

مسؤولية القبطان المدنية عند جنوح السفينة  
(دراسة مقارنة)

**Civil Liability of Captain's when a Ship is Stranded  
(Comparative Study)**

إعداد

عبد الله محمد سلمان

إشراف

الأستاذ الدكتور محمد ابراهيم أبو الهيجاء

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير  
في القانون الخاص

قسم القانون الخاص

كلية الحقوق

جامعة الشرق الأوسط

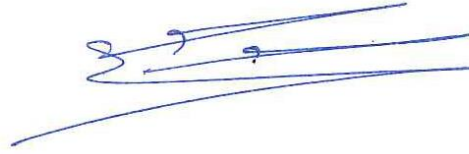
كانون الأول، 2022

## تفويض

أنا عبد الله محمد سلمان، أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخ من رسالتي ورقياً وإلكترونياً للمكتبات أو المنظمات أو الهيئات والمؤسسات المعنية بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.

الاسم: عبد الله محمد سلمان.

التاريخ: 2022 /12/31.

التوقيع: 

## قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة والموسومة بـ : مسؤولية القبطان المدنية عند جنوح السفينة.

للباحث: عبدالله محمد سلمان.

وأجيزت بتاريخ: 2022/12/31.

### أعضاء لجنة المناقشة

التوقيع	جهة العمل	الصفة	الاسم
	جامعة الشرق الأوسط	مشرقاً	أ.د. محمد ابراهيم ابو الهيجاء
	جامعة الشرق الأوسط	عضوًا من داخل الجامعة ورئيسًا	أ.د. تمارا يعقوب ناصرالدين
	جامعة الشرق الأوسط	عضوًا من داخل الجامعة	د. مصطفى موسى العجارمة
	جامعة البلقاء التطبيقية	عضوًا من خارج الجامعة	أ.د. احمد عدنان النعيمات

## شكر وتقدير

الحمد لله تعالى على ما منّ به سبحانه وتعالى علي، حمداً كثيراً طيباً مباركاً كما ينبغي لجلال وجهه وعظيم سلطانه، فإنني أتقدم بجزيل الشكر إلى مشرفي وأستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور محمد ابراهيم أبو الهيجاء الذي كان له الفضل في اختياري لموضوع الدراسة وتوجيهي وتشجيعي عليها، وعلى تفضله بقبول الإشراف على هذه الرسالة العلمية، وعلى ما قدمه لي من نصائح وتوجيهات قيمة، وتزويدي بالمراجع العلمية التي أثرت الدراسة.

كما وإنه لي شرفني أن أتقدم بجزيل الشكر إلى الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة على تفضلهم بقبول مناقشة هذا الجهد العلمي المتواضع، وعلى ما بذلوه من جهد في قراءتها وتدقيقها، وما قدموه من ملاحظات ثنري وترفع من مستوى هذه الدراسة.

كما واستغل هذه الفرصة لأتقدم بجزيل الشكر إلى أساتذتي في كلية القانون في جامعة الشرق الأوسط على ما بذلوه من جهد وعطاء لطلبة كلية القانون.

## الإهداء

الى من كلله الوالي بالهبة والوقار وزادني اسمه شرفاً ومقاماً  
الذي وقف امام الصعاب لأصل الى ما انا عليه اليوم  
اخي وصديقي قبل ان يكون والدي  
والذي الحبيب اطل الله في عمرك

الى من كانت ولا تزال دعواتها رفيق دربي في العلم  
والافق والحياة من سارت معي نحو الحلم خطوة بخطوة،  
خيمة الحنان وغيمة المكان الى بسمة الجود والكرم أُمي

كنتما خير عون لي وها انا على دربكم امضي بالنجاحات  
الى اخواتي اصدقائي، وهذا المنبر الرفيع بمن فيه  
أهديكم جهدي المتواضع اهديكم هذه الرسالة

## فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
العنوان.....	بأ.....
تفويض.....	ب.....
قرار لجنة المناقشة.....	ج.....
شكر وتقدير.....	د.....
الإهداء.....	ه.....
فهرس المحتويات.....	و.....
الملخص باللغة العربية.....	ح.....
الملخص باللغة الإنجليزية.....	ط.....
<b>الفصل الأول: خلفية الدراسة وأهميتها</b>	1.....
أولاً: المقدمة.....	1.....
ثانياً: مشكلة الدراسة.....	2.....
ثالثاً: أهمية الدراسة.....	3.....
رابعاً: أهداف الدراسة.....	3.....
خامساً: أسئلة الدراسة.....	3.....
سادساً: حدود الدراسة.....	4.....
سابعاً: الدراسات السابقة ذات الصلة.....	5.....
ثامناً: منهجية الدراسة.....	7.....
<b>الفصل الثاني: ماهية جنوح السفينة</b>	9.....
المبحث الأول: مفهوم الجنوح.....	10.....
المطلب الأول: تعريف الجنوح.....	11.....
المطلب الثاني: أثر الجنوح على السفينة.....	13.....

16	المبحث الثاني: مسؤولية الريان البحري عند جنوح السفينة .....
17	المطلب الأول: أساس مسؤولية ريان السفينة.....
22	المطلب الثاني: أركان مسؤولية ريان السفينة.....
26	المطلب الثالث: آثار مسؤولية ريان السفينة .....
31	<b>الفصل الثالث: إعفاء الريان البحري من مسؤوليته عند جنوح السفينة</b> .....
32	المبحث الأول: حدود مسؤولية الريان البحري .....
40	المبحث الثاني: اعفاء الريان البحري من المسؤولية.....
44	المطلب الثاني: اعفاء الريان عن الجنوح في الاتفاقيات الدولية .....
48	<b>الفصل الرابع: النتائج والتوصيات</b> .....
48	أولاً: النتائج.....
49	ثانياً: التوصيات .....
50	قائمة المراجع .....

## مسؤولية القبطان المدنية عند جنوح السفينة (دراسة مقارنة)

إعداد: عبد الله محمد سلمان

إشراف: الأستاذ الدكتور محمد ابراهيم أبو الهيجاء

### الملخص

هدفت هذه الدراسة إلى بيان مسؤولية قبطان السفينة المدنية عن جنوح السفينة في حالة تأخير وصول البضائع عند جنوح السفينة، وبيان الآثار القانونية المترتبة على جنوح السفينة، بالإضافة إلى بيان أوجه الشبه والاختلاف بين كل من التشريع الأردني والعراقي والاتفاقيات الدولية اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 واتفاقية بروكسل لسنة 1924 من حيث القواعد العامة التي تحكم عقود النقل البحري، وتمثلت مشكلة الدراسة في عدم كفاية نصوص التشريعات الوطنية لكل من التشريع الأردني والتشريع العراقي لمسألة جنوح السفن في حال كان جنوح السفن بسبب من القبطان.

وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها أنه لم يتم كل من المشرعين الأردني او العراقي بإيراد تعريف لجنوح السفينة في قوانين التجارة البحرية، وأوصت الدراسة المشرع الأردني بإيراد نص صريح وواضح لمفهوم جنوح السفينة في قانون التجارة البحري الأردني، بالإضافة إلى وضع نصوص قانونية أكثر وضوحاً لمسؤولية الريان البحري عند جنوح السفينة.

الكلمات المفتاحية: الجنوح، الريان البحري، القبطان البحري، المسؤولية المدنية، المسؤولية التقصيرية.



**Civil Liability of Captain's When A Ship is Stranded  
(Comparative Study)**

**Prepared by: Salman, Abdullah Muhammad**

**Supervised by: Prof. Muhammad Ibrahim Abu Al-Haija**

**Abstract**

This study aimed to explain the liability of the captain of the civilian ship for the ship's delinquency in the event of delay in the arrival of the goods when the ship ran aground, and to explain the legal effects of the ship's running aground, in addition to explaining the similarities and differences between each of the Jordanian and Iraqi legislation and international agreements, the Hamburg Convention of 1978 and the Brussels Convention of 1978. 1924 in terms of the general rules governing maritime transport contracts, and the problem of the study was represented in the non-adequate of national legislation texts for both Jordanian and Iraqi legislation regarding the issue of ships stranding in the event that the ships stranding was caused by the captain.

The study reached a set of results, the most important of which is that neither the Jordanian nor the Iraqi legislator provided a definition of the ship's delinquency in the maritime trade laws. When the ship runs aground.

**Keywords: Delinquency, Sea Captain, Sea Captain, Civil Liability, Tort Liability.**

**Keywords: Delinquency, sea captain, sea captain, civil liability, tort liability.**

## الفصل الأول

### خلفية الدراسة وأهميتها

#### أولاً: المقدمة

يعتبر النقل البحري من أهم عوامل التنمية الاقتصادية لدول العالم وخاصة الدول النامية التي تسعى جاهدة لتطوير اقتصادها، ونظرا للتطور الاقتصادي السريع في كافة أنحاء العالم، اتجهت الدول إلى تنظيم الأحكام الخاصة بالتنمية الاقتصادية وخاصة المتعلقة في النقل البحري، وكانت اتفاقية بروكسل لعام 1924 أول اتفاقية أبرمت لتنظيم عقود النقل البحري، ومن ثم جاءت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 .

يُعدّ الربان المدير الفني للسفينة الذي يعينه المجهز ليتولى قيادة السفينة، ويعتبر من أهم أشخاص الملاحة البحرية لا سيما أن السفينة تقضي معظم وقتها في عرض البحر بعيدا عن مجهزة والسلطة العامة في الدولة<sup>1</sup>.

ويُعيّن ربان السفينة من قبل مجهزةها سواء أكان هذا المجهز هو مالك السفينة أم مُستأجرها أم المُجهز المدير في الملكية الشائعة، وليس من قيد على سلطة المجهز في تعيين الربان سوى أن يكون ذلك الربان مؤهلا لقيادة السفينة وحائزا على الشهادات اللازمة لذلك، وليس للربان مهما كانت مدة عقده الحق في فسخ العقد أو إبطاله بمشيئته في أثناء السفر، لكن لمجهز السفينة الحق في عزل الربان في أي وقت شاء.

ويعتبر الربان القائد الفني للسفينة طوال الرحلة البحرية ولا يتلقى في ممارسته لعمله الفني تعليمات من المجهز، بل يستمد صلاحياته وما يتوجب عليه من القانون، ومن هذه الواجبات الملقاة عليه

---

1 المادة الثالثة، معاهدة بروكسل لسنة 1924 م

قانوناً أن يقوم بقيادة السفينة بنفسه، وأن يكون على متن السفينة لدى دخولها إلى المرفأ وعند خروجها منها.

إن جنوح السفينة أثناء عملية النقل من أهم المخاطر على الرحلة البحرية سواء كان الجنوح سببه خطأ من القبطان أو سبب خارج عن إرادته مثل الأعاصير والرياح والظروف الجوية الصعبة، وهذا بدوره قد يؤدي إلى تلف البضائع المنقولة، وقد يؤدي هذا إلى تأخير وصول تلك البضائع إلى وجهتها، مما قد يتسبب في إلحاق الضرر بمالكي تلك البضائع، وتصيب الأضرار أصحاب البضائع ومؤمنو تلك البضائع لأنهم ملزمون بتعويض أصحاب البضائع عن الأضرار التي لحقت بهم من تلف البضائع أو حتى التأخير في تسليمها.

يعتبر التزام القبطان بنقل البضاعة التزام بتحقيق نتيجة، وهذا الالتزام يحتم على القبطان نقل البضاعة سالمة وفي الميعاد المتفق عليه من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وعليه فإن القبطان لا يستطيع التخلص من مسؤوليته عن تنفيذ هذا الالتزام إلا في حالة أن يثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها يعود لسبب أجنبي، وعليه فإن طبيعة مسؤولية القبطان التي تنشأ عن الإخلال بهذا الالتزام أو غيره تعتبر مسؤولية عقدية، وعليه فإن الالتزام الرئيسي الذي يرتبه عقد النقل البحري هو تحقق مسؤولية القبطان البحري للبضائع تجاه الشاحن إذا لم ينقل البضائع أو تأخر في إيصال البضائع إلى ميناء الوصول.

## ثانياً: مشكلة الدراسة

تكمن الدراسة في عدم كفاية نصوص التشريعات الوطنية في كل من التشريع الأردني والتشريع العراقي لمسألة جنوح السفن في حال كان جنوح السفن بسبب من الريان.

### ثالثاً: أهمية الدراسة

تسعى الدول النامية إلى تنمية اقتصاداتها وخاصة الدول التي تقع على واجهة بحرية، حيث يتم نقل حوالي 90% من التجارة العالمية بواسطة صناعة الشحن الدولية وبالتالي يجب ان تكون القواعد التي تحكمها دولية حقا اي ان تكون مقبولة على نطاق واسع من الدول، ومن هنا تأتي أهمية هذه الدراسة في تسليط الضوء على مسؤولية الريان البحري عن تلف البضائع أثناء جنوح السفينة وبيان أساس قيام مسؤولية قبطان السفينة عن الجنوح أو إعفائه من المسؤولية، في كل من المشرع الأردني والعراقي والمصري.

### رابعاً: أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى بيان مسؤولية قبطان السفينة المدنية عن جنوح السفينة في حالة تأخير وصول البضائع عند جنوح السفينة، وبيان الآثار القانونية المترتبة على جنوح السفينة، بالإضافة إلى بيان أوجه الشبه والاختلاف بين كل من التشريع الأردني والعراقي والاتفاقيات الدولية اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 واتفاقية بروكسل لسنة 1924 من حيث القواعد العامة التي تحكم عقود النقل البحري.

### خامساً: أسئلة الدراسة

1- ما هو المقصود بجنوح السفينة؟

2- ما هي طبيعة مسؤولية الريان البحري عند جنوح السفينة؟

3- ما هو موقف الاتفاقيات الدولية من مسؤولية الريان عند جنوح السفينة؟

4- ما هي حالات إعفاء الريان البحري من المسؤولية عند جنوح السفينة في كل من التشريع الأردني والعراقي والاتفاقيات الدولية اتفاقية بروكسل لعام 1924 واتفاقية هامبورغ لعام 1978؟

### سادساً: حدود الدراسة

**الحدود الزمانية:** قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 وتعديلاته، وقانون التجارة البحرية العراقي لسنة 1863، والاتفاقيات الدولية كاتفاقية بروكسل لعام 1924 واتفاقية هامبورغ لعام 1978.

**الحدود الموضوعية:** سوف تقتصر الدراسة في البحث على مسؤولية الريان البحري عند جنوح السفينة دراسة مقارنة بين القانون الأردني والعراقي مع الاتفاقيات الدولية اتفاقية هامبورغ واتفاقية بروكسل 1924.

### سابعاً: مصطلحات الدراسة

1- **الجنوح** : "الجنوح هو نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام سفينة بقاع البحر أو ممر مائي. مما قد يؤدي إلى تلف الجزء المغمور من بدن السفينة، وخاصة الهيكل السفلي، مما قد يؤدي إلى تسرب المياه، والتي قد تعرض سلامة السفينة للخطر وعدم الاستقرار. مما قد يؤدي إلى أضرار قد تلحق بالبدن؛ وفي الحوادث الأكثر خطورة، قد تؤدي إلى انشطار البدن، وفقدان السفينة، وفي أسوأ الحالات قد تحدث خسائر بشرية، ولكن هذا الامر غير محقق دائماً إذ قد تجنح السفينة وتتوقف عن الحركة من دون وقوع اضرار في بدن السفينة أو وقوع خسائر بشري"<sup>1</sup>

2- الربان البحري: المدير الفني للسفينة الذي يعينه المجهز ليتولى قيادة السفينة، ويعتبر من أهم أشخاص الملاحة البحرية لا سيما أن السفينة تقضي معظم وقتها في عرض البحر بعيدا عن تجهزها والسلطة العامة في الدولة<sup>1</sup>.

3- المسؤولية المدنية: الالتزام بموجب قد يتدرج من موجب أدبي أو أخلاقي أو طبيعي إلى موجب مدني متمثل بمصلحة مالية أو بعمل أو امتناع عن عمل معين<sup>2</sup>.

4- المسؤولية التقصيرية: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر"<sup>3</sup>

### سابعاً: الدراسات السابقة ذات الصلة

دراسة أبو حلو، حلو عبد الرحمن (2007) دراسة بعنوان " التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري- دراسة مقارنة". مجلة المنارة للبحوث والدراسات. مجلد 13. العدد 8. جامعة آل البيت.

تناول الباحث في هذه الدراسة مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحراً إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، وذلك وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني مقارنة مع القانون الفرنسي والمعاهدات الدولية ذات العلاقة.

تختلف دراستي عن موضوع دراسة حلو أبو حلو كون دراستي تنصب على بحث أساس وآثار مسؤولية الربان البحري عن جنوح السفينة وليس عن التأخير في تسليم البضاعة.

دراسة الإبراهيم، مروان بدري (2006) دراسة بعنوان " مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني"، بحث منشور في سلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 21، العدد 2.

1 المادة الثالثة، معاهدة بروكسل لسنة 1910 م

2 عبدالرزاق السنهوري، الوسيط، في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص662،

3 (المادة ٢٥٦) من القانون المدني الأردني

تناولت هذه الدراسة مسؤولية الناقل البحري بموجب قانون التجارة البحرية الأردني والاتفاقيات الدولية، وأظهرت الدراسة تأثير قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 قد تأثر باتفاقية بروكسل لسنة 1924، على الرغم من أن الأردن لم يكن من بين الدول الموقعة على الاتفاقية، لذلك كانت بعض قواعد القانون الأردني مختلطة وغامضة، والذي أدى بدوره إلى ارتباك في قرارات المحاكم الأردنية. وتحدثت أيضاً عن طبيعة مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ لعام 1978 التي صادق عليها الأردن، والتي أحدثت تغييرات جذرية بأحكام مسؤولية الناقل البحري. وتتفق الدراسة الحالية مع دراسة الإبراهيم (2006) في أنها تناولت مسؤولية الناقل البحري بشكل عام وذلك بموجب قانون التجارة البحرية الأردني والاتفاقيات الدولية.

في حين جاءت دراستي لتتناول مسؤولية الربان في حال جنوح السفينة ومدى امكانية الرجوع عليه.

**دراسة الهولي، فيصل إبراهيم 2006 بعنوان: " مسؤولية الناقل البحري وفقا لقانون التجارة البحرية الكويتي، رسالة ماجستير، جامعة عمان العربية للدراسات العليا**

تناول الباحث في هذه الدراسة القواعد العامة لمسؤولية الناقل البحري حسب قانون التجارة البحرية الكويتي مقارنةً مع اتفاقية هامبورغ، كما بين أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، إضافة إلى أسباب بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية وتحديد القانون للمسؤولية.

في حين جاءت هذه الدراسة لبيان الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية من خلال المقارنة بين قانون التجارة البحرية مع الاتفاقيات الدولية وتختلف أيضا بان الدراسة تتطرق الى عقد النقل البحري في التشريع الاردني وليس الكويتي، في أن دراستي تبحث في كل من التشريع الأردني والتشريع العراقي مقارنة مع الاتفاقيات الدولية اتفاقية هامبورغ، واتفاقية بروكسل.

## ثامناً: منهجية الدراسة

لمعالجة موضوع الدراسة سيتم اتباع المنهج الوصفي من خلال دراسة النصوص والتعليق عليها بالإضافة الى المنهج التحليلي الذي يقوم على تحليل النصوص القانونية في كل من التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية: كاتفاقية بروكسل لعام 1924 وهامبورغ لعام 1978 المنظمة لقواعد عقود النقل البحري ونصوص المواد المختصة بجنوح السفينة، بالإضافة إلى المنهج المقارن وذلك من خلال مقارنة موقف التشريع الأردني مع التشريع العراقي والاتفاقيات الدولية في تحديد قيام مسؤولية أو نفي مسؤولية قبطان السفينة عن تلف البضائع أو التأخر في وصولها.



## خطة الرسالة

سيتم تقسيم الرسالة إلى فصلين، حيث سأحدث في الفصل الاول عن ماهية جنوح السفينة، وسيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، في المبحث الاول يبحث مفهوم الجنوح، اما المبحث الثاني فسيخصص لمسؤولية الريان البحري عند جنوح السفينة، وفي الفصل الثاني سأحدث عن إعفاء الريان البحري عند جنوح السفينة في كل من التشريعين الاردني والعراقي والاتفاقيات الدولية، وسيتم تقسيمه إلى مبحثين، في المبحث الأول سأتناول حدود مسؤولية الريان البحري، وفي المبحث الثاني سيخصص لإعفاء الريان من المسؤولية.

## الفصل الثاني ماهية جنوح السفينة

يعتبر جنوح السفينة من المخاطر المائية التي قد تحدث للسفينة أثناء الرحلة البحرية، فمن الممكن أن يكون الجنوح سببه خطأ من الريان أو بسبب أجنبي خارج عن إرادته كانتشار الأوبئة، أو الحروب أو حدوث أعاصير وظروف جوية تؤدي إلى التأخر في وصول البضائع إلى ميناء الوصول أو تلفها، وهذا التأخر الناتج بسبب الجنوح يلحق الضرر بأصحاب تلك البضائع.

يكرس أصحاب البضائع جهودهم لإثبات خطأ الريان البحري عن هلاك البضاعة أو عن التأخر في وصولها إلى الميناء، ومن هنا سنبين في هذا ما هو المقصود بالجنوح، وما مدى قيام مسؤولية الريان البحري عند جنوح السفينة.

وبناء عليه سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين يستعرض من خلالها الباحث:

**المبحث الأول: مفهوم الجنوح.**

**المبحث الثاني: مسؤولية الريان البحري عند جنوح السفينة.**

## المبحث الأول مفهوم الجنوح

جنوح السفن هو نوع من الحوادث البحرية الناتجة من ارتطام سفينة بقاع البحر أو ممر مائي، ويعني أنه عندما تكون السفينة قد جنحت، من المحتمل أن تتعرض منطقة القاع المزدوج للسفينة لأضرار جسيمة، خاصة إذا كانت الأرض صخرية، ويعود جنوح السفينة بشكل أساسي إلى انعدام الرؤية الناتجة عن سوء الأحوال الجوية الأمر الذي قد يؤدي إلى فقدان القدرة على توجيه السفينة ومن ثم جنوحها. (1)

سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين وذلك على النحو التالي:

**المطلب الأول: تعريف الجنوح.**

**المطلب الثاني: أثر الجنوح على السفينة.**

---

(1) باسم محمد ملحم، الانحراف والعدول في النصوص القانونية الناظمة للمساعدة والانقاذ البحري، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجلد 43، ملحق 4، 2016، ص 1557.

## المطلب الأول تعريف الجنوح

يعرف الجنوح في اللغة على أنه "كلمة أصلها الاسم (جُنُوح) وهي في صورة اسم مفرد وجذرها وجذعها جَنَحَ /جَنَحَ إلى /جَنَحَ وهي مصدر كذلك، وتعني إخفاق الفرد في القيام بواجباته وتبعاته، وجَنَحَتِ الشَّمْسُ: مالت للمغيب، جَنَحَ الإنسانُ والبعيرُ: مال على أحدِ شِقَيْهِ، جَنَحَتِ السفينةُ: انتهت إلى الماءِ القليلِ، فمالت ولَزِقَتْ بالأرضِ، فلم تمض".<sup>1</sup>

ويعرف أيضا بأنه "جُنَحَت: كلمة أصلها الفعل (جَنَحَ) في صيغة الماضي المجهول منسوب لضمير المفرد المؤنث (أنتِ) وجذره (جنح) وجذعه (جنح) وتحليلها (جنح + ت)، جَنَحَتِ السَّفِينَةُ فِي عُرْضِ الشَّاطِئِ: اِرْتَطَمَتْ (2). ويقصد بالجنوح في الاصطلاح كل فعل أو سلوك يجرم ويعاقب عليه القانون النافذ".<sup>3</sup>

ومن تعريفات جنوح السفينة أنه "نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام سفينة بقاع البحر أو ممر مائي، مما قد يؤدي إلى تلف الجزء المغمور من بدن السفينة وخاصة الهيكل السفلي، والذي يؤدي إلى تسرب المياه، وهذا ما قد يُعرض سلامة السفينة للخطر وعدم الاستقرار".<sup>4</sup>

1 لسان العرب، (2003)، ابن منظور، ج2، دار الحديث، القاهرة، ص 225

2 عمر، أحمد مختار، معجم اللغة العربية المعاصرة، عالم الكتب للنشر، القاهرة، 2008، ص15

3 لسان العرب، مرجع سابق، ص225

4 عمر قطايا، مسئولية الجنوح تقع على «القبطان» والمرشد ناصح بحري فقط في القانون الدولي. متاح على الرابط

<https://almalnews.com> استرجع بتاريخ 2021/09/25.

وعرف أيضا بأنه "الجنوح هو نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام سفينة بقاع البحر أو ممر مائي. مما قد يؤدي إلى تلف الجزء المغمور من بدن السفينة، وخاصة الهيكل السفلي، مما قد يؤدي إلى تسرب المياه، والتي قد تعرض سلامة السفينة للخطر وعدم الاستقرار. مما قد يؤدي إلى أضرار قد تلحق بالبدن؛ وفي الحوادث الأكثر خطورة، قد تؤدي إلى انشطار البدن، وفقدان السفينة، وفي أسوأ الحالات قد تحدث خسائر بشرية، ولكن هذا الامر غير محقق دائما اذ قد تنجح السفينة وتتوقف عن الحركة من دون وقوع اضرار في بدن السفينة أو وقوع خسائر بشري".<sup>1</sup>

ومن نافلة القول أن كل من التشريعين الأردني والعراقي لم يعرفا الجنوح، في التشريعات الناظمة للتجارة البحرية.

كما يرى الباحث يمكن تعريف الجنوح بأنه: ارتطام السفينة بالقاع البحري بسبب عدم وجود عمق كاف في المياه أو بسبب وجود صخور قريبة من قاع البحر الأمر الذي يؤدي إلى حدوث ضرر في بدن السفينة.

وكما ذكر سابقا لم يتطرق كل من التشريعين الاردني والعراقي في نصوص القوانين الوطنية الخاصة بجنوح السفن تعريف للجنوح حيث اقتصر كل من التشريعين على ذكر الحالات التي يكون فيها الريان مسؤول عن الحوادث التي قد تحدث للسفينة ما إذا كانت قوة قاهرة ام بخطأ من الريان

---

, marine accidents, running aground (sea accidents) <http://www.yso.fi/onto/yso/p22275> 1

## المطلب الثاني أثر الجنوح على السفينة

الجنوح حادث بحري تتعرض له السفن نتيجة اصطدام سفينة بقاع البحر أو اصطدامها بأحد الممرات المائية في البحر مما يؤدي إلى إتلاف بعض أجزاء السفينة بشكل خاص، الامر الذي يؤدي إلى خلل في الهيكل السفلي ويتسبب بتسرب المياه إلى السفينة مما يؤدي إلى عدم توازنها ويمكن أن يعرض السفينة للخطر مما يؤدي إلى انقسام بدن السفينة وفقدانها بالإضافة إلى الخسائر في الأرواح بسبب جنوح السفينة.

جنوح السفن هي إحدى المشاكل التي تمر بها السفن بسبب اصطدامها بقاع البحر أو قاع المجرى المائي الذي توجد فيه، مما يؤدي إلى تلفها، وهناك العديد من الأمثلة حول العالم التي تعرضت لمشكلة انحراف السفن، حيث توقفت سفينة Ever Given في قناة السويس لمدة ستة أيام في مارس 2021، مما أدى إلى توقف الشحن حول العالم. وخسر الغاز المسال والسفينة عشرة ملايين دولار أخرى عن كل يوم إغلاق.<sup>1</sup>

وكذلك السفينة التي جنحت في ميناء العقبة في الأردن بتاريخ 2022/9/13 والتي تحمل علم دولة ألو والتي كانت قادمة من مصر أثناء دخولها المياه الإقليمية تجاه منطقة الرسو نحو شواطئ المحمية البحرية حيث قرره المحكمة إلزام شركة النقل دفع 1,000,000 دينار تعويض.

---

1 علي، مها محمد زكي، (2022)، الدمج بين نمذجة الأحداث المتطرفة وسندات الكوارث لإدارة مخاطر جنوح السفن في قناة السويس، مجلة البحوث المالية والتجارية، جامعة بورسعيد، كلية التجارة، العدد1، ص269

ومن أسباب جنوح السفن ارتطام السفينة بقاع البحر بسبب ضحالة المياه أو عدم وجود العمق الكافي للماء، وقد يكون الجنوح بسبب وجود صخور قريبة من قاع البحر، وأيضا الجنوح القهري والذي يعد من الظواهر الطبيعية كالزلازل والحروب والأوبئة، أو بخطأ من الريان البحري.<sup>1</sup>

من أبرز حوادث جنوح السفن جنوح ناقلة النفط "Tropic Brilliance" والتي جنحت في عام 2004 عندما اصطمت بأحد جوانب قناة السويس الأمر الذي تسبب إلى اغلاق المجرى البحري، كذلك ارتطام ناقلة النفط الكويتية في عام 2004 بأحد أرصفة قناة السويس حيث نتج عن هذا الارتطام حدوث شخ في بدن الناقله تسبب بتسرب للبتترول قدر بنحو 10 آلاف متر مكعب.

كذلك جنوح ناقلة البترول الليبيرية في عام 2010 حيث جنحت الناقله بعد اصطدامها بجانبي المجرى المائي الأمر الذي تسبب بحدوث شخ في بدن الناقله وتسرب المياه إلى داخلها، فتوقفت الناقله بشكل كامل بسبب دخول كمية كبيرة من مياه البحر بداخلها.<sup>2</sup>

ومن الآثار المترتبة على جنوح السفينة حدوث تلف للجزء المغمور في بدن السفينة وخاصة في الهيكل السفلي لها، والذي قد يؤدي إلى دخول كميات كبيرة من مياه البحر إلى داخل السفينة، فيحدث ضرراً في بدن السفينة فينتج عن هذا الضرر تأخر وصول السفينة سواء كانت محكمة بالبضائع أو بنقل ركاب إلى ميناء الوصول.

وقد يترتب على جنوح السفينة حدوث ميلان شديد لها فتتسكب البضائع المحملة على ظهر السفينة، وبسبب هذا الميلان تتضرر البضائع بسبب البلل، وقد يتسبب الجنوح أيضا بحدوث اصابات في طاقم السفينة.<sup>3</sup>

1المقدادي، عادل علي، (2002)، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص270

2 علي، مها محمد زكي، مرجع سابق، ص273

3 المرجع نفسه، ص374

ومما سبق يجد الباحث ان حادث ارتطام السفن في القنوات المائية وما يعرف بجنوح السفن، سواء كان بخطأ مقصود او غير مقصود يؤدي ذلك لتأخير عمل السفينة وبالتالي تأخر وصول البضائع الى اصحابها في الوقت المتفق عليه بين المرسل والشاحن وحدوث تلف جزئي او كلي للبضائع المحملة على متن السفينة التي جنحت.



## المبحث الثاني

### مسؤولية الريان البحري عند جنوح السفينة

أن مسؤولية الريان تبدأ من ميناء الانطلاق وتشمل مرحلة تجهيز السفينة للرحلة البحرية والتأكد من جاهزية السفينة للملاحة والتي تشمل الكشف على بدن السفينة والتأكد من عدم وجود شقوق او كسور قد تتفاقم خلال الرحلة البحرية وتصبح خطراً على استمرارية الرحلة البحرية ، تلي تلك المرحلة في الكشف عن باطن السفينة والتأكد من جاهزية السفينة للرحلة من خلال فحص مستلزمات الرحلة والامور الخاصة بالطوارئ التي قد تحدث خلال الرحلة البحرية ، كما ان مسؤولية الريان لا تقتصر فقط على ذلك فهي تشمل مسؤوليته عن البضائع في السفينة في عدم تعرضها للخطر اثناء الرحلة البحرية وتبقى مسؤوليته قائمة حتى ميناء الوصول الى حين تسليم البضائع للمرسل اليه.

بعد أن قمنا في المبحث الأول بتعريف الجنوح وبيننا آثاره، سنقوم من خلال هذا المبحث ببيان مسؤولية الريان البحري عند جنوح السفينة، من خلال التطرق لأساس مسؤولية ريان السفينة وأركان مسؤولية الريان البحري، والآثار المترتبة على قيام مسؤولية الريان وذلك من خلال تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب وعلى النحو التالي:

**المطلب الأول:** أساس مسؤولية ريان السفينة.

**المطلب الثاني:** أركان مسؤولية ريان السفينة.

**المطلب الثالث:** آثار مسؤولية ريان السفينة.

## المطلب الأول

### أساس مسؤولية ربان السفينة

ل للوصول الى أساس مسؤولية الربان فسيتناول الباحث التزامات الربان تنص المادة 108 من قانون التجارة البحرية الأردني على أن: "لمجهز السفينة الحق في تعيين ربانها وعزله على أن يعرض عليه عند الاقتضاء". فبموجب القانون الأردني فإن حق تعيين أو عزل الربان هو حق للمالك أو المجهز وللربان الحق في طلب التعويض إذا كان له مقتضى"

وقد منح القانون مجموعة من الاختصاصات للربان والتي تقسم الى فنية وإدارية تتمثل فيما يلي<sup>1</sup>:

- الربان وحده له حق إدارة السفينة.

اي لا يحق لأي شخص الدخول لغرفة القيادة في السفينة، الا في حالات ولأشخاص معينين مساعد الربان او من ينوب عنه.

- يلتزم الربان أن يسلم البضائع التي استلمها سواء كان استلمها بوثيق شحن أو بأي وسيلة أخرى.

يعتبر التزام القبطان بتسليم البضائع من اهم الالتزامات التي تقع على عاتقه، فعند ميناء الوصول يلتزم القبطان بتسليم البضائع الى المرسل اليه الوارد اسمه في وثيقة الشحن، اما في حال نقلت البضائع اثناء الرحلة البحرية من سفينة الى اخرى فيلتزم الربان بتسليم الوثائق التي حصل عليها مع البضاعة للشخص المعني في ميناء الوصول.

- يلتزم الربان بان يخضع السفينة للمعاينة والفحص متى طلب منه ذلك وفقا للأنظمة المختلفة.

• يرى الباحث ان التزام القبطان بفحص السفينة من اهم الالتزامات التي قد تجنبه مخاطر الرحلة في حال كانت السفينة غير صالحة للملاحة البحرية فيجب ان يتأكد ربان السفينة قبل الرحلة من

---

1 قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972 وفقا لقواعد القانون التجاري البحري الأردني المواد من (114 حتى 120).

جاهزية السفينة للرحلة من حيث متانة بدن السفينة وجاهزية السفينة لأي حالات طارئة قد تحدث أثناء الرحلة البحرية.

- يختص الريان بتعيين طاقم السفينة وإبرام العقود الضرورية واتخاذ كافة التدابير اللازمة والضرورية للرحلة وله مطلق الحرية في اتخاذ تلك التدابير إلا إذا كان المالك متواجد في ذات المكان ففي هذه الحالة يلتزم الريان بالحصول على موافقة المجهز.
- يختص الريان في جميع السفن ما عدا سفن النزهة بإمساك دفاتر يومية يتم ترقيمه وتوقيعه من مدير عام الميناء ويذكر في ذلك الدفتر كافة تفاصيل الرحلة من أمور طارئة والقرارات التي تم اتخاذها أثناء الرحلة.

يرى الباحث في تدوين معلومات الرحلة في دفتر اليومية قد تكون سبب في تحديد مسؤولية الريان أو نفيها عنه في اللحظة التي وقع فيها الخطأ أو الحادث أثناء الرحلة البحرية إذا كان بسبب خطأ من الريان ام لا.

- يختص الريان وحده بحمل كافة أوراق السفينة، أو سندات الشحن، أو سند الإيجار، أو قائمة الحمولة وغيرها من الأوراق التي تخص السفينة.
- تعتبر الاوراق الثبوتية التي تخص السفينة والبضائع من اهم السندات او الوثائق ولا يجوز لغير ريان السفينة ان يحتفظ بهذه المستندات ففي حال وقوع الخطأ يسأل ريان السفينة عنه.
- يختص الريان وحده بقيادة السفينة بنفسه وأن يتواجد على متن السفينة أثناء دخولها الميناء أو خروجها ولا يغادرها نهائيا لأي سبب أو خطر إلا بموافقة ضباطها وفي هذه الحالة يلتزم بإنقاذ المال وأوراق السفينة.

يعتبر الريان من اهم الاشخاص على متن السفينة فمسئوليته عن السفينة من لحظة مغادرتها من ميناء الانطلاق لحين ميناء الوصول يسأل عنها في حال وقوع اي خطأ او ضرر .

كما رتب المشرع الاردني مسؤولية على الريان في حالات معينة تناولتها المادة 96 والمادة 114 من قانون التجارة البحري الأردني التي جاء فيها: "يجوز لمالك سفينة بحرية، تحديد مسؤولية بالمبلغ المنصوص عليه في المادة 99 من هذا القانون بالنسبة للديون الناجمة عن أي سبب من الأسباب التالية، إلا في حالة نشوء الدين بسبب خطأ المالك الشخصي.

- وفاة أو إصابة أي شخص يوجد على ظهر السفينة بقصد نقله، وضياع أو تلف أي مال أو حق على متن السفينة.
- وفاة أو إصابة أي شخص آخر، على البر أو في البحر. وضياع أو تلف أي مال أو حق آخر إذا كان الضرر ناشئاً عن فعل أو خطأ أي شخص يكون المالك مسؤولاً عنه، سواءً وجد هذا الشخص على متن السفينة أو لم يوجد. وفي هذه الحالة الأخيرة، يجب أن يكون الفعل أو الخطأ متعلقاً بالملاحة أو بإدارة السفينة أو بشحن البضائع أو نقلهما أو تفريغها أو بصعود المسافرين أو نقلهم أو نزولهم.
- كل التزام يفرضه القانون ويكون متعلقاً برفع الحطام أو تعويم أو دفع أو تحطيم سفينة غارقة أو جانحة أو مهجورة وكل التزام ناشئ عن أضرار تسببها السفينة لمنشآت الموانئ والأحواض وطرق الملاحة.

ثانياً: لمالك السفينة الحق بتحديد مسؤوليته في الحالات المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة سواء نشأت مسؤوليته بسبب امتلاكه السفينة أو حيازته لها أو إشرافه عليها، شريطة أن لا يثبت خطأ مالك السفينة أو خطأ الأشخاص الذين يسأل مباشرة عن تصرفاتهم.

وجاء نص المادة 114: "كل ربان أو رئيس يكلف بإدارة سفينة أو غيرها من المراكب مسؤول عن الأضرار اللاحقة بالغير بسبب الخداع أو الخطأ أثناء قيامه بوظيفته"

ويكون الربان وفقا لنص المادة السابقة مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة خطأه أو لغش منه أثناء تأدية وظيفته، ولكنه لا يكون مسؤولا عن البحارة لكونهم مسؤوليية المجهز كما يكون مسؤولا أمام المجهز عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو الشحنة وفقا لنص المادة 122 من ذات القانون والتي نصت على أن: (الربان مسؤول عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالبضائع الموسوقة على سطح السفينة الأول أي على سطحها الأعلى ما لم يحصل على رضى الواسق أو كانت العادات البحرية تجيز هذا الواسق. ينزل منزلة السطح الأول كل ملجا على السطح مسقوف كغرفة البحارة أو ما يماثلها إذا كان معداً أو صالحاً لاستيعاب البضائع)<sup>1</sup>.

وحسب ما جاء في الفقرة الثالثة من المادة 96: " لا تطبق هذه المادة في الحالات التالية:

- الالتزامات المترتبة على واقعة ناشئة عن خطأ شخصي صادر عن مالك السفينة.
- الالتزامات الناشئة عن المساعدة والإنقاذ والمساهمة في الخسائر المشتركة.
- حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود على متنها أو يتعلق عمله بخدمتها، وكذلك حقوق ورثتهم وخلفائهم.

من خلال ما سبق يتبين أن العلاقة الربان تكون مع مالك السفينة في التعيين او العزل في حين علاقة الاخير تكون مع اصحاب البضائع والشاحنين وبالتالي لا يوجد علاقة عقدية بين الربان والشاحنين وبالنتيجة تكون المسؤولية للربان في حالة نشأت بسبب الجروح تقصيرية ما لم يكن الربان هو الناقل فتنشأ هنا المسؤولية العقدية للربان.

أما في القانون العراقي فتتص المادة (65) من قانون الموانئ والمرافئ العراقي رقم 21 لسنة 1995 على "يجب على السفينة التي تفقد مرساتها في القاع أن تبادر فوراً بإبلاغ ضابط السيطرة بالحادث ويكون ربانها مسؤولاً عن إنتشال المرساة المفقودة خلال ثمانية وأربعين ساعة وعند تعذر ذلك يمكن لإدارة الموانئ القيام بهذه العملية على نفقة مالك السفينة أو وكيلها "

كذلك نصت المادة (70) من ذات القانون على "يسأل مالك أو ربان السفينة عن الهلاك والأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد عند قيامه بعملية الإرشاد " وفي المادة (89) فقد ألزم القانون العراقي ربان السفينة بالعمل على تأمين سلم آمن للنزول إلى الرصيف، ومنع إلقاء أي شيء من السفينة إلى الماء، وأوجب على ربان السفينة بعدم القيام بأي اصلاحيات للسفينة دون اذن مسبق من إدارة الميناء.<sup>1</sup>

ونصت المادة (104) على "يعتبر مالك السفينة أو ربانها مسؤولاً عن سلوك وتصرفات أفراد الطاقم أثناء تواجد السفينة في الميناء".

ويتحمل الربان المسؤولية الكاملة عن سلامة الناقله والحفاظ على سلامتها ونظام الحمولة المغلق ونظام الحمولة المزودة الناقله به عندما تكون ناقلات الغاز السائل راسية على الرصيف.

ويرى الباحث مما سبق أن المشرع العراقي توسع في المسؤولية التي يتحملها ربان السفينة كونه يعتبر الشخص الذي يتولى أمر القيادة والإشراف على السفينة أو المركب.

---

1 قانون الموانئ والمرافئ العراقي رقم 21 لسنة 1995

## المطلب الثاني أركان مسؤولية ربان السفينة

لما كانت مسؤولية الربان تنهض بمواجهة الغير على أساس المسؤولية التقصيرية كما مر معنا سابقاً وفق احكام المادة (114) من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972

سنتحدث في هذا المطلب عن أركان مسؤولية ربان السفينة من حيث ركن الإضرار، وركن الضرر، والعلاقة السببية وذلك على النحو التالي:

### الفرع الأول: ركن الإضرار

يقصد به الخطأ الذي يكون له طابع شخصي بأن يتصرف بدافع شخصي في نفسه أو عدم تبصر منه وتتحقق به مسؤوليته الشخصية بالتعويض عن الأضرار الناشئة عنه ومن ماله الخاص والاختصاص به للمحاكم.<sup>1</sup>

### أ- الإضرار بخطأ من الربان:

يعتبر الخطأ الشخصي من أبرز هذه الأخطاء التي يقوم بها القبطان البحري في أن يسمح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة. ومن أمثلة ذلك أن يكون هيكل السفينة غير جاهز أو متضرر بأضرار يجعلها غير قادرة على الإبحار ومواجهة الخطر، أو أن يكون ربان السفينة غير جاهز أو غير مؤهل بشكل كافٍ للقيام بالمهمة المكلف بها.<sup>2</sup>

---

1 سلطان، أنور، (1987)، صادر الالتزام في القانون المدني الأردني، دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، منشورات الجامعة الأردنية، عمان، ط1، ص299  
2 لطيف جبر كومانى، (2001)، مسؤولية الناقل البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ص54، انظر أيضا موسى، طالب حسن، (2012)، القانون البحري، عمان: دار الثقافة، ص 145.

وضع المشرع الاردني معيار لعدم صلاحية السفينة للملاحة حيث جاء في نص المادة 369 من قانون التجارة البحري الأردني على "تكون السفينة غير صالحة للملاحة إذا كان مجموع بدل الترميم الذي تقتضيه خسائر ناتجة عن طارئ بحري يفوق ثلاثة أرباع القيمة المقبولة"

#### ب- الإضرار الناتج من التابع:

في هذه الحالة يكون الخطأ المنسوب للريان البحري ناتج عن إهمال أحد موظفيه أو عن مجموعة منهم، ويمكن تصور ذلك في الحالة التي يضع فيها العاملون لدى القبطان البحري البضاعة بطريقة غير صحيحة أو غير ملائمة لطبيعة البضائع، أو في حالة الإهمال الذي يبيده هؤلاء العاملون عن طريق عدم بذل العناية الكافية في التعامل مع البضائع محل العقد، وهنا تقود هذه الأخطاء إلى ضرورة تحديد الشخص المسؤول عن الخطأ من الأشخاص التابعين للناقل البحري<sup>1</sup>.

#### الفرع الثاني: ركن الضرر

يجب أن يحدث الخطأ ضرراً، والمضرور هو الذي يجب أن يثبت وقوع الضرر به، وتلك واقعة مادية يجوز إثباتها بجميع الطرق، ومنها البينة والقرائن، وقد يكون الضرر مادياً وقد يكون معنوياً، وبالإضافة إلى ذلك فإن كلمة مسؤولية تعني الالتزام بالتعويض، ويقدر التعويض بقدر الضرر وبانتقائه تتعدم المسؤولية ولا محل للتعويض، فهي تدور معه وجوداً وعلماً ولا تنهض المسؤولية بدونه، فلا دعوة بلا مصلحة<sup>2</sup>.

1 تنص المادة 95 من قانون التجارة البحري الأردني على "كل مالك سفينة مسؤول شخصياً عن الالتزامات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الریان والعقود التي ينشئها أثناء ممارسته صلاحياته القانونية. وهو مسؤول أيضاً عن فعل الریان والبجارة والسائق، وسائر خدام السفينة وعن أخطائهم".

2 سلطان، أنور، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، مرجع سابق، ص300



جاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية قولها "أن إثبات الضرر الموجب للتعويض في المسؤولية العقدية يقع عبئه على الدائن آخذاً بقاعدة أن البيئة على من ادعى والتي تقدم لإثبات خلاف الظاهر فإنه لا يشترط وجود الضرر لمجرد كون المدين أخل بالتزاماته العقدية وإن كان التزاماً بتحقيق نتيجة لأن المدين الذي لا ينفذ التزامه قد لا يترتب عليه ضرراً للدائن لأن التعويض إنما يحكم به لجبر الضرر وإزالته الأمر الذي يترتب عليه أن **ركن الضرر** يعتبر **الركن** الأساس لغايات قيام المسؤولية العقدية والذي يُعتبر روح المسؤولية العقدية وعِلَّتُها التي تدور معه وجوداً وعدمًا".<sup>1</sup>

ويمكن تعريفه على أنه "الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه"، ومن شروط الضرر الذي يُسأل عنه القبطان البحري أن يكون ضرراً مباشراً استناداً للقواعد العامة للمسؤولية العقدية، حيث تقتضي القواعد العامة بأن الضرر يكون بحالتين مادية وأدبية، والضرر المادي هو أي إخلال يلحق بالمضروب أو بمصلحته المادية سواء كان في اللحظة الحالية أو في حالة وقوع الضرر بالمستقبل.<sup>2</sup>

والضرر الذي من الممكن أن يلحق بالبضائع المنقولة بحراً قد يكون على صورة هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها بالموعد المحدد والمتفق عليه في سند الشحن، وهلاك البضائع قد يكون هلاكاً كلياً أو جزئياً. ولكون القبطان البحري ملتزم بتسليم البضائع بنفس الحجم والموصفات والوزن المدون في سند الشحن فإن هلاك البضائع لأي سبب من الأسباب كالغرق أو الحريق أو السرقة يعد دليلاً على تحقق ركن الضرر.<sup>3</sup>

1 الحكم رقم 1183 لسنة 2022 - محكمة التمييز بصفتها الحقوقية، الصادر بتاريخ 05-05-2022 منشورات قرايك

2 حمدي، محمد كمال، (2002)، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط2، منشأة المعارف، مصر، ص312.

3 سطاس، نفين بدر، (2018)، المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري والأردني-دراسة مقارنة، مجلو علوم

الشريعة والقانون، المجلد45، العدد4، ص105

لا يكفي لتحقق المسؤولية أن يقع خطأ بل يجب أن يحدث الخطأ ضرراً والمتضرر هو الذي يثبت وقوع الضرر به ووقوع الضرر واقعة مادية يجوز اثباتها بجميع الطرق ومنها البينة والقرائن، ولكي يكون الضرر قابلاً للتعويض يجب أن يكون محققاً وشخصياً ومباشراً متوقفاً كان أم غير متوقع<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: العلاقة السببية

وهي علاقة متسلسلة تربط بين سلسلة الأحداث جميعها التي حصلت في العالم المادي، بدءاً من السلوك والتصرف المهمل من جانب المدعى عليه وصولاً إلى الضرر الذي لحق بالمدعى.

وتبرز أهمية ركن السبب عندما يكون الخطأ مفترضاً كما هو الحال في مسؤولية القبطان البحري، وذلك لأن الخطأ المفترض وقوعه هو سبب الضرر، فإثبات الخطأ في هذه الحالة سيكون مرتبطاً بذات الوقت في إثبات الرابطة السببية بين الخطأ والضرر الناشئ عنه، حيث تكمن الصعوبة في إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر وذلك لاندماجهما مع بعضهم البعض.<sup>2</sup> ومثال على ذلك الحالة التي يتأخر فيها القبطان البحري عن تسليم البضائع المنقولة عن الوقت المحدد والمدرج في سند الشحن، حيث أن عدم تسليم البضائع المنقولة وفقاً لما اتفق عليه زماناً يعتبر أحد أوجه الخطأ المرتكبة من قبل القبطان البحري، لكن من الممكن أن يُثبت القبطان البحري بأن الضرر الذي لحق بالمرسل إليه لا يعود سببه إلى خطأ القبطان البحري، وإنما لسبب آخر خارج عن إرادته.<sup>3</sup>

وقد يكون العيب الذاتي ذريعة يستخدمها القبطان البحري من أجل أن ينفي مسؤوليته عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة المنقولة على متن سفينته. والعيب الذاتي . وهو ذلك العيب الذي ينشأ نتيجة عن عيب متأصل بالبضاعة، بمعنى أن العيب الذاتي للبضاعة هو السبب الناشئ عن طبيعتها

1 حمدي، محمد كمال، مرجع سابق، 312

2 داودي وليد، عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، مرجع سابق، ص 67، أنظر أيضاً المهتار، بسام عاطف، معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببولص الشحن، دمشق: منشورات الحلبي الحقوقية، ص 103

الداخلية ويؤدي دون أي تدخل من القبطان أو تابعيه إلى هلاك البضاعة أو تلفها. لكن العيب الذاتي لا ينفى مسؤولية القبطان البحري إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة راجع إلى سوء تعامل القبطان البحري مع البضاعة أو عدم إجرائه للتغليف الجيد، إلا أن القبطان البحري قد يستند إلى إهمال الشاحن في عدم التأشير على الغلاف الخارجي للبضائع بما يفيد بطبيعتها، وذلك لكي ينفى الناقل عن نفسه ارتكاب الخطأ.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث

#### آثار مسؤولية ريان السفينة

من المتعارف عليه أن عقود النقل البحري ترتب على الريان البحري التزاماً بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وتسليمها في الموعد المحدد المتفق عليه في وثيقة الشحن، ناهيك عن ضرورة التزام الريان البحري بسلوك خط السير المعتاد أو المتفق عليه بالعقد، والذي إذا ما انحرف الريان عنه كان مسؤولاً عن الضرر الذي قد يلحق بالبضائع نتيجة ذلك التأخير في الوصول الذي سببه تغيير المسار.<sup>2</sup>

فالأخطاء التجارية متعلقة بالمحافظة على البضائع أثناء عملية النقل من ميناء الشحن حتى تفريغها ورسوها، ولا يحق للريان البحري أن يضع شرطاً في سند الشحن يعفيه من المسؤولية تجاه أصحاب البضائع.<sup>3</sup>

1 حمدي، محمد كمال المرجع السابق، ص105

2 دويدار، هاني، (2008)، الناقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص231

3 صالح، هادف محمد، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص107.

إضافة إلى ما سبق، فقد ألزمت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 مجهزة السفينة أيضاً بأن يوفر الرعاية والدعم اللازمان لمن يعمل على متن السفينة في رحلتها، كتوفير الطعام اللازم والإقامة والمياه الصالحة للشرب ووقود تضمن جميعها لهؤلاء العاملين البقاء على قيد الحياة أثناء تواجدهم على متن السفينة.<sup>1</sup>

تقوم مسؤولية قبطان السفينة تجاه أصحاب البضائع بعد جنوحها في قناة السويس على أساس المسؤولية غير العقدية، في حين أساس مسؤولية الناقل مع الشاحن تكون عقدية يحكمها عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن والناقل البحري (مشغل السفينة)، كما أن بعض أصحاب البضائع المنقولة على متن السفينة قد يكونوا شاحنين ومرسل إليهم في آن واحد، بينما قد يكون البعض الآخر منهم مرسل إليهم فقط وهذا يعتمد على نوع البيع الذي على ضوئه تم إبرام عقد النقل البحري.<sup>2</sup>

واستناداً لما سبق، فإذا كان صاحب البضاعة هو شاحن البضاعة فله حق المطالبة بالتعويض عما لحقه من أضرار ناجمة عن جنوح السفينة، ويكون حقه في المطالبة بالتعويض هو حق عقدي مباشر مستند لما يمنحه إياه عقد نقل البضائع بحراً، والذي كان قد أبرمه مع قبطان السفينة في حين لو كان العقد مع الناقل دون الربان فتكون أساس المطالبة المسؤولية التقصيرية كما مر معنا سابقاً، وفي الحالة التي يكون صاحب البضاعة المنقولة على متن السفينة ليس هو الشاحن، وإنما هو مرسل إليه فقط -وفقاً لعقد النقل البحري- فالمرسل إليه لا يعتبر طرفاً في عقد النقل البحري، وإنما يمتلك حقاً مستنداً إلى ذلك العقد يخوله المطالبة بتسليم البضاعة له ويتلقى التعويض عنها عند هلاكها أو تلفها أو التأخر في تسليمها، وعلى الرغم من أن ذلك يعتبر خروجاً على مبدأ نسبية آثار العقد، إلا أن هذا الحق

1 انظر الفقرة (1/أ) والفقرة (3) من المعيار ألف 2-5-1 (الإعادة إلى الوطن) اتفاقية العمل البحري لسنة 2006.  
2 الفرج، محمد أسو سالم، (2020)، السفن ذات القيادة، التحديات القانونية دراسة مقارنة، بحث منشور، جامعة القاهرة،

قد تم منحه للمرسل إليه وفقاً لأحكام المادة 71 من قانون التجارة الأردني لسنة 1966 والتي تنص على أنه: "إن من يشتري سفينة أو حصة منها ويريد أن يتقي الملاحقات التي نصت عليها المادة السابقة، عليه بعد إجراء تسجيل شرائه وقبل الملاحقات أو بمهلة خمسة عشر يوماً أن يبلغ نسخة عن سند تملك السفينة إلى جميع الدائنين المدونين بهذا السند في المقام المختار في السند الأساسي".<sup>1</sup>

واستناداً لهذه المادة فإن المرسل إليه -غير الشاحن- يمكنه مطالبة قبطان السفينة بالتعويض عن هلاك أو تضرر البضائع أو عن التأخر في تسليمها الناجم عن جنوح السفينة، وذلك بالاستناد إلى ما يمنحه إياه عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن وقبطان السفينة من حقوق، والذي يستطيع الاستفاد منها من خلال الدعوى المباشرة التي يستطيع إقامتها بالاستناد لما خولته إياه المادة 71 من قانون التجارة الأردني لسنة 1966.<sup>2</sup>

وسنداً لما تقضي به هذه المادة بأنها فإن مسؤولية قبطان السفينة تجاه أصحاب البضائع المنقولة على متنها تقوم على أساس قاعدة الخطأ المفترض بمعنى آخر، لا يستطيع قبطان السفينة التخلص من مسؤولية هلاك أو تلف البضائع أو التأخر في تسليمها إلا إذا أثبت ما ينفي ذلك الخطأ المفترض.<sup>3</sup> وهذا ما يستفاد من نص المادة (2/30) من معاهدة هامبورغ والتي تقول: باستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى الفقرة 2 من المادة 31 والمادة 32، يعفى الشاحن

1 قانون التجارة البحري الأردني رقم 12 لسنة 1972 وجميع تعديلاته، المادة (71)

2 تنص المادة (71) من قانون التجارة البحري الاردني على " إن من يشتري سفينة أو حصة منها ويريد أن يتقي الملاحقات التي تجيزه المادة السابقة، عليه بعد إجراء تسجيل شرائه وقبل الملاحقات أو بمهلة خمسة عشر يوماً أن يبلغ نسخة عن سند تملك السفينة إلى جميع الدائنين المدونين بهذا السند في المقام المختار في السند الأساسي، ويصرح المشتري في السند نفسه أنه مستعد لأن يوفي حالاً الديون التي رهنت السفينة من أجلها بقدر قيمة هذه السفينة سواء أكانت هذه الديون مستحقة أم لم تكن"

3 الفرع، محمد أسو سالم، مرجع سابق، ص 56

من كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزى إلا خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 34.

لكن أساس مسؤولية قبطان السفينة عن تلف البضائع أو هلاكها أو التأخر في تسليمها وفقاً لقانون التجارة الأردني لا يقوم على قاعدة الخطأ المفترض وإنما على أساس تحقيق نتيجة، وهذا ما تفيدنا به المادة (107/ج) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تقول: عندما تقام دعوى على الربان أو على بحارته فلهؤلاء الحق ان يحددوا مسؤوليتهم حتى في حالة وقوع الحادث في الأصل نتيجة خطئهم الشخصي إلا انه اذا كان الربان أو أحد البحارة هو في الوقت نفسه المالك أو الشريك أو المستأجر أو مدير الإدارة فإن أحكام هذه الفقرة تطبق فقط عندما يكون الخطأ قد وقع منه بوصفه ربان السفينة أو أحد بحارتها.

ويرى الباحث من ذلك بأن أساس مسؤولية قبطان السفينة وفقاً لمعاهدة هامبورغ 1978 ليس نفس الأساس الذي تبناه قانون التجارة البحرية الأردني، وهذا يستلزم ضرورة أن يتبنى المشرع الأردني قاعدة الخطأ المفترض الذي تبنته معاهدة هامبورغ، وذلك بسبب سمو أحكام معاهدة هامبورغ على أحكام قانون التجارة البحرية الأردني وفقاً لما أقرته المحكمة الدستورية وأحكام محكمة التمييز الأردنية.<sup>1</sup>

هذا و يعتبر التزام القبطان بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها هو من أهم الالتزامات الملقاة على عاتقه، كونه يعتبر مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع أثناء الرحلة ما لم يكن سبب التلف أو

1 قرار محكمة التمييز الاردنية بصفتها الحقوقية رقم 2188/1998 (هيئة خماسية) تاريخ 28/12/1998 المنشور على الصفحة 118 من عدد المجلة القضائية رقم 12 بتاريخ 1/1/1998 \* حيث ان المادة (213) من قانون التجارة البحرية يجعل الناقل ضامناً لكل ما يلحق بالبضاعة المنقولة على الباخرة من هلاك وتعيب واضرار وفق ما هو موضح في تلك المادة فمن مقتضى ذلك ان المسؤولية تغدو منحصرة بالناقل \* . ان مالك السفينة لا يكون مسؤولاً شخصياً عن الالتزامات الناتجة عن عقد النقل الا اذا كان هو الذي انشا عقد النقل كما هو واضح من عبارة العقود التي ينشئها اثناء ممارسته صلاحياته القانونية الواردة في المادة (95) من قانون التجارة البحرية. \* ان حكم المادة (180) من قانون التجارة البحرية لا تنطبق على مالك السفينة كمؤجر الا اذا كان طرفاً في عقد نقل البضاعة .

الهالك راجعاً إلى سبب أجنبي أو قوة قاهرة وهو ما سنتناوله بالتفصيل في الفصل الثاني من الرسالة ، ووفقاً لاتفاقية هامبورغ إذ لا يقتصر الالتزام فقط أثناء فترة إبحار السفينة بل إنه يمتد ليشمل اللحظة التي يستلم فيها الناقل البضائع بانتقال العهدة إليه في ميناء الشحن وتستمر طيلة فترة النقل البحري حتى الوصول إلى ميناء الوصول المتفق عليه وتسليمها للمرسل إليه أو الطرف الذي يسمح له قانون ميناء الوصول باستلامها، والذي يتطلب بأن تكون حالة البضاعة جيدة دون هلاك أو تلف وهذا ما يسمى (المسؤولية من الميناء إلى الميناء).<sup>1</sup>

---

1 مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص309، انظر أيضا شفيق، محسن (بدون سنة نشر). الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة: دار النهضة العربية، ص 63.

## الفصل الثالث

### إعفاء الريان البحري من مسؤوليته عند جنوح السفينة

يتمتع الريان بالعديد من الصلاحيات، إذ فيحق للريان بمقتضى الصلاحيات الاستثنائية التي يمنحها القانون له أن يقوم مثلاً بإجراء اصلاحات في السفينة أو شراء مهمات لازمة للملاحة أو للركاب، وللريان أن يبيع السفينة عندما تصبح غير صالحة للملاحة، بشرط أن يثبت عدم صلاحيتها، وان يبيعه بالمزاد العلني، وتدل هذه الصلاحيات الاستثنائية للريان على أن سلطته تتجاوز سلطة الوكيل العادي، فله اتخاذ العديد من القرارات المستمدة من صلاحياته الواسعة التي تضمنتها التشريعات وهو ما ينشأ منه من مسؤولية جراء الخطأ الذي قد يصدر عنه، ومن هذه الأخطاء، مدى الرجوع عليه بالمسؤولية إذا ما جنحت السفينة، ومن هنا سنتناول في هذا الفصل حدود مسؤولية الريان البحري وحالات الاعفاء عنها في ظل التشريعات محل الدراسة وفق التقسيم الآتي:

سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين وعلى النحو التالي:

**المبحث الأول: حدود مسؤولية الريان البحري.**

**المبحث الثاني: حالات اعفاء الريان البحري من المسؤولية.**



## المبحث الأول حدود مسؤولية الريان البحري

ينفرد الريان البحري بمركز قانوني خاص فله صلاحيات متعددة، فهو الممثل للسلطة العامة على السفينة، وهو ممثل قانوني للأعمال المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة وقد يقوم بتصرفات لمصلحة أصحاب البضائع المشحونة على ظهر السفينة، وأخيرا يربط الريان بالمجهز عقد ايجار خدمة فيما يختص بالجوانب الفنية في الرسالة البحرية.

والريان يتصرف لمصلحة اصحاب البضائع المشحونة احيانا على ظهر السفينة والريان يكون مسؤولاً عن السفينة وسلامتها (الركاب - الملاحين - البضائع... إلخ)، لذلك فكان لابد من إعطائه سلطات وصلاحيات على من يتواجد على ظهر السفينة، مع مسائلته عند الإخلال بتلك الصلاحيات ولما كانت أبرز عقود النقل البحري تلك المتعلقة بالبضائع فالتركيز سيكون، على مسؤوليته عند وقوع الضرر بالبضائع في حال الجنوح.

تنص المادة (17) من اتفاقية هامبورغ<sup>1</sup> لعام 1978 على "1- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل (4)، 2- يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18. 3- يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة 2 من هذه

<sup>1</sup>اتفاقية هامبورغ لعام 1978 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا

المادة، أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر : أ-القضاء والقدر، ب- مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها ج-الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والارهاب وأعمال الشغب والاضرابات الأهلية هـ - تقييدات الحجر الصحي؛ أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة 18. و-الاضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛ ..."

فحسب ما جاء في نص المادة 17 والمادة 18 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 فإن الناقل يكون مسؤول عن الهلاك والتلف والتأخر في تسليم البضائع وفق اتفاقية هامبورغ للنقل البحري إلا أنه يدفع بهذه المسؤولية تجاه الربان حسب نص الفقرة (ب) من المادة 4 من نفس الاتفاقية حيث تنص على :  
1- يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها ، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية تجاه ربان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها ، أو طرف المنفذ البحري.

من خلال نص المادة السابقة نجد أن الناقل البحري لا يتحمل مسؤولية الأضرار التي تلحق بالبضائع حسب ما جاء في نص الفقرة (ب) من المادة 4، بسبب إهمال أو أي خطأ من العاملين على متن السفينة ومن ضمنهم الربان البحري كونه يعمل لحساب الناقل وعليه فإن الربان البحري يتحمل كافة المسؤولية عن تلف أو هلاك البضائع.

ونصت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في الفقرة الثانية من المادة الرابعة على سبعة عشر حالة يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية، وكانت هذه الحالات على سبيل الحصر، كذلك نصت الفقرة الثامنة من المادة الثالثة على إبطال اي شرط منصوص عليه في العقد، وكانت الغاية من هذا الإبطال هو إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المترتبة عليه أو للتخفيف عنه<sup>1</sup>.

في الفقرة (1/2) من المادة الرابعة على " أعمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل في المالحة وفي إدارة السفينة"، لذلك يعفى كل من الملاحين والريان وغيرهم من تابعين الناقل البحري والعاملين على ظهر السفينة بموجب هذه الفقرة، وأساس هذا الإعفاء هو أن أخطاء التابعين تحصل من دون إشراف الناقل البحري لأنها تحصل أثناء الرحلة وتكون السفينة بعيدة عنه".<sup>2</sup>

يجد الباحث من خلال نصوص مواد اتفاقية هامبورغ لعام 1978 واتفاقية بروكسل لعام 1924 أن اتفاقية هامبورغ يكون فيها الناقل مسؤول عن هلاك أو تلف أو التأخر في تسليم البضائع لكنه يدفع بهذه المسؤولية تجاه الريان بحسب ما جاء في نصوص مواد الاتفاقية ويكون ريان السفينة مسؤولاً تجاه الغير ما لم يثبت هذا الخطأ بفعل قوة قاهرة أو غيرها، وهذا ما اخذ به المشرع الاردني ، وبحسب اتفاقية بروكسل لعام 1924 فإن الريان لا يتحمل المسؤولية تجاه الغير بحسب نصوص مواد الاتفاقية، بل يتحملها الناقل بسبب أن الريان من التابعين للناقل ويتحمل المتبوع الأخطاء التي يرتكبها التابعين.

وقد نص المشرع الأردني على مسؤولية الناقل البحري في المواد (95-96-213) من قانون التجارة البحرية حيث جاء فيها: " المادة 95- كل 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.

<sup>1</sup> اتفاقية بروكسل لعام 1924، الفقرة الثانية المادة 17/4

<sup>2</sup> اتفاقية بروكسل لسنة 1924، المادة (1/2/4)

كذلك نص المادة 96 كما ذكر سابقاً ونص المادة 213 حيث جاء فيها: " يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك وهذا العيب وهذه الأضرار ناتجة عما يلي:

- 1- عن خطأ في الملاحة يعزى للريان أو للملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال.
- 2- عن العيوب الخفية التي في السفينة.
- 3- عن الأفعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة قاهرة.
- 4- عن الإضراب أو ما يقابل به من إحصاء أبواب العمل أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً أو أي سبب كان من وقف أو عائق (قوة قاهرة، فعل عدو، حجز قضائي، حجز حكومي، أو صحي، الخ...)

5- عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة<sup>1</sup>.

نستنتج من المادة السابقة أن المشرع الأردني أورد استثناءات تعفي الناقل من المسؤولية عن الضرر في البضاعة، وهي أن يثبت وجود خطأ في الملاحة أو خطأ من الریان البحري، وجود عيوب في السفينة أو البضاعة، ووجود قوة قاهرة أو إضراب.

فإذا كان صاحب البضاعة هو شاحن البضاعة فله حق المطالبة بالتعويض عما لحقه من أضرار ناجمة عن جنوح السفينة، ويكون حقه في المطالبة بالتعويض هو حق عقدي مباشر مستند لما يمنحه إياه عقد نقل البضائع بحراً، إذا كان قد أبرمه مع ریان السفينة، لكن إذا كان صاحب البضاعة المنقولة على متن السفينة ليس هو الشاحن، وإنما هو مرسل إليه فقط -وفقاً لعقد النقل البحري- فالمرسل إليه لا

<sup>1</sup> قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972، المادة 213

يعتبر طرفاً في عقد النقل البحري، وإنما يمتلك حقاً مستنداً إلى ذلك العقد يخوله المطالبة بتسليم البضاعة له وبتلقي التعويض عنها عند هلاكها أو تلفها أو التأخر في تسليمها، وعلى الرغم من أن ذلك يعتبر خروجاً على مبدأ نسبية آثار العقد.

كما تكون على أساس المسؤولية التقصيرية إذا كان العقد ما بين الشاحن والناقل كما مر معنا سابقاً.

لكن أساس مسؤولية ربان السفينة عن تلف البضائع أو هلاكها أو التأخر في تسليمها وفقاً لقانون التجارة الأردني لا يقوم على قاعدة الخطأ المفترض وإنما على أساس عدم تحقيق نتيجة، وهذا ما تفيدنا به المادة (107/ج) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تقول: عندما تقام دعوى على الربان او على بحارته فلهؤلاء الحق ان يحددوا مسؤوليتهم حتى في حالة وقوع الحادث في الأصل نتيجة خطئهم الشخصي إلا انه اذا كان الربان أو أحد البحارة هو في الوقت نفسه المالك أو الشريك أو المستأجر أو مدير الإدارة فإن أحكام هذه الفقرة تطبق فقط عندما يكون الخطأ قد وقع منه بوصفه ربان السفينة أو أحد بحارتها."

ونجد من ذلك بأن أساس مسؤولية ربان السفينة وفقاً لمعاهدة هامبورغ 1978 ليس نفس الأساس الذي تبناه قانون التجارة البحرية الأردني، وهذا يستلزم ضرورة أن يتبنى المشرع الأردني قاعدة الخطأ المفترض الذي تبنته معاهدة هامبورغ، وذلك بسبب سمو أحكام معاهدة هامبورغ على أحكام قانون التجارة البحرية أردني وفقاً لما أقرته المحكمة الدستورية وأحكام محكمة التمييز الأردنية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>قرار محكمة التمييز الاردنية بصفتها الحاقية رقم 2188/1998 (هيئة خماسية) تاريخ 28/12/1998 المنشور على الصفحة 118 من عدد المجلة القضائية رقم 12 بتاريخ 1/1/1998 \* حيث ان المادة (213) من قانون التجارة البحرية يجعل الناقل ضامنا لكل ما يلحق بالبضاعة المنقولة على الباخرة من هلاك وتعييب واضرار وفق ما هو موضح في تلك المادة فمن مقتضى ذلك ان المسؤولية تغدو منحصره بالناقل \* . ان مالك السفينة لا يكون مسؤولا شخصيا عن الالتزامات الناتجة عن عقد النقل الا اذا كان هو الذي انشا عقد النقل كما هو واضح من عبارة العقود التي ينشؤها اثناء ممارسته صلاحياته القانونية الواردة في المادة (95) من قانون

في حين حصر المشرع الأردني مسؤولية الريان من الرافعة إلى الرافعة أي أنه لم يشمل فترة تواجد البضاعة في مينائي الشحن والوصول. عندما نصت المادة نصت المادة (211) من قانون التجارة البحرية الأردني على نطاق مسؤولية الناقل الزمنية، والتي جاء في الفقرة الأولى منها أنه:

"لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاصي بتسليم وثائق شحن ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود. وهي لا تطبق كذلك على سندات إيجار السفينة أما إذا استؤجرت السفينة بسند إيجار فإنها تطبق على ما يسلم من وثائق شحن"<sup>1</sup>

وكان من الأولى أن يلتفت المشرع الأردني إلى هذا التعارض، وأن يستبدل نص هذه المادة بالنص الذي تبنته اتفاقية هامبورغ التي صادق عليها الأردن والتي يجب أن تسود أحكامها على أحكام القانون الوطني، كما ذكرنا سابقاً أن المشرع قد صادق على الاتفاقية ولما يمنحه هذا النص من ضمانات أكبر للشاحن.

كما يعتبر تسليم البضائع واقعة قانونية تنتهي عندما يتم تنفيذ عقد النقل البحري، حيث تبقى مسؤولية الناقل البحري قائمة حتى يتم تسليم البضائع بحالة جيدة إلى المرسل إليه أو من يخوله قانون ميناء الوصول بالاستلام.<sup>2</sup> والتسليم الفعلي للبضائع لا يعني دائماً حيازة المرسل إليه لهذه البضاعة، فمن الممكن أن تستلمها دائرة الجمارك أو سلطات الميناء المختصة.

ومن الأمثلة على جنوح السفينة، جنوح سفينة "إيفر جيفن"، حيث قامت مسؤولية مشغل تلك السفينة عن هذا الهلاك أو التلف أو التأخير، وذلك استناداً لمبدأ الخطأ المفترض، والذي بموجبه لا يلتزم

---

التجارة البحرية. \* ان حكم المادة (180) من قانون التجارة البحرية لا تطبق على مالك السفينة كمؤجر الا اذا كان طرفاً في عقد نقل البضاعة .

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص309، انظر أيضاً شفيق، محسن (بدون سنة نشر). الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة: دار النهضة العربية، ص 63.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص309

المرسل إليه بإثبات خطأ القبطان، وإنما يكفي أن يثبت بأن البضاعة قد وصلت متضررة أو هالكة أو أنها وصلت متأخرة عن الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعتاد.<sup>1</sup>

وإذا ثبت أن قبطان السفينة قد ارتكب خطأً أدى إلى جنوح السفينة وتسبب في هلاك البضاعة المنقولة، فإن مشغل تلك السفينة لا يستحق أجره نقل تلك البضائع وذلك لأن المرسل إليه قد فقد البضاعة وبالتالي، فإن الناقل سيفقد الأجرة لاستحالة تنفيذ الالتزام، لأن وجوب الأجرة يقابلها التزام مشغل السفينة بتنفيذ عقد النقل البحري.<sup>2</sup>

تنص (المادة 235) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 على أن: " إذا قطرت سفينة وكانت تتصرف بوسائله الدافعة فإن ربانها مسؤول تجاه كل شخص ثالث عن خطأ ربان السفينة القاطرة، ما لم يثبت أن هذه لم تكن بإرادته، غير أن مسؤوليته هذه تبقى له حق الادعاء على ربان السفينة القاطرة إذا ثبت أن هذا الربان قد ارتكب خطأً شخصياً."

ولم يأت النص في القانون الأردني على نحو مفصل فاكتفى بنسبة المسؤولية عن الأضرار لربان السفينة المقطورة في حالة القطر للسفن ذات قوة الدفع الخاص، مع جواز الرجوع على ربان السفينة القاطرة إذا كان قد ارتكب خطأً شخصياً وترتب عليه ضرر للغير.

وفي القانون العراقي فإنه يتوجب على الربان أن يغير خط السير والسرعة لتجنب التصادم البحري ولا يتحمل الربان أي مسؤولية في حال تلف البضائع ويعفى من المسؤولية كونه كان يحافظ على السفينة من التصادم استناداً لنص المادة (136) من قانون الموانئ رقم (21) لسنة 1995، والتي تنص على "على الربان تغيير خط السير والسرعة، أو إحداهما لتجنب التصادم إذا سمحت ظروف الحالة وبورة

<sup>1</sup> الصمادي، كاتيا عصام، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، مرجع سابق، ص31

<sup>2</sup> شفيق، محسن، مرجع سابق، ص64

واضحة وكافية بحيث يمكن ملاحظته بسهولة من قبل السفينة الأخرى القائمة بالمراقبة البصرية أو الرادار وتجنب التغييرات المتكررة الصغيرة لخط السير والسرعة أو لإحداهما<sup>1</sup>

كما قد تمتد هذه المسؤولية إلى مسؤولية جزائية في حال كانت تلك الأفعال تؤلف جريمة يعاقب عليها القانون، ونبين مسؤولية الريان عند الجنوح في حال تبين الخطأ من جانبه أو من جانب أي من تابعيه وفق ما ذهب اليه المشرع الأردني في الفقرة (ج) من المادة 107 من قانون التجارة البحري الاردني.<sup>2</sup>

1 قانون الموانئ المرفأء العراقي رقم (21) لسنة 1995

2 تنص المادة (107) من قانون التجارة البحرية الأردني على "أ- لا يكون مالك السفينة مسؤولاً إلا بقدر قيمة السفينة وأجزتها ونفقاتها. ب- دون المساس بأحكام الفقرة (ج)، تشمل أحكام هذه المادة المستأجر والمجهز ومدير إدارة السفينة وكذلك الريان والبحارة وغيرهم من مستخدمي المالك أو المستأجر أو المدير، القائمين بتنفيذ أعمالهم بنفس النسبة التي تشمل بها المالك نفسه، شريطة أن لا يتجاوز المبلغ الاجمالي لمسئولية المالك والاشخاص الآخرين بالنسبة للأضرار الجسدية والمادية الناتجة عن حادث واحد المبالغ المحددة وفقا للمادة (99) ج- عندما تقام دعوى على الريان او على بحارته فلهؤلاء الحق ان يحددوا مسؤوليتهم حتى في حالة وقوع الحادث في الأصل نتيجة خطئهم الشخصي إلا انه اذا كان الريان أو أحد البحارة هو في الوقت نفسه المالك أو الشريك أو المستأجر أو مدير الإدارة فإن أحكام هذه الفقرة تطبق فقط عندما يكون الخطأ قد وقع منه بوصفه ريان السفينة أو أحد بحارتها."



## المبحث الثاني

### اعفاء الريان البحري من المسؤولية

من المستقر عليه العمل فقهاً وقانوناً وقضاء أن من أحدث ضرراً يكون مسؤولاً مسؤولية كاملة عن ضمان ما يترتب على هذا الضرر، بغض النظر عن كونه مميز أو غير مميز، وهو المبدأ الذي رسخه المشرع الأردني بنص المادة (256) من القانون المدني الأردني، والتي نصت على أن (كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر)، وهو ما يستفاد منه أنه مهما بلغ تعاضم الضرر يتعاضم الضمان، فالضمان تتحدد جانب المسؤولية فقد نظم المشرع حالات الإعفاء ومنها تدخل المضرور والقوة القاهرة وغير ذلك ن وهو ما سنبينه في هذا المبحث من خلال بيان مدى اعفاء الريان من المسؤولية في كل من القانونين الاردني والعراقي وفي الاتفاقيات الدولية بالتقسيم التالي:

**المطلب الأول:** اعفاء الريان البحري عن جنوح السفينة في كل من القانونين الأردني والعراقي.

**المطلب الثاني:** اعفاء الريان عن الجنوح في الاتفاقيات الدولية.

## المطلب الأول

### اعفاء الريان البحري عن جنوح السفينة في كل من القانونين الأردني والعراقي

تنص المادة (107/ج) من قانون التجارة البحري الأردني على " ج- عندما تقام دعوى على الريان او على بحارته فلهؤلاء الحق ان يحددوا مسؤوليتهم حتى في حالة وقوع الحادث في الأصل نتيجة خطئهم الشخصي إلا انه إذا كان الريان أو أحد البحارة هو في الوقت نفسه المالك أو الشريك أو المستأجر أو مدير الإدارة فإن أحكام هذه الفقرة تطبق فقط عندما يكون الخطأ قد وقع منه بوصفه ريان السفينة أو أحد بحارتها".

وتنص المادة (120) من قانون التجارة البحرية الأردني على " الريان ملزم بأن يمارس القيادة بنفسه وان يكون على متن السفينة عند دخولها إلى الموانئ أو إلى الفرض أو إلى الأنهر وعند خروجه منها، وعليه ألا يغادرها أثناء السفر لأي سبب أو خطر إلا بموافقة ضباطها. وفي هذه الحالة يلزم بإنقاذ المال وأوراق السفينة وأثمان البضائع إذا تيسر ذلك"

ونصت المادة (127) من ذات القانون على " إذا طرأت حوادث خارقة للعادة تختص بالسفينة أو الحمولة أو البحار فعلى الريان أن يرفع إلى السلطات نفسها تقريراً بحرياً يبين فيه زمن إقلاعه ومكانه والطريق الذي اتبعه والطوارئ التي تأذى منها البحارة والسفينة وكل أحوال السفر التي يجدر تبيانها. وفي حالة الغرق ينبغي مصادقة الناجين من البحارة على مضمون هذا التقرير".<sup>1</sup>

نجد من نص المادة السابقة أن المشرع الأردني أعفى الريان من المسؤولية إذا طرأت حوادث خارقة للعادة تختص بالسفينة أو الحمولة أو البحار شريطة قيام الريان البحري بإبلاغ السلطات بتقرير بحري مفصلاً يبين فيه زمن إقلاعه ومكانه والطريق الذي اتبعه والطوارئ التي تأذى منها البحارة والسفينة.

<sup>1</sup> قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972

كذلك ألقى المشرع الأردني ريان السفينة من المسؤولية في حال تعرضت أمتعة الركاب أثناء النقل للضرر إلا إذا نجمت تلك الأضرار عن فعل البحارة بحسب ما جاء في نص المادة (224) من قانون التجارة البحري الأردني.

أما بالنسبة للمشرع العراقي فيكون ريان السفينة مسؤولاً عن سلوك وتصرف طاقم السفينة طيلة مدة إقامتهم في العراق، يكون ريان السفينة مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث بسبب السفينة أو بحارتها لأي من وسائل الميناء أو مرافقة ويجوز لسلطة الميناء ألا تصرح للسفينة في الإبحار لحين تقديم الضمانات اللازمة عن قيمة الأضرار التي حدثت.

جاء في نص المادة 142 من قانون الموانئ العراقي على "إذا جنحت سفينة ضمن حدود الميناء فعلى المرشد أن يطلب من ريان تلك السفينة تدوين حيثيات الحادث في تقرير الجنوح المبين صورة منه في الجدول (4) المرفق بهذه التعليمات ومن ثم يقوم المرشد بتسليم هذا التقرير إلى مدير السيطرة والتوجيه البحري أو ريان محطة الإرشاد بعد أن يوقع الريان التقرير ويختمه بختم السفينة"

وقد ألقى المشرع العراقي ريان السفينة من المسؤولية عن التلف أو الجنوح في حال قيامه بعمليات الانقاذ سندا لنس المادة (143) من قانون الموانئ العراقي والتي تنص على "على ريان السفينة الجانحة اتخاذ الخطوات اللازمة فوراً لإنقاذ السفينة وحمولتها، وتقادي أية إعاقات أو أخطار للميناء أو القناة الملاحية أو البيئة".<sup>1</sup>

كذلك ألقى المشرع العراقي الريان البحري من المسؤولية عند جنوح السفينة إذا شكل جنوح السفينة أو أي حادث يقع عليها في الميناء عائقاً أو خطراً على الملاحة، ولسلطة الميناء أن تتخذ الخطوات المباشرة لإزالة العائق، دون سابق إنذار وعلى مسؤولية مالك السفينة، وهذا بحسب ما جاء في المادة

<sup>1</sup> قانون الموانئ والمرافئ العراقي لسنة 1988 استناداً إلى أحكام المادة (5) من قانون الموانئ رقم (21) لسنة 1995.

(145) من ذات القانون والتي تنص على " إذا شكل جنوح السفينة أو أي حادث يقع عليها في الميناء عائقاً أو خطراً على الملاحة من وجهة نظر سلطة الميناء فسلطة الميناء أن تتخذ الخطوات المباشرة لإزالة العائق، دون سابق إنذار وعلى مسؤولية مالك السفينة وتكون كافة الإجراءات التي تتخذها سلطة الميناء في الحالات السابقة على حساب مالك السفينة".

ونجد من النص السابق أن المشرع العراقي منح سلطة الميناء حق اتخاذ أي خطوة لإزالة العائق البحري الذي نتج عن جنوح السفينة ودون أي سابق انذار، ويتحمل مالك السفينة كافة التكاليف المترتبة عند قيام سلطة الميناء بإزالة العوائق.

يلاحظ ان المشرع العراقي كان أكثر توفيقاً من المشرع الأردني بالنص على الجنوح بنصوص مستقلة هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى جاء النص مفصلاً ومحددًا الجهة المسؤولة بالتعويض وأي أجور نظير أي اجراءات تتخذها سلطة الميناء.

## المطلب الثاني

### اعفاء الربان عن الجنوح في الاتفاقيات الدولية

تنص المادة (18) من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 على " يكون الناقل مسؤولاً عن الاخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها: أ- أي طرف منفذ؛ أو ب- ربان السفينة أو طاقمها؛ أو ج- موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو د- أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته".<sup>1</sup>

ومن خلال نص المادة السابق نجد أن اتفاقية هامبورغ قد اعفت الربان البحري من المسؤولية وحملت المسؤولية على الناقل كون ان الربان البحري باعتباره من التابعين لطاقم الناقل البحري.

كذلك اعفت اتفاقية هامبورغ الربان البحري من المسؤولية في المادة (4/19) " ليس في هذه الاتفاقية ما يلقي المسؤولية على عاتق ربان السفينة أو طاقمها أو على عاتق أحد موظفي الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

تنص المادة الخامسة الفقرة الاولى من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 على " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، كذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة الرابعة. ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو ومستخدموه ووكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته"

<sup>1</sup> المادة (1/5) من اتفاقية هامبورغ

من خلال نص المادة السابقة يتضح أن اتفاقية هامبورغ كانت واضحة في أن الناقل يتحمل كافة المسؤولية، وحملت الناقل البحري كامل المسؤولية حيث أسست المسؤولية على نظرية الخطأ، لكنه يدفع بهذه المسؤولية تجاه الريان البحري ما لم يثبت أن الريان البحري أن الجنوح لأسباب خارجة عن إرادته كما مر معنا سابقاً.

حسب نص المادة 17 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978<sup>(1)</sup> التي تنص على:

1- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل 4.

2- يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي إذا أثبت أن سبب شخص مشار إليه في المادة 18.

3- يعفى الناقل أيضاً من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلاً من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة 2 هذه المادة، أن واحداً من أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر:

(أ) القضاء والقدر.

(ب) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها.

(ج) الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية.

---

(1) اتفاقية هامبورغ لعام 1978

(د) تقييدات الحجر الصحي؛ أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة 18.

(هـ) الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة.

(و) نشوب حريق على السفينة.

(ز) وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة.

(ح) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله بمقتضى المادة 33 والمادة 34.

(ط) أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تسنيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للفقرة 2 من المادة 13، ما لم يقر الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه.

(ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع.

(ك) وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤديها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه.

(ل) إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.

(م) تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.

(ن) تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه.

(س) ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان 15 و16.

نجد من خلال نص المادة السابقة أن ريان السفينة ولأحد الأسباب التي سبق ذكرها في نص المادة السابقة يعفى من المسؤولية، فيما عدا ذلك يسأل الريان عن المسؤولية عند جنوح السفينة، إلا أن الاتفاقية لم تذكرها بشكل مباشر كأعفاء للريان بل نظمتها تحت باب مسؤولية الناقل البحري فالناقل سيتمسك بهذه الأسباب<sup>1</sup>.

أما اتفاقية بروكسل فقد جاء في المادة الخامسة الفقرة الأولى بوضع مبدأ عام بحيث يكون للناقل بمقتضاه دفع المسؤولية عنه وهو إثبات أنه وتابعه أو وكلاؤه قد اتخذوا كافة الاجراءات المعقولة واتخاذهم من التدابير لتجنب الحادث وتبعاته وهو ما يسمى بسبب الإعفاء العام السبب الأجنبي، كما تقرر بصفة صريحة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إذا ما كانت الأضرار اللاحقة بالبضائع ناتجة عن التدابير التي اتخذها الناقل لإنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر، كما قدمت إعفاء ضمني للناقل من المسؤولية عن البضاعة بسبب طبيعتها وهي حالة نقل الحيوانات الحية أو بسبب طريقة نقلها ويتعلق الأمر بنقل البضائع على السطح، كما تضمنت أيضا وبشكل خاص الإعفاء من المسؤولية في حالة الحريق، زيادة على وضع أحكام خاصة بالحوادث النووية والنقل الاستثنائي<sup>2</sup>.

ويرى الباحث مما سبق أن اتفاقية بروكسل كانت معاكسة لاتفاقية هامبورغ، حيث أن اتفاقية بروكسل حملت كامل المسؤولية للناقل البحري عن أي حادث بحري يحدث للسفينة وبالتالي فإن الناقل البحري في اتفاقية بروكسل يتحمل كامل المسؤولية عن جنوح السفينة، ولكون الريان أحد تابعي الناقل البحري فهو بحسب اتفاقية بروكسل لا يتحمل أي مسؤولية عن الحوادث البحرية ولا عن جنوح السفينة بعكس اتفاقية هامبورغ التي فسحت المجال للناقل البحري بأن يدفع المسؤولية بتجاه الريان البحري.

<sup>1</sup>اتفاقية هامبورغ لعام 1978، المادة (17)

<sup>2</sup>الصمادي، كاتيا عصام، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، مرجع سابق، ص40



## الفصل الرابع النتائج والتوصيات

### أولاً: النتائج

- 1- قام المشرع الاردني بإيراد مسؤولية على الريان البحري في حالات معينة وذلك في المادة 114 من قانون التجارة البحري الأردني.
- 2- حصر المشرع الأردني مسؤولية الريان من الرافعة إلى الرافعة أي أنه لم يشمل فترة تواجد البضاعة في مينائي الشحن والوصول
- 3- في القانون العراقي فإنه يتوجب على الريان أن يغير خط السير والسرعة لتجنب التصادم البحري ولا يتحمل الريان أي مسؤولية في حال تلف البضائع ويعفى من المسؤولية كونه كان يحافظ على السفينة من التصادم.
- 4- عدم التنظيم لأحكام للجنوح في التشريعيين الاردني والعراقي ومتى تنهض مسؤولية الريان تجاه الغير والإعفاء من المسؤولية.
- 5- الريان البحري من اهم الاشخاص على متن السفينة، حيث تقوم مسؤوليته عن السفينة من اللحظة مغادرتها من ميناء الانطلاق لحين ميناء الوصول، ويسأل الريان عن اي خطأ أو ضرر قد يحدث للسفينة.

## ثانياً: التوصيات

1- يرى الباحث انه على كل من المشرعين الأردني والعراقي بوضع نصوص قانونية أكثر وضوحاً لمسؤولية الريان البحري عند جنوح السفينة وإمكانية إعفائه من المسؤولية، في قانون التجارة البحري الأردني، على أن تكون نص المادة كالاتي "يعفى الريان البحري من المسؤولية عند جنوح السفينة في حال قيامه باتخاذ الاجراءات اللازمة لإنقاذ السفينة وحمولتها"

2- يوصي الباحث بأن ينظم المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية الأردني أحكام مسؤولية الريان البحري التقصيرية الناجمة عن الجنوح، بحيث تخرج عن الأحكام العامة للمسؤولية التقصيرية في القانون المدني التي لا تتواءم والطبيعة التجارية للقانون البحري.

3- يقترح الباحث على المشرع العراقي تحديث وتعديل نصوص المواد التي تبناها في التشريع الوطني،

وتبني نصوص الاتفاقيات الدولية الحديثة التي تتواءم مع الأحداث الاخيرة لمسائل جنوح السفن مثل ما حدث مع سفينة ايفر جيفن التي جنحت في قناة السويس، ومع التحليل لنصوص التشريع الوطني وجد الباحث بأن النصوص غير كافية لمثل هذا النزاع.

4- يقترح الباحث على المشرع العراقي تبني نصوص المواد (16،17،18) والمواد (21،22،23) من اتفاقية هامبورغ.

## قائمة المراجع

### الكتب:

- 1- البارودي علي، (1988)، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، القاهرة
- 2- المقادي، عادل علي، (2002)، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان
- 3- المهتار، بسام عاطف، معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببولص الشحن، دمشق: منشورات الحلبي الحقوقية
- 4- حمدي، محمد كمال، (2002)، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط2، منشأة المعارف، مصر.
- 5- دويدار، هاني، (2008)، الناقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان
- 6- شفيق، محسن (بدون سنة نشر). الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة: دار النهضة العربية
- 7- عمر، أحمد مختار، (2008)، معجم اللغة العربية المعاصرة، عالم الكتب للنشر، القاهرة
- 8- لسان العرب، (2003)، ابن منظور، ج2، دار الحديث، القاهرة
- 9- لطيف جبر كومانى، (2001)، مسؤولية الناقل البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن،
- 10- موسى، طالب حسن، (2012)، القانون البحري، عمان: دار الثقافة

### الأبحاث والرسائل:

- 1- أبو حلو، حلو عبد الرحمن (2007) دراسة بعنوان " التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري- دراسة مقارنة". مجلة المنارة للبحوث والدراسات. مجلد 13. العدد 8. جامعة آل البيت.

- 2- الإبراهيم، مروان بدري (2006) دراسة بعنوان " مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني"، بحث منشور في سلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 21، العدد 2.
- 3- البارودي علي، (1988)، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، القاهرة
- 4- الهولي، فيصل إبراهيم 2006 بعنوان: " مسؤولية الناقل البحري وفقا لقانون التجارة البحرية الكويتي، رسالة ماجستير، جامعة عمان العربية للدراسات العليا
- 5- الفرج، محمد أسو سالم، (2020)، السفن ذات القيادة، التحديات القانونية دراسة مقارنة، بحث منشور، جامعة القاهرة
- 6- باسم محمد ملحم، (2016)، الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والانقاذ البحري، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجلد 43، ملحق 4
- 7- سلطان، أنور، (1987)، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، دراسة مقارنة بالفقهاء الإسلامي، منشورات الجامعة الأردنية، عمان، ط1
- 8- سطات، نفين بدر، (2018)، المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري والأردني- دراسة مقارنة، مجلو علوم الشريعة والقانون، المجلد 45، العدد 4
- 9- علي، مها محمد زكي، (2022)، الدمج بين نمذجة الأحداث المتطرفة وسندات الكوارث لإدارة كخاطر جنوح السفن في قناة السويس، مجلة البحوث المالية والتجارية، جامعة بورسعيد، كلية التجارة، العدد 1

### القوانين والاتفاقيات:

- 1- القانون المدني الاردني رقم 43 لسنة 1976
- 2- اتفاقية هامبورغ لعام 1978 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا

3- اتفاقية بروكسل لسنة 1924

4- قانون التجارة البحري الأردني رقم 12 لسنة 1972 وجميع تعديلاته

5- قانون الموانئ والمرافئ العراقي رقم 21 لسنة 1988

### المواقع الالكترونية:

1- عمر قطايا، مسئولية الجنوح تقع على «القبطان» والمرشد ناصح بحري فقط في القانون الدولي.

متاح على الرابط <https://almalnews.com> استرجع بتاريخ 2021/09/25.

2- <http://www.yso.fi/onto/yso/p22275>, marine accidents, running aground

(sea accidents) Created on 26/05/2008, last modified on 9/10/2020

### قرارات المحكمة:

1- الحكم رقم 836 لسنة 2014 - محكمة التمييز بصفتها الحقوقية، منشورات قرارك

2- الحكم رقم 1183 لسنة 2022 - محكمة التمييز بصفتها الحقوقية، الصادر بتاريخ

30/05/2022 منشورات قرارك

3- قرار محكمة التمييز الاردنية بصفتها الحقوقية رقم 2188/1998 (هيئة خماسية) تاريخ

28/12/1998 المنشور على الصفحة 118 من عدد المجلة القضائية رقم 12 بتاريخ

1/1/1998

4- قرار محكمة التمييز الاردنية بصفتها الحقوقية رقم 2188/1998 (هيئة خماسية) تاريخ

28/12/1998 المنشور على الصفحة 118 من عدد المجلة القضائية رقم 12 بتاريخ

1/1/1998