؤسس على ما جاء في القرار الصادر في قضية:

(١٠٨) Compania Naviera Vasconzada V. Churchill & Sim (1906)

والجدير بالإشارة عند التدقيق بالأحكام التي جاءت بها قواعد لاهاي وكذلك قواعد هامبورغ بهذا الخصوص فإننا سوف نلاحظ ان النظامين متشابهان^(١٠٩). ولا يوجد اختلاف بينهما إذ تضمننا الحكم نفسه في حالة ورود سند شحن نظيف على الحمولة كلاهما عد ان مثل هذا البيان الوارد في سند الشحن سيعد بمثابة دليل كافٍ حول وضع الحمولة المشحونة عندما يكون السند في يده ولكن في حالة انتقال ملكية سند الشحن إلى الغير فإنه سيكون بمثابة دليل قاطع على ان الغير عند كسبه للحمولة بموجب سند الشحن فإنه قد عمل وتصرف بحسن نية لذلك الغرض إذا حدث أي ضرر لاحق للحمولة وهي في عهدة وحيارة الناقل فإن واقع وحقيقة سند الشحن سيكون بمثابة دليل كافياً على الحمولة وهو في يد الشاحن وبالمقابل ان الناقل البحري بإمكانه ان يثبت عكس ذلك كأن يثبت بأن الحمولة لم تتضرر ولم تفقد طالما هي في عهده أو يثبت انه غير مسؤول عن الخسارة أو الضرر ولكن الوضع سيتغير إذا انتقلت ملكية سند الشحن إلى الغير وأصبح في يده وتصرف بكسبه ذلك السند بحسن نية فالناقل البحري لا يمكن له ان يثبت العكس لأن سند الشحن النظيف عند الغير سيكون دليل قاطع ولا يبقى أمام الناقل البحري إلا مقاضاة الشاحن بدلاً من الغير^(١١٠).

ولا مناص من ضرورة الإشارة إلى ان سبب الخسارة إذا كان غير واضح في هذا المجال فإنه سيفترض بان عدم صلاحية السفينة للملاحة هو المسبب للضرر الحاصل والخسارة المتحققة، وللناقل في هذه الحالة بإمكانه ان يثبت السبب الحقيقي لهذه الخسارة المتحققة أو الضرر الحادث وذلك بإثباته أنه مارس وبذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة فعلى سبيل المثال إذا فقدت السفينة بعد الابحار ولم يكن هناك مناخ سيء عند فقدانها أو وجود سبب آخر ظاهر فعندئذ المحكمة ستفترض بان الخسارة والضرر كان سببه عدم صلاحية السفينة للأبحار وأيضاً في حالة تسرب ماء البحر إلى عابري السفينة فإن المعتاد من قبل المحاكم في التعامل مع هذا الوضع باعتبار ان السبب هو عدم صلاحية السفينة للملاحة ولكن الناقل في هذه الحالة له ان يثبت سبب الخسارة في ذلك وانه قد مارس وبذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة^(١١١).

وعند بحث الوضع فيما يتعلق بعبء الإثبات في القوانين الانكلوسكسونية فإن عبء الإثبات سيقع على الطرف الذي يدعي بأن السفينة غير صالحة للملاحة فعليه هو إثبات ذلك ومن الناحية المنطقية سيكون مالك الحمولة إذا كانت السفينة حقيقةً غير

صالحة للملاحة وعليه ان يثبت وجود رابطة سببية ما بين الخسارة المتحققة وعدم صلاحية السفينة للإبحار فعلى سبيل المثال في قضية (Europa) التي تتلخص وقائعها بأن السفينة شحنت بحمولة من السكر لغرض نقلها من (Stettin) إلى ليفربول في بريطانيا. الحمولة عند وصولها كانت قد تضررت جزئياً والسبب ان مياه البحر قد تسربت لها وذلك من خلال عيوب في أنبوب خاص بالسفينة على جانب الميناء. مالك الحمولة طالب قضائياً بان الخسارة سببها حالة السفينة التي لم تكن صالحة للملاحة لوجود عيب في احد انابيبها. وقال اللورد (Buckuillj) في حكمه على هذه القضية^(١١٢):

(It appears to us, therefore, that whenever a Cargo-owner has claimed damages from a ship-owner for loss occasioned to his goods on the voyage and the ship was in fact unseaworthy at the material time, the cargo-owner has to prove that the loss was occasioned through or in consequence of the unseaworthiness, and it has not been sufficient to say merely that the ship was unseaworthy, and therefore that he was entitled to recover the loss, although there was no relation between the unseaworthiness and the damage).

وعوداً إلى احكام قواعد لاهاي فأنها بينت في المادة (٥) فقرة (١) بان عدم صلاحية السفينة للملاحة إذا كان هو السبب الممكن للخسارة أو الضرر المتحصل فأن مالك الحمولة مسموح له ان يثبت ذلك على أساس ميزان الاحتمال أي معيار الاحتمالات وللناقل ان يثبت عكس ذلك بأبوابه أنه قد بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة أو أي شخص اخر يحتج بأعفاءه من المسؤولية له ان يثبت ذلك أي ان المادة (٥) فقرة (١) من قواعد لاهاي تسمح للناقل البحري وأي شخص آخر يستفيد من دفع المسؤولية عنه ان يثبت بأنه بذل العناية اللازمة لجعل السفينه صالحة للملاحة. وأن العمل الجاري في الدعاوى القضائية الخاصة بخسارة الحمولات البحرية ان الأطراف المتنازعه يكفيهم تقديم دليل معقول قائم على معيار الاحتمالات أو ميزان الاحتمالات وغير مطالبين بتقديم أدلة كافية^(١١٣).

والجدير بالإشارة ان بعض القضايا في السابق كانت تشترط المحاكم لإصدار الحكم بها تقديم أدلة كافية لعرض الاحتجاج بعدم المسؤولية والإعفاء منها المنصوص

عليه في المادة (٥) فقرة (٢) من قواعد لاهاي فعلى الناقل ان يثبت بأنه لم يكن هناك أي خطأ أو أهمال من جانبه. ومن التطبيقات القضائية في هذا الصدد، الحكم الصادر في قضية:

F. C. Bradley & Sons, Hd V. Federal Steam Navigation Company Ltd, (1927)^(١١٤)

والتي تتلخص وقائعها بوجود حمولة من التفاح شحنت على ظهر سفينة من استراليا إلى بريطانيا وعند وصولها وجد بان حمولة التفاح قد تضررت، مالك الحمولة أدعى قضائياً بان سبب الضرر كان هو عدم صلاحية السفينة للملاحة والسبب ان السفينة لم تستعمل نظام تبريد خاص لمثل هذا النوع من الحمولة، الناقل البحري حاول في هذه القضية التمسك باعفاءه من المسؤولية استنادا الى سند الشحن، إذ قال اللورد (Viscount Sumner) في الحكم على هذه القضية قائلاً:

(Accordingly in strict law. On proof being given of the actual good condition of the apples on shipment and of their damaged condition on arrival the burden of proof passed from the consignees to the ship-owners to prove some excepted peril which relieved them from liability and further as a condition of being allowed the benefit of that exception to prove seaworthiness at Hobart the port of shipment and to negative negligence or misconduct of the master officers and crew with regard to the apples during the voyage and the discharge in this country).

بيد ان هذا الوضع لم يستمر العمل به وتغير فالآن بعد ان يثبت مالك الحمولة خسارته فالناقل البحري لكي يتخلص من المسؤولية عليه ان يثبت سبب الخسارة أو الضرر وان هذا السبب يقع ضمن واحد من الاستثناءات الواردة في المادة (٥) فقرة (٢) من قواعد لاهاي مما يكون لمالك الحمولة بعد ذلك الأدعاء بوجود سبب آخر للخسارة أو الضرر بمعنى آخر ان عدم صلاحية السفينة للملاحة تجعل الناقل البحري امام واجب إثبات انه قد بذل العناية اللازمة لجعلها صالحة للملاحة لغرض الاستفادة والتحصيل بالاستثناءات والإعفاءات الواردة في المادة (٥) فقرة (٢) من قواعد لاهاي باعتبار ان هذا الالتزام المنصوص عليه في المادة (٣) من قواعد لاهاي يعد التزاماً أساسياً ورئيساً على الناقل البحري^(١١٥).

وعند التدقيق بالحكم الوارد في المادة (٥) من قواعد هامبورغ فأئنا سوف نلاحظ ان قواعد هامبورغ قد أخذت منهج يختلف عن المنهج الذي نصت عليه قواعد لاهاي فقواعد هامبورغ لم تبين نظام وعبء الإثبات بشكل واضح وتركت ذلك للمحاكم والمنهج الذي اعتمدته قواعد هامبورغ يقوم على افتراض الخطأ من جانب الناقل في حالة حصول ضرر أو خسارة بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة وهذا يعني ان الناقل البحري سيكون مسؤولاً عن أي خسارة باستثناء الخسارة التي يكون سببها الحريق ما لم يثبت الناقل بأنه وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا كل الوسائل المعقولة لمنع سبب الخسارة أو الضرر ونتائجه وفي حالة الخسارة أو الضرر بسبب الحريق فأن الأمر سيكون من مسؤولية مالك الحمولة لكي يثبت ان الخسارة كانت بسبب خطأ أو إهمال من جانب الناقل البحري أو تابعيه أو وكلائه أو ان يثبت مالك الحمولة بان الناقل البحري أو وكيله قد أخل بواجبه باتخاذ كل التدابير المعقولة لمنع الحريق أو تقليل آثاره. أي تخفيفها^(١١٦).

والذي نراه من كل ما تقدم ان وضع عبء إثبات كون السفينة صالحة للملاحة أم لا على عاتق مالك الحمولة فيه نوع من عدم العدالة والسبب ان الناقل البحري هو الشخص الذي يحوز كل المعلومات المتعلقة بالسفينة وما يحدث عليها خلال الرحلة لذلك فأن قواعد العدالة والمنطق القانوني تفرضان ان يكون هو المسؤول عن إثبات صلاحية أو عدم صلاحية السفينة للملاحة لاسيما أيضاً أنه الشخص الذي يحاول جاهداً التخلص من المسؤولية ولديه كل شيء يمكنه الرجوع إليه للاستناد عليه في الدفع. لذا فإننا نقترح في هذا المجال ان يكون عبء الإثبات على عاتق الناقل البحري كونه أقرب إلى العدالة والمنطق القانوني.

المطلب الثاني

تحقق المسؤولية وقيامها

بعد ان تسنى لنا في المطلب السابق معرفة الشخص الذي يقع عليه عبء الإثبات فإنه لغرض تحقق مسؤولية الناقل البحري عن الخسارة أو الضرر التي تكبدها مالك الحمولة فإنه من الضروري جداً إقامة الدليل بأن هذه الخسائر والأضرار كانت بفعل تصرفات الناقل أو إهماله والتي أما ان تكون قد سببت هذا الضرر والخسارة أو ساهمت في هذه الخسارة، هذا المبدأ يطبق بشكل عام على أنواع الخسارة كافة أو

الضرر وان الاخلال بالالتزام الخاص بإعداد سفينة صالحة للملاحة لا يستثنى منها^(١١٧).

ولكن لاغراض عدم تشتت أهداف البحث إلى مرامي غير محددة فأن إقامة مسؤولية الناقل البحري في هذا الصدد تثير جانبيين، الجانب الأول هل الناقل البحري سيكون ملزماً عن الخسارة أو الضرر على الرغم من ان عدم صلاحية السفينة ليس هو سبب الخسارة أو الضرر؟ اما الجانب الثاني فهل يكون الناقل البحري ملزماً عن الخسارة أو الضرر رغم اشتراك عدة أسباب أخرى مع سبب عدم صلاحية السفينة للملاحة؟ أي بمعنى آخر ان عدم صلاحية السفينة للملاحة ليس هو السبب الوحيد لأحداث الضرر والخسارة.

فبالنسبة للجانب الأول انه لغرض تمكين الشاحن ومالك الحمولة من حق المطالبة بالتعويض فأن عليه إثبات ان عدم صلاحية السفينة للملاحة كان هو السبب في الخسارة الحاصلة والضرر المتحقق. ومن ناحية أخرى إذا أراد الناقل البحري أن يتخلص من المسؤولية أو يحددها فعليه إثبات ان هناك سبب آخر أدى إلى الخسارة أو الضرر او يثبت بان سفينته كانت صالحة للملاحة وانه قد بذل العناية اللازمة من جانبه ولن يسبب أي ضرر أو يساهم في إحداثه^(١١٨).

وهذا يعني انه إذا كان عدم صلاحية السفينة للملاحة ليس سبب الخسارة او الضرر الحاصل فالناقل لن يكون مسؤولاً عن أي خسارة او ضرر تلحق بالحمولة وهذا ما أكدته المادة (٥) فقرة (١) من قواعد لاهاي^(١١٩).

ومن التطبيقات القضائية في هذا الصدد قضية (The Europa)^(١٢٠). السفينة كانت قد استأجرت لغرض نقل حمولة من أكياس السكر من (Stettin) إلى ليفربول في بريطانيا عقد النقل البحري تضمن بند إعفاء من المسؤولية عن حالة التصادم وأثناء دخول السفينة إلى مرسى ليفربول السفينة غرقت لاصطدامها بحائط سطح الميناء وآثار الضرر كانت بأنابيب المياه مما سمح بدخول ماء البحر إلى السطوح الثانوية داخل العنابر حيث المكان الذي تخزن فيه حمولة السكر وكذلك عبور مياه البحر من الفتحات الموجودة على سطح السفينة كونها لم تسد بشكل مضبوط مما أدى إلى تضرر حمولة السكر المخزونة في العنابر السفلى كذلك. في البدايه المحكمة ذات الدرجة الأولى حكمت لمصلحة مالك الحمولة مؤسسة حكمها على حقيقة مفادها ان إخلال الناقل البحري بالتزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة سوف يحرمه - الناقل البحري او مجهز السفينة - من الاستفادة من كل الأعفاءات، مالك السفينة أي المجهز اعترف امام

المحكمة بأن الحمولة المخزنة في العنابر السفلى كان تضررها يعود إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة ولكن بالنسبة للحمولة الموجودة في السطوح الثانوية هي المعنية هنا كون تضررها لا يرجع إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة وأنه بإمكانه الاعتماد على بند الأعفاء عن الخسارة الناشئة من التصادم، محكمة الاستئناف تبنت الرأي نتيجة للدفع الذي قدمه مجهز السفينة أي مالكها وحكمت لمصلحته فالمحكمة قررت بأن مالك الحمولة له مطالبة مالك السفينة عن الخسارة الناشئة من عدم صلاحية السفينة للملاحة أي عن خسارة حمولة السكر المخزون في العنابر السفلى أما خسارة حمولة السكر المخزونة في السطوح الثانوية من العنابر فأنها ناشئة من التصادم الحاصل والتي يكون مجهز السفينة بمنئى عنها.

أما الحكم في قواعد هامبورغ فإنه وبالرجوع إلى المادة (٥) من هذه القواعد نجدها تشير إلى أن الناقل البحري إذا أثبت بأنه وتابعيه قد قاموا بالتدابير المعقولة كافة لتجنب ما يحصل فعندئذ سوف لن يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر ولكن إذا أخفق في فعل ذلك أي لم يتخذ التدابير المعقولة كافة لتجنب ما يحصل فإنه سيكون مسؤولاً عن النتائج أي الأضرار^(١٢١).

أما ما يتعلق بالجانب الثاني الذي يتضمن وجود أسباب أخرى إلى جانب عدم صلاحية السفينة للملاحة في حدوث الخسارة أو الضرر. فإذا وجدت أسباب أخرى إلى جانب عدم صلاحية السفينة للملاحة ساهمت في حصول الضرر أو الخسارة ومثالها القضاء والقدر وحالة الحرب وحالات الأضرار.. الخ ففي هذه الحالة نحن نكون أمام سببين أو أكثر مؤثرين وأن الناقل البحري سوف يكون مسؤولاً فقط عن الخسارة أو الضرر الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة وبإمكانه أن يحدد مسؤوليته عن هذه الخسارة أو الضرر لوحده أي الخسارة التي يكون سببها المباشر عدم صلاحية السفينة للملاحة ولكن إذا لم تكن عدم صلاحية السفينة للملاحة سبب يساهم في الخسارة أو الضرر المتحقق فعندئذ سوف لن يكون الناقل البحري مسؤولاً عن هذه الخسارة والضرر المتحقق كون أن عدم الصلاحية للملاحة ليس سبب الخسارة أو الضرر^(١٢٢).

وتأسيساً على ذلك أنه لغرض تقييم فيما إذا كان الناقل البحري مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر في هذا الجانب فإن المحكمة سوف تبحث عن السبب المؤثر الفعال للخسارة، وإذا وجد أكثر من سبب أدى إلى خساره أو الضرر فعندها الناقل البحري تتحدد مسؤوليته عن عدم الصلاحية للملاحة استناداً إلى مقدار مساهمة هذا السبب في أحداث الخسارة وفي تقييم ما إذا كان سبب عدم صلاحية السفينة للملاحة فعال ومؤثر

أو ان واحد من الأسباب الأخرى فعال ومؤثر فأن المعيار الذي يطبق لتحديد ذلك هو هل الخسارة ستحدث إذا السفينة لم تكن صالحة للملاحة؟ فإذا كان الجواب نعم فعندها ستكون عدم صلاحية السفينة للملاحة سبب مؤثر للخسارة وإذا كان الجواب لا فإنه على الرغم من كون السفينة غير صالحة للملاحة فإنها لم تساهم بأحداث الخسارة أو الضرر وان الناقل البحري سوف لن يكون مسؤولاً عن الخسارة والضرر^(١٢٣).

والجدير بالذكر ان محكمة الموضوع عليها البحث عن السبب الأساس للضرر أو الخسارة إذا كان هناك سبب ظاهر وحقيقي أدى لها ولكن قد يوجد أكثر من سبب واحد للخسارة أو الضرر والمحكمة غير متأكدة عن المتسبب الحقيقي للخسارة أو الضرر ففي هذه الحالة المحكمة ستركز على السبب الفعال فإذا كان سبب عدم صلاحية السفينة للملاحة كان السبب الفعال للضرر الحاصل والخسارة المتحققه فعندئذ المحكمة سوف تقرر مسؤولية الناقل البحري عن عدم صلاحية السفينة للملاحة التي هي موجودة قبل وعند بدأ الرحلة^(١٢٤).

واللافت للانتباه هنا إذا وجد أكثر من سبب ساهم في حدوث الخسارة والضرر وكان واحد منها عدم صلاحية السفينة للملاحة والأخرى كانت مشموله بالأعفاءات المنصوص عليها في المادة (٥) فقرة (٢) من قواعد لاهاي فأن الحكم في هذه الحالة يكون على اعتبار ان سبب عدم صلاحية السفينة للملاحة هو سبب الخسارة حتى إذا كانت الأسباب الأخرى فعالة ومؤثرة والسبب ان التزام الناقل البحري ببذل العناية اللازمة يعد الالتزام الأساس الذي يجب تنفيذه واستيفاءه قبل استعمال الناقل البحري الإعفاءات الواردة في المادة (٥) فقرة (٢) من قواعد لاهاي ولكن الوضع يختلف في ظل أحكام قواعد هامبورغ والسبب إن الشاحن تمكن من إثبات ان الخسارة أو الضرر وقع والحمولة في عهدة الناقل. ففي هذه الحالة تفترض قواعد هامبورغ بأن الناقل البحري سيكون مسؤول عن الخسارة أو الضرر وقاعدة السببية تبقى مطبقة هنا والسبب ان الناقل البحري إذا تمكن من إثبات ان الخسارة أو الضرر الحاصل لم يكن بسبب تصرفه أو أهماله أو لم يكن بسبب تصرف أو أهمال تابعيه أو وكلائه فبأستطاعته في هذه الحالة التخلص من المسؤولية^(١٢٥).

وعلى أية حال فأن الفرق ما بين قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ في هذا الجانب يكمن في ان المسؤولية مؤسسة على افتراض الخطأ من جانب الناقل وإذا الناقل البحري لم يكن بمقدوره إثبات براءته فإنه سيكون مسؤولاً حتى إذا كان سبب الخسارة غير واضح وظاهر ولكن إذا كان سبب الخسارة أو الضرر الحريق فأن نفس مبادئ

قواعد لاهاي ستطبق أي على الشاحن أو مالك الحمولة إثبات حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة ونفس نظام رابطة السببية في ظل قواعد لاهاي سوف يطبق في هذه الحالة أيضاً^(١٢٦).

وحري بالبيان انه في حالة الخسارة أو الضرر المتحقق دون ان يكون سبب الخسارة أو الضرر معلوم أو معروف أي لا يوجد سبب واضح للخسارة أو الضرر ومثال ذلك غرق السفينة في المياه الهادئة ففي هذه الحالة الحكم سيكون بان المحكمة ستفترض من ان سبب الخسارة أو الضرر هو عدم صلاحية السفينة للملاحة حتى إذا كان سبب عدم صلاحية السفينة للملاحة غير معروف ومحدد^(١٢٧).

وأخيراً هناك سؤال يطرح نفسه هل يستطيع الطرف المتضرر في حالة اكتشاف ان السفينة غير صالحة للملاحة المطالبة بفسخ العقد أم ليس له ذلك؟

يجيب الفقه الإنكليزي على هذا السؤال ان إعطاء الطرف المتضرر الحق بفسخ العقد نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة سوف يؤدي إلى نتائج عبثية لا منطقية إذ أنه لمجرد تحقق واقعة ان السفينة مبدئياً غير صالحة للملاحة وإعطاء المتعاقدين حق إنهاء العقد حالاً وبغض النظر عن الإمكانية المحتملة والمعقولة للقيام بالتنفيذ العيني للعقد من قبل الناقل البحري هذا الحكم سيؤول إلى نتائج غير منطقية، بيد ان الفقه يبرر حق المتعاقد في رفض العقد وعلى وجه الخصوص صاحب الحمولة وذلك قبل بدء عملية الشحن ويستند إلى القرار الصادر في قضية (Kish V. Taylor, 1912)^(١٢٨)، إذ نطقت المحكمة بقرارها قائله (إن واقعة كون السفينة غير صالحة لاستلام الحمولة أو وجود أي سبب يجعلها غير صالحة للملاحة عند بدء رحلتها فإنه سيكون عامل مبرر للمستأجر أو الحائز لسند الشحن في رفض عقده وعدم الالتزام به)^(١٢٩).

المطلب الثالث

إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالتزامه
بأعداد سفينة صالحة للملاحة

إذا كان الناقل البحري ملزماً بإعداد سفينة صالحة للملاحة فإنه حتى إذا أخل بالتزامه هذا فإنه من الممكن تخليص نفسه من المسؤولية وذلك عن طريق عدة خيارات فهو أما يبين أن عقد النقل البحري يتضمن بند صريح يعفيه من المسؤولية عن إخلاله بالتزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة أو أنه بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة هذا الخيار الأول، أما الخيار الثاني فيتمثل بتحديد مسؤولية كأن يحدد مقدماً مبلغ المال الذي سيدفعه إلى مالك الحمولة في حالة إخلاله بالتزامه وكان هذا الإخلال سبب الخسارة أو الضرر الذي يعاني منه مالك الحمولة^(١٣٠).

وعند التدقيق والبحث في الخيار الأول الذي تقدم ذكره أنه حتى إذا كان الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة بموجب القوانين الإنكلوسكسونية التزام مطلق (التزام بتحقيق نتيجة) فإن الناقل البحري بإمكانه إعفاء نفسه من المسؤولية المترتبة على الإخلال بهذا الالتزام لذلك فإن سند الشحن البحري الذي يتضمن بند أو فقرة تعفي الناقل البحري من مسؤوليته عن الخسارة أو الضرر الحاصل بالحمولة المشحونة على سفينته إذا كان مثل هذا الضرر أو الخسارة ناشئاً من الإخلال بالالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة فإنه في هذه الحالة الناقل البحري سوف يحاول التخلص وتفادي المسؤولية وذلك بتمسكه من أن بند الأعفاء الموجود في سند الشحن البحري يحميه من الآثار المترتبة على هذا الإخلال وإن كان والحالة هذه على المحاكم تدقيق بند الأعفاء الموجود في سند الشحن بعناية فائقة لغرض اتخاذ القرار حول ما إذا كان هذا البند يحمي الناقل ويعفيه من المسؤولية أم لا وبعبارة أكثر وضوح إن قابلية تطبيق بند الإعفاء من المسؤولية يعتمد على اللغة التي تم صياغة البند بها وفيما إذا كان البند واضحاً أو غير واضح في الدلالة على ذكر عدم الصلاحية للملاحة وعلى وجه الخصوص إذا كان الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة قد جاء بشكل ضمني في سند الشحن^(١٣١).

وتأسيساً على ذلك فإن الناقل البحري لغرض تمكينه من الافادة من بنود الإعفاء الموجودة في سند الشحن البحري فإن الأمر يتوقف على معرفة اللغة والصياغة التي جاء بها بند الإعفاء في سند الشحن فإذا كان عقد النقل البحري قد ذكر صراحة الالتزام

بإعداد سفينة صالحة للملاحة فأن بند الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع سوف يمتد ليشمل الإخلال بهذا الالتزام وذلك لوجود لغة مناسبة تدل صراحة عليه.

وقد جرى السياق المعتاد على أن بند الإعفاء في هذه الحالة الذي يغطي حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة يأتي من حيث الوجود بعد البدء والشروع في الرحلة البحرية ولكن إذا الناقل البحري أراد شمول حالة صلاحية السفينة للملاحة من حيث التحقق قبل وعند بدء الرحلة البحرية ففي هذه الحالة يجب أن يشترط ذلك صراحة وعلى نحو واضح لا لبس فيه في عقد النقل البحري^(١٣٢).

ومن التطبيقات القضائية الشاهدة على ما تقدم ذكره قضية:

Bank of Australasia and Others V. Clan Line Steamers Limited
(1916)^(١٣٣)

التي تتلخص وقائعها بأن سند الشحن البحري نص في الفقرة ١٤ منه على أن مجهز السفينة سيكون مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الناشئ من حالة عدم صلاحية السفينة لاستلام البضاعة أو عن أي حالة ناشئة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة عندما تبحر في رحلتها وكذلك نص سند الشحن البحري في الفقرة (١٢) منه على أنه لا يجوز المطالبة القضائية فيما يخص البضاعة المشحونة عن طريق هذه السفينة بالتعويض عنها ما لم تقم الدعوى في غضون سبعة أيام من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التسليم.

فالملاحظ على هذه القضية أن سند الشحن البحري يبين وبشكل صريح الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة بموجب الفقرة (١٤) منه. مالك الحمولة استلم حمولته متضررة ولكنه لم يرفع الدعوى ضمن الفترة المنصوص عليها وهي سبعة أيام أحتج بأن الفقرة (١٢) لا تكون قابلة للتطبيق عن الضرر الناتج من إخلال الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة محكمة الموضوع رفضت هذه الحجة وقررت بأن تحديد المسؤولية من حيث الوقت المحدد لعدم المطالبة يكون قابلاً للتطبيق على هذه الخسارة المتحصلة من إخلال مجهز السفينة بإعداد وتقديم سفينة صالحة للملاحة.

وعوداً على بدء أن ما تقدم ذكره يكون في حالة ذكر الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة قد جاء بشكل صريح وواضح ولا يوجد أي لبس فيه ولكن ما الحكم لو جاء الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة بشكل ضمني؟ فهل يستطيع الناقل البحري التمسك ببند الإعفاء؟ إن الإجابة على الأسئلة المتقدمة تعتمد وكما ذكرنا في السابق على

اللغة التي جاء بها بند الإعفاء نفسه فإذا كان صريحاً استطاع الناقل البحري التمسك ببند الإعفاء لأنه سيمتد ويغطي حالة الإخلال بالالتزام الخاص بإعداد سفينة صالحة للملاحة^(١٣٤). أما إذا جاء بشكل ضمني وفيه شك فالناقل البحري لا يستطيع في هذه الحالة التمسك بالحماية المنبثقة من بنود الإعفاء العامة فهي غير كافية لتغطية الإخلال بهذا الالتزام الخاص بإعداد سفينة صالحة للملاحة^(١٣٥).

ومن التطبيقات القضائية الشاهدة على هذا الحكم قضية:

Atlantic Shipping & Trading Company V. Louis Reayfus, Co.
(1922)^(١٣٦)

التي تتلخص وقائعها ان مشارطة الإيجار الخاصة بالسفينة لم تتضمن أي إشارة صريحة للالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة، وان النزاع كان ناشئاً من تضرر الحمولة نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة وان مالك الحمولة أخل بتعيين المحكم ضمن المدة المنصوص عليها في الفقرة (٣٩) من المشارطة. مجهز السفينة أحتج امام المحكمة بأن المستأجر قد تنازل عن حقوقه بالمطالبة عن تعويض الأضرار ولكن (Lord Sumner) كانت له وجهة نظر أخرى تتمثل بأن التزام مجهز السفينة في هذه المشارطة جاء ضمناً وليس صريحاً فإذا تمكن هو من إثبات انه نفذ التزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة فعندها يستطيع التمسك بالحماية المنصوص عليها في الفقرة (٣٩) من المشارطة ولكن إذا لم يتمكن من إثبات تنفيذ التزامه هذا فعندئذ لا يمكن تطبيق أي بند من بنود الإعفاء فيما يتعلق بالإخلال بالالتزام الخاص بإعداد سفينة صالحة للملاحة. واللافت للانتباه أنه إذا سلطنا الضوء على قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ فيما يتعلق بالأحكام التي تقدم ذكرها بصدد الإعفاء من المسؤولية فإننا سوف نجد ان المادة (٥) فقرة (٢) من قواعد لاهاي تحرم على الناقل البحري التمسك بينود الإعفاء من المسؤولية إذا كانت الخسارة ناتجة من عدم صلاحية السفينة للملاحة والتي أصبحت كذلك بسبب إخلال الناقل البحري بالتزامه المتضمن بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة ويرجع السبب في حرمان الناقل البحري من التمسك بينود الإعفاء في ظل قواعد لاهاي هو ان الالتزام ببذل العناية اللازمة من قبل الناقل البحري يعد التزاماً أساسياً ورئيساً بموجب أحكام قواعد لاهاي وكذلك ان المادة (٥) فقرة (١) من قواعد هامبورغ تحرم على الناقل البحري الإعفاء من المسؤولية إذا هو لم يثبت بأنه اوتابعه اووكلائه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتجنب الضرر ونتائجه^(١٣٧).

والذي نراه من كل ما تقدم حول إعفاء الناقل البحري من مسؤوليته عن الإخلال بالالتزام الخاص بإعداد سفينة صالحة للملاحة ان على المحكمة ان تفسر بند الإعفاء بشكل صحيح وان تقوم بفحص وتمحيص هذا البند بشكل وافي للوصول إلى القرار النهائي حول استفادة أو عدم استفادة الناقل البحري من بند الإعفاء وهذا يوجب على المحكمة ان تقرأ عقد النقل البحري ككل وان تفسره بعناية فائقة وان لا تقطع بند الإعفاء لوحده من عقد النقل وتفسيره دون النظر إلى عقد النقل البحري ككل وكذلك من دون النظر إلى باقي الوثائق الأخرى التي تقدم امام المحكمة.

أما الخيار الثاني الذي يتمثل بتحديد مسؤولية الناقل البحري حول الخسارة او الضرر بتحديد مبلغ المال الذي سيلتزم الناقل البحري بدفعه إلى مالك الحمولة، فالمستقر عليه العمل في هذا المجال ان اطراف عقد النقل البحري لهم ان يضمنوا عقدهم ببند يحدد مسؤولية الناقل البحري عن الضرر أو الخسارة الناتجة من تصرفات الناقل او إهماله ومن ضمنها إخلاله ببذل العناية اللازمة بجعل السفينة صالحة للملاحة طالما ان الحمولة في عنايته ولكن لغرض ضمان مثل هكذا تحديد للمسؤولية من حيث فاعليته فإنه ينبغي ان يصاغ بلغة واضحة وغير غامضة لغرض استعمالها بغية إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وعلى نحو خاص عندما يكون التزام الناقل البحري ببذل العناية اللازمة ضمنياً وليس صريحاً^(١٣٨). ولكن تحديد مسؤولية الناقل البحري عن الخسارة والضرر الناشيء من إخلاله بإعداد سفينة صالحة للملاحة في ظل قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ تختلف بسبب ان اطراف العقد سيخضعون إلى هذه القواعد التي لا تسمح لهم بإجراء عقود خارج احكامها إذا كان من شأن ما يبرمه الأطراف من عقود سيؤدي إلى تخفيف التزامات الناقل البحري وواجباته وان مثل هذه الاتفاقيات ستكون باطلة وملغية إذا كانت تتعارض مع تلك القواعد وعليه إذا كان العقد يخضع إلى قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ وتضمن بنداً يعفي الناقل البحري من الآثار المترتبة عن إخلاله بالتزامه ببذل العناية اللازمة فأن هذا البند سيكون باطلاً استناداً للمادة (٣) فقرة (٨) من قواعد لاهاي والمادة (٦) فقرة (٤) من قواعد هامبورغ.

أما بالنسبة لأحكام القانون العراقي نظراً لعدم وجود أحكام خاصة حول التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة فإنه ينبغي الرجوع إلى القواعد العامة في المسؤولية في القانون المدني العراقي الذي يشترط لقيام المسؤولية تحقق أركانها الثلاث الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما.^(١٣٩)

الخاتمة

وفي خاتمة هذا البحث لا يسعنا إلا ان نسجل أهم النتائج والمقترحات التي توصلنا إليها بعد هذا البحث وهي على الشكل الآتي:

أولاً: النتائج

١ - تبين لنا ان التعاريف المطروحة لدى الفقهاء حول التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة لم تبين الجوانب المتعلقة بهذا الالتزام بشكل كامل فهناك جوانب مادية وأخرى بشرية وإلى جانبها أيضاً الوثائقية مع الصلاحية التجارية للسفينة كلها يجب ان تدخل في تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة.

٢ - ظهر لنا من خلال البحث ان مضمون التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة يتضمن شقين: الأول صلاحية السفينة ذاتها للملاحة، والشق الثاني الصلاحية التجارية للسفينة.

٣ - تبين الأنظمة القانونية وكذلك المعاهدات الدولية حول الطبيعة القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة. فمنها يجعله التزاماً مطلقاً (الالتزام بتحقيق نتيجة) والبعض الآخر يجعله التزاماً قائماً على ببذل العناية الواجبة.

٤ - ظهر لنا في البحث مدى تأثير صيغة ولغة بند الإعفاء من المسؤولية على التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة.

٥ - ظهر لنا التباين الشاسع ما بين ما هو مستقر عليه العمل بخصوص إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن إخلاله بالتزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة وما نصت عليه كل من قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ.

ثانياً: المقترحات

١ - اقترحنا من خلال البحث ضرورة جعل التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة لا ينحصر قبل وعند البدء في الرحلة البحرية بل يجب ان يمتد ليشمل الرحلة البحرية بأكملها وثبتنا في هذا المقترح ان هذا يشكل عيباً ونقداً تشريعياً على قواعد لاهاي.

٢ - نقترح ضرورة ان تبذل المحاكم قصارى جهدها في تفسير ودراسة بند الإعفاء من المسؤولية كون الصيغة واللغة تؤدي دوراً في مدى فاعلية بند الإعفاء في هذا الصدد وقد لاحظنا ذلك خلال البحث.

٣ - اخترنا تعريف التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة هو (ملائمة السفينة ومن الجوانب كافة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية التي من الممكن أن تتعرض لها أثناء الرحلة وتسليم الحمولة سالمة حتى مقصدها).

الهوامش

- (1). Royal colinvaux carver. carriage by sea . volume 1. Thirteenth edition .stevens & sons.london. 1989.p114
- (2).Zbigniew jan kruger. Carrier duties in carriage of goods by sea established situation and developments in contemporary maritime law . leiden university 11.m in international business law thesis. Leiden august 2005 .p.6.
- (3).David a.glass.chris cashmore . introduction to the law of carriage of goods . sweet & Maxwell . London 1989 . p 169 .
- (4)mentioned in.Zbigniew jan kruger . op cit .p.6.
- (5).Ibid .p.7
- (6).marko a.pavlina .Implied terms of voyage charters .institute of comparative law .faculty of law .mcgill university morant . September .1991 .p.87
- (7).i bid .p.88
- (8).i bid .p.88
- (9).dr. ahmad hussam kassem .the legal aspects of seaworthiness; current law and development .2006 .p.19.
- (10).I bid . p 20
- (11). I bid .p.20
- (12).nj . margestson . liability of the carrier under the hague (visby) rules offer cargo damage caused by unseaworthiness of its containers .
Available at website www.pomorei.com
- si yuzhou – henry haili .the new structure of the basis of liability for the carrier .
available at website www.rotterdamrules.2009.com
- (13).dr. ahmed hussam kassim op cit .p 18_19
- (14).Dr. ahmed hussam kassim op cit .p 22
- (15).Zbigniew jan kruger .op cit .p 8
- Dr ahmad hussam kassim . op .p 25
- U we duken .the carriers obligations –seaworthiness of the vessel.avialable at website www.nvzl.de/.../06%20duken%20seaworthiness
- (16).Carver op cit .p117
- (17). Dr. ahmad hussam kasseem .op cit .p28

- (18). I bid
- (19). I bid .p29
- (20). I bid.p30
- (21). I bid.p31
- (22). I bid.p32
- (23). I bid.p34
- (24). Uwe duken .supra note .15 .Dr.ahmad hussam kassim .op cit .p45
- (25). Zbigniew jan kruger .op cit .p16
- (26). I bid .p17 .dr. ahmad hussam kassim op cit .p37
- (27). Zbigniew jan kruger .op cit .p 18
- (28). Dr. ahmad hussam kassim .op cit .p37
- (29). Zbigniew jan kruger .op cit .p17
- (30). I bid
- (31). I bid
- (32). Dr. ahmad hussam kassim .op cit .p39
- (33). mentioned in Zbigniew jan kruger .op cit .p17.
- (34) si yuzhou .henry haili .supra note .12
- auwari nabil .the doctrine of seaworthiness in the context of the isps code and the relevent amendments to solas 1974 .avialable at website www.wmu.sof.or.jp/fw-anwari-oi.pdf.
- n.j.margetson . supra note.12
- (35). Zbigniew jan kruger. Op cit .p18
- (36).i bid .
- (37).see. dr ahmad hussam kassim .op cit .p43
- (38). I bid .p46
- (39). I bid .
- (40). I bid . p 46 – 47
- (41).dr. ahmad hussam kassim .op cit .p47
- (42). I bid .p48.
- (43). Zbigniew jan kruger .op cit .p20
- (44). I bid
- (45). I bid
- (46). I bid
- (47) mentioned in. Dr. ahmad hussam kassim .op cit .p50

- (48). Fan wei .the measurement of damages in carriage of goods by sea 2008 .p154
-Zbigniew jab kruger .op cit .p12
- (49). Dr. ahmad hussam kassim .op cit .p54
- (50) mentioned in.Royal colivaux .op cit .p118
- (51). I bid .p 119
- (52) mentioned in. Royal colinvaux. Op cit .p119
- (53). Dr. ahmad hussam kassim .op cit .p54
- (54). I bid p.54
- (55). I bid p.55
- (56). I bid p.56
- (57). Marko a. pavliha .op cit .p107
-Dr ahmad hussam kassim .op ciy .p57
- (58) mentioned in . Zbigniew jan kruger .op cit .p11
- ((59). I bid .
- (60). I bid .p12
- (61). Dr ahmad hussam kassim .op cit .p58
- (62). I bid .p59
- (63). I bid
- (64). I bid .p60
- (65). I bid
- (66) mentioned in. Zbigniew jan kruger .op cit .p14
- (67) mentioned in. Royal colinvaux carver.op cit p.119
- (68). Dr ahmad hussam kassim .op cit .p61
- (69).See rodriere e.du pontavice droit maritime,dizieme edition paris , delloz 1986 auz
p.366-367
- (70). I bid .p354-355.
- (71). Decision of court of appeal of aix-en-provence 28 february 1984 ,cited in
.j.warth highlights in French maritime law :legislation and jurisprudence in 1984 (1984)
1 yml 199 at 203
- (72). See marko a. pavliha .op cit .p99
- (٧٣). انظر في هذا الصدد كل من د. محمد محمد هلاله.الوجيز في القانون الخاص البحري . دار النهضة
العربية .القاهرة .بلاسنه طبع .ص ٣٠٣ د. احمد حسين عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر
بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ . منشأة المعارف بالاسكندرية . ص ١١٥ وما بعدها . د.هاني دويدار .الوجيز في
القانون البحري .دار الجامعه الجديده للنشر .الاسكندرية .٢٠٠٢ .ص٢٥٣- ٢٥٤ .د.مصطفى كمال طه .مبادئ

- القانون البحري .الدار الجامعيه .١٩٩٢ ص ٣٣٥ .د. محمود مختار احمد بريري .قانون التجاره البحريه .دار النهضه العربيه القاهره .١٩٩٩ .ص ٣٣٥
- (٧٤). انظر في ذلك د.هاشم رمضان الجزائري .د. الشامسي الوسيط في شرح القانون التجاري البحري لدولة الامارات العربيه المتحده .ط١ عالم الكتب الحديث للنشر والتوزيع .٢٠٩ .ص٢٤٦
- (75).see dr. hashim r . al jazairy .the maritime carriers liability under the hague rules visby rules and hamburg rules .1983 .p68
- (76). Royal colinviaux. Carver. Op cit .p109
- (77). I bid .p110
- (78) mentioned in. Dr ahmad hussam kassim .op cit p72
- (79). See f .n. Hopkins ,m.r.inst .nav .business and law for the shipmaster.sixth edition .brown son &ferguson ,ltd nautical publishis .glasgow 1982 p335-336
- (80).Dr hashim r .al jazairy .op cit .p58
- (81). I bid .
- (82). I bid .p59
- (83). David a .glass .chrish cashmore .op cit p.168 and 307
- (84). Dr . ahmad hussam kassim .op cit .p74
- (85). Williams . b.k. the consequences of the hamburg rules on insurance , published in the hamburg rules on the carriage of goods by sea ,edited by s.mankabady ,leyden,1978.p251-252
- (86). See dr, hashim r. al jazairy .op cit .p85
- (87). I bid
- (88) .See marko a. pavliha .op cit .p109
- (89). I bid
- (90). I bid
- (91). David a . glass . chris cashmore .op cit p169
- (92). Dr. ahmad hussam kassim .op cit p128
- (93). I bid .p127
- (94). I bid .p128
- (95).Zbigniew jan kruger .op cit .p22
- (96). Zbigniew jan kruger .op cit .p22
- (97) mentioned in. Dr ahmad hussam kassim .op cit .p.128-129
- (98). See dr hashim r al jazairy .op cit p64
- (99). Dr ahmad hussam kassim .op cit .p131
- (100). Zbigniew jan kruger .op cit .p23

- marko a .pavliha .op cit p110
- dr ahmad hussam kassim .op cit .p131
- (101). Dr .ahmad hussam kassim .op cit p.131
- (102). I bid .
- (103). I bid .
- (104). Zbigniew jan kruger .op cit .p23
- Dr. ahmad hussam kasim .op cit p132
- (105). I bid p133
- (106). I bid p. 134-135
- (107). Zbigniew jan kruger .op cit .p27
- (108) mentioned in. Dr. ahmad hussam kassim .op cit .p146
- (109). Dr hashim r al jazairy .op cit .p94-104
- (١١٠). انظر المادة (٣) فقره (٤) من قواعد لاهاي وكذلك المادة (١٦) فقره (٣) من قواعد هامبورغ
- (111). See willson ,carriage of goods by sea .5 th ed .harlow 2004 p. 13
- (112). Dr . ahmad hussam kassim .op cit p148
- Zbigniew jan kruger .op cit .p27
- (113). William Tetley. marine cargo claims 4th ed .published in 2008 available at website <http://www.megill.ca/files/maritimelaw/ch6.pdf>
- (114). Dr. ahmad hussam kassim .op cit p149
- (115). I bid p150
- (116). I bid .p151
- (117). Fan wei.op cit p153
- Dr. ahmad hussam kassim op cit .p158
- (118). Fan wei .op cit p154
- Dr. Ahmaad hussam kassim .op cit p159
- (١١٩). انظر المادة (٥) فقره (١) من قواعد لاهاي .
- (120). Zbigniew jan kruger .op cit .p27
- (١٢١). انظر المادة (٥) من قواعد هامبورغ.
- (122). Fan wei .op cit .p154 -158
- Dr ahmad hussam kassim .op cit p161
- (123). Dr ahmad hussam kassim op cit .p162
- (124). I bid p163
- (125). I bid p164
- (١٢٦). انظر المادة (٥) فقره (٢) من قواعد لاهاي والمادة (٥) من قواعد هامبورغ

(127). William tetly . supra note .113

-Dr. ahmad hussam kassim op cit p.165

(128). Zbigniew jan kruger .op cit .p30

(١٢٩). والقرار الصادر بأصله الانكليزي هو :

(the fact that the ship is not in fit condition to receive her cargo , or is from any cause unseaworthy .when about start on her voyage ,will justify the charterer or holder of the bill of lading in repudiating his contract and refusing to be bound by it.

(130). Marko a .pavliha .op cit .p114-115

(131). Dr. ahmad hussam kassim .op. cit p177

-royal colinvaux carver .op cit .p134

(132). Dr . ahmad hussam kassim .op cit .p178

(133). I bid

(134). Marko a . pavliha .op cit p115

(135). I bid

(136). Dr . ahmad hussam kassim .op cit .p180

(١٣٧) انظر المادة (٥) الفقرة (٢) من قواعد لاهاي والمادة (٥) الفقرة (١) من قواعد هامبورغ.

(138). Dr . ahmad hussam kassim .op cit .p191.

(١٣٩) أنظر المواد (١٨٦-١٩٠- ٢٠٤- ٢٠٧- ٢٠٨- ٢٠٩- ٢١٠- ٢١١) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.

المصادر

المصادر العربية:

- (١) د. احمد حسين عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ . منشأة المعارف بالاسكندرية .
- (٢) د. محمد محمد هلاله. الوجيز في القانون الخاص البحري . دار النهضة العربية . القاهرة . بلا سنه طبع .
- (٣) د. محمود مختار احمد بريري . قانون التجاره البحريه .دار النهضة العربيه القاهرة . ١٩٩٩ .
- (٤) د. مصطفى كمال طه . مبادئ القانون البحري .الدار الجامعيه . ١٩٩٢ .
- (٥) د. هاشم رمضان الجزائري .د. الشامسي الوسيط في شرح القانون التجاري البحري لدولة الامارات العربيه المتحده . ط ١ عالم الكتب الحديث للنشر والتوزيع . ٢٠٠٩ .
- (٦) د. هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري .دار الجامعه الجديده للنشر .الاسكندريه ٢٠٠٢ .

المصادر الإنكليزية:

- 1) Auwari nabil .the doctrine of seaworthiness in the context of the isps code and the relevent amendments to solas 1974 .avialable at website www.wmu.sof.or.jp/fw-anwari-oi.pdf.
- 2) Available at website www.pomorei.com
- 3) David a.glass.chris cashmore . introduction to the law of carriage of goods . sweet & Maxwell . London 1989 .
- 4) Decision of court of appeal of aix-en-provence 28 february 1984 ,cited in .j.warth highlights in French maritime law :legislation and jurisprudence in 1984 (1984) 1 yml 199 at 203
- 5) Dr. ahmad hussam kassem .the legal aspects of seaworthiness; current law and development .2006 .
- 6) Dr. hashim r . al jazairy .the maritime carriers liability under the hague rules visby rules and hamburg rules .1983 .

- 7) F .n. Hopkins ,m.r.inst .nav .business and law for the shipmaster.sixth edition .brown son &ferguson ,ltd nautical publishis .glasgow 1982 .
- 8) Fan wei .the measurement of damages in carriage of goods by sea 2008 .
- 9) Marko a.pavlina .Implied terms of voyage charters .institute of comparative law .faculty of law .mcgill university morant . September .1991 .
- 10) N.j.margetson . supra note.12
- 11) Nj . margestson . liability of the carrier under the hague (visby) rules offer cargo damage caused by unseaworthiness of its containers .
- 12) Rodiere e.du pontavice droit maritime,dizieme edition paris , delloz 1986 auz
- 13) Royal colinvaux carver. carriage by sea . volume 1. Thirteenth edition .stevens & sons. london. 1989.
- 14) Si yuzhou – henry haili .the new structure of the basis of liability for the carrier . available at website www.rotterdamrules.2009.com
- 15) Si yuzhou .henry haili .supra note .12
- 16) U we duken .the carriers obligations –seaworthiness of the vessel.avialable at website www.nvzl.de/.../06%20duken%20seaworthiness
- 17) William Tetley. marine cargo claims 4th ed .published in 2008 available at website <http://www.megill.ca/files/maritimelaw/ch6.pdf>
- 18) Williams . b.k. the consequences of the hamburg rules on insurance , published in the hamburg rules on the carriage of goods by sea ,edited by s.mankabady ,leyden,1978.
- 19) Willson ,carriage of goods by sea .5 th ed .harlow 2004.
- 20) Zbigniew jab kruger .op cit .p12
- 21) Zbigniew jan kruger. Carrier duties in carriage of goods by sea established situation and developments in contemporary maritime law . leiden university 11.m in international business law thesis. Leiden august 2005.

Summery

This research deals with significant obligations to maritime carrier that he should be provided vessel able to carry the cargo according to characteristics of the vessel itself, then the seaworthiness contain from two sides: the first is, material seaworthiness to the ship itself that it ready to undergo the usual maritime perils and it should be available on its board sufficient and trained crew in addition to has documentation assist her to leave ports enter to it. Another side is cargoes a worthy indicate to fit vessel with the concern cargo. The international conventions focus on the maritime liability of the carrier in connection with the duty of the seaworthiness whether in rules of Hague and Visby or in Hamburg rules.

The Legal Aspects of Seaworthiness

(Comparative study between maritime laws
and Hague rules and Visby rules And Hamburg rules)

BY

A.P.Dr.Waleed Khalid Atteia