

المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري والأردني-دراسة مقارنة

نفن بدر الدين سطاس*

ملخص

تُعَدُّ المسؤولية المدنية لمالك السفينة من أهم مواضيع القانون البحري، فهي مسؤولية من نوع خاص، تخضع في بعض أحكامها للحقوق المدنية والتجارية والإسلامية عامة، وتتميز عنها بقواعد خاصة متفردة بها في مواضع أخرى، إذ يُسأل المالك عن أفعاله (أخطائه) الشخصية، سواء العقدية أم التقصيرية، وعن أفعال (أخطاء) تابعيه البريين وغيرهم من الوكلاء ومقاولي الشحن والتفريغ، إضافةً إلى أفعال (أخطاء) الريان والبحارة والمرشد وسائر الطاقم البحري وهم من يُطلق عليهم "التابعون البحريون"، وأخيراً يُسأل المالك عن فعل السفينة بوصفه حارساً لها. وتبحث هذه الدراسة في الأساس القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة بين نصوص القانون السوري والأردني، وقضاء محاكمهما مع بعض القوانين والاجتهادات الغربية عند الاقتضاء، ومدى اتفاق ذلك مع أحكام الفقه الإسلامي والنظريات الوضعية في هذه المسألة.

الكلمات الدالة: مسؤولية مدنية، مالك سفينة، فعل (خطأ)، تابع برّي وبحري، مبدأ قانوني، توصيف حقوقي، حراسة سفينة، ضمان.

المقدمة

منذ أن بدأت ممارسة التجارة البحرية على متن السفن الشراعية، تم إدراك أن النقل بالبحر هو عمل محفوف بالأخطار، فمالكو السفن مسؤولون عن الأضرار التي تصيب البضائع أو عن فقدانها أو حتى عن تأخر وصولها إلى مقصدها، وكذلك عن الأضرار التي تصيب سفينة أخرى عند حصول تصادم نتيجة خطأ الريان أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة، عدا عن قيمة السفينة المتضررة ذاتها، وهذه وحدها تساوي ثروة هائلة، ولهذا، تحتل المسؤولية المدنية لمالك السفينة (تميزاً لها عن مسؤوليته الجزائية) أهمية بالغة بين مواضيع القانون البحري، وتتضاعف تلك الأهمية كلما اكتسب المالك صفة مجهز للسفينة (كمستثمر لها) بمقتضى عقد إيجار أو صفة ناقل بمقتضى عقد نقل بحري، ولا يخفى علينا أن نقل البضائع بحراً هو أقدم صور النقل ويشغل المرتبة الأولى منها، نظراً لسعة السفن الهائلة وانخفاض تكلفة النقل عليها بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى، البرية منها والجوية.

ويُقصد بأساس المسؤولية، السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر الذي وقع على عاتق شخص معين، وبمعنى آخر الأسباب التي دعت إلى قيام الالتزام بتعويض الضرر الذي يصيب الغير، ويتمتع تحديد أساس مسؤولية مالك السفينة بأهمية بالغة سواء فيما يتعلق بشروطها أو آثارها، فقد تقوم مسؤوليته عن أفعاله (أخطائه) الشخصية، العقدية منها والتقصيرية، أو تقوم مسؤوليته عن أفعال (أخطاء) تابعيه البريين ووكلائه ومقاولي الشحن والتفريغ، أو تقوم مسؤوليته عن أفعال (أخطاء) الريان والبحارة والمرشد وسائر الطاقم البحري، وهي التي تؤسس في الغالب مسؤولية مالك السفينة، وأخيراً تقوم هذه المسؤولية عن فعل السفينة ذاتها، فهل تشبه أحكام مسؤولية مالك السفينة غيرها من الأحكام المدنية أو التجارية أو الشرعية عامة، أم أنها مسؤولية من نوع خاص في مواضع معينة؟

ومن المشاكل الرئيسة التي يثيرها هذا الموضوع هي الأساس القانوني لمسؤولية مالك السفينة عن الفعل الضار (المسؤولية التقصيرية) بين نصوص القانون المدني السوري والأردني وقضاء محكمة التمييز الأردنية، وأثر هذا التباين على غيرها من صور المسؤولية كمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه والمسؤولية عن حراسة الأشياء، حيث ذهب التشريع اللاتيني المأخوذ عنه القانون المدني السوري إلى إقامة هذه المسؤولية على أساس الخطأ، في حين اعتمد القانون المدني الأردني بصورة أساسية أحكام الضمان الإسلامي، وبهذا يكون القانون المدني الأردني هو أول قانون عربي يضع قاعدة عامة للمسؤولية عن الفعل الضار مستمدة من

* جامعة دمشق، سوريا. تاريخ استلام البحث 2016/5/9، وتاريخ قبوله 2016/11/13.

أحكام الفقه الإسلامي، ويكاد الأمر يكون مختلفاً بالنسبة للقضاء الأردني، حيث لم يستقرّ على رأي واضح بهذا الخصوص، إذ نجد اتجاه محكمة التمييز الأردنية غالباً نحو الأخذ بالنظرية الشخصية المبنية على الخطأ، مخالفة بذلك أحكام الفقه الإسلامي والتشريع الأردني، وهو موقف منتقد.

1- مشكلة الدراسة: إنّ الغرض الرئيس من هذه الدراسة هو بيان الأساس القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة بين قانونين مختلفين ينتميان إلى مدرستين فقهيتين متباينتين، بالمقارنة مع اجتهادات المحاكم المختلفة وأراء الفقه المتضاربة، ولا سيما أنّ موضوع المسؤولية المدنية لمالك السفينة هو من المواضيع الشائكة والتي تحتاج إلى بيان وتوضيح بشكل أوسع، وذلك نظراً للجانب التأصيلي والتطبيقي فيها، وشمولها لصور مختلفة من المسؤولية وتباينها، واحتدام الخلاف بين الفقهاء حول ضرورة القياس المطلق على مبادئ القانون المدني في سبيل إيجاد أساس قانوني سليم لمسؤولية مالك السفينة من عدمه، والاستعاضة عنه بأحكام خاصة تراعي الطبيعة الخاصة للحقوق البحرية نظراً للأحوال الصعبة التي تعمل جاهدة فيها، والأخطار البحرية البالغة التي تتعرض لها في غالب الأحيان، وحجم الكوارث الهائلة التي قد تنجم عنها، عدا عن الطابع الواسع للموضوع محل الدراسة، وصعوبة الإحاطة بكلّ جوانبه.

2- أهمية الدراسة: تستمدّ الدراسة أهميتها من تركيزها على المسؤولية المدنية لمالك السفينة بشكل متخصص وشامل لجميع أحكامها، من خلال تحليل خصائصها وصورها وشروطها تحليلاً فقهياً ومقارنة النتيجة مع نظريات الفقه الغربي والإسلامي، وذلك لمعرفة متى يُسأل مالك السفينة مدنياً؟ ولهذا جاء البحث موضعاً الأحكام العامة التي تحكم مسؤولية مالك السفينة في ظلّ قرارات المحاكم المختلفة والتشريعات المتباينة لمعرفة الأسس والمعايير المادية والمعنوية التي من الممكن الاستناد إليها لجبر الضرر الحاصل بتعويض المتضرر، وبما يتناسب مع مؤسسات الحقوق البحرية وطبيعتها الخاصة.

3- أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة إلى تأصيل مسؤولية مالك السفينة في النظريات القانونية والفقهية المدنية والتجارية والشرعية عامة، وتبيان الأحكام الخاصة التي انفردت بها في بعض المواضع، ومناقشة هذه النصوص والآراء وبحث ما تنثريه من مشاكل أمام الفقه والقضاء من أجل الوصول إلى إصلاح تشريعي يستجيب لطموحاتنا المشروعة في التطوّر ومسايرة أحكام النقل الحديث، وكان لا بدّ لنا عند التطرق لموضوع المسؤولية المدنية لمالك السفينة في ضوء القانون السوري والأردني من معرفة كيفية معالجة هذين القانونين لهذه المسألة عن طريق البحث في أوجه الشبه والاختلاف بين القانونين المتباينين ومعرفة مكان القوة والضعف لديهما، وذلك بالمقارنة مع بعض القوانين الغربية، كلما اقتضت الحاجة لذلك.

4- منهج الدراسة: تعتمد هذه الدراسة المنهج المقارن، حيث سيتم طرح المسائل موضوع الدراسة ضمن النظم القانونية المتباينة والمعمول بها في كلّ من سوريا والأردن، ومقارنتها في بعض المواضع وعند الاقتضاء مع بعض القوانين والاجتهادات الغربية، ولا سيما الفرنسية والألمانية منها، وذلك بغية تقديم كلّ ما يمكن لسدّ الثغرات التشريعية التي تعترى القوانين الوطنية وإيجاد الحلول البديلة لها.

كما تعتمد هذه الدراسة المنهج التحليلي من خلال استعراض النصوص القانونية التي تنظم موضوع الدراسة في القوانين محل المقارنة، وأحكام المحاكم المختلفة وتناولها بالتحليل والتأصيل مع عرض ما يفسرها من آراء قانونية حال غموض عباراتها للوصول إلى الرأي الغالب في القانون، وذلك باستعراض النصوص التي تحكم المسألة، ودراستها دراسة متعمّقة والبحث عمّا تشير إليه وبيان قصد المشرع السوري والأردني، ومدى اتفاق ذلك مع أحكام الفقه الغربي وفقه الشريعة الإسلامية، ومن ثمّ دراسة أحكام المحاكم السورية والأردنية ومدى اتفاقها مع أحكام القانون محل المقارنة للوصول إلى فلسفة موحدة بشأن المسؤولية المدنية لمالك السفينة في ضوء كلّ من القانون السوري والأردني.

5- الدراسات السابقة: يمكننا القول أنّ الدراسات السابقة حول هذا الموضوع قد مضى عليها عقود من الزمن، وأنّ المجال مفتوح لإعادة البحث في موضوع الدراسة والخروج بشيء لعلّه أفضل، كما أنّها تعدّ في مجملها أبحاث ودراسات عامة غير متخصصة في البحث بموضوع المسؤولية المدنية لمالك السفينة، وإن وجدت متخصصة فهي تُعنى ببحث التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة دون التطرق لبحث الأساس القانوني السليم لهذه المسؤولية، وبذلك تكون هذه الدراسة من أوائل الدراسات التي تُعنى ببحث الأساس القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة بشكل متخصص ومتعمّق وشامل، وذلك في ضوء قانونين مختلفين ينتميان إلى مدرستين فقهيتين متباينتين، ولعلّ من أبرز الدراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع هي:

آ - علي حسن يونس، القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1955:

تناولت هذه الدراسة موضوع المسؤولية العينية لمالك السفينة ونظام الترك والتخلي القديم للسفينة وأجرتها وتفرعاتها كأحد

مواضيع القانون البحري، بحيث لم تعد هذه الدراسة ملائمة حالياً للتطورات الحديثة في النقل البحري، ولذلك جاءت دراستي محدّثة وتناولت النظريات القانونية والفقهية القديمة والحديثة.

ب- جاك يوسف الحكيم، القانون البحري، منشورات جامعة دمشق، 1970:

تناولت هذه الدراسة أيضاً مسؤولية مالك السفينة ومجهزها كأحد مواضيع القانون البحري العامة، وقد اتبع الباحث فيها منهج التأصيل والتحليل للنظريات السائدة في ذلك الوقت، ولكن يعيبها كما في سابقتها أنها دراسة قديمة تحتاج إلى تحديث لمواكبة التطورات الحاصلة في النقل البحري الحديث.

ت- محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، بيروت، 1990:

جاءت هذه الدراسة شاملة لجميع نظريات الفقه المدني في حراسة الأشياء، وتعمّقت فيها وقامت بالقياس المطلق على مبادئ حراسة الأشياء في تكييف المسؤولية المدنية لمالك السفينة، دون التطرق لباقي صور المسؤولية وحالاتها، كما أنها لم توضّح الفرق بين أحكام المسؤولية المدنية لمالك السفينة في الفقه الغربي وفقه الشريعة الإسلامية، ولهذا كان لزاماً علينا البحث في هذا الجانب الذي أغفلته الدراسة السابقة.

ث- فاضل صالح، تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقاً للقانون البحريني والاتفاقيات الدولية، مقالة منشورة في مجلة الحقوق، المجلد الرابع، العدد الثاني، منشورات جامعة البحرين لعام 2010:

تناولت هذه الدراسة كما يتضح من عنوانها موضوع تحديد مسؤولية مالك السفينة في التشريع الوطني البحريني وقارنته بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وبالتالي فإنها لم تُعنى ببحث مسألة المسؤولية المدنية لمالك السفينة، واكتفت بالإحالة بشأنها إلى القواعد العامة في المسؤولية المدنية دون تفرقة بين أحكامها، وهذا ما يُميّز دراستنا التي تناولت مختلف جوانب المسؤولية المدنية لمالك السفينة في ظلّ قانونين متباينين.

ج- خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر-1، 2012:

تناولت هذه الدراسة تطوّر القواعد القانونية المتعلقة بحراسة الشيء التي تبناها الفقه الفرنسي، وتحديد مسؤولية مالك السفينة وطنياً ودولياً، دون التطرق إلى تأصيل المسؤولية المدنية لمالك السفينة وبيان مختلف صور مسؤوليته، كما فعلنا في البحث موضوع الدراسة.

6- خطة الدراسة: تمّ تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين رئيسيين، وتمّ توزيع الدراسة فيهما على عدّة مطالب، وذلك على النحو التالي:

- مقدمة

- المبحث الأول: مسؤولية مالك السفينة عن أفعاله (أخطائه) الشخصية وأفعال (أخطاء) تابعيه البريين

- المطلب الأول: مسؤولية مالك السفينة العقدية

- المطلب الثاني: مسؤولية مالك السفينة التقصيرية

- المطلب الثالث: مسؤولية مالك السفينة عن أفعال (أخطاء) تابعيه البريين

- المبحث الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أفعال (أخطاء) تابعيه البحرين وفعل السفينة

- المطلب الأول: مبدأ مسؤولية مالك السفينة ومبرراتها

- المطلب الثاني: التكييف القانوني لمسؤولية مالك السفينة عن أفعال (أخطاء) تابعيه البحرين

- المطلب الثالث: التكييف القانوني لمسؤولية مالك السفينة على أساس حراستها

- خاتمة

- المبحث الأول: مسؤولية مالك السفينة عن أفعاله (أخطائه) الشخصية وأفعال (أخطاء) تابعيه البريين

يُسأل مالك السفينة عن فعله (خطئه) الشخصي، سواء أكان هذا الفعل (الخطأ) عقدياً أم تقصيرياً، كما يُسأل المالك عن الأفعال (الأخطاء) التي يرتكبها تابعوه البريون أثناء خدمة السفينة على اليابسة كموظفيه على البرّ ووكلائه البريين ومقاولي الشحن والتفريغ.

إلا أنّ أياً من القانون البحري السوري والأردني لم يُنظم قواعد خاصة بمسؤولية مالك السفينة عن أفعاله (أخطائه) الشخصية، العقدية منها والتقصيرية، وبالمثل لم يتضمن تنظيمات خاصاً لمسؤولية المالك عن أفعال (أخطاء) تابعيه البريين، إلا في مواضع

متفرقة في القانون التجاري البحري كاستثناء خاص لهذا النوع من المسؤولية في معرض تنظيمه لأحد العقود البحرية، وهو ما سنغنى بإيضاحه وفق التفصيل التالي:

- المطلب الأول: مسؤولية مالك السفينة العقدية

تعتبر مسؤولية مالك السفينة عقدية إذا امتنع عن تنفيذ التزام ترتب في ذمته بموجب علاقة عقدية، ولا بدّ لاعتبار المسؤولية عقدية من أن يكون هناك عقد صحيح ومنتهج لآثاره القانونية ما بين المالك والمتضرر، وأن يكون الضرر الذي أصاب المتضرر قد وقع بسبب عدم تنفيذ هذا العقد (عبد القادر الفار، 2016)، فإذا لم تتوافر هذه الشروط وكانت هناك مسؤولية فلا مناص من أن تكون مسؤولية تقصيرية، ومعنى ذلك هو أنّ المسؤولية التقصيرية هي الأصل العام وأنّ المسؤولية العقدية استثناء لا يُعمل به إلا بتوافر الشروط السابقة الذكر (خالد محمد المروني، 2012)، فإذا تمّ إثبات وجود العقد من قبل المتضرر بعد أن أخلّ مالك السفينة بالتزامه العقدي، فإنّ الأخير يتحمل عبء إثبات أنه قام بالتزامه العقدي على أكمل وجه (عبد الرزاق أحمد السنهوري، 2009).

ويجب على الطرفين العاقدین تنفيذ التزاماتهما بأمانة وحسن نية، كما يجب أن تهيمن هذه الأخيرة على العقد من بداية إبرامه وحتى تمام تنفيذه، فمالك السفينة (الناقل) مثلاً يجب أن ينقل البضاعة من الطريق الأصلح بالنسبة إلى صاحبها، ولا يتعارض مع مبدأ حسن النية أن يختار الناقل البحري أبعد طريق كي يتفادى مخاطر بحرية وما دام تصرفه مبنياً على حسن النية فإنه لا يمكن نسبة خطأ في التنفيذ إليه (محمد شتا أبو سعيد، 2000)، وهذا ما جاء في نص المادة (1/202) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976 بأنه: "يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية"، وهو مطابق تماماً لنص المادة (1/149) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949.

وتشترط المسؤولية العقدية توافر أركان ثلاثة قوامها: الخطأ العقدي والضرر ورابطة السببية بين الخطأ والضرر، والخطأ العقدي، هنا، يتمثل بامتناع مالك السفينة عن تنفيذ عقده، وهو المعيار في طلب التعويض (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الثانية، قرار 154/، أساس 579/، تاريخ 1999/2/14، منشور في مجلة المحامون السورية، العددان 11 و12/ لعام 2000، قضاء المحاكم، ص1301)، ونشير في هذا المجال إلى أنّ كيفية إثبات هذا الخطأ تختلف بحسب نوع الالتزام الذي وقع الإخلال به، وما إذا كان هذا الالتزام بغاية، أم مجرد بذل عناية، وذلك على النحو التالي:

1- الالتزام بغاية: يتمثل الالتزام بغاية بتحقيق نتيجة محددة، هي موضوع العقد، وهي الهدف الذي سعى إليه المتعاقدان حين أقدما على التعاقد، فمالك السفينة (الناقل) مثلاً، في عقد النقل البحري، يلتزم بغاية محددة، هي إيصال البضاعة كاملة وسليمة إلى المكان المرسل إليه، فإذا لم تتحقق النتيجة المطلوبة كأن تصل البضاعة معيبة أو أنها لم تصل بسبب هلاكها أو وصلت متأخرة اعتبر الناقل البحري مسؤولاً وتوجب عليه التعويض (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الأولى، قرار 46/، أساس 121/، تاريخ 2000/3/5، سجلات محكمة النقض لعام 2000، غير منشور)، فالخطأ، في الالتزام بغاية، يتحقق بمجرد عدم تحقيق الغاية التي اتفق من أجلها، ولا يبرأ مالك السفينة من المسؤولية إلا إذا أثبت أنّ الضرر كان بسبب أجنبي وليس بسبب خطئه هو أو أحد تابعيه، كأن يكون بسبب قوة قاهرة، أو حادث مفاجئ، أو آفة سماوية، أو فعل الغير، أو فعل المتضرر ذاته، ويكون المشرع في هذه الحالة قد راعى مصلحة المتضرر باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة العقدية على مصلحة مالك السفينة (خالد محمد المروني، 2012).

2- الالتزام ببذل عناية: يقتصر الالتزام ببذل عناية على ضرورة سعي مالك السفينة لتحقيق نتيجة معينة، وذلك ببذل الجهد الذي يبذله الشخص العادي في مثل ظروف هذا العقد ومن دون أن يكون بلوغ تلك النتيجة المرجوة، بحد ذاته، هو تنفيذ الالتزام، فمالك السفينة يُعتبر أنه نفذ التزامه بمجرد بذله الجهد والعناية المعتادين سواء تحققت النتيجة بعد ذلك أم لم تتحقق، وبذلك يتحقق الخطأ إذا لم يبذل المالك العناية المعتادة، وعلى المتضرر، إذا أراد أن يقاضي مالك السفينة بدعوى المسؤولية، أن يثبت وجود عقد صحيح، وأن يثبت أنّ المالك لم يبذل العناية المعتادة المتعارف عليها بين مالكي السفن لدى تنفيذه هذا العقد، ويكون المشرع في هذه الحالة قد راعى مصلحة مالك السفينة على مصلحة المتضرر (هشام فرعون، 1985).

ونشير في هذا المجال إلى أنّ التزام مالك السفينة في معظم العقود البحرية هو ببذل عناية لا التزاماً بغاية، ولا سيما في عقود إيجار السفن، ونجد مثاله في البند الثاني من عقد إيجار السفينة لرحلة النموذجي 'GENCON' لعام 1994، إذ جاء فيه ما يلي: "يكون مالكو السفن مسؤولين عن الفقد أو التلف الذي يحدث للبضائع أو التأخير في تسليمها فقط إذا كان الفقد، أو التلف، أو التأخير ناتجاً عن مسؤوليتهم الشخصية أو تقصيرهم في عدم بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة، أو كان ناتجاً عن خطأ المالكين أو فعلهم (إهمالهم)".

ولا يكفي لانشغال مسؤولية مالك السفينة العقدية أن يصدر منه خطأ يتمثل بإخلاله بالتزامه الناشئ عن العقد، بل يجب أن يقرن بالخطأ حصول ضرر يستوجب التعويض، ونستطيع تعريف الضرر بأنه الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له كثروته أو جسمه أو حياته أو صحته أو قدرته على الكسب، والضرر قد يكون مادياً أو أدبياً، ولكن يجب أن يكون مباشراً، إذ لا يلزم مالك السفينة إلا بتعويض الضرر الواقع فعلاً حين وقوعه، وذلك استناداً لنص المادة (363) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976، وعليه يقتصر التعويض في مجال مسؤولية مالك السفينة العقدية عما يلحق المتضرر من خسارة فعلية ولا يشمل الارتفاع الذي قد يطرأ على ثمن البضاعة ولا عن عدم تدارك بديل للبضاعة بالثمن نفسه، وعليه، فقد استقرّ اجتهاد محكمة النقض السورية على أن: "التعويض الذي يترتب على الناقل البحري هو التعويض الذي يمثل حقيقة الأضرار التي لحقت بالبضاعة ولا يشمل فوات الربح أو تلك الناجمة عن تجميد رأس المال أو التغيير في أسعار البضاعة انخفاضاً أو زيادة" (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الأولى، قرار 200/، أساس 238/، تاريخ 2015/6/21، سجلات محكمة النقض لعام 2015، غير منشور، ومثله القرار 549/، أساس 573/، تاريخ 2010/6/7، منشور في مجلة المحامون السورية، الأعداد 3 و 4 و 5 و 6/ لعام 2012، قضاء المحاكم، ص 473)، وكذلك استقرّ اجتهاد محكمة التمييز الأردنية على أنه: "إذا كانت العلاقة فيما بين المدعي والمدعى عليهم هي علاقة عقدية فإن الإخلال بأي التزام عقدي يترتب مسؤولية عقدية يتحدد مداها وفقاً للمادة 363/ من القانون المدني الأردني بالتعويض عن الضرر الواقع فعلاً حين وقوعه ولا يحكم بهذه المسؤولية بالتعويض عن فوات الكسب" (محكمة التمييز الأردنية، الهيئة الخامسة، رقم القضية 1180/، تاريخ 2009/5/26، وكذلك القرار رقم 2008/717، و 2007/888، قرارات منشورة على الموقع الإلكتروني شبكة قانوني الأردن www.lawjo.com تاريخ 2016/8/21، الساعة 10:35 ص).

ولا بدّ من توافر الشرط الثالث لانعقاد مسؤولية مالك السفينة العقدية، ألا وهو وجود رابطة سببية بين الخطأ والضرر، أي أن يكون خطأ مالك السفينة العقدي هو الذي أدى إلى وقوع الضرر (عيسى غسان راضي، 2008)، والمفروض أن رابطة السببية ما بين الخطأ العقدي والضرر قائمة، فلا يكلف المتضرر إثباتها، بل إن مالك السفينة هو الذي يكلف بنفي هذه العلاقة إذا ادّعى أنها غير موجودة، فعبء الإثبات يقع عليه لا على المتضرر، ومالك السفينة لا يستطيع نفي رابطة السببية إلا بإثبات السبب الأجنبي، وذلك بأن يثبت أن الضرر يرجع إلى قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو آفة سماوية أو خطأ المتضرر أو فعل الغير (الواحد رشيد، 2013)، فإذا ثبت بأن الضرر اللاحق بالركاب أو البضائع ناتج عن خطأ مالك السفينة العقدي، وبأن هناك رابطة سببية بين خطأ المالك وذلك الضرر الحاصل، فإن مالك السفينة لا يستطيع أن يتمسك بتحديد مسؤوليته بمبلغ محدد قانوناً، فإذا ما تقررت المسؤولية الشخصية على مالك السفينة فإن تعويض الدائنين عن الأضرار الحاصلة يكون في جميع أموال المالك، باعتبارها ضمان عام لكل الدائنين (ثروت أنيس الأسيوطي، 1969).

ولا يكون هناك صعوبة في تحديد الشخص المسؤول عن تعويض الأضرار عندما يستند مالك السفينة سلطته من اكتسابه حقّ عيني على السفينة دون استغلالها أو استثمارها، ولكن تظهر الإشكالية عندما يختلف الشخص المسؤول عن تعويض الأضرار في ظلّ علاقات عقدية متشابكة ناجمة عن تأجير السفينة البحرية بمقتضى عقود الإيجار، أو عقود النقل البحري بوثائق الشحن، وعليه، لا بدّ لنا من تحديد صفة المسؤول في كلّ نوع من عقود الإيجار الشائعة على حده، ولدى التزام النقل بوثائق الشحن، وذلك على النحو التالي:

أولاً- إيجار هيكل السفينة (عارية): إن إيجار السفينة غير مجهزة (أي إيجار هيكلها أو إيجارها عارية) هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر نظير أجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة سفينة معينة من دون طاقم ومن دون أي تجهيز مادي أو بتجهيز غير تام، وذلك استناداً لنص المادة (1/206) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006. ويكون للمستأجر دائماً في مثل هذه العقود صفة **المجهز** (أي من يقوم باستغلال السفينة باسمه ولحسابه الشخصي استغلالاً تجارياً تبعاً لما أعدت له)، حيث تجتمع لدى المستأجر الإدارتان الملاحية (النوتية) والتجارية معاً¹، وذلك استناداً لنص المادة (2/206) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006.

¹ يقصد بالإدارة الملاحية (النوتية) للسفينة تجهيزها بما تحتاج إليه وتعيين الربان والبحارة وأداء أجورهم والعناية بالسفينة وأداء مصاريف صيانتها وإصلاحها ونفقات التأمين عليها، في حين أنّ الإدارة التجارية للسفينة هي استغلال السفينة بحسب ما أعدت له، وهي تشمل إبرام عقود النقل وتعيين الأجرة وإعادة تأجير السفينة ومقاضاة المتعاقدين.

والأصل في المسؤولية أن كلاً من المؤجر والمستأجر مسؤول عن التقصير في الوفاء بالتزامه تجاه الطرف الآخر، وأنه بالتالي ملزم بأن يعوّض جميع النتائج المترتبة على تقصيره وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية، فلو ترتب على عدم صلاحية السفينة للإبحار ضرر بشحنة المستأجر التزم المؤجر بالتعويض، وبعبارة أخرى فإن مسؤولية المؤجر هي مسؤولية من يلتزم ببذل عناية فحسب (René Rodière, 1997).

أما بالنسبة للغير فإن المسؤول عن الضرر الذي يصيبه من السفينة هو المستأجر فقط، وإذا ألزم المؤجر بالتعويض لعدم إمكانية التمسك بعقد الإيجار على الغير، كان له الرجوع بما دفعه من تعويض على المستأجر الذي استقل بإدارة السفينة وتوجيهها، وكل ذلك باستثناء الضرر الناجم عن العيب الذاتي في السفينة، على أن المستأجر يلتزم بإحاطة المؤجر علماً عن كل خلل يحتمل أن يلحق في المستقبل ضرراً بالغير وإلا عُدّ هو المسؤول عن ذلك الضرر (René Rodière, 1997).

ونشير أخيراً إلى أن قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 قد اكتفى بالاقرار بعقدين من عقود إيجار السفينة فقط وهما: عقد إيجار السفينة لأجل معين وعقد إيجارها لسفرة، أما عقد إيجارها عارية فقد أدمت أحكامه ضمن أحكام عقد إيجار السفينة لأجل معين، وكأنه لا تجتمع لمثل هذا العقد أحكامه دون اسمه إلا على سبيل الخيارات المتاحة أمام مؤجر السفينة، إذ تنص المادة (173) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 على ما يلي: "إن مؤجر السفينة مخير بين أن يترك لمستأجرها وأن لا يترك له حق اختيار الریان وعزله، وله أن يتخلى عن الإدارة النوتية والتجارية فيها أو عن إدارتها التجارية وحدها"، وهذا ما يُعدّ قصوراً يعترى القانون البحري الأردني الحالي ينبغي تداركه وإفراد فصل مستقل ضمن أحكامه لمعالجة إيجار السفينة غير مجهزة (عارية) بوصفه عقداً مستقلاً من عقود إيجار السفن، كما هو الحال في قانون التجارة البحرية السوري الحالي. **ثانياً- إيجار السفينة لأجل معين:** عرّفت المادة (173) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 هذا العقد تعريفاً مقتضباً لا يعدو تحصيل حاصل وتعوزه إضافة تدلّ على محتواه الأساسي، إذ نصت على أنه: "عقد تؤجر بموجبه السفينة لمدة محدودة"، والصحيح هو ما جاءت به المادة (1/198) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006 من تعريف يتضمن ما يلي: "إيجار السفينة لأجل معين هو عقد بمقتضاه يلتزم المؤجر بأن يضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لقاء أداء مبلغ الأجرة ولأجل معين".

وفي عقود إيجار السفينة لأجل معين يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية (النوتية) للسفينة، وذلك استناداً لنص المادة (1/200) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، بينما تنتقل للمستأجر الإدارة التجارية للسفينة، وذلك استناداً لنص المادة (1/201) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، وفي هذه الحالة يكتسب المستأجر على الأغلب صفة المجهز تبعاً لاستثمار السفينة تجارياً باسمه ولحسابه الشخصي، في حين أن ممارسة الإدارة الملاحية (النوتية) لا تفيد كثيراً في تحديد صفة المجهز، إذ أن صفة المجهز هي صفة تجارية تتناول حق التعاقد مع الغير والحصول على موارد السفينة لحسابه الشخصي (جاك يوسف الحكيم، 1970).

أما فيما يتعلق بموضوع المسؤولية، وفي العلاقة بين المؤجر والمستأجر بالذات، ينبغي على كل طرف أن يسوّي الأضرار التي لحقت بالطرف الآخر من جراء تقصيره في القيام بواجباته العقدية تجاهه، فعلى المستأجر مثلاً أن يعوّض المؤجر عن الضرر الذي أصاب السفينة من جراء زجه بها في ميناء حافل بالأخطار (صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، 1982).

ولكن فيما يتعلق بتحديد المسؤول إزاء الغير في مثل هذه العقود، فإنه يلزمنا التمييز بوضوح في الإدارات التي ينقسمها المؤجر والمستأجر على النحو التالي: فالمؤجر مسؤول عن الأضرار التي تسببها سفينته للغير ما لم تكن ناشئة عن الاستغلال التجاري للسفينة، بمعنى أنه إذا كانت الأضرار التي لحقت بالبضائع المشحونة أو بسفينة الغير نتيجة خطأ الریان أثناء مباشرة الإدارة الملاحية، فإن المؤجر هو الذي يلتزم بإصلاح هذا الضرر قبل الغير لأن المؤجر يحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة، ويبقى المؤجر مسؤولاً حتى ولو قام المستأجر بدفع التعويض المستحق، إذ للأخير الحق في الرجوع على المؤجر بما دفعه، أما إذا كانت الأضرار التي لحقت بالغير نتيجة أخطاء الریان أو الطاقم أثناء مباشرة الإدارة التجارية للسفينة، فإن المستأجر هو الذي يتحمل تبعاً هذه التعويضات وليس المؤجر، لأن الریان والطاقم كانا تابعين له أثناء مباشرة نشاطهما على السفينة، ولو دفع المؤجر هذه التعويضات لجهل المتضرر بمضمون عقد الإيجار، فإذا كانت الأضرار التي لحقت بالغير ترجع إلى أفعال الریان بوصفه تابعاً للمستأجر والمؤجر معاً، أو بمعنى آخر تنفيذاً للإدارتين الملاحية (النوتية) والتجارية معاً، كعمليات تستيف أو رص البضائع مثلاً، ينبغي توزيع التعويض المستحق للغير بين المؤجر والمستأجر مناصفةً بينهما أو بحسب نسبة الخطأ الملاحي (النوتي) والخطأ التجاري عند إمكانية تحديد مثل هذه النسبة، وقد انتقد الفقه الفرنسي هذه التفرقة والفصل بين الإدارات لجهة أن التمييز بين

الإدارتين الملاحية (النوتية) والتجارية لا يهم الغير كثيراً، الذي يكون له دائماً توجيه دعوى المسؤولية إلى مجهز السفينة (René Rodière, 1997).

ثالثاً- إيجار السفينة لسفرة معينة: ورد تعريف هذا الإيجار في المادة (177) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 التي نصت على أن: "عقد إيجار السفينة بالسفرة هو عقد يكون فيه كامل السفينة أو بعضها مؤجراً لسفرة أو لعدة سفرات معينة"، ويعوز التعريف المذكور التركيز على وصف السفينة بأنها مجهزة بالكامل، وهو ما تداركه نص المادة (182) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، والذي جاء فيه ما يلي: "إيجار السفينة المجهزة بالرحلة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات لقاء أداء مبلغ الأجرة".

والغالب في مثل هذه العقود أن يحتفظ المؤجر بإدارة السفينة من الوجهتين الملاحية (النوتية) والتجارية معاً، وذلك استناداً لنص المادة (185) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، وعليه يبقى المؤجر مجهزاً للسفينة في حال إيجارها بالسفرة، وهذا ما يقع دائماً في حال إيجار جزء من السفينة وغالباً في حال إيجارها بكاملها (جاك يوسف الحكيم، 1970).

أما فيما يتعلق بموضوع المسؤولية، وفي العلاقة بين المؤجر والمستأجر بالذات، يكون كل من المؤجر والمستأجر مسؤولاً تجاه الطرف الآخر مسؤولية عقدية إذا أخل بالتزاماته العقدية، فيعتبر المؤجر مسؤولاً إذا لم يُقدّم السفينة المتفق عليها أو قدّمها بحالة غير صالحة للملاحة سواء من الناحية الملاحية (النوتية) أو التجارية، وكذلك يبقى مسؤولاً في حال عدم وصول البضائع المشحونة أو هلاكها كلياً أو جزئياً، ويقع على المستأجر إقامة الدليل على إخلال المؤجر بأي من هذه الالتزامات، ويمكن لهذا الأخير أن ينفي مسؤوليته إذا أقام الدليل على أن إخلاله في تنفيذ التزاماته يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة، وبذلك تقضي المادة (180) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 بأن: "مؤجر السفينة مسؤول عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وعيب طول مدة بقائها في عهده ما لم تثبت القوة القاهرة"، فمحل التزام المؤجر في مثل هذه العقود هو التزام بتحقيق نتيجة معينة هي ضمان وصول البضاعة كاملة وسليمة إلى مقصدها، وذلك على غرار التزام الناقل البحري للبضائع التي تدخل في عهده، بحيث لا يبرأ من هذا الالتزام والمسؤولية الناشئة عنه ما لم يثبت السبب الأجنبي (René Rodière, 1997).

أما فيما يتعلق بمسؤولية المجهز تجاه الغير، تتعدد مسؤولية المؤجر إزاء المستأجر والغير عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أو السفينة، باستثناء الحالة التي يكون فيها الضرر قد وقع أثناء عمليات الشحن والتفريغ، حيث تتعدد مسؤولية المستأجر في هذا الفرض دون المؤجر، وعليه يكون المستأجر مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو البضائع المشحونة فيها، إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو من ينوب عنه أو كانت ناشئة عن عيب في بضائعه، وذلك استناداً لنص المادة (190) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006.

رابعاً- التزام النقل بوثائق الشحن: عرّفت المادة (177) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 عقد النقل البحري بأنه: "عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها"، وجاءت بالمعنى نفسه المادة (210) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، فنصت على أن: "عقد النقل البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة".

فإذا كان ثمة عقد نقل بحري مبرم بين مالك السفينة والشاحن المتضرر، رُجّحت أحكام العقد المذكور على الأحكام العامة لمسؤولية مالك السفينة، ويسأل المالك تجاه الشاحن بوصفه ناقلاً للبضائع، وبذلك تنص المادة (212) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006 بأنه: "تسري أحكام هذا الفصل دون غيرها على عقد النقل البحري، سواء أكان الناقل مالكاً للسفينة أم مجهزاً أم مستأجراً لها".

ولم يأت كل من المشرع السوري والأردني بنص صريح يبين فيه أساس مسؤولية الناقل البحري، وفيما إذا كانت مسؤوليته تقوم على أساس الخطأ أم المسؤولية المفترضة، وهو النهج المتبع لدى العديد من التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وبذلك يكون موقف قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006 مقارباً لموقف قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972، وبمراجعة موقف القضاء السوري إزاء أساس مسؤولية الناقل البحري، نجد أنه تجاوز مسألة ابتعاد قانون التجارة البحرية عن اعتماد نص صريح حول أساس مسؤولية الناقل البحري، فقد ذهبت محكمة النقض السورية في عدة قرارات لها، إلى أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تقوم على أساس المسؤولية المفترضة، ومنها قرارها المتضمن: "إن مسؤولية السفينة المدعى عليها تتحقق بمواجهة الجهة المدعية عندما يكون الضرر اللاحق بالبضاعة ناتجاً عن الرحلة البحرية إذ أن مسؤولية

الناقل البحري تتحقق بدءاً من شحن البضاعة على متن السفينة وتنتهي بتفريغها في المرفأ المقصود، وهي مسؤولية مفترضة" (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الأولى، قرار /250/، أساس /317/، تاريخ 2015/8/24، سجلات محكمة النقض لعام 2015، غير منشور).

وجاء في قرار آخر لمحكمة النقض السورية ما يلي: "إن الناقل ملزم بإيصال البضاعة إلى بلد المقصد وفق الحالة التي استلمها بها دون أي نقص أو تعيب وأن مسؤوليته مفترضة ويقع عليه إثبات أن الضرر وقع خارج الرحلة البحرية" (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الأولى، قرار /288/، أساس /252/، تاريخ 2015/9/21، سجلات محكمة النقض لعام 2015، غير منشور)، ولم نجد قرارات مشابهة في القضاء الأردني.

وفي جميع الأحوال، ترى الباحثة أن موقف القضاء السوري كان موفقاً، نظراً لتوضيحه موقف المشرع السوري، وهو مماثل لموقف المشرع الأردني كما رأينا، وبيانه أن أساس مسؤولية الناقل البحري هو المسؤولية المفترضة، واعتباره التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة في الميعاد المتفق عليه التزاماً بتحقيق نتيجة (غاية)، وهذا من شأنه تحقيق حماية للشاحنين، وهم الطرف الأولى بالرعاية، بحيث لا يستطيع الناقل البحري للبضائع دفع مسؤوليته عن الضرر الحاصل إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له أو لنائبه أو لتابعيه فيه (عمار يونس الأشقر، 2015).

- المطلب الثاني: مسؤولية مالك السفينة التقصيرية

إن مسؤولية مالك السفينة في أغلب الأحوال هي مسؤولية تقصيرية لا تتشغل إلا بتحقيق فعله الضار (خطئه)، نظراً لعدم وجود أية رابطة عقدية بين السفينة المتسببة في الضرر والمتضرر، والمثال الشائع لهذه المسؤولية هو التصادم البحري وما ينجم عنه من علاقات قانونية متشابكة تجعل بعض مالكي السفن دائنين وبعضهم الآخر مدينين بالتبادل (فاضل صالح، 2010)، وقد استقرّ اجتهاد محكمة التمييز الأردنية على أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية، بينما مسؤولية مالك السفينة الذي لم يتخذ مركز الناقل هي مسؤولية تقصيرية (محكمة التمييز الأردنية، الهيئة الخامسة، رقم القضية 1985/128، تاريخ 1985/6/22، منشور في مجلة نقابة المحامين الأردنية، تاريخ 1986/1/1، ص 1669).

وتختلف التشريعات الوضعية فيما بينها في النظريات التي تُبنى على أساسها المسؤولية التقصيرية أو ما يُطلق عليها في القانون الأردني بالفعل الضار، إذ تختلف القوانين محل الدراسة تحديداً في مفهوم الفعل الضار المؤدي إلى الضرر، فيشترط المشرع السوري لقيام المسؤولية التقصيرية صدور خطأ عن مدرك، ذلك أنه يجب أن يكون الفاعل مميزاً ومدركاً طبيعة فعل الانحراف في السلوك الذي يرتكبه لكي يُقال بمسؤوليته عن نتائج ذلك الفعل، وفي المقابل لم يشترط المشرع الأردني ذلك وجعل المسؤولية التقصيرية قائمة في حق من يرتكب فعل الإضرار متى أصاب الغير ضرراً بغض النظر عن مدى تمييز الفاعل وإدراكه وفي ذلك زيادة في حماية حق المتضرر في اقتضاء التعويض من الفاعل (نائل مساعدة، 2006)، وعليه فإذا كان أساس المسؤولية التقصيرية في التشريعات اللاتينية التي استمد منها القانون المدني السوري أحكامه هو الخطأ بركنيه المادي (التعدي) والمعنوي (الإدراك)، فإن القانون المدني الأردني قد ساير أحكام الفقه الإسلامي الحنيف باعتبار أساس هذه المسؤولية هو الفعل الضار ولو صدر من غير مميز (رنا ناجح طه دواس، 2010)، وبالتالي تنهض مسؤولية مرتكب الفعل الضار في القانون المدني الأردني على أركان ثلاثة وهي: فعل الإضرار، والضرر، ورابطة السببية بين الفعل والضرر، وهذه الأركان الثلاثة تحددت بالمادة (256) من القانون المدني الأردني رقم /43/ لعام 1976 التي تنص على أن: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله، ولو غير مميز بضمان الضرر".

وبالرجوع إلى القانون المدني السوري نجد أنه يشترط أن يكون الفعل من قبيل الخطأ، فالمسؤولية في هذا القانون لا تقوم كقاعدة عامة إلا إذا كان الفعل خطأ وهذا ما يتبين لنا من المادة (164) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم /84/ لعام 1949 التي تنص على أن: "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"، أي أن أركان المسؤولية التقصيرية في القانون المدني السوري هي الخطأ والضرر ورابطة السببية بين الخطأ والضرر.

ومن الأهمية بمكان أن نتبين الفروق الجوهرية في مسؤولية مالك السفينة التقصيرية بوصفه المتسبب في الفعل الضار بين القانون السوري والأردني، وذلك وفق التفصيل التالي:

أولاً- مسؤولية مالك السفينة التقصيرية في القانون السوري: تتحقق المسؤولية التقصيرية لمالك السفينة في القانون المدني السوري بوقوع خطأ منه تسبب عنه ضرر للغير، ولا تكون ثمة صلة عقدية بين المالك والمتضرر، إذ أنه من المقرر أن المسؤولية التقصيرية مصدرها القانون دائماً، وإنما هناك فعل ضار، صدر عن المالك دون وجه حق، وبذلك يقترب معنى الخطأ في

المسؤولية التقصيرية من معناه في المسؤولية العقدية، فالخطأ في المسؤولية التقصيرية هو إخلال بالتزام قانوني، كما أن الخطأ في المسؤولية العقدية هو إخلال بالتزام عقدي (عبد الرزاق أحمد السنهوري، 2009)، ويقوم الخطأ في المسؤولية التقصيرية على ركنين: الركن الأول (مادي)، وهو التعدي، والركن الآخر (معنوي)، وهو الإدراك، وبالنسبة للركن الأول المادي - أي التعدي - فإنه يتمثل في انحراف عن السلوك المألوف للرجل العادي بحيث أن المتسبب بالضرر لم يصطنع واجب الحيلة ويشمل ذلك الفعل العمد ومجرد الإهمال، ويشمل أيضاً الفعل الإيجابي والفعل السلبي، أما الركن المعنوي فيتمثل في أن من وقع منه التعدي يجب أن يكون مدركاً لما يفعله، وهذا يتطلب التمييز (عبد القادر الفار، 2016)، فالأصل حسب القانون المدني السوري عدم مسالة عديم التمييز، والاستثناء المسالة وانعدام التمييز يرجع إلى عدم بلوغ الشخص السن القانوني وهو (السابعة من عمره)، بالإضافة إلى الأسباب الأخرى مثل العته والجنون التام، وغيرها من الأسباب مثل المسكرات والمخدرات التي من الممكن إذا تناولها الشخص رغماً عنه أن يفقد تمييزه بشكل تام، وبالتالي فإنه لا يسأل عن أفعاله، أما إذا تناولها بإرادته وكان يعلم بأنها تُفقد التمييز، فإنه يسأل حينئذٍ عن أفعاله التي ألحقت ضرراً بالغير (رنا ناجح طه دواس، 2010)، وبذلك تقضي المادة (165) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949، إذ جاء فيها ما يلي:

"1- يكون الشخص مسؤولاً عن أعماله غير المشروعة متى صدرت منه وهو مميز.

2- ومع ذلك إذا وقع الضرر من شخص غير مميز ولم يكن هناك من مسؤول عنه، أو تعذر الحصول على تعويض من المسؤول، جاز للقاضي أن يلزم من وقع منه الضرر بتعويض عادل، مراعيًا في ذلك مركز الخصوم."

وعليه، تجد الباحثة أن المسؤولية التقصيرية للمتسبب في الفعل الضار في القانون المدني السوري هي مسؤولية استثنائية ولها أيضاً الصفة الاحتياطية والجوازية، وهذا معناه أن الصفة الاستثنائية تنجم عن مسالة عديم التمييز وذلك بخلاف الأصل العام الذي يقضي بعدم مسالته، أما الصفة الاحتياطية لهذه المسؤولية فتتمثل بأنها مشروطة في عدم إمكانية المتضرر الحصول على التعويض من شخص مختلف عن عديم التمييز، لأن الأصل أن يكون هناك شخص مسؤول بالرقابة على عديم التمييز، وفي حالة عدم وجوده يحصل المتضرر على التعويض من عديم التمييز مرتكب الضرر، وهذه المسؤولية جوازية حيث يُترك الأمر للقاضي الذي يجب عليه مراعاة مركز الخصوم، وأيضاً للقاضي السلطة في الحكم بالتعويض على عديم التمييز، أو عدم إلزامه بذلك، وكذلك تحديد مدى التعويض (أسماء موسى أسعد أبو سرور، 2006).

والضرر هو الركن الثاني للمسؤولية التقصيرية، فليس يكفي لتحقيق المسؤولية أن يقع خطأ، بل يجب أن يحدث الخطأ ضرراً، والمتضرر هو الذي يُثبت وقوع الضرر به، ووقوع الضرر واقعة مادية يجوز إثباتها بجميع الطرق، ومنها البيئة والقرائن، ولكي يكون الضرر قابلاً للتعويض، يجب أن يكون محققاً، وشخصياً، ومباشراً، متوقفاً كان أم غير متوقع (محمد وحيد الدين سوار، 2004)، والضرر إما أن يكون ضرراً مادياً أو ضرراً أدبياً، فالضرر المادي يصيب المتضرر في جسمه أو في ماله، وهو الأكثر الغالب، وقد حددت المادة (1/222) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949 عناصر هذا الضرر المادي بقولها: "... يشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب .."، أي الضرر الواقع فعلاً والربح الفائت.

أما الضرر الأدبي فهو ما يصيب الشخص في شعوره نتيجة لمساس بعاطفته أو كرامته أو شرفه أو سمعته، أو غير ذلك من الأمور المعنوية، التي يحرص عليها الإنسان في حياته، أو بعبارة أخرى هو ما يصيب الإنسان في ناحية غير مالية، والضرر الأدبي قابل للتعويض بالمال، وبذلك تقضي المادة (223) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949، إذ جاء فيها ما يلي:

"1- يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً، ولكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو طالب الدائن به أمام القضاء.

2- ولا يجوز الحكم بتعويض إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب."

ولكي يستحق المتضرر التعويض عما أصابه من ألم من جراء موت المصاب، يجب أن تربطه به قرابة دانية وثيقة الصلة، ذلك أن المشرع السوري قد قصر التعويض عن الضرر الأدبي على الأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية، ولم يبسطه على جميع الورثة، وعليه يقتصر التعويض عن الضرر الأدبي على الزوج الحي ووالد المتوفى ووالدته، وجديه وجدتيه، وأولاده وأحفاده، وإخوته وأخواته، وقد راعى المشرع السوري تضيق دائرة ذوي المتوفى الذين أصابهم الألم شخصياً بوفاته، ولا يعطي القاضي تعويضاً لهؤلاء جميعاً إذا وجدوا، بل يُعطى التعويض لمن أصابه منهم ألم حقيقي بموت المصاب (أحمد عبد الرزاق السنهوري، 2009)، ونلاحظ هنا أن الأصل في التعويض عن الضرر الأدبي أنه شخصي مقصور على المتضرر نفسه فلا ينتقل إلى غيره بالميراث أو بالعقد أو بغير

ذلك من أسباب الانتقال إلا إذا أصبحت مطالبة المتضرر به محققة، وذلك بطريقتين اثنتين نصت عليهما المادة (1/223) الآتية الذكر وهما: (الأولى) أن يكون التعويض قد انقضى على مبدئه وعلى مقداره ما بين المتضرر والمسؤول، و(الثانية) أن يكون قد استعصى الاتفاق فلجأ المتضرر إلى القضاء وطالب المسؤول بالتعويض، أي أنه رفع الدعوى فعلاً أمام المحاكم، وقد اكتفى المشرع السوري بالمطالبة القضائية فقط لانتقال حق التعويض، ولم يشترط صدور حكم نهائي يقرر مبدأ التعويض ويعين مقداره.

والركن الثالث من أركان المسؤولية التقصيرية هي رابطة السببية ما بين الخطأ والضرر، ومعناها أن توجد علاقة مباشرة ما بين الخطأ الذي ارتكبه المسؤول والضرر الذي أصاب المتضرر، وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، ويقع على المدعي المتضرر عادة عبء إثبات رابطة السببية بين الخطأ والضرر، كما هي القاعدة بالنسبة إلى أركان المسؤولية الأخرى، غير أن هذه السببية يُفترض توافرها، إذا أقام المدعي الدليل على الخطأ والضرر (محمد وحيد الدين سوار، 2004)، وإن المسؤولية التقصيرية لا تقوم في القانون المدني السوري إلا إذا ارتبط الضرر بالخطأ برابطة سببية محققة ومباشرة، وبذلك تقضي المادة (1/222) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949، إذ جاء فيها ما يلي: "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو ينص في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول".

ونستخلص من ذلك كله أن المسؤولية التقصيرية في القانون المدني السوري لا تكون إلا عن الضرر المباشر وحده، وهو ما كان نتيجة طبيعية للخطأ الذي أحدثه، وهو الذي كان المتضرر لا يستطيع توقيه ببذل جهد معقول، أما الضرر غير المباشر، وهو الذي لا يكون نتيجة طبيعية للخطأ الذي أحدث الضرر، فتنتقطع رابطة السببية بينه وبين الخطأ، ولا يكون مالك السفينة مسؤولاً عن مثل هذه الأضرار، وتصل الباحثة إلى نتيجة مفادها أن القانون المدني السوري اتبع نظرية السبب المنتج كعنصر من عناصر المسؤولية التقصيرية (ويراد بالسبب المنتج السبب المألوف، الذي يحدث الضرر عادة، أي حسب المجرى الطبيعي للأمر)، فالمشرع السوري أخذ بالسبب المنتج في المسؤولية التقصيرية، لكنه أضاف طابعاً معنوياً على رابطة السببية، ومعنى ذلك أنه من المهم أن يكون هناك خطأ وذلك لأن المسؤولية التقصيرية في القانون المدني السوري تقوم بشكل أساسي على الخطأ (زهير زكريا حرج، 1999)، فالخطأ يجب أن يكون هو السبب في الضرر، فإذا رجع الضرر إلى سبب أجنبي انعدمت السببية، ولم يعرف القانون السوري السبب الأجنبي، مثله في ذلك مثل غالبية التشريعات الوضعية، وإنما اكتفى بإيراد صور للسبب الأجنبي، بالإضافة إلى بيان الأثر المترتب على تدخل السبب الأجنبي في رابطة السببية، وإنما عرفه الفقه بأنه: "كل أمر لا يد للمدعي فيه ويكون هو السبب في إحداث الضرر، فيتربط عليه انتفاء مسؤولية المدعى عليه كلها أو بعضها" (عمر السيد أحمد عبد الله، 1995)، وقد نصت المادة (166) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949 على صور السبب الأجنبي بقولها: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ من المضرور، أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك".

ثانياً - مسؤولية مالك السفينة عن الفعل الضار في القانون الأردني: تتمثل القاعدة العامة في القانون المدني الأردني في أن كل فعل يصيب الغير بضرر يستوجب التعويض حتى ولو كان صادراً من شخص غير مميز كالطفل والمجنون، ولذلك جعل المشرع الأردني الفعل الضار فعلاً غير مشروع وسبباً لضمان ما ترتب عليه من تلف (عبد القادر الفار، 2016)، وعليه لا يُشترط وجوب ثبوت خطأ في جانب المسؤول عن الضرر، إذ أنه لو كان مشترطاً مثل هذا الخطأ لما أمكن مساءلة الطفل أو المجنون عن الضرر الذي يوقعه أي منهما لأنهما معدومَي الإرادة، والخطأ يرتبط بوجود الإرادة (مشاري سعد صالح الطويل الرشيد، 2010).

ويُفرّق القانون المدني الأردني في هذا المجال بين الإضرار بالمباشرة والإضرار بالتسبب، وهذه التفرقة مأخوذة من الفقه الإسلامي، حيث ورد في المادة (257) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976 ما يلي:

"1- يكون الإضرار بالمباشرة أو التسبب.

2- فإن كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمد أو أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر".

ويكون الإضرار بالمباشرة إذا انصبّ فعل الإلتلاف على الشيء نفسه، كمن يكسر لغيره، ويكون الإضرار بالتسبب بإتيان فعل في شيء آخر فيفضي إلى إلتلاف الشيء، ومثال ذلك قطع حبل معلق به قنديل، فيؤدي ذلك إلى وقوع القنديل وانكساره، فمباشرة

الإتلاف تحدث نتيجة فعل مباشر، بينما التسبب يحتاج إلى واسطة (عمر السيد أحمد عبد الله، 1995)، وعليه يشترط القانون المدني الأردني أن يكون هناك تعمد أو تعدد² أو أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر حتى يمكن مساءلة المتسبب بالضرر، أما المباشر فيلزمه الضمان بلا شرط، ومرجع التفرقة في الحكم بين المباشرة والتسبب، أن المباشرة علة مستقلة، وسبب للإضرار بذاته، فلا يجوز إسقاط حكمها بداعي عدم التعمد أو عدم التعدي، ويشترط ذلك في حالة الإضرار بالتسبب وذلك لأن التسبب ليس علة مستقلة فلزم أن يقترن العمل فيه بصفة التعمد أو التعدي ليكون موجباً للضمان (المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني، 1992)، وعليه تجد الباحثة أن المقصود بالفعل الضار في القانون المدني الأردني هو الإضرار لا الضرر، وبذلك يكون القانون الأردني قد تبنى فكرة الخطأ الموضوعي الذي يتجسد بتحقيق الانحراف دون اشتراط التمييز، أي أنه اشترط تحقق الركن المادي - التعدي - فقط لقيام مسؤولية المتسبب بالفعل الضار دون الركن المعنوي - التمييز.

والقاعدة العامة أنه إذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر، وعلى هذا نصت المادة (258) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976 بقولها: "إذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر"، ومن ناحية أخرى تنص المادة (259) من القانون ذاته على أنه: "إذا عرَّ أحدُ ضَمَنِ الضرر المترتب على ذلك الغرر"، أي أنه إذا كان التعبير بالقول أو بالفعل، فالمرغّر ضامن ضمان المتسبب للضرر الذي لحق بالمرغور به، ويراعى حينئذٍ ما يشترط في التضمنين بالتسبب من شروط وأهمها التعمد أو التعدي (إيهاب خضر عرفات الغازي، 2013).

أما الضرر فهو الركن الثاني للمسؤولية التقصيرية، فليس يكفي لتحقيق المسؤولية أن يقع فعل تعدد (سواء أكان بالمباشرة أم بالتسبب)، بل يجب أن يحدث الفعل ضرراً، والمتضرر يثبت وقوع الضرر اللاحق به، ووقوع الضرر واقعة مادية يجوز إثباتها بجميع طرق الإثبات بما فيها الشهادة والقرائن (نائل مساعدة، 2006)، وقد يكون الضرر الذي يصيب الشخص مادياً وقد يكون أدبياً، فالضرر المادي الذي يصيب الإنسان في جسمه وماله هو الأكثر الغالب، وهو ضرر مباشر ومحقق الوقوع كي يستحق التعويض عنه، أما الضرر الأدبي الذي يصيب المتضرر في شعوره أو عاطفته أو كرامته أو شرفه، فقد نصت بشأنه المادة (267) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976 بقولها:

"1- يتناول حقّ الضمان الضرر الأدبي كذلك، فكلّ تعدّد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي يجعل المتعدي مسؤولاً عن الضمان.

2- ويجوز أن يقضي بالضمان للأزواج ولأقربين من الأسرة عمّا يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب.

3- ولا ينتقل الضمان عن الضرر الأدبي إلى الغير إلا إذا تحددت قيمته بمقتضى اتفاق أو حكم قضائي نهائي".

وقد جاء في المذكرة الإيضاحية للقانون المدني الأردني في أسباب تبرير الأخذ بمبدأ التعويض عن الضرر الأدبي، وذلك خلافاً لموقف جمهور الفقهاء المسلمين الذي لا يُسلم أصلاً بالتعويض عن الضرر الأدبي (مصطفى الزرقا، 1963)، بأنّ "التعويض يقوم على إحلال مال محل مال فاقد مكافئ له ليقوم مقامه ويسد مسده، أما الضرر الأدبي فلا يتمثل في فقد مال كان موجوداً ولكن يرد على ذلك بما يأتي:

1- السند في هذا الباب هو حديث رسول الله - صلى الله عليه وسلم - أنه: "لا ضرر ولا ضرار" وهو نص عام يشمل الضرر الأدبي والمادي على حد سواء.

2- ليس المقصود بالتعويض مجرد إحلال مال بل يدخل في الغرض منه المواساة إن تكن المماثلة، ومن أظهر التطبيقات على ذلك الدية والإرث فليس أحدهما بدلاً عن مال ولا عمّا يقوم بمال.

3- إن القول بعدم التعويض عن الضرر الأدبي يفتح الباب على مصراعيه للمتعددين على أعراض الناس وسمعتهم، وفي هذا من المفسدة الخاصة والعامة ما فيه ممّا يجعل من الواجب معالجته ومن أسباب العلاج تقرير التعويض" (المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني، 1992)، وعليه لم يجد المشرع الأردني ضيراً في الأخذ بما أخذت به القوانين الحديثة من إمكانية التعويض عن الضرر الأدبي، ومع ذلك فإنّ القضاء الأردني قد أخذ بالتعويض عن الأضرار الأدبية المستقلة دون

² وكلمتا "التعمد" و"التعدي" ليستا مترادفتين، إذ المراد بالتعمد تعمد الضرر لا تعمد الفعل، والمراد بالتعدي ألا يكون للفاعل حقّ في إجراء الفعل الذي حصل منه الضرر، والشخص قد يتعمد الفعل ولا يقصد به الضرر ولكن يقع الضرر كنتيجة غير مقصودة، فإذا كان الإضرار (كالإتلاف) بالمباشرة لم يشترط التعمد ولا التعدي، وإذا كان بالتسبب اشترط التعمد أو التعدي، وقد صيغ هذان الحكمان في الفقه الإسلامي في قاعدتين هما "المباشر ضامن ولو لم يتعمد أو يتعد" و"المتسبب لا يضمن إلا بالتعمد أو التعدي" (المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني، 1992).

الأضرار الأدبية المرتبطة بالأضرار المادية، وهذا ما يوضحه ما ذهبت إليه محكمة التمييز الأردنية حول التعويض عن الأضرار الأدبية الناجمة عن الإصابات الجسدية، فقد جاء في قرار لها أن "المقصود بالضرر الأدبي حسب مفهوم القانون هو الضرر الناتج عن التعدي على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي، حسب أحكام المادتين 266 و 267 من القانون المدني الأردني، وعلى ذلك فإن مطالبته المدعي المميز بالتعويض عن الضرر المعنوي بناء على ما عاناه من آلام نفسية نتيجة إصابته في حادث الصدم، هو خروج على مفهوم الضرر الأدبي لأن مشاعر الألم من الجروح لا تدخل في اعتبار الضرر الأدبي" (محكمة التمييز الأردنية، الهيئة الخامسة، رقم القضية 93/126، منشور في مجلة نقابة المحامين الأردنية، تاريخ 1995/9/26، ص 54).

وأما الشخص الذي يحق له طلب التعويض عن الضرر الأدبي، حسبما تقضي به المادة (2/267) الآتفة الذكر، فهو المتضرر بطبيعة الحال، وكذلك من يُضار أدبياً بسبب موت المصاب من أزواج وأقارب، وقد رُوي عدم تحديد الأقارب بدرجة معينة، مما يمكن معه القول أن كل من تربطه بالمتوفى صلة قرى في نطاق الأسرة كالابن أو الأب أو الشقيق مثلاً يُعتبر صاحب حق في التعويض عما يصيبه من ألم نفسي بسبب فقد المتوفى، وذلك بخلاف المشرع السوري الذي حصر حق التعويض عن الضرر الأدبي بالأقارب إلى الدرجة الثانية فحسب، وذلك بمقتضى المادة (2/223) من قانونه المدني.

ووفقاً للمادة (3/267) من القانون المدني الأردني الآتفة الذكر، لا ينتقل الحق في التعويض عن الضرر الأدبي إلى الورثة ما لم يكن هناك اتفاق عليه بين المتضرر وفاعل الضرر أو صدر به حكم قضائي نهائي، وإذا توفي المتضرر قبل الاتفاق أو المطالبة على هذا النحو زال هذا الحق بموته ولا ينتقل التعويض عن الضرر الأدبي الذي لحق به إلى ورثته، وبذلك يكون المشرع الأردني قد خالف المشرع السوري الذي يكتفي بالمطالبة القضائية فحسب ولا يشترط الحكم النهائي في المادة (1/223) من قانونه المدني.

أما فيما يتعلق بالركن الثالث للمسؤولية التقصيرية، ألا وهو رابطة السببية ما بين الفعل الضار والضرر الحاصل، فإن القانون المدني الأردني، كالقانون المدني السوري، لم يأت بنص صريح يوضح نظرية رابطة السببية التي تم إتباعها، بل نصت المادة (266) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976 على أنه: "يُقدر الضمان في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاتته من كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار"، وعليه فإن المقصود بعبارة "بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية..."، أن يكون السبب مباشراً في إحداث الضرر، وأيضاً حدوثه وفق المجرى العادي للأمور، وبمعنى آخر انتفاء هذا السبب يعني انتفاء النتيجة فلولا وجوده لما حدث الضرر، فتري الباحثة من خلال استقراء نص المادة السابقة أن القانون المدني الأردني قد اتبع نظرية السبب المنتج كعنصر من عناصر المسؤولية التقصيرية، ولكنه بخلاف القانون المدني السوري، قد أخذ بمبدأ السببية المادية فحسب والتي تعني بأن المسؤولية تقوم بمجرد تحقق الضرر بغض النظر عن البحث في كينونة الخطأ، أي بمجرد تحقق الضرر تقتض الرابطة السببية بين الفعل الضار والنتيجة في القانون المدني الأردني.

وأخيراً تنص المادة (261) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976 على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك"، وهذا يعني أنه إذا لم توجد رابطة السببية بين الفعل الضار والضرر الحاصل لا يكون الشخص الذي وقع منه الفعل مسؤولاً وتتقني رابطة السببية إذا وجد السبب الأجنبي المتمثل بالآفة السماوية والحادث المفاجئ والقوة القاهرة، وقاسمها المشترك جميعها هو (عدم إمكان التوقع واستحالة الدفع)، بالإضافة إلى فعل المتضرر وفعل الغير (عبد القادر الفار، 2016).

– المطلب الثالث: مسؤولية مالك السفينة عن أفعال (أخطاء) تابعيه البريين

لا يتصور أن تتم الملاحة البحرية إلا بتدخل عدة أشخاص يتولون تجهيز السفينة وإدارتها وقيادتها والعمل عليها، ويتم ذلك على يد رجال البحر وأشخاص الملاحة البحرية، وهم مالك السفينة والريان والبحارة، بيد أنه لا يمكن تحقيق أغراض الملاحة البحرية إلا بإسهام بعض الأشخاص البريين في ذلك، كتابعي مالك السفينة البريين وموظفيه على البر الذين يعملون لحسابه الخاص ويأتمرون بأوامره، ووكلائه البحريين كوكيل السفينة، ومقاولي الشحن والتفريغ، وهم الذين أغفل قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 الكلام عنهم، وبالمقابل سَدَّ قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006 هذه الثغرة بأن أفرد أحكام الفصل الرابع من الباب الرابع منه للقواعد المتعلقة بوكيل السفينة ومقاول الشحن والتفريغ للذين يعملان لحساب مالك السفينة، أما الأعمال التي يقوم بها تابعو المالك وموظفوه البريون فلا تخرج عن نطاق القواعد العامة للمسؤولية المدنية.

وعليه، تتناول دراستنا تباعاً كلاً من تابعي مالك السفينة البريين الذين يعملون لحسابه ويأتمرون بأوامره وفق القواعد العامة

للمسؤولية المدنية، ومن ثم وكلاء السفينة والمقاولين الذين يقومون بأعمال مادية في شحن البضائع وتفريغها وفق أحكام قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، وذلك وفق التفصيل التالي:

أولاً- أفعال (أخطاء) التابعين البريين: إلى جانب المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية عن الفعل الضار (الخطأ) الشخصي، يُسأل مالك السفينة، أيضاً، عن الفعل (الخطأ) الذي يرتكبه تابعه البري كموظف الشركة أو الفرع التابع لمالك السفينة على البر (هشام فرعون، 1985).

ونجد أساس هذه المسؤولية في نص المادة (175) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949 والذي جاء فيه ما يلي:

"1- يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه في حال تأدية وظيفته أو بسببها.

2- تقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقبته وفي توجيهه".

ويُقابلها نص الفقرة ب/1 من المادة (288) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976 والذي جاء فيه أنه:

"لا يُسأل أحد عن فعل غيره، ومع ذلك فللمحكمة بناء على طلب المضرور إذا رأت مبرراً أن تُلزم بأداء الضمان المحكوم به على من أوقع الضرر: ... متى كانت له على من وقع منه الأضرار سلطة فعلية في رقبته وتوجيهه ولو لم يكن حراً في اختياره إذا كان الفعل الضار قد صدر من التابع في حال تأدية وظيفته أو بسببها".

ومن خلال استقراء نصي المادتين السابقتين، فإننا نجد أنّ كلاً من المشرع السوري والأردني قد اشترط لقيام مسؤولية المتبوع عن عمل تابعه ثلاثة شروط وهي: قيام علاقة تبعية ووقوع فعل ضار (خطأ) من التابع وأن يكون الفعل (الخطأ) صادراً من التابع أثناء تأدية الوظيفة أو بسببها، ويجب أن تتوافر هذه الشروط مجتمعة، فعلاقة التبعية تمتاز بالوضوح في القانون المدني السوري والأردني، فهي تقوم على أساس السلطة الفعلية في الرقابة والتوجيه التي تثبت للمتبع على التابع، ولكن هذه السلطة ليس من الضروري أن تكون عقدية تقوم على الاختيار ولا أن تكون سلطة شرعية، كما تتمثل القاعدة في هذا المجال بأن يقع هذا الفعل الضار (الخطأ) من التابع وهو يقوم بعمل من أعمال وظيفته، أو أن يقع الفعل (الخطأ) منه بسبب هذه الوظيفة، فلا يكفي هنا أن يقع الفعل (الخطأ) بمناسبة الوظيفة، بأن تكون الوظيفة قد سهّلت ارتكاب الفعل (الخطأ) أو ساعدت عليه أو هيأت الفرصة لارتكابه، بل يجب، إذا لم يكن الفعل (الخطأ) قد وقع في عمل من أعمال الوظيفة، أن تكون هناك في القليل رابطة سببية وثيقة بين الفعل (الخطأ) والوظيفة، بحيث يثبت أنّ التابع ما كان يستطيع ارتكاب الفعل (الخطأ) أو ما كان ليفكر في ارتكابه لولا الوظيفة، ويستوي أن يتحقق ذلك عن طريق مجاوزة التابع لحدود وظيفته، أو عن طريق الإساءة في استعمال هذه الوظيفة، أو عن طريق استغلالها، ويستوي كذلك أن يكون فعل (خطأ) التابع قد أمر به المتبوع أم لم يأمر، علم به أم لم يعلم، عارض فيه أم لم يعارض، ويستوي أخيراً أن يكون التابع في ارتكابه للفعل (الخطأ) قد قصد خدمة متبوعه أو اندفع إلى الفعل (الخطأ) بحافز شخصي، أما الفعل (الخطأ) الأجنبي عن الوظيفة فلا يجعل المتبوع مسؤولاً عن عمل تابعه (عبد الرزاق أحمد السنهوري، 2009).

وتمتاز مسؤولية المتبوع في القانون المدني السوري بأنها مسؤولية أصلية، إذ يجوز للمتضرر أن يرجع على المتبوع مباشرة دون الحاجة إلى الرجوع على التابع، أما في القانون المدني الأردني فهي مسؤولية احتياطية لا تنقرر إلا بعد أن يرجع المتضرر على التابع بشرط تعذر الحصول على التعويض منه (ربيع ناجح راجح أبو حسن، 2008)، وترى الباحثة أنّ تنظيم مسؤولية المتبوع في القانون المدني السوري جاء على نحو يسهّل على المتضرر الحصول على حقه، حينما أعطاه المشرع السوري الحق في الخيار بأن يوجه المطالبة إلى التابع أو المتبوع أو كليهما معاً، فالاثنتان متضامنان أمامه، في حين أنه توجد صعوبة حقيقية في القانون المدني الأردني بالنسبة للمتضرر في استيفاء حقه، وذلك لأنه مقيد بمطالبة التابع أولاً وإذا تعذر الحصول على التعويض منه، حينئذٍ يرجع على المتبوع، ومع ذلك، ومن جهتنا نرى، أنّ حدود مسؤولية المتبوع في القانون المدني الأردني الذي أسّس المسؤولية التقصيرية على الضرر أوسع نطاقاً من القانون المدني السوري الذي أقامها على الخطأ، إذ يُسأل المتبوع عن عمل تابعه في القانون المدني الأردني سواء أكان هذا التابع مميزاً أم غير مميز، أما في القانون المدني السوري، فإنّ المتبوع لا يُسأل إلا عن تابعه المميز فقط.

وفي جميع الأحوال، فإنّ هذه المسؤولية لا تنفي حقّ "المتبوع" بالرجوع على "تابعه" بالتعويض، إذا كان هذا الأخير قد أساء التصرف، وبهذا المعنى تنص المادة (176) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949، والتي جاء فيها ما يلي: "للمسؤول عن عمل الغير حقّ الرجوع عليه في الحدود التي يكون فيها هذا الغير مسؤولاً عن تعويض

الضرر، وتقابلها المادة (2/288) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976، والتي جاء فيها ما يلي: **"ولمن أدى الضمان أن يرجع بما دفع، على المحكوم عليه به"**.

وعليه، ترى الباحثة أن مسؤولية المتبوع في القوانين محل الدراسة لا تحقق جادة العدالة، فأين هي مسؤولية المتبوع إذا كان القانون يعطيه الحق بالرجوع على تابعه لاسترداد ما دفعه للمتضرر، وبالتالي فإن المسؤولية الكاملة تكون على عاتق التابع الذي غالباً ما يعاني من ضعف في إمكانياته المالية، لذلك، **ومن جهتنا نرى**، ضرورة إلغاء النص المتعلق برجوع المتبوع على تابعه، أو بالحد الأدنى جعل المتبوع مسؤولاً مسؤولية جزئية، بحيث لا يجوز له الرجوع الكامل على تابعه، فهو والحالة هذه يتحمل مع تابعه جزءاً من المسؤولية.

وأخيراً يستطيع مالك السفينة بوصفه متبوعاً أن ينفي مسؤوليته عن أفعال (أخطاء) تابعه بنفي مسؤولية التابع، لأن مسؤولية المتبوع تدور، وجوداً وهدماً، مع مسؤولية التابع، وعليه يستطيع المتبوع أن ينفي مسؤوليته إما بنفي فعل (خطأ) التابع وإما بنفي رابطة السببية بين فعل (خطأ) التابع والضرر الذي وقع، فمسؤولية التابع تقوم على أساس الفعل الضار (الخطأ) والضرر ورابطة السببية بينهما (إبراهيم مكي، 1975).

ثانياً- فعل (خطأ) وكيل السفينة: إن شركات الملاحة الكبرى التي تُسير سفنها على خط منتظم في مواعيد دورية محددة مسبقاً تحتاج إلى فروع دائمة لها في المرافئ التي تقصدها سفنها لتقوم باسمها بما يحتاجه استثمارها من أعمال قانونية أو مادية وذلك إن أمكن قبل قدوم السفينة أو إقلاعها بحيث لا تعطل السفينة في المرفأ مدة طويلة مع ما يؤدي إليه ذلك من خسارة ونفقات باهظة (جاك يوسف الحكيم، 1970)، وينوب مديرو هذه الفروع عن مالك السفينة في مختلف العمليات التي يقومون بها لحسابه، ولا يثير تحديد مركزهم القانوني أية صعوبات فهم - عملاً وقانوناً - تابعون بزيون لمالك السفينة ويمثلونه، ومن ثم لا يسألون شخصياً إلا في حدود مسؤولية التابع طبقاً للقواعد العامة ولا يختلف وضعهم القانوني بالنسبة للمالك وعملائه - على سبيل المثال - عن وضع مدير فرع أحد البنوك مثلاً بالنسبة للبنك وعملائه (محمد التوبجري، 2008).

وكيل السفينة هو شخص (طبيعي أو معنوي) يختاره مالك السفينة (أو الربان) في الميناء ليتولى شؤون سفينه أو سفنه في هذا الميناء ويتدخل وكيل السفينة لرعاية شؤون المالك بناء على عقد يبرم بينهما عادةً لمدة معينة (محمد سعيد عبيد الكعبي، 2009)، وقد حدد قانون التجارة البحرية السوري مهام وكيل السفينة ونظم مركزه القانوني، حيث تتمثل المهمة الأساسية لوكيل السفينة - طبقاً للمادة (168) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006 - في قيامه بوصفه وكيلاً عن مالك السفينة بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة ك شراء المؤن والوقود وقطع الغيار والتعاقد على إجراء الإصلاحات واستخدام البحارة، كما أجازت المادة (169) من القانون ذاته أن يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها في السفينة عند المغادرة أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجرة النقل المستحقة لمالك السفينة، وفي المقابل، لم يرد في قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 أي تنظيم خاص بوكيل السفينة، وكان يتعين على المشرع الأردني أن يراعي أهمية هذه الحرفة وخصوصيتها وألا يغفل تنظيمها.

وعليه، تختلف التزامات وكيل السفينة ومسؤوليته في علاقته مع مالك السفينة وفي علاقته مع الغير وذلك على النحو التالي:

1- علاقة وكيل السفينة مع مالكيها: يرتبط وكيل السفينة بمالكها بعقد وكالة عادية مأجورة، وذلك استناداً لنص المادة (170) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، وهي ليست وكالة بالعمولة، وذلك لأن وكيل السفينة يتعامل باسم المالك ولحسابه لا باسمه الشخصي، وبالتالي فإن علاقة وكيل السفينة بمالكها تخضع لأحكام الوكالة، ومن ثم يجوز لمالك السفينة أن يعزل وكيل السفينة في أي وقت، ويقوم المالك بتعويض الوكيل عن الضرر الذي لحقه جراء العزل في الوقت غير المناسب أو بغير عذر ومبرر مقبول، كما يجوز في المقابل لوكيل السفينة أن ينزل في أي وقت عن الوكالة وإن وجد اتفاق على خلاف ذلك، مع إلزامه بتعويض الضرر الذي لحق المالك من جراء هذا التنازل (محمود محمد عباينة، 2015).

كذلك يُعتبر وكيل السفينة ممثلاً للمالك في الدعاوى التي تقام منه أو عليه في أراضي الجمهورية العربية السورية، كما يُعدّ موطن وكيل السفينة في سوريا موطناً للمالك يُبلغ فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية، وذلك استناداً لنص المادة (172) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، وقد جرى العمل في سوريا على أن تُمثل "شركة التوكيلات الملاحية" جميع السفن التي تؤم المرافئ السورية (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الأولى، قرار 483/، أساس 492/، تاريخ 2010/24، منشور في مجلة المحامون السورية، الأعداد 3 و4 و5 و6/ لعام 2012، قضاء المحاكم، ص458)، وهي شركة للوكالات البحرية تعود بأكملها للقطاع العام، مركزها الرئيس في مدينة اللاذقية، وتمارس عملها وفقاً لأحكام قانون التجارة وتُعتبر

تاجراً في علاقاتها مع الأشخاص الآخرين، إذ تتولى الشركة جميع الخدمات اللازمة للسفن وناقلات النفط التي تؤم الجمهورية العربية السورية وخاصة أعمال الاستقبال والتزحيل وتموين السفن وخدمة المسافرين ونقل البضائع من السفن إلى الرصيف وبالعكس وغير ذلك من المساعدات والخدمات البحرية اللازمة التي تتعاطاها عادةً وكالات خدمة السفن، وذلك استناداً لنصي المادتين الأولى والثانية من المرسوم التشريعي رقم 347/ تاريخ 1969/12/30 والمتضمن إحداث شركة التوكيلات الملاحية (منشور في الجريدة الرسمية للجمهورية العربية السورية، الجزء الأول، العدد 3/، عام 1970، ص162)، ونشير في هذا المجال إلى أن تمثيل شركة التوكيلات الملاحية لمالك السفينة ليس إجبارياً، فقد قضى اجتهاد محكمة النقض السورية بأن تمثيل مالك السفينة في الدعوى المقامة ضده وبالتالي حضور الأصيل يغني عن حضور الوكيل كون "شركة التوكيلات الملاحية" تقوم بتمثيل السفن التي لا يوجد لمالكها وكيل ينوب عنه (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الأولى، قرار 191/، أساس 203/، تاريخ 2015/6/15، سجلات محكمة النقض لعام 2015، غير منشور).

2- علاقة وكيل السفينة مع الغير: إن قيام وكيل السفينة بالمهام الملقاة على عاتق مالك السفينة أو الريان لا يُنشئ أي علاقة مباشرة بينه وبين الغير الذي يتعامل معه بصفته هذه، فليس لهذا الغير الادعاء على وكيل السفينة مباشرة لإلزامه شخصياً بالتزامات مالك السفينة، ما لم يرتكب وكيل السفينة أو أحد تابعيه فعلاً (خطأ) يُرتب مسؤوليته التقصيرية حيال الغير، وذلك استناداً لنص المادة (171) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، وبهذا المعنى، فقد ذهب الاجتهاد القضائي السوري إلى أن: "وكيل السفينة مسؤول عن حفظ البضاعة وصيانتها وحراستها واتخاذ التدابير والاحتياطات المؤدية إلى ذلك حتى يتم إدخالها إلى المستودعات وتنظيم ضبط الاستلام، وعلى هذا فإن مسؤولية الوكيل في هذه الحالة تعتبر مسؤولية تقصيرية ناشئة عن عدم قيامه بالالتزامات التي رتبها عليه النظام، وبالتالي فإن الدعوى المقامة بمطالبته بالتعويض هي دعوى مسؤولية تقصيرية عن خطئه وإهماله في المرحلة اللاحقة لمرحلة النقل البحري وتخضع للقواعد العامة في المسؤولية المدنية ولا تخضع للتقادم المنصوص عنه في قانون التجارة البحرية" (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الأولى، قرار 286/، أساس 333/، تاريخ 2015/9/20، سجلات محكمة النقض لعام 2015، غير منشور)، هذا وقد استقر الاجتهاد القضائي السوري على أن مساعلة وكيل السفينة من قبل الغير لا تصح إلا بالإضافة للسفينة المحكومة ما لم يكن تعهد شخصياً على المانيفست (بيان الحمولة) (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية السادسة، قرار 2476/، أساس 1986/، تاريخ 2001/12/10، منشور في مجلة القانون تصدرها وزارة العدل السورية، عدد عام 2014، ص346).

ثالثاً- فعل (خطأ) مقاول الشحن والتفريغ: ويُعرف مقاول الشحن والتفريغ بأنه المقاول المكلف داخل الميناء بالقيام بكل عمليات شحن وتفريغ البضائع، وذلك استناداً لنص المادة (2/176) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، ويكلف كذلك بالعمليات التي تسبق الشحن والتفريغ أو تليها بما في ذلك عمليات وضعها بالمخازن وبالساحات غير المسقوفة (إيداع البضائع) وأخذها منها (إخراج البضائع)، وهو مكلف أيضاً بقبول البضائع والتعرف عليها على الأرض وكذلك بحفظها وبالمحافظة عليها إلى حين شحنها أو تسليمها مادياً لأصحابها، والتزام المقاول سواء في عمليتي الشحن والتفريغ أو التسليم هو الالتزام ببذل عناية الرجل المعتاد، ولا مجال لدفع التزامه بعدم التفريغ أو الشحن إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي منعه من القيام بعمله (وسام علي السوالقة، 2012).

ويجب أن يكون مقاول الشحن والتفريغ شخصاً معنوياً لديه من الكفاءة والقدرة والمعدات الملائمة لتفريغ البضائع وشحنها على متن السفن، لذلك تقوم "شركة مرفأ اللاذقية" حصراً في سوريا نيابةً عن الجمارك، وبوصفها شركة مختلطة ذات طبيعة خاصة تحكمها نصوص نظام الاستثمار سابقاً بعمليات عتالة البضائع المفرغة من البحر في مرفأ اللاذقية أو المعدة للتصدير من هذا المرفأ وعمليات تخزينها في المخازن والمستودعات الجمركية وتستوفي الرسوم والبدلات الخاصة بهذه العمليات، وذلك استناداً لنص المادة (6) من المرسوم التشريعي رقم 97/ تاريخ 1953/10/4 والمتضمن تولي شركة مرفأ اللاذقية استثمار المرفأ (منشور في الجريدة الرسمية للجمهورية العربية السورية، العدد 62/، تاريخ 7 تشرين الأول 1953، ص4679)، وبعد صدور القانون رقم 17/ بتاريخ 1982/11/11، الذي آلت بموجبه الأسهم التي يملكها المساهمون من القطاع الخاص إلى الدولة، أصبحت "شركة مرفأ اللاذقية" شركة عامة خاضعة للمرسوم التشريعي رقم 18/، المعدل بالمرسوم التشريعي رقم 20/ تاريخ 1994/9/18، وأصبح اسمها "الشركة العامة لمرفأ اللاذقية"، وتقابلها في الأردن "مؤسسة الموانئ" بوصفها هيئة احتكارية مخصصة بالقيام بمهام الشحن والتفريغ، إذ تنص المادة (4/أ) من قانون مؤسسة الموانئ الأردنية رقم 38/ لعام 1985 المعدل بالقانون رقم 5/ لعام 2002 على ما يلي: "تتولى المؤسسة وحدها إنشاء الموانئ وإدارتها وتنميتها واستغلالها وصيانتها والقيام بعمليات تفريغ

وتحميل البواخر (استفادورية) والتجريم وتحميل الشاحنات وتقديم الشاحنات وتقديم سائر الخدمات الأخرى ذات الصلة بالموانئ"، وقد تم تحويل مؤسسة الموانئ إلى شركة مملوكة بالكامل للحكومة تحت مسمى "شركة العقبة لإدارة الموانئ"، وذلك استناداً لقانون إلغاء قانون مؤسسة الموانئ رقم 39/ لعام 2008، إلا أن المشرع الأردني لم يُنظم أحكام هذه الحرفة في قانونه التجاري البحري رغم أهميتها.

ويحدد المركز القانوني لمقاول الشحن والتفريغ بالنظر إلى نشاطه، فهو يقوم أساساً وبصفة أصلية بالأعمال المادية اللازمة لشحن البضاعة وتفريغها، وهكذا، يصدق عليه وصف المقاول بالمعنى القانوني، أي أنه يتعهد بتنفيذ عمل معين وعلى وجه الاستقلال في مباشرة هذا العمل (علي جمال الدين عوض، 1987)، وعلى ضوء هذا التكليف القانوني نعرض فيما يلي لعلاقة المقاول بالناقل الذي تعاقد معه، وعلاقته بالمرسل إليه صاحب الشأن في البضاعة، وذلك وفق التفصيل التالي:

1- علاقة مقاول الشحن والتفريغ بالناقل: يرتبط المقاول بعقد مقالة، سواء كان ذلك مع الناقل أو مع المرسل أو المرسل إليه، بحيث يقوم المقاول بجميع عمليات الشحن والتفريغ وبالعمليات الإضافية الأخرى لحساب من كلفه القيام بها ولا يُسأل في هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذي يكون له وحده توجيه الدعوى إليه، وذلك استناداً لنص المادة (3/176) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، وبهذا المعنى، فقد قضت محكمة النقض السورية بأن الناقل البحري مسؤول تجاه الشاحن والمرسل إليه عما يقع من عمال شركة المرفأ من أخطاء في معرض تفريغهم البضائع سواء أكانت تلك الأخطاء قد وقعت نتيجة إهماله الإشراف عليهم أم نتيجة عدم استجابتهم لتوجيهاته وإذا كان للناقل ما يُقال بهذا الصدد فإن ذلك يتصل بعلاقته مع شركة المرفأ وحدها ما لم يُنسب للشاحن أو المرسل إليه أي خطأ من شأنه أن يكون قد ساهم في الضرر الحاصل (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الأولى، قرار 1763/، أساس 2431/، تاريخ 1978/12/31، منشور في مجلة القانون تصدرها وزارة العدل السورية، عدد عام 1979، ص 82).

ويُسأل المقاول عن الأعمال التي يتولاها عما يقع منه أو تابعيه من خطأ وذلك أثناء العمل الذي تعهد به وعن كل ضرر يصيب السفينة أو البضاعة، وذلك استناداً لنص المادة (5/176) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، ويُعتبر عدم تسليمه البضاعة في الوقت المتفق عليه وبحالتها كما تسلمها قرينة على خطأ منه حتى يُثبت هو أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي عنه (علي جمال الدين عوض، 1987)، كما تسري على مقاول الشحن والتفريغ فيما يتعلق بالدعاوى الناشئة عن نشاطه أحكام تحديد المسؤولية والإعفاء منها وأحكام التقادم المقررة بالنسبة إلى الناقل البحري، وذلك استناداً لنص المادة (6/176) من القانون ذاته.

ونشير في هذا المجال إلى أنه في ظل النظام القانوني والقضائي السوري لا يتمتع عمال الشحن والتفريغ بجميع الامتيازات المقررة لبحارة السفينة وسائر تابعيه البحريين، فقد قضت محكمة النقض السورية بأن العامل لدى شركة المرفأ والذي ليس من بحارة السفينة في حال إصابته خلال العمل المكلف به ضمن جسم السفينة، تُعد إصابته في هذه الحالة إصابة عمل ويعود أمر النظر فيها إلى المحاكم العمالية لأن أحكام قانون التجارة البحرية لا تنطبق على الواقعة إلا في حال كون السفينة هي المسببة للضرر أو أن العامل يعمل لدى السفينة وابتغاء ذلك تنتفي مسؤولية السفينة (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الأولى، قرار 232/، أساس 274/، تاريخ 2015/7/27، سجلات محكمة النقض لعام 2015، غير منشور).

2- علاقة مقاول الشحن والتفريغ بالمرسل إليه: لا توجد علاقة مباشرة تربط المقاول بالمرسل إليه، وذلك لأن الناقل مسؤول وحده أمام صاحب البضاعة عن تنفيذ عقد النقل وأن المقاول - في نظر صاحب البضاعة - تابع للناقل لا تجوز مقاضاته إلا من خلال الناقل، وعليه، يُسأل الناقل - أمام المرسل إليه أو الشاحن - عن أعمال المقاول طبقاً للقواعد العامة، بمعنى أن الناقل يكلف المقاول بأعمال يلتزم هو بها أصلاً بمقتضى عقد النقل، وعندما يستعين الناقل في تنفيذ التزامه بآخرين فإن الناقل يُسأل عن أعمالهم مسؤولية مباشرة أساسها عقد النقل، ومستقلة عن مسؤولية المقاول أمامه (خالد محمد المروني، 2012)، وفي جميع الأحوال، فإن إلزام الناقل البحري بتعويض كامل الضرر في المرحلة اللاحقة لتفريغ البضاعة دون النظر إلى مشاركة عمال شركة المرفأ بالمسؤولية لتقصيرهم بالتستيف والتغطية يتفق مع أحكام التضامن بالمسؤولية التقصيرية، وهذا لا يُخلّ بحق الناقل في الرجوع على شركة المرفأ إذا توافرت الأسباب القانونية لذلك (محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الأولى، قرار 119/، أساس 545/، تاريخ 1975/2/24، منشور في مجلة القانون تصدرها وزارة العدل السورية، عدد عام 1975، ص 247).

وأخيراً فقد استقر الاجتهاد القضائي الأردني على أن مؤسسة الموانئ مسؤولية منفردة عن أعمال تفريغ البضائع وتحميلها وتحزيمها، وتقديم جميع الخدمات ذات الصلة بأعمال الموانئ، وعليه فإنها تُعتبر مسؤولية عن أي أضرار تلحق بالبضائع، أثناء

قيامها بهذه الأعمال، وهذه المسؤولية تدخل في باب المسؤولية التقصيرية المفترضة، إلا أنه من المتفق عليه أنها قابلة لإثبات العكس، وذلك بتقديم المؤسسة، البيئة على أن الضرر ناتج عن فعل الغير أو عن القوة القاهرة، قياساً على أحكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 والمتعلقة بحالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية (محكمة التمييز الأردنية، الهيئة الخامسة، قرار 1999/1164، تاريخ 1999/11/29، منشور على موقع وزارة العدل الأردنية، www.moj.gov.jo تاريخ 2016/9/22، الساعة 7:39م).

وبذلك نكون قد أنهينا البحث في مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية وأخطاء تابعيه البريين غير المحدودة، والآن نبحث في مسؤولية مالك السفينة المحدودة عن أخطاء تابعيه البحريين وذلك وفق الآتي.

– المبحث الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أفعال (أخطاء) تابعيه البحريين وفعل السفينة

لقد خرجت الحقوق البحرية في هذا المضمار عن الأحكام العامة للمسؤولية المدنية، فرتبت منذ القدم مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار التي يتسبب بها تابعوه البحريون وإن لم يتسبب بها بفعله، وحيث أن معظم الأضرار الناجمة عن استثمار السفينة إنما تحدث أثناء وجود السفينة بين أيدي الريان والبحارة وخدم السفينة الذين يقومون بتسييرها وخدمتها، فإن أفعال هؤلاء التابعين البحريين هي التي تؤسس في الغالب مسؤولية مالك السفينة، وعليه، فإننا نستعرض مبدأ هذه المسؤولية ذات الطبيعة الخاصة ومبرراتها وصولاً إلى التكييف القانوني السليم لها، مع تبيان إمكانية إخضاع مسؤولية مالك السفينة فيما يتعلق باستثمار السفينة إلى قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء، وذلك في القانون السوري والأردني وفق التفصيل التالي:

– المطلب الأول: مبدأ مسؤولية مالك السفينة ومبرراتها

إن الائتمان الذي يتمتع به مالكو السفن يُقابل مسؤولية هؤلاء عما يتصل باستغلال السفينة غراماً بغنم (صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، 1982).

وبدايةً، كان قانون التجارة الفرنسي القديم ينص على أن: "كل مالك سفينة مسؤول مدنياً عن أفعال الريان فيما يتعلق بالسفينة والإرسالية البحرية، وأن هذه المسؤولية تتوقف عند ترك السفينة وأجرتها"³. وقد كانت محكمة التمييز الفرنسية تفسر هذا النص تفسيراً ضيقاً بقصر المسؤولية على ما تعلق منها بالأفعال الضارة المنسوبة للريان، دون المسؤولية المترتبة على العقود التي ينشئها باعتباره وكيلاً عن مالك السفينة (René Rodière, 1997).

وقد حَمَلَ موقف محكمة التمييز الفرنسية المتمتزة هذا المشرع الفرنسي على الإقدام على إصلاح تشريعه، فأصدر بذلك قانون "La Loi du 15 juin 1841" الذي صاغ المادة (216) منه على النحو التالي:

"كل مالك سفينة مسؤول مدنياً عن أفعال الريان وملزماً بتعهداته التعاقدية، وفي وسعه – في جميع الأحوال – التخلص من هذه الالتزامات بترك السفينة وأجرتها (النولون)"⁴.

وقد استعار قانون التجارة البحرية العثماني القديم لعام 1863 – الذي كان سائداً في غالبية البلاد العربية – هذا المبدأ بصياغته هذه في المادة (30) منه، إذ نصّ على أنه: "كلّ صاحب سفينة يكون مسؤولاً عن حركات ريانها ومعاملاته الحقوقية يعني يكون مجبوراً 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 حينئذٍ لصاحب السفينة أن يترك المركب ونولونه ويتخلص في كلّ حال من تلك التعهدات..."

ونشير في هذا المجال إلى أن نص المادة المذكور وإن كان لا يعرض إلا لأخطاء الريان، إلا أنه يشمل كذلك أخطاء البحارة وسائر خدم السفينة بصفة عامة لأنهم في مركز الريان من حيث تبعيتهم لمالك السفينة فضلاً عن أنهم يقومون بواجباتهم تحت

³ ويقابله النص الأصلي باللغة الفرنسية على النحو التالي:

'Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. _ La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret'.

⁴ ويقابله النص الأصلي باللغة الفرنسية على النحو التالي:

'Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitane et tenu des engagements contractés par ce dernier. _ Il peut dans tout les cas s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret'.

إشراف الريان وهو وكيل عن المالك، ولا يُغَيَّر من الأمر أن يحصل تعيينهم بمعرفة الريان لأنه ينوب عن المالك في ذلك (عثمان بك سلطان، 1928)، ويرجع السبب في عدم تضمين المادة (30) الآتفة الذكر حكماً يُنظَّم مسؤولية المالك عن أعمال بقية التابعين البحريين إلى أنَّ هذه المادة كانت بصدد تنظيم مسؤولية المالك عن العقود التي تُبرم بمناسبة تفسير السفينة، ومن المعروف أنَّ رجال الطاقم - فيما عدا الريان - ليس لهم سلطة إبرام العقود نيابةً عن المالك (سميحة القليوبي، 1969).

ولقد ترتَّب على هذه القاعدة تقييد مبدأ الضمان العام للدائنين على ذمة المدين المالية بما تقرر من رخصة التخلي عن السفينة وعن أجزائها تخلياً يجعل مالك السفينة في حلٍّ من الديون الناجمة عن السفينة واستثمارها، وهذا معناه أنَّ السفينة وأجزائها تُعدُّ في القانون البحري بمثابة ذمة مالية منفصلة عن سائر ذمة مالك السفينة، ومتكفلة بالتعهدات الخاصة بالإرسالية البحرية⁵، وبذلك تفرَّدت هذه الثروة البحرية⁶ عن الثروة البرية، وأصبح على الدائنين بالديون البحرية الناجمة عن أفعال الريان وتعهدهاته الاعتماد على الثروة البحرية وحدها خلافاً لعموم قاعدة الضمان العام للدائنين على أموال المدين، وهكذا أصبحت كلَّ سفينة بمثابة ثروة بحرية، وبعبارة أخرى ذمة مالية بحرية متميزة (René Rodière, 1997).

وقد شاعت هذه القاعدة في مختلف الأنماط البحرية العالمية على وجه الإجمال، مع اختلاف في التفاصيل، وتعلَّل هذه القاعدة باستقلال الريان في واقع العمل عن مالك السفينة بحيث لا يمكن أن تخضع علاقة هذين للقواعد العامة في مسؤولية الموكل عن أعمال وكيله والمتبوع عن أعمال تابعيه الضارة بالغير، حيث أنَّ مسؤولية المتبوع تقوم على أساس من "السلطة الفعلية في الرقابة والتوجيه"، ومهما يكن من أمر فإنَّ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة على النحو المذكور تُعزى للعوامل التاريخية للنشاط البحري ولا نظير لها في المشروعات الأخرى التي يستقلَّ فيها التابعون عن المتبوعين في الأعمال التي يضطلعون بها في إطار المشروع كالطبيب في المستشفى والطيَّار في علاقته بمؤسسة الطيران (René Rodière, 1997)، فقد نشأت المسؤولية المحدودة لمالك السفينة في وقتٍ كانت فيه الإرسالية البحرية تتخذ شكل شركة توصية بسيطة تقوم بين مالك السفينة وصاحب البضاعة والريان، فإذا نجحت الرحلة البحرية ووصلت السفينة سالمة إلى ميناء الوصول وبيعت البضاعة، وزَّعت الأرباح الناتجة عن البيع بين الشركاء وحسب الاتفاق الذي تمَّ بينهم، أما إذا تعرَّضت السفينة لخطر أدى إلى هلاكها خسر المجهز سفينته، وصاحب البضاعة بضاعته وضاع على الريان أجره (محمود سمير الشرقاوي، 1994)، ثم ما لبث أصحاب البضائع أن استقلَّوا عن الريان ومالكي السفن، فاستأثروا بأرباح بضائعهم واقتصروا على دفع الأجرة المتوجبة عليهم عن نقل بضائعهم بمقتضى عقود إيجار سفن أو عقود نقل بوثائق شحن، وبقيت الثروة البحرية مستقلةً عن ثروة أصحابها ومخصصة، دون سواها من عناصر هذه الثروة، لوفاء الديون الناجمة عن استثمارها (مصطفى كمال طه، 2006).

ونشير في هذا المجال إلى أنَّ القواعد التي تهيم على فكرة مسؤولية مالك السفينة في الشريعة الإسلامية، هي القواعد التي استمدتها الفقه الإسلامي من أمهات المسائل الواردة في كتاب الله عزَّ وجلَّ وسنة رسوله صلى الله عليه وسلم، وتتمثل بما يلي:

- 1- يضمن الناقل البضائع إذا تلفت في السفينة بتعديه أو تقريطه، فإذا لم يكن منه تعدٍ ولا تقريط فيفَرِّق بين التلف الحاصل بسبب أجنبي يمكن التحرز منه كالسرقة العادية، وبين السبب الأجنبي الذي لا يمكن التحرز منه، كالحريق الغالب، فيضمن في الأول دون الثاني.

- 2- إذا اختلف الناقل للبضائع مع صاحبها في التقريط أو التعدي عمل بقول عدلين من أهل الخبرة، فإن لم يكن فالقول قول الناقل.

- 3- لا فرق في وجود صاحب البضائع مع بضائعه أو عدم وجوده في تضمين الناقل أو عدم تضمينه.

- 4- إذا كان تأخير البضائع عن الوصول إلى الميناء ناتجاً عن تقريط أو إهمال ضَمِنَ الناقل ما يترتب على هذا التأخير وإلا فلا ضمان.

- 5- إذا اصطدمت سفينتان فغرقتا أو غرقت إحداهما فلا يخلو الأمر من حالات ثلاث:

الحالة الأولى: أن يكون التصادم دون تعدٍ ولا تقريط، فلا ضمان.

الحالة الثانية: أن يكون التصادم بسبب التقريط والإهمال، ففي هذه الحالة: إن كانت السفينتان وما فيهما من الأموال ملكاً

⁵ ويقصد بالإرسالية البحرية خروج السفينة إلى عرض البحر وانتقالها بين المرافئ لنقل السلع والبضائع والأشخاص.

⁶ يمكننا تعريف الثروة البحرية 'La fortune ou le patrimoine de mer' بأنها مجموعة حقوقية من الأموال تتناول السفينة وأجزائها وتفرعاتها، معدة ومنسقة لتحقيق استثمار السفينة ومخصصة دون سواها وبصورة ممتازة لوفاء الديون الناجمة عنها.

للملاحين المجريين لها، فيضمن كلّ واحد منهما نصف قيمة سفينة صاحبه، ونصف قيمة ما فيها، وإن كانتا لغيرهما، وجب على كلّ منهما نصف قيمة سفينته، ونصف قيمة ما فيها، ونصف قيمة سفينة صاحبه، ونصف قيمة ما فيها.

الحالة الثالثة: أن يكون تصادم السفينتين عمداً، فيجب الضمان في الأموال على تعمد.

6- إذا خيف على السفينة الغرق، جاز طرح ما فيها من المتاع، ثمّ من البهائم، وإن لم يأذن أصحابها، إذا رُجي بذلك النجاة، ويكون المطروح بينهم على قدر أموالهم، ولا يجوز في جميع الأحوال إلقاء الأدميين في البحر لطلب نجاة الباقيين (إيهاب خضر عرفات الغازي، 2013)، ويتضح لنا مما سبق أنّ مصدر مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري السوري والأردني ليس الشريعة الإسلامية، وينبغي علينا هنا تأصيل هذه المسؤولية ذات الطبيعة الخاصة في نصوص القوانين الوطنية والمقارنة عند اللزوم.

وتكمن أهمية دراسة هذا المصدر التاريخي والتشريعي والفقهية صراحةً في أنّ المسؤولية المدنية المحدودة لمالك السفينة لا يُدرك مبررها ما لم نلنقث إلى أصلها المتمثل بمؤسسة حقوقية عريقة أوجدتها الأعراف البحرية منذ القدم، لأنّ تجاهل مصدر هذه المؤسسة ومبرراتها يؤدي إلى تشويه الأحكام القانونية في هذا المضمار وإخراجها عن أهدافها وهدم التوازن الذي حرص المشرع على تحقيقه بين مختلف المصالح المتزاحمة في الرحلة البحرية، ومهما يكن من الأمر، فإنّ نظام الترك بالتخلي عن السفينة وأجرتها وتفرعاتها منذ اتفاقية بروكسل لعام 1957 المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية⁷، ومن ثمّ اتفاقية لندن لعام 1976 وبروتوكولها المعدل لها⁸، وذلك فيما يتعلق بتحديد المسؤولية بالنسبة للمطالبات البحرية، حيث تمّ إلغاء نظام الترك والتخلي عن السفينة وأجرتها وملحقاتها، واستُعيض عنه بنظام المسؤولية المحدودة لمالك السفينة عن أخطاء الريان وسائر تابعيه البحريين بمبلغ جزافي يُقدّر وفقاً لحمولة السفينة وبحسب نوع الضرر الحاصل، فتقوم المسؤولية المحدودة لمالك السفينة على أساس التصفية الجماعية من أجل مجموعة من الديون الناشئة عن حادث واحد مستقل، فتتعدد التعويضات بتعدد الحوادث في الرحلة البحرية الواحدة، وتستقلّ كلّ مجموعة بالتعويضات المستحقة للحادث الذي نجمت عنه حقوق تلك المجموعة (René Rodière, 1997).

ولقد تأثر قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 بالاتجاه الرامي إلى إلغاء نظام الترك والتخلي عن السفينة وأجرتها وتفرعاتها في الباب الثالث منه تحت عنوان "فيما يختص بأصحاب السفينة ومجهزتها"، فنصّ في المادة (95) منه على ما يلي:

"كلّ مالك سفينة مسؤول شخصياً عن الالتزامات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الريان والعقود التي ينشئها أثناء ممارسته صلاحياته القانونية، وهو مسؤول أيضاً عن فعل الريان والبجارة والسائق، وسائر خدام السفينة وعن أخطائهم".

وكذلك فقد تأثر قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006 بهذا المبدأ، فنصّ في الفصل الأول من الباب الرابع منه تحت عنوان "أشخاص الملاحة البحرية" في المادة (108) منه على ما يلي:

"يُسأل مالك السفينة أو مجهزها مديناً عن أفعال الريان والبجارة والمرشد وأي شخص يعمل في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تادية وظائفهم أو بسببها، كما يُسأل عن التزامات الريان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود صلاحياته القانونية".

ونلاحظ هنا من خلال استقراء نصي المادتين السابقتين أنّ المشرع السوري وسّع من دائرة الأعمال التي يُسأل عنها مالك السفينة، إذ ذكر أنها الأفعال التي تقع من الريان والبجارة والمرشد وأي شخص يعمل في خدمة السفينة أثناء تادية وظائفهم أو بسببها، وهذا ما لم يفعله المشرع الأردني الذي أورد لفظ "الخطأ" كأساس لمسائلة مالك السفينة عن أعمال تابعيه البحريين خلافاً لعموم القاعدة التي تأخذ بالضمان كأساس للمسؤولية عن الفعل الضار، فما هو الأساس القانوني لمسؤولية مالك السفينة وفق مقاصد المشرع الأردني؟ هذا ما سنعنى بإيضاحه وفق التفصيل الآتي:

1- إنّ عبارة "الأعمال والعقود" الواردة في متن المادة (95) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 تتناول الأعمال الحقوقية (أو كلّ تعبير عن إرادة الريان المنفردة)، وذلك بخلاف نص المادة (108) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006 الذي اقتصر على الالتزامات الناشئة عن العقود التي يبرمها الريان دون الإرادة المنفردة كالوعد بالجائزة الذي

⁷ وقّعت هذه الاتفاقية في مدينة بروكسل/بلجيكا بتاريخ 10 تشرين الأول لعام 1957، ودخلت حيّز النفاذ الدولي بتاريخ 31 أيار لعام 1968.

⁸ وقّعت هذه الاتفاقية في مدينة لندن/بريطانيا بتاريخ 19 تشرين الثاني لعام 1976، ودخلت حيّز النفاذ الدولي بتاريخ 1 كانون الأول لعام

1986، وكذلك بروتوكولها المعدل لها الموقع بتاريخ 2 أيار لعام 1996، دخل حيّز النفاذ الدولي بتاريخ 13 أيار لعام 2004.

يُقدّمه إلى إحدى الهيئات أو الدوائر الرسمية مثلاً، وحيث أنّ القانون جعل من الريان نائباً قانونياً عن مالك السفينة فحوّله القيام خارج مبرط السفينة ودون وكالة من المالك بجميع التصرفات التي تقتضيها صيانة السفينة أو إكمال الرحلة، فإذا لم يُنفذ التزاماته نتيجة العقود المذكورة، كان الأصل الذي ينوب عنه - أي مالك السفينة - مسؤولاً مسؤولية عقدية بالتعويض عن نكوله ولكن وفق الشروط الخاصة بمسؤولية مالك السفينة، ولا سيما ما تعلق منها بتحديد مسؤوليته (جاء يوسف الحكيم، 1970).

2- إنّ عبارة "أفعال وأخطاء" الريان والملاحين وسائر خدام السفينة الواردة في المادة (95) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972، وتقابلها عبارة "أفعال" الريان والبحارة والمرشد وأي شخص يعمل في خدمة السفينة كما هي واردة في متن المادة (108) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، فهي تتناول في النصوص السابقة المسؤولية التقصيرية المترتبة على هؤلاء المذكورين نتيجة مخالفتهم قواعد العناية المعتادة في تصرفاتهم، فإذا ثبت الضرر اللاحق بالمتضرر أضحي مالك السفينة مسؤولاً حكماً عن الفعل الضار المسبب له سواء اعتبر مرتكبوا الفعل المذكورون تابعون له أم لا، لأنه إذا أمكننا اعتبار الريان والملاحين تابعين لمالك السفينة من الناحية التجارية التي تتناول الاستثمار التجاري للسفينة حسبما أعدت له، غير أنه يتعذر اعتبارهم تابعين له من الناحية البحرية أو الفنية المتناولة قيادة السفينة والإشراف على ملاحتها الموكول أمرهما إلى الريان دون سواه (علي جمال الدين عوض، 1987)، وترى الباحثة أنّ القانون السوري نصّ على لفظ "أفعال" فحسب في إشارة واضحة منه للمسؤولية الموضوعية في هذا المجال، وذلك بخلاف القاعدة العامة في المسؤولية المدنية التي تُقيم المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ، في حين أنّ القانون الأردني نصّ على عبارة "أفعال وأخطاء" معاً، وذلك بخلاف القاعدة العامة في المسؤولية عن الفعل الضار القائمة على الإضرار، ومن جهتنا نرى أنّ الأجدد بالمشروع الأردني الاكتفاء باستخدام لفظ "أفعال" دون "أخطاء"، كي لا يقع لبس أثناء التطبيق القضائي والعملي لنص المادة (95) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972، إذ أنّ استخدام لفظ (خطأ) يوجب النظر إلى سلوك الشخص في كونه قد أخطأ أم لا قبل النظر إلى تحقق الضرر، ممّا يستوجب توافر عنصر الإدراك أو التمييز، في حين أنّ نظرية الضمان لا تنتظر إلى الخطأ بل فقط إلى تحقق الضرر، ممّا يتوجب علينا الحفاظ على النظام القانوني القائم وعدم تشويهه باستخدام لفظ (الخطأ) والاكتفاء بلفظ (الفعل الضار) في القانون البحري الأردني.

وأخيراً يُسأل مالك السفينة أمام الغير عن فعل بعض تابعيه البحريين ولو لم يقع أي خطأ من الريان، وسواء أكان استخدام هؤلاء التابعين طوعاً أم إجبارياً، كما هو الحال بالنسبة لمرشد السفينة، وبذلك تقضي المادة (301) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006 على ما يلي:

"يُسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد".

والسفينة المقصودة هي تلك التي تتلقى خدمات المرشد، والمسؤولية المقصودة هي المسؤولية عن الأضرار التي تحدث للمرشد أو لسفينة الإرشاد أو بحارته أو للغير بسبب ما قد يقع من أخطاء في تنفيذ عملية الإرشاد، ونظراً لأنّ المسؤولية تتلازم مع السلطة، ولأنّ قيادة السفينة وإدارتها تبقيان للريان أثناء قيام المرشد بعمله عليها، لذلك فقد جعل القانون مجهز السفينة أو مالكها مسؤولاً وحده عن الأضرار التي تلحق بالغير أو بسفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، ما لم يثبت أنّ الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد أو من بحارة سفينة الإرشاد (محمود سمير الشرقاوي، 1994).

وينطبق الأمر ذاته على ريان السفينة القاطرة، إذ تنص المادة (235) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 على ما يلي:

"إذا قطرت سفينة وكانت تتصرف بوسائلها الدافعة فإنّ ربانها مسؤول تجاه كلّ شخص ثالث عن خطأ ريان السفينة القاطرة ما لم يثبت أنّ هذه لم تكن بإرادته".

وتقابلها نصي المادتين (1/293) و(1/294) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، حيث فرقنا بين مسؤولية مالك السفينة داخل المرافئ السورية وخارجها على النحو التالي:

تنص المادة (1/293) من القانون المذكور على ما يلي: "تكون إدارة عملية القطر داخل المرافئ السورية لريان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر".

كما تنص المادة (1/294) من القانون ذاته على ما يلي: "تكون إدارة عملية القطر خارج حدود المرافئ السورية لريان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أنّ الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة".

ونخلص من ذلك إلى أنّ مجهر السفينة المقطورة هو المسؤول وحده عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر داخل الموانئ السورية، وأنّ السفينة القاطرة ومجهزها لا يتحملان أية مسؤولية عن تلك الأضرار ولو نشأت عن خطأ جسيم من جانب ربان أو بحارة السفينة القاطرة، في حين أنّ مجهر السفينة القاطرة هو المسؤول وحده عن جميع الأضرار التي تقع للأشخاص أو الأموال أو البيئة أثناء عملية القطر خارج حدود الموانئ السورية، وإذا أراد الرجوع على السفينة المقطورة فلا بدّ أن يُثبت أنّ الضرر نشأ عن خطأ من مجهر السفينة المقطورة أو من أحد تابعيه البحريين (مصطفى كمال طه، 2006).

– المطلب الثاني: التكييف القانوني لمسؤولية مالك السفينة عن أفعال (أخطاء) تابعيه البحريين

تُشبه القواعد الحقوقية النازمة لمسؤولية مالك السفينة، في بعض أحكامها، القواعد العامة للمسؤولية المدنية، إلا أنها تختلف عنها، في أمورٍ أخرى، اختلافاً واضحاً، ولذلك فهي مسؤولية من نوع خاص، وعليه لا بدّ لنا من البحث في الأساس القانوني الذي تستند إليه هذه المسؤولية، حيث ظهرت نظريات عدّة في تكييف مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه البحريين، وهذه النظريات ثلاث هي:

أولاً- النظرية الشخصية: يذهب بعض الشراح إلى تأسيس مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه البحريين على المبادئ العامة المقررة في الحقوق المدنية، والتي تقضي بمسؤولية المتبوع عن تصرفات تابعيه وأعمالهم في معرض تأديتهم وظيفتهم أو بسببها، وذلك استناداً لنص المادة (288) – الفقرة (ب/1) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976 وكذلك المادة (175) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949 (انظر فاضل صالح، 2010، ومحمود سمير الشراقوي، 1994، وهشام فرعون، 1985).

ويرى أنصار هذا الرأي، الذي يؤسس مسؤولية مالك السفينة على أساس المسؤولية المفترضة للمتبوع عن أعمال تابعيه، ما يكفي لضمان حقوق المتضررين وتوفير حماية فعّالة لهم، إذ من شأن هذه القرينة أن تنتقل عبء الإثبات وتلقيه على عاتق المسؤول الذي يتعيّن عليه، لتبرئة نفسه والتحلّل من التزامه بدفع التعويض، أن ينفي مسؤوليته إما بنفي فعل (خطأ) التابع، وإما بنفي رابطة السببية بين فعل (خطأ) التابع والضرر الذي وقع، فمسؤولية التابع تقوم على أساس وجود فعل (خطأ) وضرر ورابطة سببية، وبالمقابل لا يستطيع المتبوع أن ينفي مسؤوليته بنفي فعله الضار ولا بنفي علاقة السببية بين فعل ضار ثابت في حقه والضرر الذي أصاب الغير (إبراهيم مكّي، 1975).

وعليه يجب أن يكون فعل التابع واقعاً منه حال تأدية وظيفته أو بسببها، أو أن يكون العقد الذي أبرمه الربان بسبب حاجات السفينة أو مستلزمات الرحلة البحرية، أي في حدود صلاحياته القانونية، وعلى ذلك لا يسأل مالك السفينة عن أفعال الربان أو التزاماته التي لا تمت إلى وظائفه بصلة كما لو تعاقد على شراء حاجيات خاصة بشخصه أو اعتدى في إحدى الموانئ على الغير بالضرب ونحوه أو ارتكب جريمة سرقة وهو يتجول في إحدى البلاد التي رسا فيها، وفي المقابل يكون المالك مسؤولاً إذا امتنع الربان عن تقديم مساعدته لضحايا التصادم البحري الذي وقع نتيجة لفعله الضار (خطئه)، كذلك يكون مسؤولاً عن جرائم التهريب التي اقترافها الربان أثناء ممارسة عمله، وبحث ما إذا كان الفعل الضار أو الالتزام يتصل أو لا يتصل بالسفينة وتفسيرها من المسائل التقديرية التي تخضع لسلطان قاضي الموضوع دون معقب عليه من محكمة التمييز، ويستترشد القاضي في ذلك بشئى الظروف (خالد محمد المروني، 2012).

ونشير في هذا المجال إلى مغالاة أنصار هذه النظرية في القياس المطلق على مبادئ القانون المدني، دون التأكد من ملائمتها لمؤسسات الحقوق البحرية واتفاقها مع طبيعتها الخاصة وتطوّرها التاريخي والتشريعي، وترى الباحثة أنّ أهم الحجج والأسانيد التي يمكننا الاستناد إليها لنقد نظرية المسؤولية الشخصية في معرض تكييف مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه البحريين تتمثل بما يلي:

1- إنّ ظهور الحقوق البحرية واستقلالها كانا نتيجة الظروف الخاصة التي تحيط بالملاحة البحرية والتي تجعلها تختلف عن غيرها من الأعمال المماثلة التي تتم على اليابسة، فالحقوق البحرية وليدة الأعراف والتعامل المنبثقين عن حاجات الملاحة البحرية ومقتضياتها، وتقنين الأعراف البحرية لم يفقدها طبيعتها وخصائصها، ولذلك نجد معظم التشريعات البحرية الوطنية – ومن ضمنها قانون التجارة البحرية السوري والأردني – قد حرصت على تقرير مسؤولية مالك السفينة عن أفعال الربان والبحارة وعن التزامات الربان العقدية بمقتضى نصوص خاصة فيها، وهذا ما لم تفعله بالنسبة للمسؤولية عن أفعال التابعين البرّيين، إذ أخضعت الأخيرة للقواعد العامة في المسؤولية المدنية، ولو أراد مشرعو هذه التشريعات الوطنية إخضاع مسؤولية مالك السفينة عن أفعال تابعيه البحريين إلى أحكام المسؤولية المدنية بوصفه متبوعاً، لما تقررت مثل هذه المسؤولية بنص خاص في أحكام القانون البحري.

2- سواء أكانت مسؤولية مالك السفينة ناجمة عن فعل ربانها وبحارتها أو عن عقد أبرمه الربان بحكم نيابته القانونية عن المالك، فإن مثل هذه الأعمال تشكل عبئاً جسيماً لا يقوى مالك السفينة في الغالب على تحمّله لو لم يخضعها المشرع إلى قواعد تُخفّف من وطأتها وتُحمّل جزءاً منها للمتضرر، بحيث يساهمان معاً في تحمّل الأعباء البحرية، لذلك خرجت الحقوق البحرية عن القواعد العامة في المسؤولية المدنية عندما أجازت تحديد مسؤولية مالك السفينة عن الحوادث والأضرار التي تقع على متن السفينة أو التي تتعلق مباشرةً بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة، فتحدد المسؤولية رخصة مقررّة لمالك السفينة عن أفعال تابعيه البحريين دون أفعال التابعين البريين التي يُسأل عنها مسؤولية مطلقة تشمل أمواله كافة وفق القواعد العامة الواردة في القانون المدني، ولا سيما ما تعلّق منها بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه.

3- لا يمكننا إعمال القواعد العامة في القانون المدني فيما يتعلّق بمسؤولية مالك السفينة عن أعمال الربان وسائر التابعين البحريين بسبب: انعدام عنصر الرقابة والتوجيه في علاقة الربان بالمالك، فهذا العنصر غير متيسر والربان بعيد كل البعد عن المالك، ولا سيما أنّ كلاً من المادة (2/175) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949، والمادة (288) - الفقرة (ب/1) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976 قد حدّدت رابطة التبعية بالحالة التي يكون فيها للمتبوع سلطة فعلية في رقابة التابع وفي توجيهه، وهو ما لا يتيسر في الملاحة البحرية، فوضع مالك السفينة بالنسبة للربان ليس هو ذاته وضع المتبوع العادي في القواعد العامة، ويتجلى هذا الاختلاف فيما يتمتّع به الربان من سلطة واسعة في التصرف واستقلال كامل من الناحيتين العملية والقانونية، فالربان هو السيد المطلق في السفينة بحيث لا يجوز لمالك السفينة، تحت طائلة العقوبة، إعطاء أية معلومات أو أوامر تتعلّق بالناحية الملاحية أو الفنية الصرفة من مهمته، وبحيث يمكننا معه القول أنّ المسؤولية، في أغلب الأحيان، هي مسؤولية الربان الشخصية، إذ من الصعب جداً، في النقل البحري خصوصاً، أن تُلقى على عاتق مالك السفينة فعلاً (خطأ) شخصياً لأنّ المالك ليس له في الإرسالية البحرية، أكثر من سلطة الإدارة العامة، ومتى سافرت السفينة فإنها تخرج بالكامل عن سيطرته وسلطته (رزق الله أنطاكي ونهاد السباعي، 1955).

4- لقد ظهرت مسؤولية مالك السفينة عن أفعال الربان والبحارة وعن التزامات الربان العقدية في الحقوق البحرية في وقت لم تكن فيه مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه معروفة أصلاً في الحقوق المدنية.

وعليه تتوصل الباحثة إلى نتيجة مفادها أن نظام مسؤولية مالك السفينة عن أعمال ربانها وبحارتها هو نظام بحري أصيل لا محل لردّه إلى مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، وأنه يستمد أصله من ظروف الملاحة البحرية وجسامة الأخطار التي تتعرّض لها الرحلة البحرية.

ثانياً- المسؤولية العينية: يرى بعض الشراح أنّ مسؤولية مالك السفينة عن أفعال الربان والبحارة وسائر خدام السفينة هي مسؤولية عينية ناجمة عن ملكية السفينة واستثمارها، وليست مؤسسة على مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه (جاك يوسف الحكيم، 1970، وعلي حسن يونس، 1955).

ويبرّر هذه المسؤولية أنّ السفينة تشكل وحدة مادية ذات كيان خاص وأنها تؤلّف - إلى حدٍ ما - شخصاً اعتبارياً من أشخاص الحقوق الخاصة تنحصر فيه سائر الالتزامات وجميع الحقوق المتعلقة به، وإذا كانت الصعوبة في تحديد مسؤولية التاجر في الحقوق التجارية البرية عن عدم إمكان فرز قسم من أمواله وجعلها، على انفراد، ضامنة للدائنين المتعاملين معه بصدد هذه الأموال، فإنّ الأمر لا يثير أية صعوبة بالنسبة للحقوق البحرية: فالسفينة ذات كيان مستقل معروف، وكلّ من يتعامل مع مالكةا أو مع الربان يدرك أنّ سائر العقود التي يجريها معها إنما تنصب على ذمّة السفينة ذاتها، وبذلك يكون تحديد مسؤولية المالك بقيمة السفينة نفسها أمراً منطقياً سهل الإدراك، وتكون مسؤولية المالك مسؤولية عينية ناجمة عن ملكية السفينة واستثماره التجاري إيّاها، ولذلك تتحدد هذه المسؤولية بقيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها، ولا تتعداها إلى أمواله الخاصة الخارجة عن نطاقها، وبذلك أضحت الأموال المعدّة لاستثمار السفينة والديون الناجمة عن استثمارها تشكل مجموعة حقوقية مستقلة عن ثروة أصحابها ومخصّصة أموالها لوفاء ديونها قبل أي دين شخصي مترتب على أصحابها، ويُطلق على هذه الأموال مصطلح "الثروة البحرية" تمييزاً لها عن باقي أموال المالك التي يُطلق عليها "الثروة البرية"، والسفينة هي نواة الثروة البحرية ولذلك يكون للمالك عدد من الثروات البحرية بقدر ما يملك من سفن، ويتكوّن الجانب السلبي لكلّ ثروة منها من مجموع الديون التي تنشأ عن استثمار السفينة محل هذه الثروة، ولكن تُعتبر كلّ ثروة بحرية بالنسبة للأخرى جزءاً من ثروة المالك البرية (René Rodière, 1997).

ولعلّ الاعتبارات العملية التي دعت إلى ظهور هذه النظرية، تتمثل في أنّ استثمار السفن يحتاج إلى أموال قد لا تكون متوفرة لدى أصحابها، ولا سيما أثناء قيامها برحلة بحرية تكون فيها بعيدة عنهم، فإذا احتاجت إلى صيانة أو إصلاح أو قطر أو اضطر

ربانها إلى إيفاء نفقة استثنائية لم تكن ملحوظة في بدء الرحلة، فلا بدّ لمن يقوم بهذه الأعمال أو يفرضه المال اللازم له، أن يضمن استيفاء دينه من مجموعة الأموال التي أسهم في حفظها وصيانتها والتي تشكّلها السفينة وتجهيزاتها والأجور المستحقة لمستثمرها من الركاب والبضائع المنقولة على متنها وما يتفرع عن هذه الأموال من حقوق، ولكي يطمئن الغير إلى التعاقد مع ربان السفينة ويقدم له ما يحتاجه من أموال وخدمات، خصّص له التعامل هذه المجموعة من الأموال التي تشكّلها السفينة والأموال الأخرى المتعلقة باستثمارها لتضمن وفاء ديونها قبل أي دين آخر مترتب على أصحاب هذه الأموال، ومن جهة أخرى، نظر التعامل إلى ما يكتنف الملاحة البحرية من أخطار يستحيل توقعها أو تلافيها، مما يجعل استثمارها عملاً جرافياً يعجز القائم به عن تحمّل كامل نتائجه، ولكي لا يتقل كاهل مالكي السفينة والمساهمين في استثمارها بالديون الناجمة عن الاستثمار المذكور في حال تحقق أحد الأخطار البحرية، قضى التعامل بتحديد هذه الديون بالأموال المخصصة لاستثمار السفينة ومنع أصحاب هذه الديون من التنفيذ على غير هذه الأموال وملاحقة مالك السفينة ومستثمريها على ثرواتهم الشخصية، وعليه كانت الضمانة الرئيسية في الائتمان البحري ضمانة عينية صرفة مبنية على قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها، دون الالتفات إلى ملء الريان أو مالك السفينة باعتبارها لا تكاد تؤثر على الضمانة العينية المذكورة (علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، 2001).

ولئن كان كلّ من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972، وقانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، لم ينص صراحةً على الثروة البحرية، غير أنه أقرّ ما يتفرع عنها من أحكام أساسية متناسقة مع بعضها ومكملة لبعضها البعض، وكلّها يقضي بتكريس السفينة وأجرتها وتفرعاتها دون سواها من أموال أصحابها، لوفاء الديون الناجمة عن استثمار هذه الأموال بصورة ممتازة عن الديون الأخرى، ومنها: الامتياز المقرر لمعظم الدائنين الذين نشأ دينهم عن استثمار السفينة على أموال الثروة البحرية، وتحديد مساهمة مالكي السفينة في الخسائر البحرية المشتركة بالأموال نفسها، وتحديد ضمانات المقرضين في القرض الجرافي بقيمة السفينة وأجرتها، وأخيراً الصلاحيات الممنوحة للربان في إدارة هذه المجموعة من الأموال وعقد الالتزامات التي يقتضيها استثمارها، كما يقوم مدير الشركة بإدارة ثروتها (جاك يوسف الحكيم، 1970).

ورغم المزايا الكثيرة التي قدّمها نظام المسؤولية العينية لكلّ من مالكي السفن وأصحاب البضائع، إلا أنه أصبح قديماً قدم التاريخ، ولم يعدّ متوافقاً مع أحكام التشريعات الحديثة في هذا المجال، وذلك بسبب:

1- عندما شرع الإنسان باستثمار السفن، لم تكن الوسائل الائتمانية الحديثة قد ظهرت بعد، ولذلك فقد كانت السفينة وغيرها من الأموال المرصودة للقيام برحلة بحرية وسيلة ائتمانية هامة تضمن وفاء الديون الناشئة عن تلك الرحلة، وقد شكّلت هذه المجموعة من الأموال ثروة (أو ذمة مالية) مستقلة عن ثروة أصحابها ومخصصة بصورة ممتازة لوفاء الديون الناجمة عن استثمارها (الثروة البحرية)، ولا سيما أنّ تملك السفن واستثمارها في الماضي كان محدوداً نسبياً ويقوم به المجهزون الأفراد، ثمّ ما لبثت الملاحة البحرية أن حقّقت تطوراً بالغاً في العصر الحديث، فحلّت البواخر محل السفن الشراعية، ولم تعدّ في متناول الثروة الفردية أو الشركات المعقودة بين أفراد معدودين، وكان لا بدّ لتداركها من الالتجاء إلى الادخار العام عن طريق تأسيس شركات الأموال الكبرى التي تأسست منها شركات الملاحة الكبرى، ولم تكن الحاجة إلى تمويل هذه المشاريع قاصرة على الملاحة البحرية فحسب، وإنما أوجد التعامل أساليب ائتمانية جديدة، ولا سيما عن طريق التأمين والقرض المتبادل والقروض المصرفية والاعتمادات المستندية، ولم تعدّ الثروة البحرية، كما في الماضي، تمثّل الضمانة الوحيدة بالنسبة للدائنين، إذ أنّ الأساليب الائتمانية الحديثة أصبحت تقدّم ضمانات مؤكّدة للدائنين أكثر من السفينة التي لا يعلمون مسبقاً قيمتها الفعلية ويفقدون ضمانتهم في حال هلاكها، وبذلك لم تعدّ الضمانة العينية للسفينة متوافقة مع التعاملات البحرية الحديثة.

(M. Farouk Abou Al Shamat, 1986)

2- إذا كان هذا الأسلوب يساعد أصحاب السفن الصغرى، الذين يفضلون تحديد مسؤوليتهم بالقيمة الفعلية للسفينة، أيّاً كانت حالتها، عند المطالبة بالدين، وبانقضاء مسؤوليتهم تبعاً لهلاك السفينة التي تشكّل ضمانات الدائنين، على أنّ هذا الأسلوب يُسيء إلى أصحاب السفن الحديثة، الذين يفضلون تحديد مسؤوليتهم بمبلغ مقطوع يتناسب مع محمول السفينة لا مع قيمتها الفعلية، فيفقدون تأميناً من الأخطار بما يعادل هذه القيمة لا القيمة الفعلية لسفينتهم، وقد تفوق المبلغ المقطوع المحدد لمسؤوليتهم، ويتميّز هذا الأسلوب الحديث بسهولة معرفة أصحاب العلاقة مسبقاً للقيمة التي تحدّد بها مسؤولية مالك السفينة، مما يسهل عقد تأمين على المسؤولية المذكورة، ولذلك يتميّز هذا الأسلوب بالسهولة والبساطة، بالنسبة لأسلوب المسؤولية العينية المعقّد (Raoul Colinvaux, 1967).

3- ولعلّ أهم انتقاد يمكننا أن نوجهه إلى هذه النظرية، أنّ مبدأ التخصيص في الثروة ليس معتبراً في جميع الأنظمة القانونية،

فالتشريع الألماني مثلاً يقرّ مبدأ تعدّد الثروات، فيفصل الثروة الواحدة إلى عدّة مجموعات مستقلة تشكّل كلّ منها وحدة قائمة بذاتها تخصّص أموالها لوفاء ديونها قبل أي دين آخر من ديون صاحبها، وبذلك يسهل فصل السفينة وأجرتها عن غيرها من الأموال والديون المتعلقة بمالكها وفقاً للتشريع الألماني بحيث تُشكّل ثروة بحرية مستقلة تخصّص لوفاء الديون الناجمة عن استثمارها قبل غيرها من الديون الأخرى المترتبة على مالكها، وتكون بمثابة ثروة تخصيص عائدة له، ومثل هذا التخصيص في الثروة يتعارض مع مفهوم الثروة في القانون السوري والأردني، فثروة الشخص (أو ذمّته المالية) تُشكّل في نظامنا القانوني مجموعة إجمالية شاملة من جهة جميع أمواله - من حقوق عينية وشخصية وفكرية - ومن جهة أخرى، جميع ما عليه من الديون، مع تخصيص الأموال دون استثناء، لوفاء الديون، فكّل دائن يستطيع مبدئياً التنفيذ بدينه على أي من أموال مدينه وكلّ من هذه الأموال تضمن وفاء أي دين مترتب على صاحبها، وبذلك يشترك الدائنون في استيفاء ديونهم بالمزاحمة من أموال مدينهم، وهذا ما يتمّ لدى التصفية الجماعية لديونه، كما في حال شهر إفلاسه أو تصفية تركته، فإذا خصّص أحد هذه الأموال بصورة إفرادية لوفاء دين معين من ديون صاحبها - نتيجة أحد الحقوق المترتبة عليها، كالامتياز أو الرهن أو التأمين العقاري - بقي مع ذلك ضامناً لوفاء الديون الأخرى بعد وفاء الدين الموثّق أو في حال انقضاء ذلك الدين، وتبعاً لتخصيص جميع أموال الشخص دون استثناء لوفاء ديونه، تعتبر الثروة وحدة غير قابلة للتجزئة ومتداخلة عناصرها، ويُقال أنّ لكل شخص ثروة وأنه ليس للشخص الواحد أكثر من ثروة واحدة (جاك يوسف الحكيم، 1970)، ولهذا، فإنه لا يمكننا القول بإمكانية تجزئة ثروة مالك السفينة إلى ثروة بحرية وثروة برّية، وتخصيص الأولى دون الثانية لوفاء الديون البحرية الناجمة عن استثمار السفينة، ممّا يثبت فساد النظرية القائلة بأنّ مسؤولية مالك السفينة هي مسؤولية عينية تتحدد بالثروة البحرية للمالك.

ثالثاً - المسؤولية الموضوعية: إذا كانت المسؤولية الشخصية تقوم على فكرة الخطأ، وما يترتب على ذلك من ضياع لحق المتضرر في التعويض، فإنه في المسؤولية الموضوعية يكون مناط هذه المسؤولية الضرر فحسب، ولكن انقسم أنصار هذا الرأي إلى الأخذ إما بنظرية "تحمل التبعة" أو نظرية الضمان، وذلك على النحو التالي:

1- نظرية "تحمل التبعة": يُسأل مالك السفينة، وفقاً لهذه النظرية، عن الأضرار التي تسببها سفينته ويُلزم بتعويض الغير عن الأضرار التي لحقت به من هذه السفينة، دونما حاجة إلى البحث عن فكرة الخطأ التقليدية، حيث أنّ السفينة مرتبطة بمخاطر قد تنشأ عنها، ومن ثمّ فإنّ مالك السفينة يتحمّل مسؤولية المخاطر المرتبطة بها، كما يتحمّل مسؤولية المخاطر المرتبطة بشخصه في سبيل القيام بمصالحه المختلفة بواسطة سفينته في معرض استثماره التجاري لها (محمد بعجي، 2008).

وباختصار، تتمثّل هذه النظرية، في أنّ من يباشر نشاطاً يعود عليه بالنفع ويؤدي إلى إصابة الغير بالضرر، يعتبر مسؤولاً عنه ويُلزم بتعويضه دونما حاجة لإثبات خطئه أو حتى لافتراضه (بسام عبد الرحمن شيخ العشرة، 2006)، إذ أنّ من العدل لكي يجني الشخص ثمرة عمله أن يُقدّم مقابلاً لما جناه من عمله، لأنه يجب عليه أن يغرم بقدر ما يغنم، ولذلك ينبغي أن يكون أساس هذه المسؤولية الموضوعية هو الضرر وليس الخطأ، ووفقاً لهذا المعيار، فإنه يتوجب على مالك السفينة، والذي يستمدّ من المشروع الاقتصادي الذي يقوم فيه الفائدة أو المنفعة، أن يتحمّل الأضرار أو المخاطر الناجمة عنه، لأنّ ذلك مقابل الربح والفائدة المجنية منه (حسين عامر وعبد الرحيم عامر، 1979).

وأول ما ظهرت هذه النظرية كانت بمعرض إصابات العمل تحت تأثير الرغبة في تسهيل حصول العمال الذين يُصابون في أثناء تأدية عملهم على تعويض مناسب، وهي تتلخّص في أنّ صاحب العمل يجب أن يُعوّض العمال عن إصابتهم بغض النظر عن وقوع خطأ منه، لأنّ المصنع الذي أنشأه إنما يعود عليه ربحه، ولأنّ إصابات العمل هي من المخاطر الملازمة لإنشاء المشروعات الصناعية وغيرها، فيجب أن يتحمّل صاحب العمل نتائج هذه الإصابات تطبيقاً لقاعدة "الغرم بالغنم"، ولأنّ هذه النظرية تؤسس المسؤولية على مجرد وقوع ضرر وعلى ضرورة إلقاء تبعة هذا الضرر على من تسبّب فيه دون نظر إلى مسلك هذا الأخير أو إلى قصده، ولا بدّ من التسليم بأنّ المشرع الأردني قد أخذ بقدر من هذه النظرية، كما هو الحال في قانون العمل الأردني رقم 8/ لعام 1996، إذ أوجب على صاحب العمل دفع مبالغ جزافية محددة في حالة إصابة العامل إصابة عمل أو بمرض مهني دون أي حاجة لإثبات خطأ صاحب العمل، بل وإنه في حالة وفاة العامل أو إصابته بعجز دائم نتيجة خطئه هو، فإنّ التزام صاحب العمل يبقى قائماً، هذا إذا كان العامل غير مشمول بالضمان الاجتماعي، فإذا كان مشمولاً به، انتقل العبء من على كاهل صاحب العمل إلى كاهل المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي.

كما لاحظ بعض الفقه الفرنسي أنّ مسؤولية مستثمر الطائرة هي مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة تحمّل المستثمر للأخطار الجوية، وإن لم يرتكب أي خطأ، فلماذا إذاً لا يُسأل على الأساس ذاته مجهز السفينة (مالكها)، رغم أنّ القواعد التي تحكم القانون

الجوي تعود في أصولها التاريخية إلى القانون البحري؟

(Albert Wahl, 1974)

ورغم أهمية هذه الحجج وتدعيمها لنظرية "تحمل التبعة" في تكييف مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه البحريين، إلا أنها تعرضت لانتقادات وجيهة، يمكننا أن نجملها بما يلي:

أ- إن تطبيق نظرية "تحمل التبعة" في مجال النقل البحري من شأنه أن يجعل مالك السفينة في كل الأحوال مسؤولاً عن الأضرار التي تحدثها سفينته، وبالتالي يكون من شأن ذلك أن يعوّض عن كل نشاط سبب ضرراً للغير، سواء أكان هذا الضرر بسبب النشاط مباشراً أو غير مباشر، وهذا مدعاة لتثبيط العرائم، وبالتالي الامتناع عن أي نشاط يقوم به مالكو السفن (محمد لبيب شنب، 1957).

ب- لا تنطبق نظرية "تحمل التبعة" إلا ضمن حالات استثنائية وضيقة جداً وبموجب تشريع خاص، وبذلك يتضح أن نظرية تحمل التبعة مع تقييدها بفكرة "الغرم بالغنم"، لا يمكن أن تكون إلا مقصورة على حالات معينة بنصوص خاصة كالقانون الخاص بإصابات العمل والقانون الجوي، ولا يوجد مثل هذه النصوص في القانون البحري (سمير سهيل دنون، 2005).

ت- إن الخطر المستحدث ليس خطراً فردياً فحسب، بقدر ما هو خطر اجتماعي كذلك، فحينما يستثمر المالك سفينته في إحدى المجالات النفعية المختلفة، تعم تلك الفائدة على المجتمع ككل، حيث أن السفينة في سبيل ذلك قد غدت وسيلة المواصلات الضرورية في العصر الحديث، وهي التي تلائمه دون غيرها ولا بديل لنا عنها في البحر، وعليه فليس من العدل أن يقابل هذا الخطر الاجتماعي واجب فردي بالتعويض، بالإضافة إلى ذلك أنه عبء ثقل على كاهل مالكي السفن لا يقوى أي منهم على تحمله، وهم جزء من المجتمع ككل الذي يفترض فيه أنه مسؤول أيضاً، ولذلك ينبغي جعل المسؤولية جماعية (اجتماعية المخاطر) حتى يكون العقاب المدني متكافئاً مع الخطر المستحدث (علي بوقره، 1998).

وعليه ترى الباحثة فساد الرأي القائل بقيام مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه البحريين على أساس نظرية "تحمل التبعة"، وننتقل بالتالي إلى البحث في نظرية الضمان طبقاً للفقه الفرنسي وفقه الشريعة الإسلامية.

2- نظرية الضمان: أمام الانتقادات الفقهية الموجهة لنظرية "تحمل التبعة"، فقد ظهرت نظرية الضمان لتؤسس قيام المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أعمال تابعيه البحريين، منظوراً إليها من حيث حماية المتضرر ومصلحته، فما هو مفهوم هذه النظرية طبقاً للفقه الفرنسي وفقه الشريعة الإسلامية؟

آ- مفهوم نظرية الضمان في الفقه الفرنسي: تُقيم هذه النظرية المسؤولية المدنية بوجه عام على أساس الضمان لا على أساس الخطأ، ومؤداها أن المسؤولية المدنية ما دامت غايتها التعويض المدني لا العقوبة، يتعين النظر فيها إلى المتضرر وما أصابه من ضرر هو غير مكلف قانوناً بتحمله، لا إلى الفاعل ومسلكه، فمتى ثبت أن المتضرر قد تأذى في حق من حقوقه الرئيسية، كان المتسبب في الضرر مسؤولاً عنه بغض النظر عن مسلكه ما دام هو ليس في حالة من الحالات التي يخولها فيه القانون المساس بحق غيره، وذلك لأن كل حق يقابله واجب يفرض على الجميع أن يحترموه، ولأن المساس بحق للغير فيه خرق للواجب المقابل لهذا الحق، وبالتالي فهو موجب للضمان بذاته دونما حاجة إلى البحث في المسلك الذي أدى إليه، ما دام القانون لم يخول مرتكبه الحق في ارتكابه، وعلى ذلك فإنه إذا كان للشخص أن يتصرف بحرية، إنما ينبغي أن يتقيد في تصرفه بالأنظمة وأن يحافظ على حقوق الآخرين، فإن أتى تصرفه ضاراً بالغير، فيكون قد أخلّ بحق الغير في استقراره، ويكون إلزامه بالتعويض نتيجة لهذا الإخلال، فمستثمر السفينة يتمتع بحريته شريطة أن يراعي الأنظمة وقواعد الحيطة، فإن سبب للغير ضرراً كان لهذا الأخير أن يتدبر بحقه في سلامة جسده وكان له الحق في التعويض عما أصابه، فإن كان للشخص حق ذاتي في سلامة جسده وكيان أمواله، فإن النيل من هذا الحق يُؤلف مصدراً للتعويض عن الضرر الذي وقع بفعل من نال من الحق أو هدره، سواء كان فعله خاطئاً أم غير خاطئ، وسواء تجلّى الفعل بتصرف شخصي من المسؤول وبدور لشيء استعمله (سليمان مرقس، 1983)، وعليه تجد الباحثة أن هذه النظرية تركز على نتائج أفعال الشخص وليس على الشخص أو طبيعة سلوكه، فالإنسان في ظل هذه النظرية ضامن للضرر الذي يحصل للغير، وعليه تصحّ بموجب هذه النظرية مساءلة عديم التمييز مدنياً إذا أتى سلوكاً ضاراً بغيره، كما أن من يسلك سلوكاً ضمن القوانين والأنظمة، ضامناً مديناً لأي ضرر يحصل للغير بفعل سلوكه هذا، فمالك السفينة يظل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب الغير بفعل نشاطه التجاري، هذا مع أن النشاط مشروع من الناحية القانونية، وهكذا تتسع في ظل هذه النظرية مساحة المسؤولية المدنية لمالك السفينة، ولكن يؤخذ عليها أنها وإن صلت لتوجيه المشرع نحو تنظيم جديد للمسؤولية المدنية، إلا أنها لا تركز على النصوص الحالية ولا تستقيم معها، وهذا ما ينطبق صراحةً على التشريع السوري.

ب- مفهوم نظرية الضمان في الفقه الإسلامي: إنّ المسؤولية المدنية لمالك السفينة لم يتعرّض لها الفقهاء المسلمون، لقلة وجود حوادث ناشئة عن ذلك في عصرهم لا لعجزهم، فلم يكن عهدهم عهد الآلة والتصنيع، ولم تحدث في زمانهم إصابات للعمال ونحوها، والمبدأ الفقهي العام هو عدم مساءلة الإنسان عن ضرر يحدثه غيره ولا يد له فيه، لكن يمكن مساءلته وفق القواعد العامة في الضمان، فيُسأل المباشِر للضرر وإن لم يتعدّ، كما يُسأل المتسبب في إحداث الضرر إذا كان متعدياً بالتعمد أو التقصير أو عدم التحرز في الإضرار أو الإهمال في الصيانة، إذ لا ضرر ولا ضرار في الإسلام والضرر يُزال، فالمهم شرعاً لتحقيق المسؤولية هو إثبات وقوع الضرر، ولا حاجة للقول بوجود خطأ مفترض للمتسبب (وهبة الزحيلي، 2012)، وقد أخذ المشرع الأردني بهذا الرأي حين جعل أساس المسؤولية عن الفعل الضار (ومنها المسؤولية المدنية لمالك السفينة) هو التعدي، وبالتالي فإنّ مالك السفينة ضامن لما يُسببه للغير من ضرر، فالفقه الإسلامي يُحكم نشاط الشخص في ذاته وبغض النظر عن إدراك ذلك الشخص أو عدم إدراكه، فإن وجد أنّ هذا السلوك يتسم بالتعديّ حكم بتضمين من باشره أو تسبّب فيه، وإن وجد أنه لا يتسم بالتعديّ، حكم ببراءة من باشره أو تسبّب فيه من المسؤولية (عبد القادر الفار، 2016).

وعليه ترى الباحثة أنّ نظرية المسؤولية الموضوعية والتي منطقتها الضرر فحسب وأساسها فكرة الضمان هي أصلح النظريات وأقدرها على تكييف مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه البحريين، مع ملاحظة أنّ فكرة الضمان التي تؤسس عليها النظريات الحديثة اليوم، عرفها الفقه الإسلامي منذ مئات السنين، ولذلك ينبغي أن تُفسّر هذه المسؤولية على أساس فكرة الضمان لأنها أقر النظريات على الحفاظ على روح الحقوق البحرية وطبيعتها الخاصة، بل ونشجع أيضاً على إنشاء صندوق وطني تسهم فيه الدولة والقطاع الخاص، بتعويض كلّ متضرر من فعل السفينة لا ينجح في الحصول على التعويض من مالكيها لأي سبب من الأسباب، وبذلك يكون حلّ هذه المشكلة حلاً اجتماعياً لا قانونياً.

المطلب الثالث: التكيف القانوني لمسؤولية مالك السفينة على أساس حراستها

إنّ المسؤولية عن الفعل الضار التي تتركسها الحقوق المدنية مؤسسة في الأصل على ارتكاب الشخص المسؤول فعلاً يلزمه بالتعويض حيال المتضرر، على أنّ ظهور المشاريع الاقتصادية الكبرى التي تُستخدم فيها آلات ميكانيكية أو أشياء تحتاج لعناية خاصة (كالمفجرات أو المواد السامة) أدّى إلى وقوع عدد كبير من الأضرار يصعب تلافيها، رغم ممارسة صاحب المشروع رقابته المعتادة، ولذلك خرج المشرع في هذا الميدان عن القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية وجعل صاحب المشروع مسؤولاً عن الأضرار التي يسببها للغير استعمال الآلات الميكانيكية والأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة، إذا كان صاحب المشروع يقوم بحراستها أو يوجّه فعلاً استعمالها ويُسرف على حفظها وتوجيهها، وإن لم يكن مالكا لها (جاك يوسف الحكيم، 1970).

وأول من قال بفكرة المسؤولية عن حراسة الأشياء غير الحيّة هما القضاء والفقه في فرنسا، نتيجة تطوّر الصناعات الكبيرة ووسائل النقل السريعة تطوّراً عظيماً، فإنّ من يستخدم هذه المخترعات، فيعرّض الأرواح للخطر، والأموال للتلف، من الحق أن يكون خاضعاً في المسؤولية عن الضرر الذي تحدثه هذه الأشياء لقاعدة أشدّ من القاعدة التي يخضع لها في مسؤوليته عن فعله الشخصي، لذلك تلمس الفقه والقضاء في فرنسا طريقاً يجعلان به عبء الإثبات على حارس الشيء لا على المتضرر، فيتمشى القانون بذلك مع التطوّر الاقتصادي والحاجات الاجتماعية (عبد الرزاق أحمد السنهوري، 2009)، فأخذاً يتوسعان في تفسير نص المادة (1/1384) من القانون المدني الفرنسي لعام 1804 المعدل عام 2002، فجعلها تقرّر المسؤولية عن حراسة الأشياء على أساس خطأ مفترض غير قابل لإثبات العكس في جانب من يوجد الشيء في حراسته، إذ جاء فيها ما يلي:

"لا يُسأل المرء عن الضرر الذي يحدثه بفعله الشخصي فحسب، وإنما يُسأل أيضاً عن الضرر الناتج عن فعل الأشخاص الذين يسأل عنهم أو عن الأشياء التي في حراسته"⁹.

ونظراً لأنّ المادة (1/1384) السابقة شاملة لجميع الأشياء فيما تحدثه من أضرار، لم يشأ المشرع السوري الذهاب إلى ما وصل إليه الفقه والقضاء في فرنسا، بل وقف عند القدر الذي تدعو إليه حالة البلاد الاقتصادية، فجعل الأشياء مقصورة على الآلات الميكانيكية وغيرها من الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة¹⁰ (محمد وحيد الدين سوار، 2004).

⁹ ويقابله النص الأصلي باللغة الفرنسية على النحو التالي:

'On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous sa garde'.

¹⁰ الأشياء التي تحتاج في حراستها إلى عناية خاصة للوقاية من ضررها هي الأشياء الخطرة بطبيعتها، أما الأشياء التي لا يُعتبر الخطر

وعليه، نصت المادة (179) من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949 والتي جاء فيها ما يلي:

"كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة".

وعليه يُقيم القانون السوري هذه المسؤولية على أساس خطأ مفترض في جانب حارس الشيء مضمونه "خطأ في الحراسة"، فإذا ألحق الشيء ضرراً بالغير كان المفروض أن زمام هذا الشيء قد أفلت من يد حارسه، وهذا هو الخطأ، والخطأ هنا مفترض افتراضاً لا يقبل إثبات العكس، وليس أمام الحارس لدفع المسؤولية إلا أن يفي رابطة السببية بين فعل الشيء والضرر الذي وقع، وهو لا يستطيع ذلك إلا إذا أثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي كالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي أو خطأ المصاب أو خطأ الغير، فإذا كان الضرر راجعاً إلى عيب في الشيء ذاته فلا يُعتبر هذا الضرر ناشئاً عن سبب أجنبي حتى ولو كان هذا العيب خفياً (أحمد عمرو وإصف الشريف، 2011).

وفي المقابل، تنص المادة (291) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976، على أساس قانوني مختلف لمسؤولية حارس الأشياء غير الحية، إذ جاء فيها ما يلي:

"كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية - يكون ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة".

وعليه، يُقيم القانون الأردني هذه المسؤولية على أساس موضوعي مستنداً إلى تعدد مفترض قابل لإثبات العكس، سواء بنفي التعدي أو بنفي رابطة السببية، ونشير في هذا المجال إلى أن عبارة "إلا ما لا يمكن التحرز منه" قد توقع بالليس فتجعل المرء يعتقد أن فرصة الحارس في دفع المسؤولية عن نفسه بإثبات عدم تعديه، أي أن هذه العبارة قد توهم بأن تعدي الحارس في القانون المدني الأردني هو تعدد لا يقبل إثبات العكس، وهذا ما وقعت به محكمة التمييز الأردنية عندما اعتبرت في أحد قراراتها¹¹، أن الخطأ المفترض في المادة (291) المذكورة آنفاً هو خطأ غير قابل لإثبات العكس (محكمة التمييز الأردنية، الهيئة الخامسة، رقم القضية 2000/1098، تاريخ 2000/8/13، منشور في المجلة القضائية في الأردن، رقم 8/، تاريخ 2001/1/1، ص 252)، وبذلك تكون هذه المحكمة قد خرجت على ما هو مستقر في الفقه الإسلامي المأخوذ عنه القانون الأردني من حيث أنه لا تكليف إلا بمقدور، بمعنى أن يكون للمرء أن يثبت أنه قد بذل كل ما في وسعه لتجنب حدوث الفعل المفضي إلى الضرر، وبالتالي لم يرتكب تعدياً ما بهذا الصدد، حتى يكون كافياً لدرء المسؤولية عن نفسه، ومن هنا يتوجب علينا فهم عبارة "إلا ما لا يمكن التحرز منه" الواردة في المادة (291) الآتفة الذكر، على أساس المفهوم الفقهي الإسلامي لهذه العبارة، وليس على أساس ما ذهبت إليه القوانين الوضعية في إقامتها المسؤولية عن فعل الشيء على قرينة قانونية قاطعة مفادها ثبوت الخطأ في حق الحارس ثبوتاً لا يمكن دفعه بإثبات عدم خطئه، وهذا ما انتبهت إليه المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني، حيث جاء فيها ما يلي:

ملازماً لطبيعتها فلا تحتاج إلى عناية خاصة في حراستها إلا إذا وضعت في ظروف وملابسات معينة وضعا يضاعف خطرها على الغير، فالآلات الميكانيكية خطرة بطبيعتها، أما الشجرة ليست شيئاً خطراً في ذاته ولكنها تصبح خطرة إذا اقتلعتها الريح ورمت بها على قارعة الطريق، ومن جهتنا نرى أن الأشياء تكون بحاجة إلى عناية خاصة في حراستها إذا كانت خطرة بطبيعتها أو كانت خطرة بملابساتها، واعتبار الشيء أنه يحتاج إلى عناية خاصة، أو لا يحتاج إلى ذلك، مسألة تخضع لتقدير قاضي الموضوع، دون معقب عليه من محكمة التمييز.

¹¹ حيث جاء في متن القرار الصادر عن محكمة التمييز الأردنية برقم 2000/1098 ما يلي: "إن الاجتهاد القضائي قد ذهب إلى أن الخطأ في جانب مالك الآلة هو خطأ مفترض غير قابل لإثبات العكس، فإذا ألحقت الآلة ضرراً بالغير كان المفروض أن زمام هذه الآلة قد أفلت من يد الحارس، ولا يستطيع حارس الشيء أو الآلة نفي التزامه بالضمان إلا بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة والحادث الفجائي أو تدخل شخص ثالث أو خطأ الضحية، وبما لا يمكن توقعه أو استحالة دفعه لكليهما وهو ما أشارت إليه المادة (291) من القانون المدني بالنص (... بما لا يمكن التحرز منه)، وحيث أن الخطأ في جانب المميّزة كمالكة للآلة هو خطأ مفترض غير قابل لإثبات العكس، ولم تقم بتقديم أي بينة لنفي التزامها بالضمان بإثبات السبب الأجنبي كما سبق بيانه، فتكون خصومة المميّزة صحيحة في الدعوى ومسؤوليتها عن التعويض يستند إلى أساس من القانون".

"رؤي أن ينص صراحةً على استثناء ما لا يمكن التحرز منه تطبيقاً للقاعدة الشرعية أنه لا تكليف إلا بمقدور"، وقد فسرت المذكرات الإيضاحية في موضع آخر عبارة "لا يمكن التحرز منه" بأنها تعني إثبات عدم التعدي أو التقصير، فقد جاء فيها: "وقد رؤي في المشروع تقرير الضمان إلا إذا ثبت عدم التعدي أو التقصير، وبعبارة أخرى إذا كان الضرر بسبب لا يمكن التحرز منه" (المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني، 1992)، لذلك ترى الباحثة أن المادة (291) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976 قد أقامت مسؤولية حارس الآلات الميكانيكية والأشياء الخطرة على تعدد مفترض قابل لإثبات العكس، سواء أكان فعل الشيء هو من قبيل المباشرة أم من قبيل التسبب بالنسبة إلى الحارس، وذلك استناداً لأساس المسؤولية عن الفعل الضار في الفقه الإسلامي (ومنها المسؤولية عن فعل الشيء) في التعدي، ومع ذلك هناك من يجادل بأن هذا الأساس يكمن في نظرية "تحمل التبعة" المعروفة في القوانين الوضعية (عبد القادر الفار، 2016)، معتقدين أن الفقه الإسلامي يُقيم هذه المسؤولية على فكرة "الغرم بالغرم"، بمعنى أن من يباشر نشاطاً يستفيد منه - عليه أن يتحمل ما ينشأ عن هذا النشاط من خسارة - ومن جهتها نرى أن إقامة مسؤولية حارس الأشياء غير الحيّة على نظرية "تحمل التبعة" في إطار الفقه الإسلامي غير صحيح، إذ أن الفقهاء المسلمين وإن تكلموا عن قاعدة "الغرم بالغرم"، لكنهم كرسوا أيضاً قاعدة "الجواز الشرعي ينافي الضمان"، وهو ما أخذت به المادة (61) من القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976، بمعنى أن من استعمل حقه استعمالاً مشروعاً لا يضمن ما ينشأ عن ذلك من ضرر، في حين أن مقتضى نظرية "تحمل التبعة" أن يتحمل الشخص تبعه نشاطه بغض النظر عن اتسام هذا النشاط بالتعدي أو المشروعية، وبالتالي فإنها لا تنتظم مع قاعدة "الجواز الشرعي ينافي الضمان".

ومن خلال استقراء النصوص القانونية السابقة نجد أن هذه المسؤولية تتحقق إذا كان هناك حارس لآلات ميكانيكية أو لأشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها، وأن تلحق هذه الأشياء أو الآلات ضرراً بالغير، فعندئذ يكون الحارس مسؤولاً عن هذا الضرر أمام الغير.

ومناط الحراسة هو السيطرة الآمرة والهيمنة على الشيء والمقصود بالسيطرة والهيمنة أن يكون للشخص على الشيء سلطة الاستعمال والتوجيه والرقابة، وأن يستغل الشيء لحسابه ولمصلحته (خالد محمد المروني، 2012).

ويُقصد بسلطة الاستعمال سلطة الشخص في استخدام الشيء كأداة لتحقيق هدف معين، فاستعمال السفينة يكون بركوبها، ولا يُشترط في هذا الاستعمال أن يكون الشيء المستعمل تحت الحيازة المادية للحارس، فإن سلطة الاستعمال تتحقق ولو كان الشيء خارج حيازة الحارس، كالمبتوع فإنه يُعتبر حارساً للشيء الذي يكون بين يدي تابعه، إذا أحدث به ضرراً للغير، طالما أنه كان بيده ليؤدي به عملاً من أعمال وظيفته (محمد زهدور، 1990).

أما سلطة التوجيه فهي سلطة إصدار الأوامر والإرشادات التي يُعطىها من له سلطة الاستعمال على الشيء في كيفية تحقيق الهدف الذي يسعى إلى الوصول إليه بواسطة هذا الشيء، وبالنسبة للسفينة مثلاً فإن سلطة التوجيه تباشر تحديد الغرض الذي تُستعمل فيه ووقت هذا الاستعمال والربان الذي يقودها ومن يركبها والطريق الذي تسلكه في سيرها (حسين عامر وعبد الرحيم عامر، 1979).

ويُقصد بالرقابة سلطة فحص الشيء ورعايته واستبدال ما تلف من أجزائه، ليكون أداة صالحة لتحقيق الهدف المقصود ومن استعماله، ولا يُقصد بلفظ الرقابة مجرد الرقابة الفنية فحسب، وإنما المقصود بها أيضاً الرقابة القانونية، وهي سلطة الحارس في استخدام الشيء استقلالاً، للدلالة على أنه سيد الشيء (محمد لبيب شنب، 1957).

وقد استقرّ اجتهاد محكمة التمييز الأردنية على أن مناط هذه المسؤولية هو الحراسة وليس الملكية، فالمسؤولية هنا لا تقع على الحارس القانوني أي مالك الشيء، بل تنتقل إلى من له سلطة التسيير والتوجيه والرقابة، ويدخل في هذا المعنى مستأجر الآلة الذي يستعملها لصالحه، والتابع، إذا كان الشيء قد وضع تحت تصرفه لاستعماله شخصياً وله حرية كاملة في استعماله، حيث جاء في أحد قراراتها ما يلي: "يكون مالك الأشياء والآلات ضامناً لما تُحدثه هذه الآلات والأشياء من ضرر ما دامت هذه الآلات في حراسته عملاً بأحكام المادة (291) من القانون المدني الأردني إلا ما لا يمكن التحرز منه، وإن انتقل الحراسة من المالك إلى الغير سواء بموافقة أو رغماً عنه كما في السرقة والغصب فلا ضمان على المالك" (محكمة التمييز الأردنية، الهيئة الخامسة، قرار رقم 1995/368، منشور في مجلة نقابة المحامين الأردنية، تاريخ 1996/1/1، ص 2450).

والأصل في حراسة السفينة أن تكون لمالكها، والملكية تُعتبر قرينة على الحراسة، إلا أن طبيعة الاستثمار البحري للسفن تقتضي أن يقوم المالك بتأجير سفينته، فإما أن يؤجرها عارية، أو يؤجرها مجهزة بالرحلة أو لمدة معينة، وفي كل حالة على حدة تكون الحراسة إما بيد شخص واحد، أو تنتزع الحراسة بين المالك والمستأجر، بحسب ما يمتلكه من سلطات ملاحية أو تجارية،

مما يعني انتقال الحراسة من يد المالك في مثل هذه الحالات (خالد محمد المروني، 2012).

ومن ناحية أخرى، ترى الباحثة أنه من المتصور أن يكون الحارس عديم التمييز في القانون المدني الأردني لأنّ أساس المسؤولية يقوم على الضمان الذي يشترط فيه ركن التعدي فقط، وذلك بخلاف القانون المدني السوري الذي يُقيم المسؤولية على أساس خطأ مفترض غير قابل لإثبات العكس، وإن فكرة الخطأ تتطلب الإدراك والتمييز من قبل الحارس بالإضافة إلى تعديّه. والغالب أن تثور مسؤولية المالك عن فعل السفينة بصدد نقل الأشخاص إذا أصاب المسافر ضرراً بسبب السفينة، ولا شك في أن أعمال قواعد مسؤولية الحارس عن فعل الأشياء فيها رعاية خاصة للمسافر من نواح عدة: فالأصل أن تكون الحراسة لمالك الشيء، ولكن يمكن أن تكون حراسة الشيء لشخص آخر غير مالكه، كما أن مسؤولية حارس الشيء تعتبر مسؤولية تقصيرية، غير أن المتضرر لا يُكلف بإثبات خطأ الحارس بل يكون هذا الخطأ مفروضاً بحيث لا يتمكن الحارس من دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت السبب الأجنبي، أضف إلى ذلك، أن القضاء يفسّر مفهوم السبب الأجنبي المعفي للمالك بوصفه حارساً للسفينة تفسيراً ضيقاً، كما أن المالك - مُلزم كالحارس - بمسؤولية شخصية تشمل جميع أمواله الحاضرة والمستقبلية، دون أي تحديد لمسؤوليته.

(René Rodière, 1997)

لهذه المزايا مجتمعة، ولاعتقاد القضاء الفرنسي بأن تأسيس دعوى الغير - كورثة الضحايا من المسافرين والركاب - على القواعد العامة للمسؤولية المدنية المبنية على الخطأ واجب الإثبات يترتب عليه في أغلب الأحوال عدم جدوى الدعوى التي يرفعها على المالك بسبب عدم تمكنه من إثبات الخطأ عليه، لذلك فقد اجتهد القضاء في فرنسا في تأسيس دعوى الغير على مالك السفينة على أساس المسؤولية في حراسة الأشياء حتى يجنب الغير إثبات خطأ المالك، ولإلزام الأخير بالتعويض كاملاً دون أي تحديد لمسؤوليته (Albert Wahl, 1974).

فهل تصلح فكرة المسؤولية عن حراسة الأشياء كأساس لمسؤولية المالك عن فعل السفينة؟ للإجابة على هذا التساؤل لا بدّ لنا من أن نعرض بإيجاز للاجتهاد الفرنسي المذكور ورأي الفقه فيه لنبحث في مدى ملاءمة تطبيقه لدى محاكمنا، وذلك على اعتبار أن كلاً من القانون السوري والأردني يكرّس مبدأ المسؤولية المدنية عن حراسة الأشياء، ويخضع المنازعات البحرية إلى صلاحية المحاكم المدنية.

وعليه فقد صدر قراران في هذا الشأن عن محكمة التمييز الفرنسية، أولهما صدر بتاريخ 19 حزيران لعام 1951 نتيجة غرق السفينة لاموريسيير « La Mercière » قرب جزر الباليار عام 1942، ف قضى بأن: "احتفاظ المالك باستعمال السفينة والرقابة عليها يجعله حارساً لها طبقاً لنص المادة (1/1384) من القانون المدني الفرنسي، ورغم سلطة الريان في إدارة السفينة وهو على متنها، فإنه يبقى تابعاً للمالك مما يتنافى مع اعتبار الريان حارساً للسفينة".

(Comm., 19 juin 1951, D., 1951, P. 717, note G. Ripert ; Si, 1952.1.89, note Nerson ; JCP, 1951, 2.6426, note Becqué ; Comm. Cass., 23 janv. 1952, D., 1952. P.40).

أما القرار الثاني فقد صدر بتاريخ 23 كانون الثاني لعام 1959 بصدد غرق السفينة شامبليون « Champollion » بمحاذاة شاطئ بيروت نتيجة خطأ في الملاحة ارتكبه ربانها، إذ اعتقد خطأً أنّ منارة مطار بيروت هي منارة مرفئها، فاتجه نحو الأولى واصطدم بصخرة قريبة من سطح الماء فانفجرت مستودعات الوقود في السفينة وقضت على أرواح الركاب الذين ألقوا بأنفسهم في البحر لبلوغ الشاطئ سباحة، فأيدت محكمة التمييز الفرنسية في هذه القضية اجتهادها السابق في قضية السفينة لاموريسيير « La Mercière » فقضت بمسؤولية مالك السفينة باعتباره حارساً لها، وحرمته من حقّ تحديد مسؤوليته، وذلك على اعتبار أنّ تحديد مسؤولية مالك السفينة لا يسري على المسؤولية الناجمة عن حراسة الأشياء في القانون المدني.

(Civ., 23 janv. 1959, D., 1959. P. 281, notes R. Rodière)

ولا يوجد اجتهاد مقابل في القضاء الوطني السوري والأردني، كما أنه لم تصدر أحكام حديثة لدى القضاء الفرنسي بهذا الخصوص، ولا سيما بعد انعقاد اتفاقية بروكسل بشأن تحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية بتاريخ 10 تشرين الأول لعام 1957، حيث أجازت للمالك تحديد مسؤوليته ولو كانت هذه المسؤولية ناشئة عن حراسته للسفينة، إذ قضت في المادة (3/1) منها ما يلي: "يكون لمالك السفينة حقّ تحديد مسؤوليته على الرغم من أنّ مسؤوليته قد تكون ناتجة عن ملكية السفينة أو حيازتها أو الحراسة أو الرقابة عليها، وذلك دون قيام الدليل على إهمال أو تقصير صادر من مالك السفينة أو أحد الأشخاص المسؤول عنهم"، ومع ذلك فإننا نجد غالبية الشراح يؤسسون مسؤولية مالك السفينة على أساس حراسة الأشياء الواردة في القانون المدني، متجاهلين أنّ المحاكم الفرنسية كان قضاؤها قضاء اجتهاد لا قضاء تفسير، وهي قد تمتشت في ذلك لا مع النصوص القانونية كما

قصد إليه المشرع وقت وضع التشريع، بل مراعاةً لدواعي العدالة والإنصاف، إذ أرادت محكمة التمييز الفرنسية آنذاك أن تضمن لضحايا حادث غرق السفينة في كلٍّ من القضييتين السابقتين، تعويضاً عادلاً كاملاً لا ينقص منه تمسك مالك السفينة بحقه في تحديد مسؤوليته، على أن الاجتهاد المذكور جاوز في نزعه هذه تفسير القانون إلى التحوير في مضمونه وتجاوز علّة القانون البحري واستتبط له قواعد مستحدثة، مستمدة لا من حاجات الملاحة البحرية ومقتضياتها بل من مجرد القياس المطلق على مبادئ القانون المدني، فقد خالف الاجتهاد المذكور أحكام القانون البحري وتجاهل طبيعته الخاصة وقضى بما يلي:

1- باعتبار كل سفينة بحرية بمعنى الشيء الوارد في المادة (1/1384) من القانون المدني الفرنسي لعام 1804 المعدل عام 2002،

2- باعتبار المالك بمثابة حارس للسفينة، رغم فقدانه أي رقابة أو إشراف عليها،

3- باعتبار الريان تابعاً للمالك حتى بالنسبة لأخطائه في الملاحة، رغم سلطة الريان المطلقة في هذه الناحية،

4- بأن أحكام القانون المدني حول المسؤولية عن حراسة الأشياء قاعدة عامّة تشمل الملاحة البحرية أسوة بأي نشاط على اليابسة،

5- بأن مسؤولية المالك مفترضة أسوة بالحارس بحيث لا يتمكن من دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي،

6- بأن تحديد مسؤولية المالك عن التزاماته وديونه البحرية لا تشمل المسؤولية الناجمة عن حراسة الأشياء في القانون المدني.

(David Gbenagnon, 2008).

أما موقف الفقه الفرنسي فقد اختلف في هذا الصدد بين مؤيد لاستثناء السفن من أحكام المادة (1/1384) من القانون المدني الفرنسي لعام 1804 المعدل عام 2002، وجعل المسؤولية الناتجة عن فعلها خاضعة لقواعد بحرية خاصة تتناسب مع طبيعتها، ومع الظروف القاسية التي تعمل جاهدة فيها، بينما يرى فريق آخر من الفقه أن القانون البحري والقانون المدني والقانون التجاري يُكونون نظاماً قانونياً واحداً وينادون بضرورة توحيد قواعدها لأنها كلها "تعالج مصالح متنازعة وتحاول التوفيق بينها لتحقيق الانسجام الاجتماعي".

(René Rodière, 1997)

كذلك ثار الكثير من الجدل حول مسلك القضاء الفرنسي بين الشراح، وتباينت الآراء حيال هذا الاجتهاد بين مؤيدٍ ومعارضٍ، وكان لكل فئة مجموعة من الحجج والأسانيد القانونية تعرض لها بإيجاز وفق الآتي:

أولاً- المعارضون لمسلك القضاء الفرنسي: يرى بعض الشراح أن الاجتهاد الفرنسي المذكور لا يسلم من النقد بسبب:

1- أن القانون البحري يتضمن نصوصاً تتعارض مع تطبيق المسؤولية الناشئة عن الأشياء على السفن، من ذلك مثلاً المادة (2/6) من اتفاقية التصادم البحري الموقعة بتاريخ 23 أيلول لعام 1910¹²، والتي تنص على أنه: "لا توجد قرائن قانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية"، أي أنه يجب على المتضرر دائماً أن يُقيم الدليل على خطأ الريان أياً كانت الظروف التي حصل فيها التصادم ممّا لا محلّ معه لافتراض خطأ المالك، وحتى لو قيل بتطبيق المسؤولية الناشئة عن الأشياء على السفينة، فلا شك في اعتبار الريان حارساً لها بما له من سلطان مطلق في قيادتها وإدارتها، ممّا يجعل مسؤولية المالك في الواقع بسبب فعل الريان في حراسة السفينة ويُجيز للمالك التمسك بتحديد مسؤوليته (مصطفى كمال طه، 2006).

2- إنّ الاجتهاد الفرنسي المذكور من شأنه أن يحرم مالك السفينة من تحديد مسؤوليته، ليس فقط في حالة بعينها، بل في جميع الحالات التي يكون فيها الضرر الناشئ قد حدث بخطأ من الريان أو التابعين البحريين، وليس أسهل على المتضرر أياً كان، إذا أراد أن يتفادى المسؤولية المحدودة، من أن يتجنب إثارة خطأ الريان، لكي يستند مباشرةً إلى مسؤولية المالك كحارس للسفينة، وحينئذٍ يجد المالك نفسه مسؤولاً مسؤولية كاملة ومطلقة، إضافةً إلى أن أحكام مسؤولية مالك السفينة هي من الأحكام الخاصة التي تستبعد، لمجرد وجودها، تطبيق القواعد العامة في القانون المدني دونما حاجة إلى نص قانوني خاص في ذلك (علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، 2001).

3- أن رغبة القضاء الفرنسي في التعويض على المتضررين يمكن توفيره عن طريق التأمين الإلزامي أو غير ذلك من وسائل التعويض، ولكن لا يجوز أن يؤدي إلى تفويض أركان الحقوق البحرية وتشويه ما تقوم عليه من خصائص متناسقة متكاملة، وأن

¹² وقّعت هذه الاتفاقية في مدينة بروكسل/بلجيكا بتاريخ 23 أيلول لعام 1910، ودخلت حيّز النفاذ الدولي بتاريخ 1 آذار لعام 1913

توسيع مسؤولية مالك السفينة بهذا الشكل قد يقضي عملياً على الملاحة البحرية لإرهاق القائمين بها بأعباء لا يقدر على تحملها، ولهذا السبب، لا يمكننا اعتبار مالك السفينة مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن استعمال السفينة بوصفه حارساً لها، فحارس الشيء، هو الذي يمارس عليه رقابة فعلية ويشرف على توجيهه واستعماله وليس لمالك السفينة مثل هذه السلطة عليها، فالريان وحده هو الذي يمارس رقابة فعلية على السفينة فيقودها ويحدد كيفية استعمالها تبعاً لاختصاصه الفني في ملاحتها، أما المالك، فلهنّ جاز له تحديد رحلة السفينة والمرافئ التي ترسو فيها وزمن إقلاعها ورسوها بصورة عامة، غير أنه لا يستطيع توجيه الریان في كيفية تنفيذ هذه التعليمات والتدخل في تفاصيل قيادته للسفينة، وإذا وجد المالك على متن السفينة فعلاً وتدخل في قيادتها، ارتكب جرماً جزائياً لتجاوزه على صلاحية الریان من هذه الناحية، وعليه تقتصر سلطة المالك بالنسبة للسفينة على تحديد استثمارها التجاري دون ملاحتها أو إدارتها من الوجهة الفنية البحرية الصرف، ولذلك يتعذر اعتباره حارساً لها ومطالبته بالمسؤولية على هذا الأساس، إذ أنّ مفهوم الحراسة ينطبق في الواقع على الریان الذي يمارس الإشراف الفعلي على السفينة وقيادتها (جاك يوسف الحكيم، 1970).

ثانياً- المؤيدون لمسلك القضاء الفرنسي: يؤيد عدد من الشراح فكرة قيام مسؤولية مالك السفينة على أساس حراسة الأشياء بسبب:

1- لا يمكن اعتبار الریان حارساً للسفينة، لأنّ الحراسة لا تكون للشخص لمجرد حيازة الشيء، ولكنها تثبت لمن عليه سلطة الإشراف والتوجيه، وذلك لا يتقرر إلا لمالك السفينة، فالريان هو سيد السفينة في عرض البحر ولكنه يقوم بعمله لحساب المالك ويعتبر تابعاً له، وذلك لأنّ مالك السفينة هو من يختاره كما أنّ له أن يعزله في كلّ الظروف والأحوال، ويعمل الریان في هذا الشأن كما يعمل التابع أو الوكيل، نيابة عن المالك ولمصلحته، ولذا لا يصلح أن يكون حارساً لأنّ الحارس يعمل لحساب نفسه، وعلى ذلك تثبت حراسة السفينة للمالك دون الریان (علي حسن يونس، 1955).

2- على الرغم من أنّ الریان مستقل بتسيير السفينة من ناحية الفن الملاحي، ولا يتلقى من المالك أية تعليمات في هذا الشأن، إلا أنه يعتبر مع ذلك تابعاً للمالك، إذ تتوافر رابطة التبعية ولو كان المتبوع غير ملّم بأصول عمل التابع وغير قادر بالتالي على إصدار الأوامر والتعليمات الفنية، اكتفاءً بسلطته في إصدار التعليمات العامة، فمالك السفينة له إصدار الأوامر الخاصة بالرحلة البحرية بصفة عامة، وشأنه في ذلك شأن مالك السيارة الذي لا يعرف قيادتها ومع ذلك يكون له إصدار التعليمات الخاصة بتسييرها ويعتبر متبوعاً لسانئها، ويترتب على كون الریان تابعاً للمالك، أنّ المالك هو الذي يكون حارساً للسفينة، وذلك لأنّ المالك الذي يحتفظ باستعمال ورقابة السفينة أثناء الرحلة يظلّ حارساً لها بالرغم من سلطة التوجيه التي يتمتع بها الریان، فهو لا يباشر هذه السلطة إلا بوصفه تابعاً لمالك السفينة، وهذا الوصف يتعارض مع صفة الحراسة (محمد ليبب شنب، 1957).

3- أنّ القضاء الفرنسي قد غلب في القضيتين دواعي العدالة لا دواعي القانون، والتي تقضي أن يحصل المتضرر على حقه كاملاً، وهو لا يستطيع الحصول على هذا الحق إذا سمح القضاء لمالك السفينة بأن يحدد مسؤوليته بتركها تهوي إلى أرضية البحر لينعم هو بمقابل تأمينها ويحيل المتضررين إلى قاع البحر للبحث عن حطامها، ولذلك حمل مالك السفينة المسؤولية كاملة على أساس المادة (1/1384) من القانون المدني الفرنسي لعام 1804 المعدل عام 2002 الخاصة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء، وأنّ هذه المسؤولية ابتكرها القضاء، وطوّرها بحسب الظروف، ووفقاً لتطوّر الأحداث، وقد تجنّب القضاء أن يوضّح أساسها القانوني، ممّا يتعيّن معه القول أنها مسؤولية من نوع خاص، فمسؤولية مالك السفينة بوصفه حارساً لها وليدة القضاء، والقانون لم يبيّن أساسها، وكلّ ما قيل يعتبر تحميلاً للنصوص بما لا تطيق، والأفضل أن تُنسب المواليد لأصولها بدلاً من أن تُنسب لمبتنيها (محمد زهدور، 1990).

وترى الباحثة أنّ فكرة حراسة الأشياء في القانون المدني الأردني تصلح لتكليف مسؤولية المالك عن فعل السفينة بوصفه حارساً لها، شريطة أن تكون له وحده السيطرة الفعلية في توجيهه والرقابة والاستعمال، ويكون هو المتصرف في أمرها ولحسابه الشخصي استقلاً، ذلك أنها تقوم على أساس موضوعي استناداً لفكرة "الضمان" المأخوذة عن الشريعة الإسلامية، وليس على أساس خطأ مفترض غير قابل لإثبات العكس كما في القانون الفرنسي والسوري، حيث يفترض التعدي على حارس السفينة كلما كان فعلاً بالنسبة إليه من قبيل المباشرة أو التسبب، وذلك تسهياً على المتضرر فيما يخص الإثبات، على أن يُسمح لحارس السفينة أن يدفع عن نفسه المسؤولية بإثبات عدم تعديّه، فإذا أثبت ذلك كان الحادث من قبيل القضاء والقدر الذي لا يسأل عنه الإنسان، وهو الحل الأقرب للمنطق والعدالة، ولكن يُؤخذ بهذا الحل شريطة الحفاظ على مؤسسات الحقوق البحرية وطبيعتها الخاصة، ولعلّ أهمها تحديد مسؤولية مالك السفينة، دون القياس المطلق على مبادئ القانون المدني أو سواها، وذلك إعمالاً لقاعدة "الخاص يجب العام".

الخاتمة

بعد استعراض موضوع الدراسة لا بدّ لنا من إيجاز أبرز النتائج التي تمّ التوصل إليها، كما يكون من المفيد إبداء بعض التوصيات التي يمكن أن تساهم في سدّ الثغرات التشريعية التي تعترى القانون السوري والأردني، وذلك على النحو التالي:

1- النتائج:

أ- يُسأل مالك السفينة عقدياً إذا امتنع عن تنفيذ التزام ترتّب في ذمّته بموجب علاقة عقدية، شريطة أن يكون هناك عقد صحيح ومنتج لآثاره القانونية، وأن يكون الضرر الحاصل بسبب عدم تنفيذ هذا العقد، ولا تختلف أحكام المسؤولية العقدية لمالك السفينة عن القواعد العامة للمسؤولية المدنية في كلّ من القانون السوري والأردني، إذ لا بدّ من توافر خطأ عقدي وضرر ورابطة سببية بينهما.

ب- خرج المشرع عن أحكام القانون المدني في تنظيم مسألة تأجير السفينة البحرية والالتزام النقل البحري بوثائق الشحن، وأخضعها لنصوص خاصة في القانون البحري، بحيث يختلف الشخص المسؤول عن تعويض الأضرار في كلّ عقد على حدة، وذلك تبعاً لصفة مجهز السفينة (أي مستثمرها) وما يكسبه من سلطات ملاحية وتجارية على السفينة، أو لصفة الناقل البحري الذي يصدر وثائق شحن بمواجهة الشاحن والغير.

ت- الأصل أنّ مسؤولية مالك السفينة هي مسؤولية تقصيرية لا تشغل إلا بتحقيق فعله الضار (خطئه)، نظراً لعدم وجود أية رابطة عقدية بين السفينة المنتسبة في الضرر والمتضرر، والمثال الشائع لهذه المسؤولية هو التصادم البحري، وتتباين التشريعات الوضعية في أساس هذه المسؤولية، فيقيم القانون السوري المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ، في حين يقيم القانون الأردني هذه المسؤولية على أساس الضمان وفق أحكام الفقه الإسلامي، إذ نجد نقطة البدء فيه، تنطلق من نظرية المباشرة والتسبب المكرّسة في الفقه الإسلامي، التي تبناها القانون المدني الأردني ضمن أحكامه.

ث- لم يخرج المشرع السوري والأردني أحكام مسؤولية مالك السفينة عن أفعال (أخطاء) تابعيه البريين عن نطاق القواعد العامة للمسؤولية المدنية في كلّ منهما، باستثناء ما ورد من نصوص خاصة في معرض تنظيم أحكام مسؤولية وكيل السفينة، ومقاول الشحن والتفريغ، وعلاقتها بمالك السفينة ومسؤوليته عن أعمالهما، الواردة في متن قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006، والتي لا يوجد مقابل لها في قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972، رغم أهمية هذه الحرف وخصوصيتها وضرورة تنظيمها بأحكام خاصة.

ج- لقد خرجت الحقوق البحرية عن الأحكام العامة للمسؤولية المدنية، فترتّب منذ القدم مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار التي يتسبّب بها تابعوه البحريون وإن لم يتسبّب بها بفعله، بالإضافة إلى التزامات الریان العقدية التي يجريها في حدود صلاحياته القانونية، إلا أنه اختلف حول الأساس القانوني السليم لمثل هذه المسؤولية، فالبعض أخذ بالنظرية الشخصية المبنية على مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه الواردة في القانون المدني، والبعض الآخر تبنّى نظرية المسؤولية العينية الناجمة عن ملكية السفينة واستثمارها، والبعض أخذ بنظرية المسؤولية الموضوعية بشقيها: نظرية "تحمل التبعة" استناداً لقاعدة "الغرم بالغنم"، ونظرية الضمان طبقاً للفقه الفرنسي وفقه الشريعة الإسلامية، وتوصلت الباحثة إلى نتيجة مفادها أنّ نظرية الضمان هي أصلح النظريات وأقدرها على تكييف مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه البحريين، وعلينا أن نحافظ على هذا الحل الإسلامي الذي تبناه القانون المدني الأردني في منته، وعدم تحويله والخروج عنه إلى النظرية الشخصية المبنية على الخطأ والمستمدة من التشريعات اللاتينية.

ح- حاول الاجتهاد الفرنسي إخضاع مسؤولية مالك السفينة إلى قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء الواردة في القانون المدني رغبةً منه في التعويض عن الأضرار الجسدية للركاب الناجمة عن بعض الحوادث البحرية، مراعيّاً في ذلك دواعي العدالة لا دواعي القانون، وقد انقسم الفقه بين مؤيدٍ ومعارضٍ لمسلك القضاء الفرنسي، ولدى البحث في أساس مسؤولية حارس الأشياء في كلّ من القانون الأردني والسوري والفرنسي، تبين لنا أنّ أساس هذه المسؤولية في القانون الفرنسي والسوري هو خطأ مفترض غير قابل لإثبات العكس في جانب الحارس، في حين أنّ أساس هذه المسؤولية في القانون الأردني هو تعدّد مفترض قابل لإثبات العكس، سواء في المباشرة أو التسبب، ويمكن نفيه إما بنفي التعدي أو بنفي رابطة السببية، وهو ما يكرّس فكرة الضمان في أحكام الفقه الإسلامي، وهو الحل الأقرب للمنطق والعدالة، شريطة الحفاظ على مؤسسات الحقوق البحرية وطبيعتها الخاصة، ولا سيما ما تعلّق منها بتحديد مسؤولية مالك السفينة.

2- التوصيات:

آ- الإسراع بتعديل بعض نصوص قانون التجارة البحرية الأردني والسوري، ولا سيما لجهة تبني أساس قانوني سليم للمسؤولية

المدينة لمالك السفينة استناداً لنظرية الضمان وفق أحكام الفقه الإسلامي، وذلك بافتراض التعدي على مالك السفينة سواء كان فعلها بالنسبة إليه من قبيل المباشرة أم التسبب، وذلك تسهياً على المتضرر بما يخص الإثبات، على أن يسمح لمالك السفينة أن يدفع عن نفسه المسؤولية بإثبات عدم تعديه، والابتعاد عن فكرة الخطأ التي تكرسها التشريعات اللاتينية، ولا سيما في متن نصوص قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972 واجتهادات محكمة التمييز الأردنية، كي لا يقع لبس في أساس هذه المسؤولية.

ب- ضرورة تضمين أحكام خاصة تتعلق بتنظيم مسؤولية بعض التابعين البريين لمالك السفينة كوكيل السفينة ومقاول الشحن والتفريغ في متن قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12/ لعام 1972.

ت- إنشاء صندوق وطني تساهم فيه الدولة والقطاع الخاص، لتعويض كل متضرر من فعل السفينة لا ينجح في الحصول على التعويض من مالكيها لأي سبب من الأسباب، فالحل يجب أن يكون اجتماعياً قبل أن يكون قانونياً.

ث- إنشاء محاكم مختصة بالنظر في جميع المنازعات والقضايا البحرية في كل من سوريا والأردن، لما لها من دور أساسي في توفير الائتمان الاقتصادي والذي تتطلبه التجارة الحديثة وخصوصية الإجراءات المتبعة فيها بالإضافة إلى المهنية القضائية، وذلك لتجنب مغبة الخلط بين الأحكام العامة في الحقوق المدنية أو سواها والأحكام الخاصة في القانون البحري.

ج- إنشاء لجنة وطنية تختص بدراسة الإشكاليات القانونية المترتبة على تنازع القوانين في مسألة المسؤولية المدنية لمالك السفينة، والعمل على توحيدها دولياً.

المراجع

- أبو حسن، ر. (2008) مسؤولية المتبوع عن فعل تابعه في مشروع القانون المدني الفلسطيني - دراسة مقارنة، رسالة ماجستير نابلس: جامعة النجاح الوطنية. ص 63-130
- أبو سرور، أ. (2006) ركن الخطأ في المسؤولية التقصيرية - دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري والأردني، رسالة ماجستير نابلس: جامعة النجاح الوطنية. ص 66-105
- أبو سعيد، م. (2000) المبادئ القضائية في التحكيم التجاري، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة. ص 56
- الأسبوطي، ث. (1969) مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، القاهرة: دار النهضة العربية. ص 76
- الأشقر، ع. (2015) مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة دكتوراه حلب: منشورات جامعة حلب. ص 222
- البارودي، ع. والعريني، م. والفقي، م. (2001) القانون البحري والجوي، ط 1 بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية. ص 201-225
- التوبجري، م. (2008) وكيل السفينة في القانون الكويتي، مقالة العدد 2، السنة 32 الكويت: مجلة الحقوق الكويتية. ص 461-474
- الحكيم، ج. (1996) الحقوق التجارية، ط 4 دمشق: منشورات جامعة دمشق. ص 67-159
- الرشيدي، م. (2010) مسؤولية عديم التمييز عن الفعل الضار - دراسة مقارنة بين القوانين الوضعية والشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير عمان: جامعة الشرق الأوسط. ص 88-96
- الزحيلي، و. (2012) نظرية الضمان أو أحكام المسؤولية المدنية والجنائية في الفقه الإسلامي - دراسة مقارنة، ط 9 دمشق: دار الفكر. ص 216-221
- الزرقا، م. (1963) الفقه الإسلامي في ثوبه الجديد، ج 2، ط 7 دمشق: دار الفكر. ص 52-67
- السباعي، ن. وأنطاكي، ر. (1955) موسوعة الحقوق التجارية، ج 5 دمشق: مطبعة الجامعة السورية. ص 169-188
- السنهوري، ع. (2009) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ط 3، مج 2 بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية. ص 1121-1243
- السوالقة، و. (2012) المسؤولية المدنية لميناء العقبة عن البضائع أثناء المناولة، رسالة ماجستير عمان: جامعة الشرق الأوسط. ص 24
- الشرقاوي، م. (1994) القانون البحري، ط 1 القاهرة: دار النهضة العربية. ص 184
- الغازي، إ. (2013) أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير غزة: الجامعة الإسلامية. ص 38
- الفار، ع. (2016) مصادر الالتزام (مصادر الحق الشخصي في القانون المدني)، ط 8 عمان: دار الثقافة. ص 144.
- القليوبي، س. (1969) موجز القانون البحري، القاهرة: دار الاتحاد العربي للطباعة. ص 192
- الكعبي، م. (2009) الالتزام بالتسليم في عقد النقل البحري في ظل التطور التقني والمعلوماتي، ط 1 دبي: دار القلم. ص 55-58
- المروني، خ. (2012) التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه الجزائر: جامعة الجزائر 1. ص 83-286
- الناهي، ص. (1982) الوجيز في مبادئ القانون البحري، ط 1 عمان: دار المهد. ص 166-180
- بعجي، م. (2008) المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه الجزائر: جامعة الجزائر 1. ص 45-59
- بوقره، ع. (1998) المسؤولية المدنية لحارس السيارة، رسالة دكتوراه دمشق: جامعة دمشق. ص 290
- حرح، ز. (1999) الخطأ في المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة في النظام الأنجلوسكسوني وفي النظام اللاتيني)، رسالة ماجستير القاهرة:

- جامعة عين شمس. ص158
 دنون، س. (2005) المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، ط1 طرابلس: المؤسسة الحديثة للكتاب. ص136
 دواس، ر. (2010) المسؤولية المدنية للمتسبب - دراسة مقارنة، رسالة ماجستير نابلس: جامعة النجاح الوطنية. ص13-56
 ربيضي، ع. (2008) مسؤولية الناقل الجوي الدولي، عمان: دار الثقافة. ص65
 رشيد، ا. (2013) مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير الجزائر: جامعة مولود معمري. ص40
 زهدور، م. (1990) المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، ط1 طرابلس: دار الحداثة. ص135
 سلطان، ع. (1928) موجز في الحقوق التجارية البحرية، دمشق: مطبعة سورية الجديدة. ص20
 سوار، م. (2004) النظرية العامة للالتزام /المصادر غير الإرادية/، ط10 دمشق: منشورات جامعة دمشق. ص130-196
 شنب، م. (1957) المسؤولية عن الأشياء - دراسة مقارنة، ط2 القاهرة: مكتبة النهضة العربية. ص142-156
 شيخ العشرة، ب. (2006) المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على السطح، رسالة دكتوراه القاهرة: جامعة القاهرة. ص221
 صالح، ف. (2010) تحديد مسؤولية مالك السفينة - وفقاً للقانون البحري البحريني والاتفاقيات الدولية، مقالة مج4، العدد2، المنامة: جامعة البحرين. ص7-29
 طه، م. (2006) أساسيات في القانون البحري، الإسكندرية: منشأة المعارف. ص139
 عامر، ح. وعامر، ع. (1979) المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، ط2 الإسكندرية: دار المعارف. ص675-733
 عيابه، م. (2015) أحكام عقد النقل، ط1 عمان: دار الثقافة. ص123-126
 عبد الله، ع. (1995) مسؤولية الشخص عن فعله في قانون المعاملات المدنية الإماراتي مقارناً بالقانون المدني المصري، القاهرة: دار النهضة العربية. ص157
 عوض، ع. (1987) القانون البحري، ط1 القاهرة: دار النهضة العربية. ص77-164
 فرعون، ه. (1985) القانون التجاري البحري، ط2 حلب: مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية. ص83-145
 مرقس، س. (1983) الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، القاهرة: دار النهضة العربية. ص152
 مساعدة، ن. (2006) الضرر في الفعل الضار وفقاً للقانون الأردني، مقالة العدد 3، عمان: مجلة المنارة. ص391-408
 مكي، إ. (1975) الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج1 الكويت: منشورات جامعة الكويت، ص130
 واصف، أ. (2011) مفهوم الحراسة القانونية للأشياء والآلات وفقاً لأحكام التشريع الأردني، رسالة ماجستير عمان: جامعة الشرق الأوسط. ص42
 يونس، ع. (1955) القانون البحري، ط1 القاهرة: دار الفكر العربي. ص244-257
 Al Shamat, M. (1986) The future of the bill of lading as a document of title, /Ph.D./ thesis, London; University of Southampton. P.49
 Colinvaux, R. (1967) British Shipping Laws, Vol.13. London: Stevens & Sons. P.191
 Colinvaux, R. (2000) Carver's carriage by sea, Vol.1, 12th edition London: Stevens & Sons. P.265
 Gbenagnon, D. (2008) La grève dans le transport maritime en côte d'Ivoire, 2ème édition Paris ; Maà® trise en droit carrières juridiques. P.44-45
 Rodière, R. (1997) Droit maritime, 12ème édition Paris ; Dalloz. P.116-244
 Wahl, A. (1974) Précis théorique et pratique de droit maritime, 9ème édition Léon ; Recueil sirey. P.47-50
 مجلة نقابة المحامين الأردنية
 المجلة القضائية في الأردن
 مجلة المحامون السورية
 مجلة القانون تصدرها وزارة العدل السورية
 سجلات محكمة النقض السورية
 مجلة دالوز الدورية الفرنسية (Recueil Dalloz) D.,
 جوريس كلاسور للحقوق التجارية الفرنسية (Juris Classeurs Périodiques) JCP.,

القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84/ لعام 1949
القانون التجاري البحري السوري الجديد رقم 46/ لعام 2006
المرسوم التشريعي رقم 97/ تاريخ 1953/10/4 بشأن استثمار مرفأ اللاذقية
المرسوم التشريعي رقم 20/ تاريخ 1994/9/18 حول تسمية "الشركة العامة لمرفأ اللاذقية" واختصاصاتها
القانون المدني الأردني رقم 43/ لعام 1976
المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني لعام 1992
القانون التجاري البحري الأردني رقم 12/ لعام 1972
قانون العمل الأردني رقم 8/ لعام 1996
قانون مؤسسة الموانئ الأردنية رقم 36/ لعام 1985 المعدل بالقانون رقم 5/ لعام 2002
قانون إلغاء قانون مؤسسة الموانئ الأردنية رقم 39/ لعام 2008
قانون التجارة البحرية العثماني القديم لعام 1863
القانون المدني الفرنسي لعام 1804 المعدل عام 2002
قانون 'La loi du 15 juin 1841'
الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية، الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 تشرين الأول لعام 1957، ودخلت حيز النفاذ الدولي بتاريخ 31 أيار لعام 1968
الاتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد المسؤولية بالنسبة للمطالبات البحرية الموقعة في لندن بتاريخ 19 تشرين الثاني لعام 1976، ودخلت حيز النفاذ الدولي بتاريخ 1 كانون الأول لعام 1986، وكذلك بروتوكولها المعدل لها الموقع بتاريخ 2 أيار لعام 1996، ودخل حيز النفاذ الدولي بتاريخ 13 أيار لعام 2004
اتفاقية بروكسل بشأن التصادم البحري الموقعة بتاريخ 23 أيلول لعام 1910، ودخلت حيز النفاذ الدولي بتاريخ 1 آذار لعام 1913
شبكة قانوني الأردن www.lawjo.com
موقع وزارة العدل الأردنية www.moj.gov.jo

The Civil Liability of the Ship-Owner in the Syrian and Jordanian Laws A Comparative Study

Nafin Bader al-deen Sats *

ABSTRACT

The civil liability of the ship-owner is the most important topic of the maritime law, because it is a special liability, and it is subject to certain provisions of the commercial, civil and Islamic rights generally, and it has unique special characteristics in other positions. The ship-owner is liable for his personal acts (faults), whether contractual or tort once and he is also liable for his terrestrial servants, other agents and stevedores. In addition, he is liable for the sea captain, mariners, pilot and other marine crew that they are so-called "Marine Servants". Eventually, he is liable for his vessel as a guard her. This study deals with the legal basis of civil liability of the ship-owner in the texts of the Syrian and Jordanian Laws and Comparative jurisdictions, and we will study the extent of the provisions with the Man-made and Islamic Laws.

Keywords: Civil Liability, Ship-owner, Act (fault), Marine and Terrestrial Servant, Legal Principle, Legal Description, Ship Guard, Warranty/guarantee.

* Damascus University, Syria. Received on 9/5/2016 and Accepted for Publication on 13/11/2016.