

# المسؤولية المدنية لمالك السفينة ومجهزها

د. حسن مكي مشيري

مدرس – قسم القانون الخاص

كلية القانون – الجامعة المستنصرية

## Abstract

### **civil liability of the owner ship The**

Ship owner is a person who has acquired ownership of one of the causes of public ownership, or in accordance with the reasons for the special set forth in maritime law, since gaining ownership of the vessel in accordance with civil law by purchase, gift, or by inheritance or commandment, there are special maritime law reasons to gain ownership of the ship it is by building, or by quitting or giving up ownership of the insured vessel after its owner compensation for the losses suffered by its maritime accident insured

The owner of the ship does have directly exploiting and processing of fuel, supplies and contracted with the captain and marine crew and insurance and the conclusion of the contract of carriage, called the then owner-equipped, has been the owner leased the ship to another person named tenant equipped against the fare to be agreed upon, if breached the ship owner in the implementation of contracts concluded by shall be liable in accordance with the rules of the contractual responsibility is also responsible tort for personal mistakes

The basic principle is that the responsibility of the owner of the ship is an absolute all his money, but the legislator Marine out of this provision and the granting of the ship owner the right to determine responsibility

In this research will be limited to the study of civil liability of the owner of the ship or tenant according to Iraqi law, with a statement of the position of some international conventions and other Relevant laws if required to study it

## مقدمة

مالك السفينة هو الشخص الذي اكتسب ملكيتها بأحد أسباب التملك العامة ، أو طبقا للأسباب الخاصة المنصوص عليها في القانون البحري ، إذ تكتسب ملكية السفينة طبقا للقانون المدني عن طريق الشراء أو الهبة ، أو عن طريق الميراث أو الوصية ، وهناك أسباب خاصة بالقانون البحري لكسب ملكية السفينة وهي عن طريق البناء ، أو بواسطة الترك أو التخلي عن ملكية السفينة للمؤمن بعد تعويض مالكيها عن الخسائر التي لحقت به من الحادث البحري المؤمن عليه.

وقد تتعدد صور ملكية السفينة ، إذ قد تكون الملكية فردية بواسطة شخص طبيعي أو شخص معنوي ، وقد تكون السفينة مملوكة على الشيوع لعدد من الأشخاص .

ومالك السفينة قد يقوم باستغلالها مباشرة وتجهيزها بالوقود والمؤن والتعاقد مع الريان والطاقم البحري والتأمين عليها وإبرام عقد النقل ، ويسمى عندئذ المالك المجهز ، وقد يقوم المالك بتأجير السفينة إلى شخص آخر يدعى المستأجر المجهز مقابل أجرة يتفق عليها ، حيث يقوم المستأجر المجهز بتوفير مستلزمات استغلال السفينة للنشاط البحري ، ك شراء المؤن والوقود وإبرام عقود العمل مع الريان والملاحين ، وغيرهم من الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة ، وإبرام عقد النقل والتأمين على السفينة .

والمجهز هو كل شخص يتعهد بالقيام بشؤون السفينة ، وعليه قبل مباشرة أعماله أن يعلم مكتب تسجيل السفينة بذلك بالكيفية التي تقرها مصلحة الميناء ، وإذا تخلف المجهز عن ذلك الإعلام فعلى صاحب السفينة أن يقوم به ، وإذا كان موطن المجهز غير مرفأ السفينة فعليه أن يعين نائبا عنه في ذلك المرفأ ، وفي كل الأحوال يعتبر صاحب السفينة مجهزا ما لم يثبت عكس ذلك .

وعلى ذلك فقد يكون المالك هو المجهز يقوم باستغلال السفينة لنفسه ولحسابه ، ما لم يثبت عكس ذلك بإثبات أن المجهز هو شخص آخر ، وقد يكون المجهز شخصا غير المالك كالمستأجر الذي يتكفل بتوفير المؤن والأدوات والعناصر البشرية اللازمة لاستغلال السفينة في النشاط البحري ، حيث يستفيد مستأجر السفينة الرئيسي ومجهزها الذي ليس بصاحبها من حصر المسؤولية المقررة لمالك السفينة ، فمن الجانب العملي والقانوني يُعد المالك هو المجهز والمخاطب بأحكام المسؤولية القانونية ، ما لم يثبت عكس ذلك ، كأن يكون مستأجرا أو مديرا للشيوع .

وتتبع إشكالية موضوع البحث في حالة حصول أضرار مادية بالبضائع أثناء الرحلة البحرية، أو حدوث أضرار للسفن نتيجة تصادم بحري بعضها البعض ، أو حصول أضرار

مادية بمنشآت الموانئ أو حدوث أضرار بدنية أو إصابات بالأشخاص من الركاب أو غيرهم، قد تؤدي في بعض الأحيان إلى حدوث الوفاة ، مما قد يثير المسؤولية الجنائية أو المسؤولية المدنية لمالك السفينة أو تجهزها ، سواء كانت هذه المسؤولية عقدية أم مسؤولية تقصيرية ، إذ قد يؤدي إلى حدوث الخلاف بين مالك السفينة أو تجهزها ، بشأن من يتحمل مسؤولية دفع التعويضات عن الأضرار التي تصيب الأشخاص أو التي تلحق البضائع أو التي تحدث للمنشآت أو السفن .

وموضوع مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها ، قد يطرح تساؤلات عديدة تتعلق بمسؤولية المالك الشخصية العقدية أو التقصيرية ، ومدى مسؤوليته عن أخطاء التابعين ، والمسؤولية في حالة تأجير السفينة ومدى جواز تحديد المسؤولية من عدمها ، وصور المسؤولية ، والديون التي تخضع لتحديد مسؤولية مالك السفينة ، والديون التي لا تخضع لتحديد مسؤولية مالك السفينة .

ونظرا لان القانون البحري العراقي يعد قديما لم يساير التطورات التشريعية العربية أو الدولية المتعلقة بشكل خاص بمسؤولية مالك السفينة أو تجهزها في حالة حدوث أضرار للبضائع أو الأشخاص أثناء الرحلة البحرية ، باستثناء الاتفاقية الدولية المتعلقة بمسؤولية مالكي السفن النووية و البروتوكول الملحق المنعقدة في بروكسل ١٩٦٢ ، ونظرا لندرة البحوث المتعلقة بمسؤولية مالك السفينة من قبل الباحثين والفقهاء العراقيين ، عليه في هذا البحث سوف نقصر على دراسة المسؤولية المدنية لمالك السفينة أو تجهزها ، دون المسؤولية الجنائية ، طبقا للقانون العراقي دراسة تحليله ، مع بيان موقف بعض الاتفاقيات الدولية والقوانين الأخرى ذات العلاقة بالموضوع إذا اقتضت الدراسة لذلك .

عليه نقسم هذا البحث إلى مبحثين ، ندرس في المبحث الأول الأحكام العامة لمسؤولية مالك السفينة أو تجهزها حيث نتناول في المطلب الأول ، مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية ، ونعرض في المطلب الثاني ، مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه ، ونبين في المطلب الثالث ، مسؤولية مالك السفينة في حالة تأجير السفينة .

أما المبحث الثاني نتناول فيه تحديد مسؤولية المالك ، حيث نخصص المطلب الأول لبيان صور تحديد مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها ، أما المطلب الثاني نبين فيه الديون التي تخضع لتحديد المسؤولية ، ونعرض في المطلب الثالث الديون التي لا تخضع لتحديد المسؤولية .

## المبحث الأول الأحكام العامة لمسؤولية مالك السفينة ومجهزها

مسؤولية مالك السفينة طبقاً للقواعد العامة إما أن تكون مسؤولية عقدية عن العقود التي يبرمها بنفسه ، أو التي يبرمها الريان في حدود سلطاته القانونية بوصفه ممثلاً عن المالك ، أو تكون مسؤولية مالك السفينة مسؤولية تقصيرية استناداً إلى القواعد العامة التي نصت عليها المواد (١٨٦-٢٠٢-٢٠٤) من القانون المدني العراقي ، فكل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض ، إذ يكون مالك السفينة أو مجهزها مسئولاً عن أخطائه الشخصية كما لو ترك السفينة تبحر دون أن تكون صالحة للملاحة البحرية ، كما يسأل المالك عن أخطاء تابعيه من الريان أو الملاحين أو طاقم السفينة العاملين على ظهر السفينة.

عليه نقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب ، نتناول في المطلب الأول ، مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية ، ونعرض في المطلب الثاني ، مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه ، وندرس في المطلب الثالث ، مسؤولية مالك السفينة في حالة تأجير السفينة .

### المطلب الأول

مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية  
يسأل مالك السفينة أو مجهزها عن تعهداته الناشئة عن عدم تنفيذه لعقود ابرمها ، تتعلق بعقد العمل مع الريان أو البحارة ، أو تتعلق بنشاط السفينة مثل تجهيز السفينة بالمؤن والوقود أو المهمات أو الأدوات والآلات اللازمة لاستغلال السفينة ، فمالك السفينة مسئول شخصياً عن عدم تنفيذ العقود التي يبرمها هو ، سواء صدر الخطأ منه أو صدر الخطأ من احد وكلائه ، ويُعد مسئولاً كذلك عن العقود التي يبرمها احد وكلائه . إذ يكون مالك السفينة أو مجهزها مسئولاً عن تنفيذ الأعمال والعقود التي يبرمها الريان وتصرفات العاملين على السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها ، فمسؤولية مالك السفينة تقوم على أساس أن الريان يُعد وكيلاً أو ممثلاً عن المالك عند قيامه بالأعمال أو إبرام العقود المتعلقة بالسفينة والرحلة البحرية أثناء ممارسة صلاحياته القانونية ، فالمالك يسأل باعتباره موكلًا عن تصرفات الريان القانونية . و كذلك يسأل المالك عن أخطائه الشخصية التي تقع منه أثناء الرحلة البحرية استناداً إلى قواعد المسؤولية التقصيرية التي نصت عليها المواد (٢٠٢-٢٠٣-٢٠٤) من القانون المدني العراقي ، كالسماح للسفينة بمغادرة الميناء وهي غير صالحة للملاحة البحرية أو ترك السفينة تبحر دون تزويدها بالمؤن أو الوقود الكافي لإتمام الرحلة البحرية ونتج عن ذلك أضرار بالأشخاص أو المنشآت ، أو في حالة حدوث تصادم مع السفن الأخرى استناداً إلى القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض .

ويمكن إسناد مسؤولية مالك السفينة على أساس القاعدة العامة المنصوص عليها في المادة (٢٣١) من القانون المدني العراقي <sup>(١)</sup> ، المتعلقة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء متى توافرت شروطها وهي السيطرة الفعلية على السفينة وتدخل السفينة في إحداث الضرر ، أي يجب أن يكون تدخل السفينة ايجابيا في إحداث الضرر ، ولو لم يكن هناك اتصال مادي بين السفينة والمضروب ، كأن تسبب حركة السفينة أمواج عالية سببت أضرارا للقوارب الصغيرة أو الأشخاص مثل السباحين على الشاطئ .

ومسؤولية مالك السفينة في مثل هذه الحالة تكون مفترضة لا يكلف المضروب بإثبات الخطأ ، بل يجب عليه إثبات أن مالك السفينة هو حارسها ، ويستطيع مالك السفينة أن ينفي عنه المسؤولية بأن يثبت أن حراسة السفينة لم تكن بيده وإنما بيد المجهز المستأجر أو إثبات أن الضرر وقع بفعل المضروب أو بفعل الغير أو بسبب القوة القاهرة .

### المطلب الثاني

مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه  
أشار المشرع العراقي إلى مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه في المادة (٣٠) من القانون التجارة البحرية إذ يعتبر هو مسئولا عن أفعال الریان والبحارة والسائق وسائر خدام السفينة وعن أخطائهم والناشئة عن استغلال السفينة في الملاحة البحرية ، سواء أكانت أخطائهم عقدية أم تقصيرية ، ما لم تكن هذه الأخطاء فنية تكون من اختصاصهم <sup>(٢)</sup> ، أو ناتجة عن غش أو خطأ جسيم ارتكبه التابع أثناء أداء وظيفته <sup>(٣)</sup> ، فقد نصت المادة (٣٠) من قانون التجارة البحرية العراقي الصادر في سنة ١٨٦٣ ، على انه ( كل صاحب سفينة يكون مسئولا عن حركات ريانها ومعاملاته الحقوقية يعني يكون مجبورا على ضمان الأضرار والخسائر التي تنشأ من حركات الریان ومعاملاته وعلى إيفاء المقاولات والتعهدات التي عملها فيما يخص سير السفينة وسفرها .. ) ، على أن مالك السفينة لا يكون مسئولا عن الأعمال أو التصرفات التي تقع من التابعين إلا إذا كانت أثناء تأدية الوظيفة أو بسببها <sup>(٤)</sup> .

وهذه المسؤولية تقوم استنادا إلى مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع ، وهي مسؤولية تقوم على أساس خطأ مفترض من جانب مالك السفينة لا يقبل إثبات العكس ، يرد إلى سوء اختياره تابعيه أو تقصيره في الإشراف والتوجيه أو الرقابة عليهم ، وهذه المسؤولية لا تقوم في جانب المالك إلا إذا تحققت مسؤولية التابع .

جانب من الفقه يري عدم قيام مسؤولية المالك استنادا إلى مسئلة المتبوع <sup>(٥)</sup> ، وذلك بسبب انعدام أو ضعف الرقابة على الریان والملاحين أثناء رحلة السفينة ، باعتبارهم يؤدون العمل بعيدا عن رقابة وتوجيه مالك السفينة أو المجهز ، ونظرا للفترة الطويلة التي تستغرق سفر السفينة خلال الرحلة البحرية ، وبسبب ضعف افتراض الخطأ في الاختيار ، إذ في

كثير من الأحيان يتم تعيين هؤلاء الأشخاص استنادا لما يحملونه من مؤهلات ، وليس بناء على اختبار أو تجربة .

### المطلب الثالث مسؤولية مالك السفينة في حالة تأجير السفينة

قد يكون مجهز السفينة شخصا آخر غير مالكةا كالمستأجر الذي يتولى استغلال وتجهيز السفينة بالمؤن والوقود وتعيين الریان والملاحين <sup>(٦)</sup>، فالمستأجر لا يُعد وكيلا عن المالك المؤجر ولا يُعد تابعا له ، فمن يتحمل مسؤولية أخطاء الملاحين والریان التي تقع أثناء تأدية وظائفهم أثناء الرحلة البحرية ؟

إذا قام المالك بتأجير السفينة إلى شخص آخر دون أن يكون ملزما بمقتضى العقد بإعدادها وتجهيزها وإبرام العقود مع الریان والملاحين ، فلا يسأل المالك عن أخطاء وتصرفات المستأجر أثناء سريان عقد الإيجار ، وذلك لان المستأجر لا يُعد وكيلا عن المالك ولا يعتبر تابعا له ، وبالتالي لا يكون مسئولا عن تصرفات وأعمال الریان وملاحين السفينة لان هؤلاء يعتبرون من تابعي المجهز المستأجر ، فالمسؤولية تقع على عاتق المستأجر لأنه هو الذي اختار الطاقم البحري فإذا اخطأ احدهم ، كان ذلك بسبب سوء اختياره وتقصيره في التوجيه أو الإشراف على الریان أو الملاحين .

ويرى جانب من الفقه أن المالك يبقى مسئولا قبل الغير إذا كان عمل الطاقم متعلقا بالسفينة، بغض النظر عما إذا كان المالك هو مجهز السفينة أو قد أجراها للغير لتجهيزها ، حتى وان قام هذا الأخير باختيار الطاقم البحري <sup>(٧)</sup> ، ويشترط لقيام مسؤولية مالك السفينة أن يكون الغير حسن النية لا يعلم بتأجير السفينة ، ولم يكن بمقدوره أن يعلم بذلك .

والرأي لدينا أن مالك السفينة لا يعتبر هو المسئول عن الأخطاء التي تحدث من المجهز المستأجر أو من التابعين له من الطاقم البحري ، ولكن يمكن للغير أن يرفع الدعوى على المالك على أساس دعوى المسؤولية التقصيرية ، لان الغير قد لا يعرف بأن السفينة مستأجرة ، أو كان بمقدوره أن يعلم بذلك لكن مدة عقد الإيجار قصيرة جدا كأن تكون السفينة مؤجرة لرحلة بحرية واحدة ، فيختفي المستأجر بانتهاء الرحلة فلا يبقى أمام الغير إلا أن يرفع الدعوى على مالك السفينة ، فإذا حُكم على المالك بالتعويض فلهذا الأخير أن يرجع على المستأجر المجهز بقيمة ما دفعه للغير من تعويض ، وذلك لان القانون يرتب للغير حق امتياز على السفينة ذاتها بغض النظر عما إذا كانت السفينة ملكا للمجهز أو للمستأجر ، وذلك بسبب أن الوضع الغالب كون المالك هو مجهز السفينة .

## المبحث الثاني

### تحديد مسؤولية مالك السفينة

الأصل أن مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها تكون مسؤولية شخصية غير محدودة تخضع للقواعد العامة ، فقد تكون هذه المسؤولية عقدية أو تقصيرية ، سواء كانت عن الأخطاء الشخصية أو عن أخطاء الريان أو الطاقم البحري أو المرشد أو سائر عمال السفينة ، فتكون أمواله جميعها ضامنة للوفاء بمبالغ التعويض عن الأضرار التي لحقت بالأشخاص ، لكن المشرع العراقي خرج عن قواعد القانون المدني فأجاز تحديد مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها عن الأضرار الناجمة عن استغلال السفينة في الملاحة البحرية ، وذلك بقدر قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها .

ويرجع سبب تحديد مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها ، نظرا للمخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء استغلالها في النشاط البحري ، مما قد يعرض رؤوس الأموال الضخمة والاستثمار في التجارة البحرية للخسائر أو إفلاس المالك أو المجهز ، أو تردد شركات التأمين في ضمان الأضرار التي تلحق السفينة أو شحنتها ، ونظرا لقيام الطاقم البحري بالتصرف في شؤون السفينة وإبرام التصرفات القانونية والقيام بالأعمال اللازمة لإدارة السفينة بعيدا عن إشراف وسلطة مالك السفينة<sup>(٨)</sup>.

ونظام تحديد المسؤولية لا يقتصر على مالك السفينة فقط وإنما يستفيد من أحكامه مستغل السفينة ولو كان غير مالك كالمستأجر أو المجهز<sup>(٩)</sup> ، كما يستفيد من تحديد المسؤولية الريان والبحارة فيما يتعلق بتأدية وظائفهم<sup>(١٠)</sup> ، وسواء كانت سفينة تجارية أم للصيد أم للنزهة ، فقد نصت المادة (٣١) من قانون التجارة البحرية العراقي ( أصحاب السفائن يكونون مسئولين بقدر المبلغ الذي كانوا قد كلفوه من جهة تقديم الكفالة ومن جهة ما قد يقع في السفائن المجهزة للحرب برخصة الدولة في أثناء سفرها من طرف العساكر والملاحين الموجودين فيها من الجنح والجنائيات والاعتصاب والغارات ولا يسألون عما زاد عن ذلك من الأمور المغايرة طالما لم يكونوا أجروها بذاتهم أو بالواسطة ) ، أما إذا كان الالتزام ناشئ عن خطأ شخصي أو عن غش صادر عن المالك أو صادرة من احد التابعين فلا يستفيد مالك السفينة أو تجهزها من أحكام تحديد المسؤولية .

أما المراكب والسفن النهرية التي تعمل في الملاحة الداخلية فلا تستفيد من أحكام تحديد المسؤولية ، فيسأل مالكيها أو تجهزها بكافة أمواله عن عدم تنفيذ العقود التي أبرمها أو الالتزامات الناشئة عن المسؤولية التقصيرية سواء الشخصية أم الناتجة عن أعمال وتصرفات تابعيه<sup>(١١)</sup> .

وقد تبنى المشرع العراقي الاتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن النووية والبروتوكول الملحق المنعقدة في بروكسل لسنة ١٩٦٢ ، وهذه الاتفاقية لم تدخل حيز

التنفيذ بسبب عدم التصديق عليها من قبل إحدى الدول التي تستغل السفن التي تعمل بالوقود الذري مثل روسيا وأمريكا ، وقد تبنى المشرع العراقي أيضا الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للأسلحة النووية لعام ١٩٧٢ .

ولم ينضم العراق إلى معاهدة بروكسل المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك السفينة وذلك في ١٩٢٤/٨/٢٥ والتي استبدلت باتفاقية بروكسل بتاريخ ١٩٥٧/١٠/١٠ والتي حلت محلها اتفاقية لندن بتاريخ ١٩٧٦/١١/١٩ والتي تبنت مبدأ تحديد المسؤولية ، رغم أن العديد من التشريعات العربية أو الأجنبية أخذت بمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة .

عليه سوف نقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب ، نتناول في المطلب الأول صور تحديد مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها ، أما المطلب الثاني نبين فيه الديون التي تخضع لتحديد المسؤولية ، ونعرض في المطلب الثالث الديون التي لا تخضع لتحديد المسؤولية .

### المطلب الأول

#### صور تحديد مسؤولية مالك السفينة

تباينت مواقف التشريعات بخصوص نظام تحديد مسؤولية مالك السفينة طبقا لاتفاقية بروكسل بشأن تحديد المسؤولية والمطالبات البحرية إلى ثلاث اتجاهات ، الأول يتبنى نظام التحديد العيني لمسؤولية مالك السفينة ، أما الاتجاه الثاني يأخذ بالتحديد الجزافي للمسؤولية ، بينما الاتجاه الثالث فهو يجمع ما بين التحديد العيني والتحديد الجزافي لمسؤولية مالك السفينة .  
**الاتجاه الأول والذي يأخذ بنظام التحديد العيني لمسؤولية مالك السفينة ،** إذ تنحصر مسؤولية المالك في قيمة السفينة ذاتها وأجرتها وتفرعاتها ، دون أن تتعداها إلى سفينة أخرى أو أمواله الأخرى ، بحيث يتخلى المالك عن السفينة للدائنين<sup>(١٢)</sup> ، فقد أشار المشرع العراقي بشكل واضح ومباشر في المادة (١٦٢) من قانون التجارة البحرية إلى التحديد العيني بقيمة السفينة أو أجرتها لضمان الأضرار التي تلحق الشاحنين ، أما المادة (١٠٠) من القانون فقد أشارت إلى تحديد المسؤولية بقدر السفينة وآلاتها مع الأجرة ، فقد نصت على أن ( السفينة وآلاتها مع بدل النولون وكذا الأمتعة الموسوقة هي في مقام رهن لتنفيذ المقابلة المعقودة بين الطرفين ) .

**أما الاتجاه الثاني فقد اخذ بنظام التحديد الجزافي لمسؤولية مالك السفينة ،** وبموجبه يسأل مالك السفينة مسؤولية شخصية عن أخطاء الریان وتابعيه من الملاحين ، ولكنه يبرأ من هذه المسؤولية إذا دفع مبلغ جزافي حيث يتم تقديره على أساس حمولة السفينة وطبيعة الأضرار الحاصلة ، أو على أساس قيمة السفينة بعد وقوع الحادث وأجرتها<sup>(١٣)</sup> .

فقد أخذت معاهدة بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن لسنة ١٩٢٤ بمبدأ التحديد العيني ، بينما أخذت اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٥٧ بمبدأ التحديد الجزافي وقد حلت



محطها معاهدة لندن الدولية المنعقدة في ١٩-١١-١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية .

أما الاتجاه الثالث فقد اخذ بالنظامين لتحديد مسؤولية مالك السفينة ، إذ نجد على سبيل المثال أن المشرع الليبي قد تبنى في المادة (٩٧) من القانون البحري نظام التحديد العيني لمسؤولية مالك السفينة ، حيث أخذت الفقرة الأولى من المادة المذكورة حيث نصت على ( لا يكون صاحب السفينة مسئولا عما يأتي إلا بقدر قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها ) ، بينما تبنت الفقرة الثانية من نفس المادة نظام التحديد الجزافي فيما يتعلق بالديون الخمسة الأولى المتعلقة بالامتيازات البحرية ، أي يُقدر التعويض بضرب المبلغ الناتج عن ضرب حمولة السفينة بقيمة الأطنان المحددة رسميا حيث نصت ( فلا يجوز أن تتعدى المسؤولية المترتبة على الأحكام السابقة المبلغ الحاصل من ضرب عدد الأطنان التي تبلغ حمولة السفينة بقيمة الأطنان الرسمية وتحدد هذه القيمة بلائحة يصدرها وزير المواصلات ) .

### المطلب الثاني

#### الديون التي تخضع لتحديد المسؤولية

حدد قانون التجارة البحرية العراقي الالتزامات والديون التي تجيز تحديد مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها سواء أكانت ناتجة عن المسؤولية العقدية أم المسؤولية التقصيرية ، والديون المستفيدة من هذا التحديد على النحو الآتي<sup>(١٤)</sup> :

١- التعويضات المستحقة للغير بسبب ما لحقه من ضرر ناشئ عن خطأ صادر من الربان أو البحارة أو المرشد أو أي شخص يكون في خدمة السفينة ، سواء كانت الخدمة مقدمة في البحر أو على اليابسة ، إذ يكون صاحب السفينة أو تجهزها مسئولا شخصيا عن الالتزامات والديون الناشئة عن أعمال وتصرفات تابعيه والتي يبرمها أثناء ممارسة صلاحياته القانونية أو الناشئة عن المسؤولية التقصيرية .

٢- التعويضات المستحقة عن الأضرار المادية التي تلحق البضائع المسلمة للربان بقصد نقلها ، وجميع الأموال والأشياء الموجودة على ظهر السفينة ، وسبب قيام مسؤولية المالك هو خطأ الربان في تنفيذ عقد النقل البحري طبقا لنص المادة (٩١) من القانون التجاري البحرية العراقي.

٣- الالتزامات الناتجة عن وثائق الشحن ، وتشمل الأضرار المادية التي تلحق الشاحن أو الأضرار غير المادية التي تلحق المرسل إليه نتيجة عدم تنفيذ عقد الشحن طبقا للشروط المتفق عليها أو بسبب التأخير في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع أو الركاب أو أمتعتهم عن الموعد المحدد .

٤- التعويضات المستحقة بسبب خطأ في الملاحة ارتكب أثناء تنفيذ احد العقود الأخرى غير عقد النقل البحري مثل عقد قطر السفينة أو عقد إيجار السفينة .

- ٥- الالتزامات الناشئة عن رفع حطام سفينة غرقت أو إصلاح الأضرار اللاحقة بمنشآت الميناء أو طرق الملاحة والالتزامات المتعلقة بها .
- ٦- مكافأة المساعدة والإنقاذ .
- ٧- مساهمة مالك السفينة في الخسائر البحرية المشتركة .
- ٨- الالتزامات الناشئة عن العقود أو الأعمال التي يجريها الريان ضمن صلاحياته القانونية خارج مريب السفينة لحاجات حقيقية يقتضيها حفظ السفينة أو إكمال السفر على أن لا تكون هذه الحاجات ناتجة عن نقص أو خلل يشوبان التجهيز أو التمويل عند بدء السفر .
- ٩- التعويضات المستحقة عن أجرة الملاحين ومصاريف عودتهم إلى موطنهم تطبيقاً لنص المادة (٩٠) من القانون التجارة البحرية العراقي .

### المطلب الثالث

الديون التي لا تخضع لتحديد مسؤولية مالك السفينة

المشرع العراقي لم يشير في قانون التجارة البحرية إلا إلى الديون التي تخضع لتحديد مسؤولية مالك السفينة ، ولم يشير إلى الديون التي لا يجوز فيها حصر المسؤولية ، أما اتفاقية بروكسل الدولية الخاصة بمسؤولية السفن الذرية لعام ١٩٦٢ والتي انضم إليها العراق فهي لم تحصر نطاق تحديد مسؤولية مستغلي السفن وبالتالي لا يجوز لمستغل السفن الذرية أن يتمسك بتحديد المسؤولية عن الأضرار البدنية أو الأضرار غير البدنية ، بل تكون المسؤولية مطلقة بكافة الأموال التي يمتلكها مستغل السفينة سواء أكان المالك أو المجهز أو المستأجر<sup>(١٥)</sup> .

لا ريب أن بعض التشريعات العربية ، واتفاقية لندن لسنة ١٩٧٦ المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك السفينة عن المطالبات البحرية قد أشارت إلى الحالات أو الديون التي لا يجوز فيها تحديد مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها ، إذ يسأل مالكها أو تجهزها مسؤولية مطلقة بكافة أمواله عن الديون الناتجة عن عدم تنفيذ العقود التي أبرمها المالك نتيجة الإخلال بالالتزامات التعاقدية أو الناتجة عن المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأخطاء الشخصية ، ويسأل المالك كذلك عن التعويضات الناتجة عن أعمال وتصرفات الريان أو الطاقم البحري أثناء تأديتهم لوظيفتهم أو بسببها أو التعويضات الناجمة عن المسؤولية التقصيرية ، أي تكون جميع أموال مالك السفينة ضمانه عامة للدائنين ، والحالات التي لا تقبل فيها حصر مسؤولية مالك السفينة يمكن إجمالها على النحو الآتي<sup>(١٦)</sup> :

- ١- الالتزامات الناشئة عن الأخطاء الشخصية لصاحب السفينة ، غير انه إذا كان ريان السفينة صاحبها أو احد أصحابها فله أن يدفع بحصر المسؤولية من اجل أخطائه في الملاحة وأخطاء مستخدمى السفينة .

٢- الالتزامات الناشئة عن العقود أو الأعمال التي يجريها الربان ضمن صلاحياته القانونية خارج مريب السفينة لحاجات حقيقية يقتضيها حفظ السفينة أو إكمال السفر ، على أن لا تكون هذه الحاجات ناتجة عن نقص أو خلل يشوبان التجهيز أو التموين عند بدء السفر، وفي جميع الأحوال يتعين أن تكون هذه الالتزامات تمت بموافقة أو تفويض صريح من قبل صاحب السفينة .

٣- التزامات صاحب السفينة الناشئة عن استخدام الربان والبحارة والناشئة عن الأعمال المتعلقة بخدمة السفينة .

٤- الالتزامات الناشئة عن تقديم المساعدة والإنقاذ أو المساهمة في الخسارة البحرية المشتركة .  
٥- الديون الناشئة عن رفع السفن الغارقة أو الناتجة عن تعويم السفن الجانحة لضمان سلامة الممرات المائية وسهولة الملاحة البحرية .

ففي هذه الحالات لا يمكن لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤولية ، أي لا يستطيع مالك السفينة أن يحصر المسؤولية على قيمة السفينة ، وأجرتها ، وتفرعاتها ، ، بل يجب عليه أن يدفع التعويض بالكامل إلى أصحاب الحقوق ، وذلك بسبب أن هذه الحقوق تنشأ عن جهود الأشخاص (١٧) .

## خاتمة

لاشك أن التعويض الناجم عن المسؤولية يتحدد طبقا للأضرار البدنية التي تصيب الأشخاص أو وفقا للأضرار غير البدنية التي تصيب الأموال والمنشآت والأشياء ، فمسؤولية مالكي السفن تحقق إذا اخل احدهم بتنفيذ الالتزامات العقدية أو إذا تحققت المسؤولية نتيجة الأضرار التي تصيب الغير أو الأموال الناشئة عن المسؤولية التقصيرية ، فالهدف من تحديد المسؤولية

لغرض تشجيع التجارة البحرية وتشجيع المستثمرين وتشجيع الجهود لتقديم المساعدة والإنقاذ البحري والمساهمة بالخسارة البحرية المشتركة .

ويعاب على المشرع العراقي انه اعتمد في المادة (٣١) من قانون التجارة البحرية على معيار عدد الملاحين والضباط كمعيار لتحديد مبالغ التعويض وليس على أساس الحمولة الكلية للسفينة ، كما هو شأن الاتفاقية الدولية أو جانب من التشريعات العربية ، واستخدم وحدة حسابية وهي عملة القروش والتي لا وجود لها في الوقت الحالي لتعويض الأضرار البدنية أو الأضرار الأخرى مما قد يؤدي إلى الأضرار بالمصالح الوطنية إذا حصلت هذه الأضرار بفعل السفن الأجنبية في الموانئ العراقية ، بينما يقوم أصحاب السفن العراقية بدفع مبالغ كبيرة وبالعملة الصعبة إلى المتضررين في الموانئ الأجنبية لان هذه الدول تستخدم وحدة حسابية دولية لتعويض الأضرار البدنية أو الأضرار التي تصيب الأموال أو الأشياء ، لذا نقترح التوصيات التالية :

أولاً- الإسراع بإصدار قانون التجارة البحرية الجديد بدلا من القانون البحري القديم الصادر عام ١٨٦٣ الذي لم يواكب التطورات الاقتصادية ولا يلبي طموح العراق الجديد وبشكل خاص بعد استكمال بناء وتشيد الموانئ الجديدة المطلة على الخليج وتشغيل طرق المواصلات عبر السكك الحديدية بين أوروبا واسيا والانفتاح السياسي والاقتصادي على العالم، ويعاب على القانون أيضا انه مترجم من اللغة التركية إلى اللغة العربية ترجمة ركيكة قد تؤدي إلى اللبس والغموض عند التطبيق.

ثانياً- تحديد مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها بمبلغ مالي يتناسب مع الأضرار البدنية التي تلحق بالأشخاص أو الأضرار الأخرى التي تصيب الأموال والأشياء ، واعتماد وحدة حسابية دولية بالنقد الأجنبي كمعيار للتعويض بدلا من مبلغ التعويض المذكور في المادة ٣١ من قانون التجارة البحرية والذي لا يتناسب بتاتا مع المستوى المالي والاقتصادي للعراق في الوقت الحالي نظرا للتغير الحاصل على العملة العراقية من عام ١٨٦٣ تأريخ إصدار القانون البحري ولغاية يومنا الحاضر .

ثالثاً- حث المشرع العراقي أما الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك السفينة أو تبني النصوص ذات العلاقة في القانون البحري العراقي .

رابعاً- تحديد الاختصاص القانوني والاختصاص القضائي للنظر في المنازعات المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن الأجنبية .

## الهوامش

- ١ - تنص المادة (٢٣١) من القانون المدني على ( كل من كان تحت تصرفه آلات ميكانيكية أو أشياء أخرى تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها يكون مسئولا عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت انه اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر ، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة ) .

- ٢ - د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان الأردن ، الطبعة الأولى ١٩٩٩ ، ص ١٥٥ .
- ٣ - انظر المادتين (١١٤) و (١٢٢) من القانون البحري الليبي.
- ٤ - د/ عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى ، ٢٠٠٧ ، ص ١٧١ .
- ٥ - د/ لطيف جبر كومانى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان الأردن ، الطبعة الثانية ، الإصدار الثالث ، ٢٠٠٣ ، ص ٧٢ .
- ٦ - أشار المشرع العراقي إلى عقد إيجار السفينة والبيانات الواجب توافرها في العقد في المادة (٩٢) من قانون التجارة البحرية الملغاة ، وقد نصت المادة (٧٨) من قانون التجارة البحرية المصري على ( المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت عكس ذلك ) وانظر المادة (١٣٨) من القانون البحري الليبي ، د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مكتبة الوفاء القانونية ، مصر ، الطبعة الأولى ، ٢٠١٠ ، ص ١٤٦ .
- ٧ - د/ سعيد بن سلمان العبري ، القانون البحري العماني ، دار النهضة العربية ، مصر طبعة ١٩٩٤ ، ص ١٥٠ ، د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مرجع سابق ، ص ١٥٦ .
- ٨ - د/ لطيف جبر كومانى ، القانون البحري ، مرجع سابق ص ٧١ ، د/ محمد فريد العريني ، د / محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، الطبعة الأولى ، ٢٠٠٥ ، ص ١٩٢ .
- ٩ - نصت المادة (١٠٥) من القانون البحري الليبي لسنة ١٩٥٣ ( يستفيد مستأجر السفينة الرئيسي ومجهزها الذي ليس بصاحبها من حصر المسؤولية ومن أحكامها) وقد تبني المشرع الليبي أحكام اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ وذلك في المواد من (٩٧ إلى ١٠٧) من القانون البحري ، ولكن أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة في القانون الليبي لم يجري عليها أي تعديل على الرغم من التعديلات التي أدخلت على اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ .
- ١٠ - د / محمد عبد القادر الحاج ، الوجيز في القانون البحري اليمني ، منشورات الجامعة اليمنية ، ٢٠٠٤ ، ص ٨٨ .
- ١١ - د/ عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، طبعة ٢٠٠٣ ، ص ٢١٣ .
- ١٢ - إذ تنص المادة (٣٠) من قانون التجارة البحرية العراقي على أن (كل صاحب سفينة يكون مسؤولا عن حركات ريانها ومعاملاته الحقوقية يعني يكون مجبورا على ضمان الأضرار والخسائر التي تنشأ من حركات الريان ومعاملاته وعلى إيفاء المقاولات والتعهدات التي عملها فيما يخص سير السفينة وسفرها لكن إذا كانت هذه التعهدات لم تقع بأمر مخصوص به فيمكن حينئذ لصاحب السفينة أن يترك المركب ونولونه ويتخلص في كل حال من تلك التعهدات ) أما إذا كان الريان يملك حصص في السفينة مع غيره من الملاك فلا يستطيع ترك السفينة للدائنين وإنما يكون مسؤولا بقدر حصته فقط عن العقود والتعهدات التي أبرمها بخصوص سير السفينة . وقد أشار المشرع الليبي إلى الحالات التي يمكن لمالك السفينة أن يتركها إلى شركة التأمين إذ تنص المادة ( ٣٦٥ ) من القانون البحري الليبي بأنه ( يحق للمضمون (المؤمن له) في الحالات التالية أن يطالب بدفع كامل التعويض إذا هو نزل عن الحقوق التي يملكها في الشيء إلى الضامن (المؤمن)) ، وقد بينت المادة (٣٦٦) من

القانون الحالات التي يجوز فيها لمالك السفينة أن يتركها إلى المؤمن مقابل دفع التعويض ، وهذه الحالات هي انقطاع الأخبار ، الاختفاء ، الهلاك الكلي ، عدم صلاحية السفينة للملاحة بسبب حادث بحري مؤمن عليه لدى إحدى شركات التأمين ، وأخيرا حالة ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من سلطة الدولة المتحاربة إذا كان مؤمن عليها من مخاطر الحرب . وقد اخذ بهذا النظام المشرع الألماني ، راجع مزيد من التفاصيل د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مرجع سابق ، ص ١٥٨ ، د/ محمد السيد الفقى ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، طبعة ٢٠٠٧ ، ص ١٦٩ .

١٣ - نصت المادة (٣١) من قانون التجارة البحرية العراقي ، (أصحاب السفائن يكونون مسؤولين بقدر المبلغ الذي كانوا قد كلفوه من جهة تقديم الكفالة ..... الكفالة المذكورة تكون عبارة عن مائتي غرش لأجل السفائن التي تكون عساكرها وملاحوها نحو المائة وخمس نفرا وأربعمائة ألف غرش أيضا لأجل ما زاد على ذلك) ، وقد اخذ بهذا النظام المشرع الفرنسي في القانون رقم (٥) الصادر في ٣-١-١٩٦٧ ، والقانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، راجع مزيد من التفاصيل د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مرجع سابق ، ص ١٥٨ ، د/ محمد السيد الفقى ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص ١٧٠ . د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، طبعة ٢٠٠٠ ، ص ١٤٩ ، وانظر د / محمد عبد القادر الحاج ، الوجيز في القانون البحري اليمني ، مرجع سابق ، ص ٨٥ .

١٤ - جانب من التشريعات البحرية العربية تبنت تحديد مسؤولية مالك ، انظر على سبيل المثال المادة (٩٦) من قانون التجارة البحرية الأردني ، والمادة (٨١) من قانون التجارة البحرية المصري ، والمادة (١٠٣) من القانون البحري اليمني ، والمادة (٦٨) من القانون البحري القطري . وانظر المادة الثانية من اتفاقية لندن لسنة ١٩٧٦ المتعلقة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية .

١٥ - راجع د / مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص ١٨٠ .

١٦ - انظر المادة (٩٩) من القانون البحري الليبي ، والمادة (١٠٤) القانون البحري اليمني والمادة (٧٠) من القانون البحري القطري ، والمادة (٩٦) من قانون التجارة البحرية الأردني ، والمادة (٨٢) من قانون التجارة البحرية المصري والمادة الثالثة من اتفاقية لندن لسنة ١٩٧٦ المتعلقة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية .

١٧ - د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مرجع سابق ، ص ١٦٤ .

## المراجع

### أولا - الكتب القانونية

١. د/ سعيد بن سلمان العبري ، القانون البحري العماني ، دار النهضة العربية ، مصر ، طبعة ١٩٩٤ .
٢. د/ طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، الطبعة الأولى ، الإصدار الثاني ، ٢٠٠٧ .

٣. د/ عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، طبعة ٢٠٠٣ .
٤. د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، الطبعة الأولى ، ١٩٩٩ .
٥. د/ عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، الطبعة الخامسة ، ٢٠١١ .
٦. د/ عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة لبحرية ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، الطبعة الأولى ، ٢٠٠٧ .
٧. د/ لطيف جبر كوماني ، القانون البحري ، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ، الأردن ، الطبعة الثانية الإصدار الثالث ، ٢٠٠٣ .
٨. د / مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، بيت الحكمة ، العراق ، الطبعة الأولى ، بغداد ، العراق ، ٢٠٠٢ .
٩. د/ محمد السيد الفقي ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، الطبعة الأولى ، ٢٠٠٧ .
١٠. د/ محمد عبد القادر الحاج ، الوجيز في القانون البحري اليمني ، منشورات الجامعة اليمنية ، ٢٠٠٤ .
١١. د/ محمد فريد العريني ، د/ محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، الطبعة الأولى ، ٢٠٠٥ .
١٢. د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مكتبة الوفاء القانونية ، مصر ، الطبعة الأولى ، ٢٠١٠ .

#### ثانياً - التشريعات

١. قانون البحري الليبي لسنة ١٩٥٣ .
٢. القانون البحري القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠ .
٣. القانون البحري اليمني رقم ١٥ لسنة ١٩٩٤ .
٤. قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ .
٥. قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ .
٦. قانون التجارة البحرية العراقي لسنة ١٨٦٣ .
٧. قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .
٨. القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ .