

مسؤولية مالك السفينة

في ضوء احكام القانون الليبي

الدكتور / محمد محمود ولد عبد الله المختار

كلية القانون / جامعة التحدي سرت

مقدمة

يعرف مالك السفينة على أنه الشخص الذي يمتلك السفينة ويتولى عادة تجهيزها بغية إعدادها للاستغلال البحري، وذلك بتزويدها بالمؤن والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها، ويشمل التجهيز تزويد السفينة بالعدد الكافي من البحارة والخبراء الفنيين اللازمين لقيام السفينة بعملها، كما يقوم تجهيز السفينة بإبرام عقود النقل والتأمين على السفينة ويسمى في هذا الحالة بالمالك المجهز(1).

ولما كان مالك السفينة عادة هو الذي يقوم بتجهيزها، لذا كثيراً ما يحصل الخلط بين تجهيز السفينة وملكيته. غير أن مالك السفينة قد يوجرها إلى شخص آخر فيقوم هذا الشخص الذي استأجر السفينة خالية (عارية) بتجهيزها وإعدادها للاستغلال البحري لحسابه الشخصي، فيكون مجهز السفينة في هذه الحالة هو مستأجرها ويطلق عليه المستأجر المجهز، إلا أن القاعدة هي أن مالك السفينة يعتبر مجهزها حتى يثبت العكس (2).

على هذا الأساس سنتناول الموضوع عبر مبحثين :-

المبحث الأول: مسؤولية المالك المجهز.

المبحث الثاني: مسؤولية المالك المستأجر.

المبحث الأول: مسؤولية المالك المجهز

يعتبر مالك السفينة أو تجهزها مسؤولاً عن أخطائه الشخصية وفقاً للقواعد العامة التي تقضى بأن كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض، فهو يسأل عن أخطائه الشخصية في تنفيذ الالتزامات العقدية، وهو كذلك يسأل مسؤولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية كأن يترك السفينة تقوم برحلتها البحرية وهي غير صالحة لها. في هذا الصدد قضت المادة 96 من القانون البحري الليبي بأن صاحب السفينة يعتبر مسؤولاً شخصياً عن الالتزامات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الريان والعقود التي يبرمها أثناء ممارسة صلاحياته القانونية، وهو مسؤول أيضاً عن أفعال الريان والبحارة والسائق وسائر مستخدمي السفينة وعن أخطائهم.

ما نستنتج من هذا النص أن صاحب السفينة يعتبر مسؤولاً عن أخطاء الريان وتابعيه في حالة تأدية وظائفهم أو بسببها، سواء كانت أخطاء تقصيرية أو تعاقدية. إلا أن طبيعة مسؤولية صاحب السفينة التقصيرية عن أخطاء تابعيه البحريين قد أثار خلاف في الفقه، حيث ذهب بعض الشراح (3) إلى أن مسؤولية صاحب السفينة في المادة 96 أعلاه ما هي، إلا تطبيق للمادة 177 (4) من القانون المدني، التي تتعلق بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه.

وتذهب المحاكم المصرية في هذا الاتجاه، بل تشدد في مسؤولية مالك السفينة عن الأخطاء الجسيمة التي يرتكبها الريان، فقد قضت محكمة الاستئناف المصرية المختلطة (5) بوجود التشدد في مسؤولية مالك السفينة في حادث تصادم وقع بخطأ الريان وقد ترك هذا الريان ضحايا هذا التصادم البحري دون أن يبقى في مكانه لتقديم المساعدة لهم لإنقاذهم من الغرق. في حين يرى البعض الآخر (6) في المادة 96 سالفه الذكر سبباً مستقلاً من أسباب المسؤولية، ويرى هؤلاء أن مسؤولية المتبوع عن

أحكام تانونية ————— مسؤولية مالك السفينة في ضوء أحكام القانون الليبي

أعمال التابع حسب النظرية التقليدية تستند إلى أخطاء المتبوع في اختيار التابع أو في الإشراف عليه، ولا يمكن تطبيق ذلك على مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه البحريين ، لأنه لا يمكن افتراض خطأ المالك في هذا الشأن، لأن المالك يختار الربان من بين طائفة معينة تتمتع بمؤهلات خاصة ولا يستطيع المالك أن يناقش في هذا المؤهل، كما أن المالك لا يستطيع في بعض الأحيان حتى اختيار الربان، كما لو مات الربان في الشارع وقام قنصل الدولة التي تتبع لها السفينة باختيار ربان آخر بدلاً عنه، كما أن الربان والتابعين البحريين يعملون بعيداً عن المالك ويقومون بأعمال فنية لا يستطيع المالك التدخل فيها. فالربان كما يقال هو سيد السفينة في عرض البحر وهو المسؤول عن ملاحتها وليس لأحد سلطان عليه.

ورغم كل ذلك، فإن مالك السفينة يسأل عن أعماله وأعمال التابعين البحريين، لذلك فسر البعض (7) مسؤولية المالك الواردة في المادة 96 بحري على أساس نظرية تحمل المخاطر، فالمالك حينما يقوم بالاستقلال البحري فإنه يدر عليه ربحاً وفيراً ولذلك يكون من العدل أن يتحمل الأخطار والخسارات الناتجة عن هذا الاستقلال، ويذهب الدكتور مصطفى كمال طه إلى تأييد وجهة النظر. التي تعتبر المادة 96 بحري تطبيقاً للأحكام العامة في القانون المدني التي تتعلق بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه وأن النظرية التقليدية التي تقيم مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه لم تعد تصلح لتفسير أساس هذه المسؤولية لأن علاقة التبعية تتحقق بثبوت السلطة الفعلية للمتبوع في توجيه ورقابة التابع وإصدار الأوامر إليه. ولا يتغير من الأمر شيء إذا لم يكن المتبوع حراً في اختيار التابع مادام له سلطة فعلية في رقبته وفي رقابة توجيهه، وهذا ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 177 مدني سألقة الذكر عندما قضت بأن تقوم رابطة التبعية ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقبته وتوجيهه.

ولكي تتحقق مسؤولية المالك عن أعمال تابعيه البحريين يشترط أن يثبت الضرور خطأ التابع ولا حاجة لإثبات خطأ المتبوع، كما يجب أن يقع خطأ التابع أثناء تأدية وظيفته أو بسببها، فلا يسأل المالك عن أخطاء الربان أو التابعين البحريين

الآخرين إذا كانت تلك الأخطاء لا تمت بصلة إلى وظائفهم، كما لو اعتدى أحدهم وهو يتجول في إحدى المدن التي رست فيها السفينة على أحد الأشخاص بالضرب أو ارتكب جريمة سرقة (8) ومسؤولية المالك باعتباره متبوعاً تقوم إلى جانب مسؤولية التابع ولا تحجب أي منهما الأخرى. فيحق للمضروب أن يوجه المطالبة إلى أي منهما أو إلى كليهما ولكنه لا يحصل على التعويض إلا مرة واحدة، وللمالك الذي دفع مبلغ التعويض عن التابع الذي ارتكب الخطأ أن يرجع على هذا التابع بما دفع وإن كان الرجوع غير مجدي بحيث يقع عبء المسؤولية عملياً على عاتق المالك وذلك لعدم ملاءة التابع، والحاصل عملياً أن المضروب لا يقاضى التابع لعدم ملاءته ولكنه يطالب المالك رأساً، وهو غالباً ما يكون مقتدراً على ذلك.

ما تجدر الإشارة إليه أن بعض الفقهاء (9) يميز بين الأخطاء اليسيرة التي يرتكبها الريان والتابعون البحريون الآخرون للمالك أثناء تأديتهم لعملهم، وبين الأخطاء الجسيمة ويرون عدم مسؤولية الريان والتابعين الآخرين عن أخطائهم اليسيرة لأنهم يقومون بأعمال فنية تتطلب عدم محاسبتهم عن مثل هذه الأخطاء وتقتصر محاسبتهم فقط عن الأخطاء الجسيمة، ويترتب على ذلك أنه إذا قاضى المضروب المالك وحصل منه على التعويض فليس للمالك حق الرجوع على الريان أو التابع بما دفعه، وإذا كان المضروب قد قاضى الريان أو التابع عن الخطأ الذي ارتكبه وحصل منه على تعويض مجز، فإن للريان أو التابع استرداد ما تم دفعه للمضروب من المالك.

إلا أنه في الواقع لا يمكن التسليم بوجهة النظر هذه في ظل المادة 122 من القانون البحري التي نصت على ما يلي: " إذا أخل الريان بالواجبات المفروضة عليه كان مسؤولاً عن ما يترتب على ذلك من ضرر قبل من له مصلحة في السفينة (المالك أو المجهز) أو في شحنتها (أصحاب البضائع) ولا يكون الريان مسؤولاً في حالة القوة القاهرة أو الحادث الطارئ".

ويستطيع المالك بوصفه متبوعاً أن ينفى مسؤوليته عن أفعال تابعيه بنفي رابطة السببية بين خطأ التابع والضرر الذي حصل، ولكن المتبوع (المالك) لا يستطيع أن ينفى مسؤوليته بنفي الخطأ عن نفسه لأن مسؤولية المتبوع (المالك) لا تقوم على

أحكام قانونية مسؤولية مالك السفينة في ضوء أحكام القانون الليبي

أساس الخطأ المفترض في اختيار التابع أو رقابته وتوجيهه، وإنما مصدر مسؤولية المتبوع (المالك) هو نص القانون، لأن القانون يعد مصدراً من مصادر الالتزام. وقد طبق القضاء الفرنسي (10) المادة 1384 مدني فرنسي التي تقابل المادة 181 من القانون المدني الليبي على مالك السفينة واعتبر السفينة من الآلات الميكانيكية التي تتطلب حراستها عناية خاصة بسبب خطورتها واعتبر المالك مسؤولاً عن ما تحدثه السفينة من ضرر للغير بوصفه حارساً لها، وتقوم هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض من جانب المالك في الحراسة وهو خطأ لا يكلف المضرور بإثباته ولا يقبل إثبات العكس.

ويستطيع المالك الذي يعتبر حارساً للسفينة أن يدفع هذه المسؤولية بإثبات أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه. فقد نصت المادة 181 مدني ليبي على أنه: "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولاً عن ما 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".

إن هذا النص يجعلنا لا نؤيد القضاء الفرنسي فيما ذهب إليه من تطبيق للمادة 1384 مدني فرنسي التي تقابل المادة 181 مدني ليبي على مالك السفينة، لأن هذه المادة تتضمن أحكاماً عامة. بينما يتضمن القانون البحري نصوصاً تتضمن أحكاماً خاصة قد تتعارض مع الأحكام الواردة في النصوص العامة، من ذلك مثلاً ما نصت عليه

المادة 2/6 من معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بالمصادمات البحرية على أنه: "لا توجد قرائن قانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية". كما أن الفقرة الأخيرة من المادة 181 مدني ليبي تدعم وجهة نظرنا عندما نصت على ما يلي: "هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة".

ولاشك أن أحكام مسؤولية مالك السفينة هي من الأحكام الخاصة، كما أن تطبيق المادة 181 مدني ليبي على مالك السفينة يعنى أن مسؤولية مالك السفينة وفق هذه المادة تصبح مسؤولية شخصية يتحملها المالك مباشرة بوصفه حارساً لها،

ويؤدي تطبيق هذه القاعدة إلى نسف أهم المبادئ التي جاء بها القانون البحري، وه مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة بوصفه متبوعاً عن أخطاء الربان والتابعين البحريين الذي نصت عليه المادة 96 بحري.

فليس أسهل على المضرور إذا أراد أن يتفادى حق المالك في تحديد مسؤوليته من أن يتجنب إثارة خطأ الربان لكي يستند إلى مسؤولية المالك بوصف حارساً للسفينة وفقاً للمادة 181 مدني، وبذلك يصبح المالك مسؤولاً مسؤولية مطلقاً في كافة أمواله ويحرم من حق تحديد المسؤولية وهذا يتنافى مع ما كان يطمح إليه المشرع البحري عندما وضع المادة 96 بحري.

يضاف إلى ذلك أن مالك السفينة لا يمكن أن يعتبر حارساً لها بالمعنى الذي يقصده نص المادة 181 ، فهو يعنى الإشراف والسيطرة الحقيقية على الشيء لأن حراسة السفينة تكون للربان بماله من سلطان مطلق في قيادتها وإدارتها ولا سيطرة عليه فنياً فتخرج عن رقابة المالك وإشرافه. هذا عن مسؤولية المالك المجهز فما حدود مسؤولية المالك في حالة التأجير ؟ .

المبحث الثاني: مسؤولية المالك المؤجر.

سبقنا الإشارة إلى أن مالك السفينة عادة هو الذي يقوم بتجهيزها لغرض القيام بالرحلة البحرية، إلا أن المالك قد يؤجرها إلى شخص آخر يتولى استغلالها في الملاحة البحرية وبذلك يكون المجهز هو المستأجر. فإذا كان يستغل السفينة شخص غير مالكها فمن الذي يسأل في هذه الحالة عن عقود الربان وأخطائه ؟ .

إن المادة 96 بحري قد تطرقت لمسؤولية المالك عن عقود الربان وأخطائه ولم تشر إلى مسؤولية المجهز المستأجر. لذلك ذهب الرأي الغالب في الفقه (11) إلى القول إن المالك هو المسؤول دائماً أمام الغير عن أفعال الربان وبقية الطاقم وحجتهم في ذلك هي أنه في حالة ما إذا أجر المالك السفينة مطقمة، فهو يعتبر مسؤولاً عن

أحكام قانونية ————— مسؤولية مالك السفينة في ضوء أحكام القانون الليبي

الأخطاء التقصيرية والالتزامات التعاقدية الصادرة من الربان والتي تتعلق بالسفينة والرحلة البحرية، ذلك لأن المالك هو الذي اختار الربان فيسأل عنه مسؤولية الموكل فيما يتعلق بالالتزامات التعاقدية ومسؤولية المتبوع، فيما يتعلق بمسؤوليته التقصيرية عن أخطائه.

ويرى الدكتور على حسن يونس(12) عدم صحة هذا الرأي لأنه يقوم على أساس غير صحيح، ذلك أن الخطأ في الاختيار الذي تقوم عليه النظرية التقليدية في تأسيس مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعه لم يعد صالحاً لتفسير مسؤولية المالك عن أخطاء الربان، بل من أجل قيام مسؤولية المالك عن أخطاء الربان تكون العبرة لمن له التوجيه والرقابة، فإذا كان كل من التوجيه والرقابة ثابتة للمستأجر فيعتبر هو المسؤول عن أخطاء الربان، وإن كانت للمالك فيعتبر هو المسؤول وليس المستأجر، وهذا ما أشارت إليه المادة 2/177 من القانون المدني الليبي ، حيث نصت على ما يلي: " ... وتقوم رابطة التبعية ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقبته وتوجيهه ". كما أن صفة التمثيل العامة التي يقرها القانون للربان لا تستند إلى اختيار المالك ولكن إلى حاجة استغلال السفينة فيكون الربان ممثلاً للمجهز الذي يمارس هذا الاستغلال.

أما في حالة ما إذا أجز المالك سفينته غير مطقمة ، حيث يقوم المجهز المستأجر بتعيين رجال الطاقم ، ففي هذه الحالة أيضاً يذهب الرأي الغالب(13) إلى أن المالك يعتبر مسؤولاً عن أعمال وأخطاء الربان وبقية الطاقم وذلك للأسباب التالية:
أ- أن المادة 96 بحري نصت على مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء الربان والتزاماته التعاقدية فتقع المسؤولية دائماً على عاتق مالك السفينة دون تفرقة بين المالك المجهز والمالك المؤجر.

ب- أن مستغل السفينة في نظر الغير هو مالك السفينة الوارد اسمه في سجل السفن ولا علاقة للغير بالرابعة التعاقدية التي تربط المالك بالمجهز المستأجر في حالة تأجير السفينة، وأن المالك عندما يؤجر السفينة، فإنما يؤجرها لحسابه وعلى مسؤوليته، ويحق للمالك الرجوع على المستأجر بالمبالغ التي دفعها.

ج- أن المالك وحده هو الذي له الحق في تحديد مسؤوليته، وذلك بترك السفينة والأجرة، أما المجهز المستأجر فلا يحق له تحديد مسؤوليته لعدم استطاعته ترك سفينة لا يملكها.

إلا أن هذا الرأي لم يسلم من معارضين له استندوا على الحجج التالية:

أ- بالنسبة للنقطة الأولى، فإن المادة 96 بحري حينما نصت على مسؤولية المالك لا تعنى حصر المسؤولية بالمالك وحده في كل الأحوال، بل إنها تفترض أن المالك هو المجهز، وهذا هو الوضع الغالب عند وضع معظم التقنيات البحرية، أما تأجير السفينة فهو وضع كان نادر الوقوع في ذلك الوقت، ولعلها أرادت أن تقول المجهز أيا كان. (14)

ب- أما بالنسبة للنقطة الثانية، وهي أن اعتماد الغير على أن مستغل السفينة هو مالكها، فإن كان يصدق على الديون الناشئة عن العقود فهو لا يصدق على الديون الناشئة عن المسؤولية التصهيرية، حيث لا يمكن القول أن الغير المتضرر منح ائتمانه للمالك دون المستأجر، وأما القول بأن المالك عندما يؤجر سفينته، فإما يؤجرها على مسؤوليته، فهذا قول مردود أيضا لأن المالك عندما يؤجر سفينته فهو يقوم بعمل مشروع لا يرتب في ذمته أية مسؤولية (15).

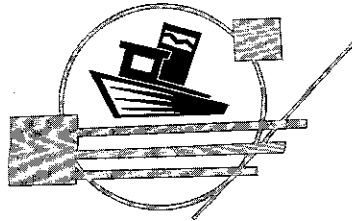
ج- وفيما يتعلق بالنقطة الثالثة وهي أن المستأجر لا يستطيع تحديد مسؤوليته، لأنه لا يستطيع ترك سفينة لا يملكها فهو أيضا قول يمكن الرد عليه بأن المستأجر يستطيع تحديد مسؤوليته بدفع ما يعادل قيمة السفينة، ولم يعد أيضا لهذه الحجة أي وزن في ظل معاهدة بروكسل المشار إليها سابقا، حيث يتم تحديد المسؤولية فيها بمبلغ يتم تحديده على أساس حمولة السفينة وليس السفينة ذاتها.

ويعتبر هذا الأمر محسوماً، في ظل القانون البحري الليبي، ففي الوقت الذي أقرت فيه المادة 79 بحري مبدأ تحديد المسؤولية بالنسبة للمالك، فإن المادة 105 أعطت الحق لمستأجر السفينة ومجهزها الذي ليس بمالكها الحق في تحديد المسؤولية.

الخاتمة

نستخلص مما تقدم أن مسؤولية مالك السفينة تتسع وتضيق بحسب ما إذا كان هو المجهز أم كان المجهز هو المستأجر. ففي الحالة الأولى يعتبر المالك مسؤولاً بصفة شخصية عن كل الالتزامات الناشئة عن العقود التي يبرمها، كما يسأل كذلك مسؤولية تقصيرية في حالات الإهمال التي تؤدي إلى إلحاق أضرار بالغير.

أما في الحالة الثانية نجد أنه في حالة ما إذا ثبتت له السلطة الفعلية في رقابة التابع وتوجيهه، فيكون هو المسؤول عن الأخطاء التقصيرية التي تقع من الريان وأفراد الطاقم وكذلك عن الالتزامات العقدية الناشئة عن العقود التي يبرمها الريان في حدود صلاحياته القانونية. وأما إذا انتفت هذه السلطة الفعلية عن المالك وثبتت للمجهز المستأجر فهو الذي يسأل عن هذه الأخطاء.



الهوامش

- (1) عرفت المادة 1/138 القانون البحري الليبي المجهز " بأنه هو كل شخص يتعهد بالقيام بالرحلة البحرية".
- (2) المادة 4/138 من القانون البحري.
- (3) على حسن يونس، أصول القانون البحري. دار النهضة العربية. بدون تاريخ نشر. ص 184.
- (4) نصت المادة 177 من القانون المدني الليبي: " يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع متى كان واقعا منه في حال تادية وظيفته أو بسببها، وتقوم رابطة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقيبته وفي توجيهه".
- (5) استئناف مصري مختلط، نقلا عن كمال طه. القانون البحري. الإسكندرية 1995. ص 188.
- (6) محمد كامل أمين: شرح القانون البحري. ط2. القاهرة 1945. ص 115.
- (7) مصطفى كمال طه. مرجع سابق. ص 205.
- (8) مصطفى كمال طه: مرجع سابق. ص 208
- (9) روبيير، نقلا عن مصطفى كمال طه. مرجع سابق. ص 208.
- (10) نقلاً عن مصطفى كمال طه. ص 139.
- (11) على جمال الدين عوض: القانون البحري- القاهرة 1971. ص 217.
- (12) على حسن يونس: مرجع سابق. ص 195.
- (13) كمال طه: مرجع سابق. ص 299.
- (14) على جمال الدين عوض: مرجع سابق. ص 171.
- (15) جمال الدين عوض: م س . ص 279.