

الفصل الأول

الصلح الوافي

يعدّ الصلح الوافي نظاماً وقائياً^(٢٦٥) وضعه المشرّع ليحول دون وقوع التاجر الذي اضطربت حالته المادية في الإفلاس^(٢٦٦) إذا نجح بإقناع دائنيه بتقسيط ديونهم أو التنازل عن قسم منها، وقد تضمنت أحكامه المواد ٥٧٦ حتى ٦٠٥ من قانون التجارة. سنتعرّف إلى شروط هذا الصلح وإجراءاته (المبحث الأول) ثم نبين أهم آثاره القانونية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

إجراءات الصلح الوافي

أولاً- تقديم طلب الصلح

٢٣٥- الشروط اللازم توافرها في الشخص طالب الصلح: يشترط توافر ثلاثة شروط في الشخص طالب الصلح الوافي:

أ) توافر صفة التاجر: ذلك أن نظام الصلح الوافي هو نظام خاص بالتجار بموجب أحكام قانون التجارة السوري، ولا فرق بعد ذلك في أن يكون التاجر شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً. مع العلم بأنه يمكن أن يستفيد منه التاجر الأجنبي بشرط أن يكون له محل تجاري في سوريا.

(265) مع التنويه إلى أن طلب الصلح الوافي وسلوك إجراءاته ليس إلزامياً، إذ من الممكن أن يقع التاجر المدين مباشرة في الإفلاس دون المرور في مرحلة الصلح الوافي.

(266) نقض سوري، قرار رقم ٤١٠، تاريخ ١٩٩٦/٧/٢٩، مجموعة أحكام النقض في القضايا التجارية، القسم الثاني، عبد القادر الألوسي، المكتبة القانونية، ٢٠٠٣، ص ٧٦، القاعدة ٢٤٢.

(ب) اضطراب الحالة المادية: أي أن يكون التاجر في حالة عجز عن إيفاء ديونه المستحقة، إذ لا يتصور طلب الصلح من تاجر وضعه المالي جيد وتجارته مزدهرة.

(ت) حسن النية: لأن الصلح الواقى وضع ليستفيد منه التاجر حسن النية أي الذي اضطرب مركزه المادي نتيجة لظروف خاصة لم يكن بالإمكان توقعها. أما التاجر سيء النية الذي أساء استعمال تجارته أو أهمل في إدارة أعماله مما أدى إلى اضطراب حالته المادي فمثل هذا التاجر يجب حرمانه من الصلح الواقى.

٢٣٦- المستندات المطلوب إرفاقها بطلب الصلح: قبل تقديم طلب الصلح بشكل رسمي إلى المحكمة المختصة يجب على طالب الصلح إعداد قائمة من الأوراق والمستندات المؤيدة لطلبه^(٢٦٧)، تلخص بما يلي:

- (أ) دفاتره التجارية الإجبارية المنظمة وفقاً للأصول عن ثلاث سنوات سابقة على الأقل أو من تاريخ احترافه للتجارة إذا كانت تقل عن ثلاث سنوات.
- (ب) وثيقة تثبت قيده في سجل التجارة، وإذا كان الأمر يتعلق بشركة فيجب إرفاق المستندات المثبتة لإنشائها أيضاً.
- (ت) بياناً مفصلاً وتقديرياً لأعماله، مع توضيح الأسباب التي حملته على طلب الصلح الواقى.
- (ث) بياناً بأسماء جميع دائنيه مع الإشارة إلى مبلغ دين كل منهم ومحل إقامته.
- (ج) بياناً يحدد فيه معدل التوزيع الذي ينوي عرضه على دائنيه أو الأسباب التي تحول عن الإفصاح عن ذلك، ويعين فيه أيضاً الضمانات العينية أو الشخصية التي يقدمها لدائنيه.

٢٣٧- الجهة المختصة بتلقي طلب الصلح الواقى وتوقيت تقديمه: يجب على التاجر طالب الصلح الواقى أن يقدم الطلب مع جميع ما هو مطلوب من مستندات إلى

(٢٦٧) المادة ٥٧٧ ق. ت.

المحكمة المختصة والتي هي عادةً محكمة البداية المدنية التي يقع في دائرتها المركز الرئيسي لأعمال التاجر، وذلك قبل توقفه عن الدفع أو خلال الأيام العشرة التي تلي توقفه عن الدفع^(٢٦٨).

ثانياً- نتيجة طلب الصلح

بمجرد تقديم الطلب يجب على المحكمة استطلاع رأي النيابة العامة بشأن الطلب قبل أن تقرر في غرفة المذاكرة رفض الطلب من الناحية الشكلية أو قبوله. وإذا ما تقرر قبول الطلب شكلاً أمكن النظر فيه موضوعاً ومتابعة إجراءاته.

٢٣٨- (I) رفض الطلب شكلاً: يمكن للمحكمة رفض الطلب شكلاً في خمس حالات^(٢٦٩):

- أ) إذا لم يقدم دفاتره أو أيّاً من البيانات المطلوبة.
- ب) إذا لم يقدم ضمانات كافية للقيام بتوزيع المعدل المقترح^(٢٧٠).
- ت) إذا سبق وحصل على صلح وافي إلا أنه لم يلتزم به.
- ث) إذا كانت له سابقة قضائية بلحدي جرائم الأموال كالإفلاس الاحتمالي أو الاحتيال أو إساءة الأمانة أو السرقة.
- ج) إذا سبق له أن فرّ بعد إغلاق جميع محلاته أو اختلس أو أخفى بطريق الاحتيال قسماً من موجوداته.

٢٣٩- (II) قبول الطلب شكلاً حتى يتم تصديق عقد الصلح الواقعي: في حال قبول الطلب شكلاً تقرر المحكمة دعوة الدائنين للحضور أمام قاضي منتدب تعيينه المحكمة من أجل مناقشة اقتراح الصلح الواقعي الذي تقدم به مدينهم. ويتم إقرار الصلح

(268) المادة ٥٧٦ ق. ت.

(269) الفقرة الأولى من المادة ٥٧٨ ق. ت.

(270) مع العلم أنه لا يجوز أن يقل المعدل المقترح للتوزيع عن ٣٠ % من أصل الدين إذا كانت مهلة الوفاء سنة واحدة، و ٥٠ % إذا كانت المهلة ١٨ شهراً، و ٧٥ % إذا كانت المهلة ثلاث سنوات.

الواقى مع التاجر المدين بالتصويت عليه من قبل دائنيه العاديين فقط، أما الدائنين المؤمنة ديونهم فلا يجوز لهم الاشتراك في التصويت إلا إذا تنازلوا عن حقهم في التأمين. والعلة في ذلك أن الدائنين غير العاديين - أي الذين أمّنوا على ديونهم بحق امتياز أو برهن أو تأمين عقاري أو غير ذلك - لديهم ضماناتهم التي تكفل سداد ديونهم ولا حاجة لهم للاشتراك في الصلح الواقى.

ويشترط لحصول الصلح موافقة الأغلبية العددية للدائنين الذين اشتركوا في التصويت (أي ٥١ ٪)، وأن تمثل هذه الأغلبية ثلاثة أرباع الديون العادية والديون التي سقط عنها التأمين بسبب اشتراك أصحابها في التصويت.

بعد التصويت الإيجابى على الصلح يتوجب تصديقه من قبل المحكمة النازرة في طلب الصلح الواقى وإلا فلا يكون نافذاً، وهنا تقوم المحكمة بتدقيق عقد الصلح ولها أن تصدقه أو ترفضه ككل، إذ لا يحق لها تجزئته ولا إدخال أي تعديل عليه. فإذا ما قررت رفض الصلح، وجب عليها أن تعلن إفلاس التاجر المدين من تلقاء نفسها، والأمر ذاته يحدث إذا ما تمّ التصويت سلباً وفشل عقد الصلح.

المبحث الثاني

آثار الصلح الواقى

أولاً- آثار تقديم طلب الصلح

يترتب على تقديم التاجر لطلب الصلح الواقى آثار قانونية هامة تتلخص في ثلاث نقاط:

٢٤٠- (I) وقف الإجراءات التنفيذية بحق التاجر المدين: إذ ينتج عن تقديم طلب الصلح وقف الإجراءات التنفيذية كافة بحق التاجر المدين مقدم الطلب، وبهذا الخصوص نجد أن المادة ٥٨١ ق.ت الفقرة الأولى تنص على أنه: "منذ تاريخ إيداع الطلب وإلى أن يكتسب الحكم المتضمن تصديق الصلح الواقى قوة القضية المقضية،

لا يحق لأي دائن بيله سند سابق لتاريخ الحكم أن يباشر أو يتابع معاملة تنفيذية أو أن يكتسب أي حق على أموال المدين أو أن يسجل رهناً أو تأميناً عقارياً، كل ذلك تحت طائلة البطالان".

٢٤١- (II) سقوط آجال الديون العادية ووقف سريان الفوائد: لقد نصت المادة ٥٨١ فقرة ٣ على أن "الديون العادية التي ليس لها أي امتياز تعد مستحقة الأداء وتنقطع فوائدها تجاه الدائنين فقط"، بمعنى أن آجال هذه الديون تسقط وكذلك تنقطع فوائدها فقط تجاه الدائنين في حين تبقى الفوائد سارية تجاه المدين.

٢٤٢- (III) تقييد حرية التاجر المدين في التصرف بأمواله وإدارتها: وهنا يجب التفريق بين أعمال الإدارة العادية وغير العادية. أما بالنسبة لأعمال الإدارة العادية فقد قضت المادة ٥٨٢ الفقرة الأولى من قانون التجارة بأنه أثناء إجراءات الصلح "يبقى المدين قائماً بإدارة أمواله ويثابر على القيام بجميع الأعمال العادية المختصة بتجارته" ولكن تحت إشراف القاضي المنتدب^(٢٧١). أما فيما يتعلق بأعمال الإدارة غير العادية كإقراض المال أو بيعه أو رهنه لأحد أصول تجارته فإنه لا بدّ لمثل هذه التصرفات من ترخيص مسبق من القاضي المنتدب حتى تصبح نافذة في مواجهة كتلة دائنيه^(٢٧٢). على أنه إذا ثبت أن المدين التاجر قد قام بهذه الأعمال دون ترخيص أو أخفى قسماً من موجوداته، فإن القاضي المنتدب يرفع الأمر للمحكمة لتقرير إفلاسه.

ثانياً- آثار تصديق عقد الصلح

٢٤٣- استمرار تقييد حرية التاجر المدين في إدارة أمواله: بعد أن توافق المحكمة على عقد الصلح وتصدّقه، تبقى حرية التاجر المدين في إدارة أمواله وتجارته مقيّلة كما كانت أثناء إجراءات طلب الصلح، فلا يحق له مباشرة أعمال الإدارة غير عادية كبيع

(271) الفقرة الأولى من المادة ٥٨٢ ق. ت.

(272) الفقرة الثانية من المادة ٥٨٣ ق. ت.

أو رهن عقار من عقاراته أو إنشاء تأمين عليها، أو أن يتخلى عن قسم من موجوداته بغير الطريقة التي تستلزمها تجارته أو صناعته، إلا بعد تنفيذ كل ما التزم به في عقد الصلح الواقعي، وذلك ما لم ينص عقد الصلح على خلاف ذلك.

٢٤٤- **حجية الصلح الواقعي:** يسري مفعول الصلح فقط على الدائنين العاديين والدائنين الذين تخلوا عن تأميناتهم، وسواء اشترك هؤلاء في التصويت أم لم يشتركوا، صوتوا إيجاباً أم سلباً؛ أما الدائنين غير العاديين أصحاب الضمانات فالصلح لا يعينهم. وبالمقابل أيضاً إن ما تقرر خلال الصلح من منح آجال للديون أو تنازل عن قسم من الديون يسري فقط على التاجر المدين طالب الصلح، ولا يشمل كفلائه أو المتضامين معه.

ثالثاً- إبطال الصلح أو فسخه

٢٤٥- **إبطال عقد الصلح أو فسخه كلاهما يؤدي إلى الإفلاس:** من جهة نجد أنه يمكن إبطال عقد الصلح بقرار من المحكمة، ويمكن أن يصدر هذا القرار بناءً على طلب أحد الدائنين ذوي المصلحة يقدمه في خلال ثلاث سنوات ابتداءً من تاريخ شهر حكم التصديق على الصلح، وذلك إذا ثبت للمحكمة بأن المدين لجأ إلى الحيلة وبالغ في تحديد ديونه أو أخفى قسماً من موجوداته^(٢٧٣). ومن جهة أخرى يمكن فسخ الصلح بناءً على طلب أحد الدائنين إذا ثبت أن المدين لم ينفذ التزاماته المنصوص عنها في عقد الصلح.

وطبعاً يترتب على بطلان عقد الصلح الواقعي أو فسخه - أي في كلتا الحالتين - شهر إفلاس التاجر المدين.

(٢٧٣) الفقرة الأولى من المادة ٦٠٣ ق. ت.

الفصل الثاني

الإفلاس

٢٤٦- تعريف الإفلاس والتمييز بينه وبين شهر الإفلاس: يختلف مفهوم الإفلاس عن شهر الإفلاس، إذ يقصد بالإفلاس عموماً حالة التاجر الذي توقف عن دفع ديونه المستحقة، ويكون التاجر في حالة الإفلاس بمجرد تقاعسه عن دفع دين تجاري مستحق الدفع وغير متنازع عليه، بغض النظر عما إذا كان المدين موسراً أو معسراً. وقد اعتبر القانون أيضاً في حالة إفلاس كل تاجر وقع في عجز مالي فلجأ إلى أساليب غير مشروعة لإطالة حياته التجارية وتأخير إفلاسه^(٢٧٤)، ومثال الوسائل غير المشروعة الاستقراض بفوائد فاحشة وتحرير سندات مجاملة.

أما شهر الإفلاس فله شروط وإجراءات (المبحث الأول) ويتم بقرار قضائي ينشر عبر طرق متعددة ليعلن إفلاس التاجر المتوقف عن دفع ديونه. وينتج عن شهر الإفلاس آثار قانونية هامة (المبحث الثاني) بالنسبة إلى التاجر المفلس لاسيما رفع يده نهائياً عن أمواله، بحيث تسلم أمواله إلى عدد من الأشخاص يشتركون في إدارة أمواله تمهيداً لوضع حل نهائي للتفليسة (المبحث الثالث).

المبحث الأول

إجراءات شهر الإفلاس

نظم المشرع أحكام الإفلاس في المواد ٦٠٦ حتى ٧٤ من قانون التجارة ومنها تستبط شروط شهر الإفلاس (المطلب الأول) وكيفية تقديم طلب الشهر (المطلب الثاني) وطبيعة حكم الشهر (المطلب الثالث).

(٢٧٤) المادة ٦٠٦ ق. ت.

المطلب الأول - شروط شهر الإفلاس

استناداً إلى أحكام المادة ٦٠٦ من قانون التجارة نجد أن المشرع اشترط لشهر إفلاس شخص ما تحقق ثلاثة شروط هي: توافر صفة التاجر والتوقف عن دفع ديون تجارية مستحقة غير متنازع عليها واستمرار حالة التوقف هذه حتى تاريخ صدور الحكم بشهر الإفلاس.

أولاً - صفة التاجر

٢٤٧ - خضوع كل من له صفة التاجر لشهر الإفلاس بما في ذلك التجار الفعليين: كنا قد تعرضنا سابقاً لتعريف التاجر والشروط الواجب تحققها في الشخص لكي يعدّ تاجراً والتي تتلخص بتوافر شرط الأهلية وممارسة واحد أو أكثر من الأعمال التجارية بطبيعتها إلى حد الاحتراف^(٢٧٥).

استناداً إلى ذلك لا يجوز شهر إفلاس قاصر إلا إذا أُذِن له بممارسة التجارة، كما لا يجوز شهر إفلاس الولي أو الوصي لأنهم لا يعتبرون تجاراً أصليين بل تجاراً بالوكالة يمارسون التجارة لمصلحة القاصر. بالمقابل يجوز شهر إفلاس الأشخاص الممنوعين من التجارة إذا اشتغلوا بالتجارة لأنه ينطبق عليهم وصف التاجر الفعلي، كما يمكن شهر إفلاس الأشخاص الذين تستروا وراءهم لأنهم ظهروا بمظهر التجار أمام الغير.

٢٤٨ - جواز شهر إفلاس التاجر المعتزل للتجارة أو المتوفى حديثاً: بالرغم مما سبق نجد أن القانون أجاز شهر إفلاس التاجر الذي اعتزل التجارة^(٢٧٦) والتاجر الذي توفي رغم فقدانهم صفة التاجر، وذلك بشرط أن يكون التوقف عن الدفع قد حدث قبل اعتزال التجارة أو الوفاة، وأن يقدم طلب شهر الإفلاس من صاحب المصلحة خلال

(٢٧٥) بليغ عبد النور حاتم، الشروط الموضوعية للحكم بشهر الإفلاس، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ٤٦ وما بعد.

(٢٧٦) وهنا أراد المشرع قطع الطريق على كل تاجر أراد أن يستخدم اعتزال التجارة كوسيلة للتهرب من أحكام الإفلاس.

سنة تبدأ من تاريخ الاعتزال للتجارة أو الوفاة^(٢٧٧). بالمقابل منع القانون صراحةً شهر إفلاس صغار التجار (أو الباعة الجوالين) رغم توافر صفة التاجر فيهم وذلك لصغر تجارتهم^(٢٧٨).

٢٤٩- يشهر إفلاس الشركات التجارية مع الشركاء المتضامنين فيها - إن وجدوا - بأن واحد: فبالنسبة للشركات فهي قطعاً تخضع لأحكام الإفلاس ويمكن شهر إفلاسها متى كانت تجارية^(٢٧٩)، ولكن لا بدّ من التوضيح هنا إلى أن الشركة تتعرض لشهر الإفلاس كشركة كما يتعرض للإفلاس معها وبأن واحد الشركاء المتضامنين فيها، وهذا ينطبق بشكل خاص على الشركات التي تضم شركاء متضامنين كشركة التضامن وشركة التوصية البسيطة أو المساهمة.

مع العلم أنه إذا كان إفلاس الشركة التجارية يؤدي حتماً إلى إفلاس الشركاء المتضامنين فيها فالعكس غير صحيح، بمعنى أن إفلاس شريك متضامن من أجل ديون شخصية لا يؤدي إلى إفلاس الشركة التي هو شريك فيها. وبخصوص شركة الحاصة فلا تخضع لإجراءات شهر الإفلاس لعدم تمتعها بالشخصية الاعتبارية، وإذا توقفت عن الدفع فيخضع لشهر الإفلاس مديرها وكل شريك فيها تعامل مع الغير على أنه تاجر.

ثانياً- التوقف عن الدفع

حتى يكون التوقف عن الدفع مقبولاً للمباشرة بشهر إفلاس تاجر يجب أن يحدث بشأن ديون تجارية مستحقة الأداء وغير متنازع عليها.

(277) هذا طبقاً لأحكام المادة ٦١١ ق.ت. مع التنويه هنا إلى أن أحكام الفقرة الثانية من المادة نفسها نصت بشكل خاص على عدم جواز تقديم طلب شهر إفلاس تاجر متوفى من قبل ورثته حتى لا يكون في ذلك جحود لمورثهم.

(278) المادة ١٠ ق.ت.

(279) هيئة عامة، قرار رقم ١١٨، تاريخ ١٩٩٤/٨/٢٢، مجموعة عبد القادر الآلوسي، مرجع سابق، القسم الأول، ص ١١٨، القاعدة ٣٨.

٢٥٠- (I) التوقف عن دفع ديون تجارية: يجب أن يكون التوقف عن الدفع متعلقاً بديون تجارية أي ناتجاً عن أعمال تجارية بطبيعتها أو بالتبعية، لذلك فإن توقف تاجر عن دفع دين أو ديون مدنية لا يؤدي إلى شهر إفلاسه.

وإذا كان الدين ذا طبيعة مختلطة أي تجارياً بالنسبة لطرف ومدنياً بالنسبة للطرف الآخر فهنا تكون العبرة لطبيعة الدين بالنسبة للمدين فإذا كان الدين بالنسبة إليه تجارياً بطبيعته أو بالتبعية وهو تاجر أمكن شهر إفلاسه، ومثال ذلك أن يقتض تاجر مالاً من شخص غير تاجر لشراء بضاعة، بالمقابل إذا كان الدين بالنسبة للتاجر نفسه مدنياً كأن يقتض ليزوج نفسه فلا يجوز شهر إفلاسه من أجل مثل هذا قرض.

٢٥١- (II) التوقف عن دفع ديون مستحقة: يجب أن تكون الديون التجارية مستحقة الأداء^(٢٨٠)، فلا يمكن شهر إفلاس تاجر من أجل ديون غير مستحقة ولو كان في حالة مالية سيئة وديونه تفوق موجوداته، وبالمقابل إذا كانت موجودات التاجر تفوق ديونه وتوقف عن دفع ديون مستحقة فيمكن شهر إفلاسه.

٢٥٢- (III) التوقف عن دفع ديون غير متنازع عليها: ويشترط في الدين موضوع الإفلاس أيضاً أن يكون غير متنازع عليه، فإذا كان الدين موضوع دعوى قضائية وينازع التاجر المتوقف عن الدفع دائته في مقداره أو في استحقاقه أو في انقضائه، فلا يجوز شهر إفلاسه من أجل هذا الدين إلا بعد أن يبت القضاء بأمره وتثبت صحته واستحقاقه.

ثالثاً- استمرار حالة التوقف

٢٥٣- وجوب استمرار حالة التوقف عن الدفع حتى تاريخ صدور الحكم بشهر الإفلاس: فمن المسلم به أن التاجر المفلس يستطيع أن يتفادى الحكم بشهر إفلاسه

(280) نقض سوري، قرار رقم ٩٠، تاريخ ١٩٥٣/٣/٢، تشريعات التجارة، صبحي سلوم، دار الأنوار للطباعة، دمشق، ١٩٨٤، ص ٦٢٢.

بدفع جميع ديونه المستحقة عليه، لأنه إذا قام بدفع ديونه توقفت جميع الإجراءات وامتنع شهر إفلاسه.

المطلب الثاني: طلب شهر الإفلاس

يجب أن يقدم طلب شهر الإفلاس إلى محكمة البداية المدنية التي يوجد في منطقتها المركز الرئيسي لأعمال التاجر أو الشركة موضوع شهر الإفلاس، ويمكن أن يقدم الطلب من التاجر المدين نفسه أو من دائنيه كما يمكن أن يثار من المحكمة من تلقاء نفسها.

٢٥٤- طلب التاجر المتوقف عن الدفع شهر إفلاس نفسه هو واجب قانوني مقترن بمؤيد جزائي: ذلك أن أحكام المادة ٦٠٨ من قانون التجارة تلزم كل تاجر يلمس خلافاً في حالته المادية أن يعدّ تصريحاً بذلك ويقدمه إلى المحكمة المختصة خلال مدة أقصاها عشرون يوماً من تاريخ توقفه عن الدفع تحت طائلة إدانته بجنحة الإفلاس التقصيري^(٢٨١).

ويجب على التاجر المفلس أيضاً أن يرفق بتصريح التوقف عن الدفع ميزانية مفصلة يوضح فيها بشكل خاص جميع موجوداته والديون المترتبة عليه. وإذا كان الأمر يتعلق بشركة تجارية فيجب أن يقدم طلب شهر الإفلاس المدير أو أحد الشركاء الذين يملكون حق التوقيع عن الشركة ويرفق بالطلب تصريح يتضمن بشكل خاص أسماء جميع الشركاء المتضامين في الشركة وعناوينهم.

(281) الإفلاس التقصيري هو فعل جنحي الوصف وعقوبته الحبس من شهر إلى سنة (م ٦٧٦ و ٦٧٧ ق. ع)، أما الإفلاس الاحتياالي فهو جنائية وعقوبتها الأشغال الشاقة المؤقتة حتى سبع سنوات (م ٦٧٥ ق. ع). انظر د. عبد القادر برغل، الإفلاس الجرمي، مجلة بحوث جامعة حلب: سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد ٣٣، ٢٠٠٣، ص ٢٣٧ وما بعد.

٢٥٥- إمكانية تقديم طلب شهر إفلاس التاجر من قبل دائن له أو أكثر: إذ أن القانون منح الحق لكل دائن منفرداً أو مشتركاً مع غيره بأن يطلب من المحكمة المختصة شهر إفلاس مدينه التاجر الذي توقف عن دفع ديون تجارية مستحقة غير متنازع عليها.

وليس للمحكمة أية سلطة تقديرية في تقرير شهر الإفلاس مادام الطلب المقدم من الدائن أو الدائنين مستوفياً شروطه القانونية، إذ يجب عليها بمجرد تسجيل الطلب تعيين جلسة خلال ثلاثة أيام كحد أقصى من تاريخ التسجيل^(٢٨٢). وإذا شعر الدائنون بأن هناك محاولة من مدينهم لتهريب أمواله وأثبتوا مثلاً أنه قام بإغلاق محلاته وهرب أو أخفى قسماً هاماً من موجوداته، أصبح بإمكانهم مراجعة المحكمة في غرفة المذاكرة لكي تفصل في قضية شهر إفلاس مدينهم بدون دعوة الخصوم^(٢٨٣).

٢٥٦- إمكانية إثارة موضوع إفلاس التاجر من قبل المحكمة من تلقاء نفسها: لقد أجاز القانون للمحكمة المختصة أن تحكم بشهر إفلاس تاجر ما من تلقاء نفسها في بعض الحالات ومتى ثبت لها توقف التاجر عن الدفع^(٢٨٤). والحقيقة أن خير تطبيق على ذلك حالة التاجر المدين الذي تقدم بطلب صلح وافي وحصل على موافقة دائنيه على الصلح إلا أن المحكمة رفضت تصديق الصلح، ففي مثل هذه الحالة أجاز القانون للمحكمة أن تقضي بشهر إفلاس التاجر المدين من تلقاء نفسها^(٢٨٥).

المطلب الثالث: حكم شهر الإفلاس

٢٥٧- (I) مضمون الحكم بشهر الإفلاس: يجب أن يتضمن حكم شهر الإفلاس ما يلي:

(282) الفقرة الثانية من المادة ٦٠٩ ق. ت.

(283) الفقرة الثالثة من المادة ٦٠٩ ق. ت.

(284) بليغ عبد النور حاتم، الشروط الموضوعية للحكم بشهر الإفلاس، مرجع سابق، ص ٢١٣.

(285) الفقرة الثالثة من المادة ٥٩٤ ق. ت.

أ) تعيين تاريخ التوقف عن الدفع، وفي جميع الأحوال لا يمكن إرجاع هذا التاريخ إلى أكثر من ثمانية عشر شهراً قبل صدور حكم شهر الإفلاس^(٢٨٦).

ب) تعيين وكيل أو أكثر للتفليسة لتسلم إليه إدارة أموال المفلس.

ت) تعيين القاضي المنتدب للتفليسة والذي تكون مهمته الإشراف على إجراءات الإفلاس وعلى أعمال وكيل التفليسة.

ث) اتخاذ التدابير الاحتياطية اللازمة للمحافظة على حقوق الدائنين.

٢٥٨- (II) سمات الحكم بشهر الإفلاس: يعدّ حكم شهر إفلاس التاجر معجل النفاذ حكماً سواء أنصّ على ذلك في الحكم أم لا، وهذا يعني أن إجراءات التنفيذ لا تتوقف في حال الطعن بحكم شهر الإفلاس بالاستئناف أو بالنقض. ويتسم حكم شهر الإفلاس أيضاً بصفة الشمولية، إذ أنه يسري على دائني التاجر المفلس كافة تجاراً كانوا أم لا، كما لا ينحصر أثر الحكم على الأشخاص الممثلين في دعوى الإفلاس بل يشمل جميع الدائنين ولو لم يمثلوا في الدعوى.

ومراعاةً للصفة الشمولية لحكم شهر الإفلاس وحتى يصل إلى علم الجميع حرص المشرّع على الإعلان عنه في أماكن متعددة، إذ نصت المادة ٦١٣ من قانون التجارة على أنه: "١- يجب أن يلصق الحكم بشهر الإفلاس... في خلال خمسة أيام من صدورها بواسطة وكلاء التفليسة في ردهة المحكمة التي أصدرتها وفي أقرب مركز للبورصة إن وجدت وعلى باب مؤسسة المفلس التجارية. ٢- ويجب أيضاً أن تنشر خلاصتها في خلال الميعاد نفسه في إحدى الصحف اليومية. ٣- ويجب أن يتم هذا النشر في المكان الذي شهر فيه الإفلاس وفي سائر الأماكن التي يكون للمفلس فيها مؤسسات تجارية. ٤- ويجب في الوقت نفسه أن تسجل هذه الأحكام في سجل التجارة وأن تبلغ إلى النيابة العامة بواسطة الكاتب".

(286) الفقرة الرابعة من المادة ٦١٢ ق.ت.

المبحث الثاني

آثار شهر الإفلاس

ينتج عن الحكم بشهر إفلاس التاجر آثار قانونية هامة تطل تصرفات المفلس السابقة (المطلب الأول) واللاحقة لصدور هذا الحكم (المطلب الثالث) كما تطل حقوق دائنيه (المطلب الثالث).

المطلب الأول: تصرفات المفلس السابقة لصدور الحكم

عندما يشعر التاجر بسوء حالته المالية، قد يقوم ببعض التصرفات أو الأعمال الهادفة للحيلولة دون إفلاسه أو لتأخير إفلاسه، وقد يعتمد إلى تهريب أمواله أو تفضيل بعض دائنيه على حساب الآخرين مما يضر بمصالح دائنيه. ولمواجهة مثل هذه التصرفات وحماية دائني المفلس فقد نص قانون التجارة على قواعد خاصة تعدّ بعضاً من هذه التصرفات باطلة وجوباً وبعضها الآخر قابلاً للإبطال.

أولاً- التصرفات الباطلة وجوباً

٢٥٩- فترة وقوع التصرفات الباطلة وجوباً: يعدّ القانون بعض تصرفات التاجر المفلس باطلة بحكم القانون متى كانت واقعة في فترة زمنية محددة هي فترة الرتبة، ويقصد بها الفترة الواقعة بين تاريخ توقفه عن الدفع وتاريخ صدور حكم شهر الإفلاس يضاف إليها عشرون يوماً سابقة على تاريخ التوقف عن الدفع، وقد أضيفت العشرون يوماً للملاحظة أي سوء نية يصدر من جانب المفلس.

ومعنى أن تكون تلك التصرفات باطلة بحكم القانون، أي أنه إذا عرض أمرها على القضاء فليس للقاضي أية سلطة تقديرية في تقرير بطلانها من عدمه. وقد عدلت المادة ٦٢٣ من قانون التجارة التصرفات الباطلة وجوباً على سبيل الحصر، وهي: التبرعات، وفاء الديون الآجلة قبل استحقاقها، وفاء الديون المستحقة بغير الشيء المتفق عليه، إنشاء رهن أو تأمين من أجل دين سابق.

٢٦٠- (I) التبرعات: ويقصد بها التصرفات التي يجريها التاجر بدون عوض، كالهبات والهدايا والوصايا وإعطاء المفلس كفالة مجانية والتنازل عن قسم من دين له أو عن حصة إرثية، فمثل هذه التصرفات تعتبر من قبيل التبرعات وهي باطلة بحكم القانون إذا وقعت في فترة الريبة. والعلّة في ذلك أن تبرعات المفلس تحمل نفعاً للمتبرع له كما تحمل ضرراً للدائني التاجر، ويجب إبطالها لأن "إبعاد الضرر مقدّم على جلب النفع".

ويعتبر من قبيل التصرفات الباطلة أيضاً الهبة المستترة، وهي كل تصرف لم يحصل فيه المالك على عوض أو أنه حصل على عوض تافه، كما هو الحال في البيع الصوري. بالرغم من كل ذلك فقد استثنيت بنص القانون الهدايا الصغيرة المعتادة^(٢٨٧) كتقديم طاقة ورد أو زجاجة عطر، واعتبرت مثل هذه التبرعات صحيحة لأن الضرر الذي قد تسببه للدائنين تافه.

٢٦١- (II) وفاء الديون الآجلة قبل استحقاقها: إذا قام التاجر بوفاء ديون مستحقة في فترة الريبة لا يعدّ تصرفه هذا باطلاً، فالبطلان يطل فقط وفاء دين لم يحن أجله لأن في ذلك تمييز الدائن الذي استوفى دينه عن بقية الدائنين وتجنّيه الدخول معهم في قسمة غرماء، ومثل هذا التصرف يدلّ على سوء نية التاجر المدين. وكثيراً ما نصادف في الواقع العملي إقدام المفلس على وفاء دين قبل تاريخ استحقاقه مقابل الحصول على خصم جزئي من الدين فمثل هذا الوفاء يعدّ باطلاً. ونذكر هنا أنه لا أهمية لطبيعة الدين سواء كان تجارياً أم مدنياً، ناتجاً عن عقد أو فعل نافع أو فعل ضار.

٢٦٢- (III) وفاء الديون المستحقة بغير الشيء المتفق عليه: مثال ذلك أن يكون التاجر مديناً بمبلغ من النقود فيوفي دينه بأشياء عينية كبضاعة أو عقار، فمثل هذا التصرف يخفي في حقيقة الأمر محابة المدين لدائنه على حساب بقية الدائنين، لأن ذاك

(٢٨٧) الفقرة الأولى من المادة ٦٢٣ ق. ت.

الدائن قد يحصل على أقل من حقه أو على أكثر منه مما يؤدي للإضرار بالدائنين. بالمقابل إذا تمّ وفاء الدين المستحق بذات الشيء المتفق عليه كما لو كان موضوع الدين مبلغاً نقدياً وسدد هذا المبلغ نقداً فلا يكون هذا الوفاء باطلاً. مع التنويه إلى أن وفاء الدين النقدي بواسطة تحرير سند تجاري لا يعدّ تصرفاً باطلاً لأن الأسناد التجارية تؤدي وظيفة النقود^(٢٨٨).

٢٦٣- (IV) إنشاء رهن أو تأمين من أجل دين سابق: يعدّ باطلاً إنشاء رهن أو تأمين في فترة الرية لدين سابق لهذه الفترة، لأن ذلك دليل على سوء نية التاجر المفلس الذي يريد تمييز صاحب الدين عن بقية دائنيه، ولو لم يكن كذلك لطلب ذاك الدائن الرهن أو التأمين على دينه حين نشوئه.

ثانياً- التصرفات القابلة للإبطال

٢٦٤- (I) فترة وقوع التصرفات القابلة للإبطال: كقاعدة عامة إن جميع التصرفات التي يقوم بها التاجر المدين في فترة الرية الممتدة بين تاريخ التوقف عن الدفع وتاريخ شهر الإفلاس^(٢٨٩) هي قابلة للإبطال. ويدخل في ذلك على سبيل المثال جميع عقود المعاوضة كعقد البيع والإيجار ووفاء الديون المستحقة بنقود أو بأوراق تجارية وكذلك التأمينات المعاصرة لنشأة الدين والقروض، وغير ذلك.

على الرغم من ذلك هناك استثناء وحيد يتعلق بوفاء الديون في فترة الرية بواسطة الأسناد التجارية والذي تقرر عدم قابليته للإبطال لتعزيز الثقة بهذه الأسناد ولحماية حقوق حامليها. فوفاء السند التجاري يعدّ صحيحاً وغير قابل للإبطال ولو كان الحامل علماً بتوقف المدين عن الدفع، بعكس الوفاء بقيمة السند للساحب أو المستفيد الذي يكون قابلاً للإبطال كسائر تصرفات المفلس التي تقع منه في فترة الرية.

(288) راجع مبحث وظائف الأسناد التجارية، ف ١٧٢.

(289) مع التنويه هنا إلى أن فترة الرية بالنسبة للتصرفات القابلة للإبطال لا تشمل العشرين يوماً السابقة لتاريخ التوقف عن الدفع كما هو الحال عليه بالنسبة لفترة الرية المتعلقة بالتصرفات الباطلة بحكم القانون.

٢٦٥- (II) شروط إبطال التصرفات القابلة للإبطال: يتم إبطال هذه التصرفات بتقديم طلب إلى المحكمة المختصة التي يمكنها تقرير بطلان التصرف إذا توافرت الشروط التالية:

١. أن يقع التصرف في فترة الرية، ومدة فترة الرية هذه تمتد بين تاريخ التوقف عن الدفع وتاريخ شهر الإفلاس إلا أنها تشمل العشرون يوماً السابقة لتوقف التاجر عن الدفع كما هو الحال بالنسبة لفترة الرية التي تمّ التحدث عنها في معرض التصرفات الباطلة.
٢. أن يثبت علم الشخص الذي تعامل معه التاجر بتوقف هذا الأخير عن الدفع.
٣. أن يكون من شأن التصرف الإضرار بمصلحة الدائنين.
٤. أن تستجيب المحكمة لطلب إبطال التصرف بعد أن تستعمل سلطتها التقديرية في ذلك، إذ أن لها ترفض طلب الإبطال حتى وإن تحققت فيه جميع الشروط السابقة.

المطلب الثاني: تصرفات المفلس اللاحقة لصدور الحكم

٢٦٦- (I) رفع يد المفلس عن إدارة أمواله أو التصرف بها: إذا صدر حكم الإفلاس كُفّت يد التاجر المدين عن التصرف بأمواله وإدارتها وامتنع عليه البيع أو القبض أو الوفاء، كما لا يمكن مخاصمته أمام القضاء إلا بصفة متدخل في الدعاوى التي يخاصم فيها وكيل التفليس.

غير أن رفع يد المفلس لا يعني تجريده من ملكية هذه الأموال بل يبقى مالكها حتى يتم تصفيتها. كما يبقى للمفلس الحق في التصرف بالحقوق التي لا دخل لها بذمته المالية، كالأموال التي لا يجوز حجزها أو التنفيذ عليها (كدار السكن والثياب الخاصة والمال الذي يجنيه المفلس بجهده الشخصي وبما يتناسب مع حاجته وحاجات أسرته المعيشية)، وكذلك يحتفظ بحق التصرف بحقوقه الشخصية كحقوقه العائلية والسلطة الأبوية.

٢٦٧- (II) وقف الملاحقات الفردية ضد المفلس: وهذا يعني أنه لا يحق لأي من الدائنين العاديين إقامة الدعاوى على مدينهم الذي شهر إفلاسه أو إتباع إجراءات تنفيذية ضده بشكل إفرادي، والهدف من ذلك تحقيق المساواة بين الدائنين وحتى لا يتسابقوا في التنفيذ على مدينهم ويحصلوا على مزايا دون وجه حق.

ويختلف الأمر بالنسبة للدائنين غير العاديين الذين يبقى لهم الحق وبشكل إفرادي بالملاحقة والتنفيذ على الأموال المرهونة أو المؤمنة لاستيفاء ديونهم، سواء أكان ذلك قبل الحكم بشهر الإفلاس أم بعده. مع التنويه إلى أنه إذا أراد الدائنين غير العاديين خصامة مدينهم بعد شهر إفلاسه فعليهم اختصاص وكيل التفليسة.

٢٦٨- (III) سقوط آجال الديون المترتبة بذمة المفلس: إذا شهر إفلاس التاجر عدت جميع ديونه المضمونة وغير المضمونة مستحقة الأداء بتاريخ شهر الإفلاس وسقطت جميع الآجال بشأنها، ومبرر ذلك أن منح الأجل لدين يقوم عادة على الثقة، والثقة بالتاجر المدين تنعدم بشهر إفلاسه. مع ذلك يجب التنويه إلى أن آجال الديون التي للمفلس على الغير لا تسقط لأنه لا يجوز حرمان هذا الغير من أجل وفاء دينه لسبب لا يد له فيه. كما لا تسقط الآجال بالنسبة للمدين المتضامن ولا بالنسبة للكفيل للسبب نفسه، مع العلم أنه لا تجوز مطالبة كفيل المفلس إلا عند استحقاق الدين وبالقدر الذي لم يحصل من التفليسة.

٢٦٩- (IV) وقف سريان فوائد الديون العادية: إن الحكم بشهر إفلاس التاجر يوقف سريان فوائد ديونه العادية بمواجهة كتلة الدائنين فقط، أما الديون المضمونة برهن أو تأمين أو امتياز، فتسري الفوائد بشأنها حتى بعد حكم القاضي بشهر الإفلاس. ولكن سريان الفوائد على الديون المضمونة لا ينفذ إلا على الأموال الضامنة لهذه الدين، فإذا لم تكف هذه الأموال لسداد الدين اعتبر القسم المتبقي منه ديناً عادياً وتوقف سريان الفوائد بالنسبة لهذا القسم. وفي جميع الأحوال لا تتوقف فوائد الديون التي للمفلس على الغير، سواء أكانت مضمونة أم غير مضمونة.

٢٧٠- (٧) التأمين الجبري لمصلحة كتلة الدائنين: نصت المادة ٦٢٢ من قانون التجارة على أنه "إذا كان المفلس مالكاً لعقارات أو لحقوق عينية عقارية فيكون الحكم بشهر الإفلاس خاضعاً لقواعد الشهر المختصة بالرهون والتأمينات العقارية، ويسجل في السجل العقاري بواسطة وكلاء التفليسة، وينشأ عن هذا التسجيل، من تاريخ وقوعه، تأمين جبري لمصلحة كتلة الدائنين". والغاية من هذا التأمين الجبري جعل تلك العقارات ضماناً لوفاء حقوق دائني التفليسة ومنع الدائنين الجدد من التنفيذ عليها حتى يستوفي الدائنون القدامى جميع حقوقهم.

٢٧١- (٦) سقوط بعض الحقوق المدنية والسياسية عن المفلس: إن الحكم بشهر الإفلاس يفقد التاجر حقوقه السياسية، فلا يجوز له بعد صدور هذا الحكم أن يكون نخباً أو منتخباً في المجالس السياسية أو البلدية أو المهنية. يضاف إلى ذلك أنه يُحرم من ممارسة التجارة ومن إنشاء أي شركة تجارية، كما يُحرم من تولي أية وظيفة أو مهمة عامة حتى يُعاد اعتباره. ويُعاد اعتبار المفلس حكماً بعد مرور عشر سنوات على شهر إفلاسه.

المطلب الثالث: حقوق دائني المفلس

قد يتم تسليم التاجر المفلس أوراقاً أو أسناداً تجارية على سبيل الوكالة وقد يتفق بعض التجار على وضع بضائعهم لديه على سبيل الأمانة أو يكونوا قد باعوه بضائعهم للتو، فهل يعقل أن تختلط تلك الأوراق أو البضائع بأموال التفليسة ويخسرها صاحبها أو يفقد جزءاً كبيراً من قيمتها نتيجة إدخاله في قسمة غرماء مع بقية الدائنين؟ في الحقيقة لقد وضع القانون آليات تمكن أصحاب الحقوق عليها من استردادها.

أولاً- استرداد الأوراق التجارية المسلمة على سبيل الوكالة

٢٧٢- استرداد الأوراق التجارية المسلمة للمفلس على سبيل الوكالة: أجاز القانون بشكل خاص استرداد هذه الأوراق ولكنه اشترط لذلك أمرين^(٢٩٠):

(٢٩٠) المادة ٧٢٤ ق. ت.

أ) أن تكون الأوراق التجارية قد انتقلت إلى المفلس بطريقة التظهير وبما يفيد الوكالة من أجل التحصيل، أما إذا انتقلت بطريقة التظهير وبما يفيد انتقال الملكية فلا مجال لاستردادها.

ب) أن تكون الأوراق التجارية ما تزال موجودة لدى المفلس، أما إذا قبض قيمتها قبل شهر إفلاسه، فإن حق صاحبها باستردادها يسقط، ويدخل في كتلة الدائنين. مع ملاحظة أنه إذا سلمت الورقة التجارية للمفلس لقيدها في الحساب الجاري المفتوح بين المالك والمفلس فلا يجوز استردادها ولو وجدت بعينها لدى المفلس لأنها تكون اندمجت في الحساب وفقدت ذاتيتها وأصبحت عنصراً من عناصر هذا الحساب.

ثانياً- استرداد البضائع المملوكة للغير

٢٧٣- استرداد البضائع المودعة لدى المفلس على سبيل الأمانة: لكي يستطيع الدائن مالك بضاعة مودعة لدى المفلس لبيعها لمصلحة مالكيها، استرداد بضاعته يجب توافر شرطين:

أ) أن تكون البضاعة قد سلمت للمفلس على سبيل الوديعة أو لبيعها لصالح مالكيها أي ما تزال في ملكية الدائن، أما إذا كانت موضوعاً لعقد بيع بينه وبين المفلس فلا يمكنه استردادها.

ب) أن تكون البضاعة المقصودة مميزة عن غيرها وما تزال موجودة عيناً كلها أو جزءاً منها، في حيازة المفلس أو في حيازة غيره ولكن لحسابه. فإذا حدث وبيعت البضاعة فإن حق مالك البضاعة ينتقل إلى ثمنها، بمعنى أنه إذا لم يحصل المفلس بعد على ثمنها فإنه يمكن لمالكها مطالبة المشتري بشكل مباشر بقبض ثمنها. أما إذا تم دفع الثمن فتضاف قيمة البضاعة إلى مبلغ دين الدائن ويدخل في كتلة الدائنين.

ثالثاً- استرداد البضائع المباعة قبل شهر الإفلاس

إذا باع شخص ما بضاعة إلى تاجر مفلس قبل فترة وجيزة من شهر إفلاسه فما هو مصير هذه البضاعة ؟ للجواب على هذا السؤال يجب التمييز بين ثلاث حالات:

٢٧٤- (I) شهر إفلاس المشتري بعد استلامه البضاعة ودخولها في حيازته: يفقد

البائع في هذه الحالة كل حق له على بضاعته ويصبح مركزه القانوني تجاه المشتري المفلس وتجاه سائر دائئيه كدائن عادي. هذا وتعتبر البضاعة في حيازة المشتري المفلس ولا يجوز استردادها متى دخلت في مخازنه أو في خزن عام لحسابه أو في مستودعات الجمارك أو على جزء من رصيف الميناء المخصص للمشتري ، أما إذا وجدت البضاعة في محطة السكك الحديدية أو في عنابر السفينة فلا تكون البضاعة قد انتقلت إلى حيازة المشتري، ويمكن للبائع استردادها.

واستطراداً فإنه في حالة اشتراط البائع في عقد البيع الاحتفاظ بملكية المبيع حتى استيفاء الثمن^(٢٩١) أو اشتراط اعتبار البيع مفسوخاً في حال إفلاس المشتري، لا يجوز هنا أيضاً استرداد البضاعة متى وجدت في حيازة المشتري.

٢٧٥- (II) شهر إفلاس المشتري في وقت ما تزال البضاعة في طريقها إليه: أجاز

المشرع للبائع في هذه الحالة إيقاف البضاعة في الطريق وعدم تسليمها للمشتري المفلس واستردادها، ومبرر ذلك أن المشرع افترض عدم أخذ دائئني المفلس بعين الاعتبار هذه البضاعة حين تقدير موجوداته. ومع ذلك يشترط هنا لصحة الاسترداد توافر عدة شروط:

- أ) ألا يكون قد سبق للبائع واستوفى ثمن البضاعة.
- ب) ألا يكون المشتري المفلس قد تصرف بالبضاعة أثناء وجودها في الطريق، كأن باعها إلى الغير حسن النية، وذلك حفاظاً على حقوق الغير حسني النية.

(291) د. أحمد عيسى و د. عبد الرزاق جاجان، شرط الاحتفاظ بالملكية، مجلة بحوث جامعة حلب: سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد ٣١، ٢٠٠٢، ص ١٥ وما بعد.

ويجب التنويه هنا إلى أن الدائن أو البائع إذا تمكن من استرداد بضاعته يبقى له الحق في طلب فسخ بيع البضاعة والمطالبة بتعويض الضرر الذي قد يلحق به جراء هذا الفسخ، ويكون مركزه بالنسبة لمبلغ التعويض هذا كدائن عادي.

٢٧٦- (III) شهر إفلاس المشتري في وقت ما تزال البضاعة في حيازة البائع: هنا يستطيع البائع حبس البضاعة وعدم إرسالها إلى المشتري حتى لو كان الأجل المحدد لسداد ثمنها مؤجلاً، بالمقابل يكون لوكيل التفليسة الخيار بين مطالبة البائع بتنفيذ عقد البيع واستلام البضاعة بعد دفع كامل ثمنها أو ما تبقى من ثمنها، أو مطالبة بفسخ البيع واسترداد العربون أو ما قُدم من ثمنها.

المبحث الثالث

إدارة التفليسة وحلولها

بعد الحكم بشهر إفلاس التاجر المدين وتقرير رفع يده عن أمواله لا بد من تعيين أشخاص يتولون إدارة التفليسة (المطلب الأول) ويقومون بجميع الإجراءات التي تؤدي إلى وضع حل نهائي للتفليسة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: إدارة التفليسة

قبل التعرف على إجراءات التفليسة لا بد لنا من معرفة الأشخاص الذين يتولون إدارتها (هيئة التفليسة) وعمل كل منهم.

أولاً- الأشخاص الذين يتولون إدارة التفليسة

٢٧٧- (I) وكلاء التفليسة: وكيل التفليسة هو الشخص الذي تعينه المحكمة في قرار شهر الإفلاس ليمثل كتلة الدائنين وليحل محل التاجر المفلس في إدارة أمواله وتصفياتها^(٢٩٢)، ويمكن تعدد وكلاء التفليسة بشرط ألا يزيد عددهم على ثلاثة. مع

(292) الفقرة الأولى من المادة ٧٠٣ ق. ت.

العلم أن القانون منع تعيين وكلاء التفليسة من بين الذين تجمعهم بالفلس قرابة أو مصاهرة حتى الدرجة الرابعة منعاً للمحابة^(٢٩٣).

٢٧٨- (II) مراقبو التفليسة: وهنا الأمر جوازي، إذ يحق للقاضي تعيين مراقب أو مراقبين على الأكثر من بين كتلة الدائنين لمراقبة أعمال وكيل أو وكلاء التفليسة وتصرفاتهم وللتأكد من أن جميع الإجراءات المتخذة تصب في مصلحة كتلة التفليسة.

٢٧٩- (III) قاضي التفليسة: وتعينه المحكمة من بين أعضائها في قرار شهر الإفلاس^(٢٩٤) ويكون من مهامه:

- أ) مراقبة إجراءات الإفلاس والإسراع فيها.
- ب) تقديم تقرير إلى المحكمة النازرة حول المنازعات التي تنشأ عن الإفلاس.
- ت) منح الإذن لوكيل التفليسة للقيام ببعض الأعمال، كتسليم الأشياء الشخصية للمفلس، وبيع الأشياء القابلة للتلف أو التي يخشى هبوط أسعارها، وإجراء مصلحة مع الدائنين، الخ.
- ث) توزيع الأموال بين الدائنين في حال وقوع صلح مع كتلة الدائنين.

٢٨٠- (IV) محكمة التفليسة: ذلك أن مهمة محكمة التفليسة لا ينتهي بإصدار قرار شهر إفلاس التاجر المفلس، بل يبقى اختصاصها منعقداً للنظر في جميع المنازعات التي قد تنشأ بعد شهر الإفلاس وبسبب الإفلاس لاسيما الاعتراضات التي يمكن أن تقع على القرارات الصادرة عن القاضي المنتدب بإجازة بعض الأعمال.

٢٨١- (V) كتلة الدائنين: يطلق على تجمع دائني المفلس العاديين كتلة الدائنين، وينوب عن هذه الكتلة وكيل يمثلها أمام القضاء، كما تتمتع بذمة مالية مستقلة عن ذمة المفلس.

(293) المادة ٦٣٠ ق. ت.

(294) المادة ٦٣٦ ق. ت.

٢٨٢- (VI) **المفلس:** بالرغم من كف يده عن التصرف بأمواله إلا أنه يُدعى إلى جرد أمواله وإقفال دفاتره، وله التظلم من أعمال وكيل التفليسة وطلب عزله والمنازعة في الحساب الذي يتقدم به وكيل التفليسة. كما أن دوره الرئيسي يكون في اجتماع جمعية الدائنين التي تعقد للمداولة في الصلح، لما قد يتقدم به من مقترحات لتسوية حقوق الدائنين.

٢٨٣- (VII) **النيابة العامة:** وتنحصر مهمتها في الإشراف على إجراءات شهر الإفلاس وملاحقة الجرائم التي قد ترتكب أو تظهر خلال السير في هذه الإجراءات، لاسيما جرمي الإفلاس التقصيري أو الإفلاس الاحتياالي.

ثانياً- الإجراءات التمهيدية لحلول التفليسة

قبل دعوة الدائنين للبحث في حل نهائي للتفليسة، لابد أن يكونوا على إطلاع كامل عن الوضع المادي للمفلس ولا يتم ذلك إلا بمجرد وكيل التفليسة لموجودات المفلس وتقييمها بمبالغ نقدية، وتنفيذه كافة المهام الأخرى المتعلقة بذلك.

٢٨٤- (I) **التحقق من موجودات المفلس:** ويتم ذلك وفق الخطوات التالية:

- (أ) **وضع الأختام:** إذ يجب أن يقضي حكم شهر الإفلاس بوضع الأختام على جميع محلات المفلس ومكاتبه ومخازنه وسائر أوراقه ودفاتره ومنقولاته المادية.
- (ب) **الجرد:** يستمر وضع الأختام لفترة محددة، وفي نهاية هذه الفترة يتم رفع الأختام لجرد الموجودات من قبل وكلاء التفليسة وبحضور القاضي المنتدب والتاجر المفلس، على أنه يجوز إجراء الجرد بغياب المفلس إذا تمت دعوته قانوناً ولم يحضر.
- (ت) **التدقيق في دفاتر المفلس وفواتيره وأوراقه:** ويقوم بذلك وكيل التفليسة الذي يدقق حسابات المفلس أيضاً بعد إغلاق الدفاتر وإيقاف الحسابات، وإذا لم يسبق للتاجر تنظيم ميزانية أعماله فيتولى ذلك وكيل التفليسة ويودع الميزانية ديوان المحكمة النافذة في التفليسة.

٢٨٥ - (II) المهام الأخرى لوكيل التفليسة: وأهم هذه المهام ثلاثة:

(أ) الاستمرار في إدارة تجارة المفلس: وذلك بالقدر الضروري فقط، إذ لا يجوز للمحكمة الإذن باستئناف استثمار متجر المفلس بواسطة وكيل التفليسة إلا بناءً على تقرير من القاضي المنتدب يؤكد فيه أن ذلك في مصلحة الدائنين وتقتضيه ^(٢٩٥) الضرورة.

(ب) تحصيل ديون المفلس وحقوقه: ويقع هذا الواجب على عاتق وكيل التفليسة، إذ يجب عليه رفع الدعاوى بشأن هذه الحقوق والديون واسترداد جميع أموال المفلس المودعة أو المرهونة بعد سداد الديون التي رهنت من أجلها.

(ت) التحقق من الديون التي على المفلس والتثبت منها: وذلك بهدف اقتراح حل نهائي للتفليسة، إذ لا بد من معرفة حقيقة ديون المفلس الواجبة الأداء والتثبت من عدم وهميتها.

المطلب الثاني: حلول التفليسة

حلول التفليسة يعني وضع حل نهائي لحالة الإفلاس، ويتم هذا إما بعقد صلح بين المفلس ودائنيه أو بإعلان حالة الاتحاد. وقد يحدث أن تقفل التفليسة لعدم وجود المال الكافي للقيام بالإجراءات التي تقتضيها، لذلك سنشرح هذه الحالة قبل التعرض لأحكام الصلح الودي والصلح القضائي وحالة الاتحاد.

٢٨٦ - (I) إفقال التفليسة لعدم كفاية الموجودات: إذا كانت أموال المفلس وموجوداته غير كافية للقيام أو للاستمرار بإجراءات التفليسة - وهذا الأمر يختلف عن عدم كفاية أموال المفلس لتغطية جميع الديون - جاز للمحكمة من تلقاء نفسها أو بناءً على تقرير القاضي المنتدب أن تحكم بإغلاق التفليسة ووقف الإجراءات مؤقتاً بسبب عدم كفاية الموجودات. مع الإشارة إلى أن التفليسة تبقى قائمة ولكن مقفلة،

(295) المادة ٦٤٥ ق. ت.

ويستمر رفع يد المفلس عن التصرف بأمواله وإدارتها حتى تتوفر الأموال اللازمة لاستئناف الإجراءات. بعد ذلك إذا ثبت وجود مال كافٍ لمتابعة الإجراءات جاز للمفلس أو لأي شخص من أصحاب المصلحة تقديم طلب إلى المحكمة للرجوع عن حكم الإقفال وفتح التفليسة من جديد.

٢٨٧- (II) **الصلح الودي:** ويتحقق عندما يتوصل المفلس إلى اتفاق ودي مع دائنيه بتقاسم أمواله فيما بينهم، ويمكن أن يحدث هذا الصلح في أي وقت وبأية حالة كانت عليها إجراءات الإفلاس. ولاشك بأنه من مصلحة جميع الأطراف عقد مثل هذا الصلح لأنه يعيد الاعتبار إلى المفلس بشكل مباشر ويجنب الدائنين الاستمرار في إجراءات الإفلاس التي قد تطول وتكلف مبالغ باهظة.

٢٨٨- (III) **الصلح القضائي:** يقصد به ذاك الصلح الذي يتم بمعرفة القضاء، فهو عقد يبرم بين المفلس ودائنيه بموافقة أغليتهم وتصادق عليه المحكمة، ويستعيد المفلس بموجبه إدارة أمواله والتصرف بها على أن يتعهد بأن يدفع في آجال معينة ديونه كلها أو بعضها، إذ يتضمن هذا الصلح عادةً إعفاء المدين من جزء من الديون ومنحه مهل وفاء. ويجري عقد هذا الصلح عندما يتبين للقاضي المنتدب بأن ظروف التفليسة قد أصبحت مهية للمفاوضة في عقد صلح فيقوم بتوجيه دعوة إلى جميع دائني المفلس لعقد اجتماع بهذا الخصوص ويكون ذلك في مدة ثلاثة أيام من إغلاق جدول الديون التي تمّ الثبوت منها.

وكما في الصلح الواقعي، فإن الصلح القضائي يشترط أيضاً تصويت الأغلبية العددية للدائنين العاديين وغير العاديين من الذين ارتضوا التنازل عن ضماناتهم - مع الأخذ بعين الاعتبار عدد الغائبين منهم - وامتلاك من صوتوا على الصلح لأكثر من ثلثي الديون^(٢٩٦). وبهذا الخصوص يمكن تصور ثلاث فرضيات: ففي حال عدم توفر

(٢٩٦) نقض سوري، قرار رقم ٤٤٤، تاريخ ١١/٢٢/١٩٥٤، تشريعات التجارة، صبحي سلوم، مرجع سابق،

الشرطين المطلوبين عدّ الصلح الذي قدمه المفلس مرفوضاً، وفي حال توفر أحد الشرطين وجب تأجيل المداولة في الصلح لاجتماع آخر يعقد بعد ثمانية أيام لا تقبل التمديد أو التجديد.

أما إذا تحقق الشرطان فهنا يجب عرض عقد الصلح على محكمة التفليسة لتصديقه، مع التنويه إلى أن المحكمة هنا لا تملك إدخال أي تعديل على الصلح إذ ليس لها إلا تصديق عقد الصلح أو رفضه ككل. ويكون طبعاً من آثار تصديق عقد الصلح وتنفيذه إنهاء التفليسة وإقفالها، وإنهاء مهمة وكيل التفليسة وتحرير القاضي المنتدب من مهمته، كما يستعيد المفلس حق إدارة أمواله والتصرف بها، ولكنه لا يستعيد حقوقه السياسية والمدنية^(٢٩٧) إلا بعد تنفيذ كل ما وعد به في عقد الصلح وسلوك إجراءات خاصة بإعادة الاعتبار^(٢٩٨).

والملاحظ أن القانون يمنع عقد صلح مع مفلس حكم عليه بالإفلاس الاحتيالي، أما من حكم عليه بالإفلاس التقصيري فيبقى عقد صلح معه ممكناً^(٢٩٩).

٢٨٩- (IV) حالة الاتحاد: إذا لم ينجح عقد أي صلح مع التاجر المفلس بسبب عدم تقديم المفلس مقترحات مقنعة للصلح أو عدم موافقة الأغلبية على الصلح أو لرفض المحكمة التصديق عليه، هنا يصبح الدائنون في حالة اتحاد^(٣٠٠). ويترتب على ذلك الاستمرار في إدارة التفليسة للوصول إلى بيع جميع أموال المفلس وموجوداته وتصفيتها، تمهيداً لتوزيع حاصل التصفية على كتلة الدائنين كل بنسبة دينه بعد حسم مصاريف إدارة التفليسة والإعانات التي منحت للمفلس أو لأسرته والمبالغ التي دفعت للدائنين الممتازين^(٣٠١).

(٢٩٧) الفقرة الأولى من المادة ٦٨٧ ق. ت.

(٢٩٨) الفقرة (أ) من المادة ٧٦٠ ق. ت.

(٢٩٩) المادة ٦٧٩ و ٦٨٠ ق. ت.

(٣٠٠) الفقرة الأولى من المادة ٧٠٠ ق. ت؛ نفض سوري، قرار رقم ٣٩٧، تاريخ ١٠/٢/١٩٥٥، تشريعات

التجارة، صبحي سلوم، مرجع سابق، ص ٦٥٦.

(٣٠١) المادة ٧١٠ ق. ت.

بعد الانتهاء من عملية التوزيع يدعو القاضي المنتدب الدائنين إلى اجتماع أخير ليبدوا رأيهم في مسألة عذر المفلس، وبانتهاء هذا الاجتماع يعدّ الاتحاد منحلاً حكماً والتفليسة منتهية، ولا يبقى إلا أن يقدم القاضي المنتدب قرار الدائنين بمعذرة المفلس - سلباً كان أم إيجاباً - مرفقاً بتقرير عن التفليسة وظروفها إلى المحكمة التي يكون لها سلطة تقديرية في اعتبار المفلس معذوراً أو غير معذور. وننوه هنا إلى أن المادة ٧٥ من قانون التجارة تنص على أنه: لا يعتبر معذوراً ولا في أي حل من الأحوال "مرتكب الإفلاس الاحتيالي ولا المحكوم عليه بتزوير أو سرقة أو احتيال أو إساءة الأمانة أو اختلاس أموال عامة".

٢٩٠ - إعادة اعتبار التاجر المفلس: يعاد اعتبار المفلس حكماً في أي وقت يوفي فيه جميع المبالغ المترتبة عليه مع الفوائد والنفقات، أو بعد مرور عشر سنوات على شهر إفلاسه إذا لم يقم بإيفاء جميع ديونه (٣٠٢). بالمقابل يصبح أمر إعادة اعتبار المفلس جوازياً إذا تمّ عقد صلح معه، بمعنى أنه هنا يكون للمحكمة سلطة تقديرية في قبول طلب المفلس برد اعتباره متى ثبت لها أنه نفذ جميع التزاماته التي جاءت في عقد الصلح المعقود مع دائنيه وأن دائنيه أبرؤوا ذمته إبراءً تاماً.

وفي جميع الأحوال لا يجوز إعادة اعتبار التاجر المفلس الذي حكم عليه بالإفلاس الاحتيالي أو بسرقة أو احتيال أو إساءة أمانة إلا إذا سبق له وأن حصل على إعادة الاعتبار من الجرم الجزائي (٣٠٣).

(٣٠٢) الفقرة الأولى من المادة ٧٥٨ ق. ت.

(٣٠٣) المادة ٧٦٧ ق. ت.

القسم الثاني القانون التجاري البحري

فصل تمهيدي

أولاً- تعريف القانون التجاري البحري

٢٩١- تعريف القانون البحري وأقسامه: يعرف القانون البحري عموماً على أنه "مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية"^(٣٠٤)، وهو ينقسم إلى قسمين: قانون بحري عام يحكم العلاقات البحرية التي تكون الدولة أو السلطة العامة طرفاً فيها، وقانون بحري خاص يحكم علاقات أشخاص القانون الخاص فيما بينهم. وما يهمنا هنا بصورة رئيسية العلاقات التجارية البحرية وما يتعلق بها، لذا سنركز على أحكام القانون التجاري البحري.

٢٩٢- تعريف القانون التجاري البحري: يعرف الأستاذ علي عوض القانون التجاري البحري بأنه: "مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات الخاصة الناشئة بصد استغلال السفن في التجارة البحرية"^(٣٠٥). أما الأستاذ زكي الشعراوي فيعرفه بأنه: "القانون الذي يحكم الروابط القانونية التي تنشأ بين الأفراد والهيئات الخاصة بصد استغلال السفن في الملاحة البحرية"^(٣٠٦). ويرى الأستاذ الشعراوي أن اصطلاح "القانون البحري" يقصد به عادة "القانون التجاري البحري" رغم أن المصطلح الأول أوسع بكثير لأنه يحوي كل العلاقات الناتجة عن استخدام البحار كما ذكرنا سابقاً والقانون التجاري البحري هو أحد فروعه وليس مرادفاً له، وإذا قبلنا مجازاً باستخدامه فذلك من باب الاختصار فحسب.

(304) د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقفي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٢، ص ٦.

(305) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٤.

(306) د. زكي الشعراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ٢، ١٩٨٨، ص ١٢.

ثانياً- نطاق تطبيق القانون التجاري البحري

٢٩٣- الملاحة البحرية للسفن التجارية: يقتصر تطبيق القانون التجاري البحري على الملاحة البحرية دون الملاحة النهرية أو تلك التي تتم في البحيرات الداخلية^(٣٠٧). فهذا القانون يحكم الأعمال التجارية البحرية وكل ما يتعلق بالسفن التجارية التي تمارس نشاطها في البحار، سواء كانت هذه السفن مملوكة لأشخاص القانون الخاص أم العام. وبالمقابل يخرج عن نطاق تطبيق هذا القانون السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة أو إحدى مؤسساتها وإداراتها لخدمة عامة أو لأغراض غير تجارية^(٣٠٨).

٢٩٤- الأعمال البحرية ذات الطبيعة التجارية: لقد عدت المادة ٧ من قانون التجارة البرية كل ما يمكن أن يكون أعمالاً تجارية بحرية وهي على وجه الخصوص:

أ) "كل مشروع لإنشاء أو شراء بواخر معدة للملاحة الداخلية^(٣٠٩) أو الخارجية بقصد استثمارها تجارياً أو بيعها. وكل بيع للبواخر المشتراة على هذا الوجه.

ب) جميع الإرساليات البحرية وكل عملية تتعلق بها كشراء أو بيع لوازمها من حبال وأشرعة ومؤن.

ت) إجارة السفن أو التزام النقل عليها والإقراض أو الاستقراض البحري.

ث) سائر العقود المختصة بالتجارة البحرية كالاتفاقات والمقاولات على أجور البحارة وبذل خدمتهم واستخدامهم للعمل على بواخر تجارية".

(307) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ١٣. والحقبة أن النقل في الأنهار والبحيرات الداخلية يخضع لقانون التجارة البرية سواء أتمت ممارسته على شكل مشروع (الفقرة ٢ من المادة ٦ ق. ت.) أو نقلات صغيرة (المادة ١٠ ق. ت.)، كنقل الركاب الذي يقوم به أصحاب السفن الصغيرة بين ضفتي نهر الفرات أو في بحيرة الأسد.

(308) المادة ٢ ق. ت. البحرية.

(309) يقصد بالملاحة الداخلية تلك التي تتم ضمن الإقليم البحري السوري وبين المدن الساحلية، كنقل الركاب بالسفن بين طرطوس واللاذقية.

نلاحظ أن لائحة الأعمال التجارية البحرية طويلة وتضم في معظمها أعمالاً تجارية مفردة أي تكتسب الصفة التجارية ولو قام بها الشخص لمرة واحدة، باستثناء عمليات إنشاء البواخر وشراؤها وبيعها فهي لا تكون تجارية إلا إذا تمت مزاولتها من خلال مشروع.

ثالثاً- مصادر القانون التجاري البحري

٢٩٥- (I) التشريع: يعدّ قانون التجارة البحرية رقم ٤٦ الصادر بتاريخ ٢٠٠٦/١٢/٥^(٣١٠) المصدر الأساسي للقانون البحري، وهو يتألف من ٤١٥ مادة موزعة على ثمانية أبواب: السفينة، الحقوق العينية على السفينة، الحجز على السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استثمار السفينة، القطر والإرشاد، الأخطار البحرية، التأمين البحري. ويتم قانون التجارة البحرية مجموعة التشريعات المعدلة أو المتممة لأحكامه، من ذلك مثلاً القانون رقم ٢٨ لعام ٢٠٠٣ المتعلق بتنظيم الملاحة البحرية^(٣١١).

٢٩٦- (II) العادات والأعراف التجارية البحرية: تبرز أهمية العادات والأعراف بشكل خاص في ميدان التجارة البحرية بسبب قلة النصوص التشريعية وجودها مما يجعلها قاصرة عن ملاحقة التطور واحتياجات الملاحة والتجارة البحرية المتزايدة. ومن جهة أخرى فجميع الأنظمة القانونية الرئيسية في مجال الملاحة والتجارة البحرية ظهرت في صورة قواعد عرفية^(٣١٢).

(310) صدر هذا القانون حديثاً وألغى قانون التجارة البحرية القديم الصادر بالمرسوم التشريعي رقم ٨٦ تاريخ ١٩٥٠/٣/١٢ والذي ظلّ ساري المفعول لأكثر من خمسين عاماً.

(311) صدر القانون ٢٨ بتاريخ ٢٠٠٣/١١/١٩ ليحل محل المرسوم التشريعي ٣٠٤ لعام ١٩٦٣ وكذلك القانون ٣٧ لعام ١٩٨١.

(312) د. زكي الشعراوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٧٨ وما بعد.

ويقصد بالعرف البحري تلك القواعد التي درج الأشخاص على إتباعها فترة من الزمن فأكسبها في نفوسهم صفة الإلزام، فهي كالتشريع، بينما يقصد بالعادة البحرية مجموعة القواعد التي استقر الأمر على إتباعها دون أن ترقى إلى مصاف التشريع، وهي تستمد قوتها من افتراض اتجاه إرادة المتعاقدين إلى الأخذ بحكمها.

٢٩٧- (III) أحكام القانونين التجاري والمدني: إذا لم يجد القاضي حلاً لنزاع بحري في التشريعات البحرية أو العرف البحري، فعليه الرجوع إلى أحكام القانون التجاري والأعراف السائدة فيه وإلا فإنه يعود إلى القانون المدني.

٢٩٨- (IV) الاجتهاد القضائي: تعد أحكام القضاء خير عون في تفسير نصوص القانون رغم عدم إلزاميتها للقاضي لأنها من المصادر التكميلية، فهو يسترشد بها على سبيل الاستئناس ولا غرابة أن يخالف محكمة البداية حكماً لمحكمة النقض^(٣٣).

٢٩٩- (V) الفقه: إن دور شرّاح القانون البحري وفقهائه كبير ويفوق دور الفقهاء في فروع القانون الأخرى، بسبب نقص التشريعات وعدم مجاراتها للتطورات التي تحدث في مجال الملاحة البحرية^(٣٤).

٣٠٠- (VI) المعاهدات الدولية: تعدّ المعاهدات أو الاتفاقيات الدولية من أهم الطرق التي اتبعت لتوحيد أحكام القانون البحري، ومن أهم هذه الاتفاقيات معاهدات بروكسل التي علجت الكثير من مواضيع القانون البحري ولاقت قبولاً ونجاحاً كبيرين من الدول المنظمة أو المنضمة إليها. ويرجع الفضل في نجاحها إلى اللجنة البحرية الدولية (Comité Maritime International) التي تأسست في انفرس ببلجيكا عام ١٨٩٧ حيث كان لها الفضل في إبرام معاهدات بروكسل، ومن المواضيع التي غطتها هذه المعاهدات نذكر: التصادم البحري، المساعدة والإنقاذ.

(٣٣) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون التجاري، مرجع سابق، ص ٣٢.

(٣٤) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٩.

سندات الشحن، تحديد مسؤولية مالك السفينة، الامتيازات البحرية، حصانة السفن الحكومية، الحجز الاحتياطي على السفن، نقل أمتعة المسافرين بحراً، الرهون البحرية، النقل البحري للمواد النووية، الخ.

إلى جانب معاهدات بروكسل هناك الكثير من المعاهدات الدولية التي اهتمت بالتجارة البحرية وهي ملزمة للدول الأعضاء فيها، نذكر منها:

- معاهدة جنيف عام ١٩٣٦ الخاصة بمؤهلات طاقم السفينة وربانها.
- معاهدة لندن عام ١٩٦٦ الخاصة بخطوط الشحن.
- معاهدة هامبورغ عام ١٩٧٨ الخاصة بنقل البضائع بحراً.
- معاهدة الأمم المتحدة عام ١٩٩٦ حول نقل المواد الخطرة بحراً.

لاشك أن مواضيع القانون البحري كثيرة ومتنوعة ولا يتسع المجال هنا لدراستها جميعاً وبالتفصيل، لذا ستركز دراستنا على أهم ثلاثة محاور فيه، وهي:

- أحكام الملاحة البحرية (الباب الأول).
- أحكام السفينة (الباب الثاني).
- عقد النقل البحري (الباب الثالث).

الباب الأول

أحكام الملاحة البحرية

يقسم البحر بالنسبة لكل دولة إلى عدة مناطق وتختلف سلطات الدولة من منطقة لأخرى (المبحث الأول)، كما تقسم الملاحة البحرية إلى عدة أنواع تستوجب التعرف إليها (المبحث الثاني).

المبحث الأول

المناطق البحرية والسلطة عليها

قسم القانون ٢٨ لعام ٢٠٠٣ المتعلق بتنظيم الملاحة البحرية البحر إلى عدة مناطق: المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الرصيف القاري، أعالي البحار.

٣٠١- (I) المياه الداخلية: عرفت المادة الثانية من قانون تنظيم الملاحة البحرية، وهي تشمل:

- أ) مياه الخليج^(٣١٥) على طول الساحل السوري، وتحدد ما بين خط الساحل والخط المستقيم الواصل بين حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي.
- ب) أي ضحضاح^(٣١٦) لا يبعد أكثر من اثني عشر ميلاً^(٣١٧) عن اليابسة أو عن أية جزيرة سورية، وتحدد ما بين خط الساحل والخط الواصل من الضحضاح خارجاً.

(٣١٥) يقصد بالخليج كل تجويف داخلي متوغل في البر يحتوي على مياه محصورة ويشكل أكثر من انحناء للساحل بحيث تكون مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها يرسم عبر مدخله (الفقرة ج من المادة الأولى من قانون تنظيم الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٣).

ت) المياه الواقعة بين اليابسة وأية جزيرة سورية لا تبعد أكثر من اثني عشر ميلاً بحرياً عن اليابسة ويعتبر الخط الخارجي لها عند أدنى حدٍّ للجُزر.

ث) المياه التي بين الجُزر السورية التي لا تبعد إحداها عن الأخرى أكثر من اثني عشر ميلاً بحرياً عند أدنى حد للجُزر.

وقد أكدت المادة الثالثة من القانون نفسه على أن الدولة تمارس سيادتها المطلقة على مياهها الداخلية ومرافئها وخليجاتها، وأن الدخول إلى المياه الداخلية لا يجوز إلا من خلال ممرات محددة حصراً.

٣٠٢- (II) البحر الإقليمي: تنص المادة الرابعة من قانون تنظيم الملاحة على أن البحر الإقليمي لسورية يمتد باتجاه البحر اثني عشر ميلاً بحرياً مقاسه من خطوط الأساس^(٣٨).

وتمارس الدولة كامل سيادتها على بحرها الإقليمي، كما يحق لها الدفاع عن مصالحها المشروعة فيه شريطة عدم التعرض لحق المرور البريء لسفن الدول الأخرى^(٣٩)، فسلطتها لا تمتد إلى هذه السفن إلا إذا تجاوزت أعمالها شفير السفينة وامتدت آثارها إلى خارجها بما يمس أمن البحر الإقليمي.

(٣٦) يقصد بالضحضاح كل منطقة داخل البحر الإقليمي مغطاة بماء ضحل يبقى منه جزء غير مغمور بالمياه في أدنى مستوى يصل إليه الجزر المنخفض (الفقرة ٥ من المادة الأولى من قانون تنظيم الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٣).

(٣٧) وتعاود ٢٢،٢٢٤ كيلومتراً، وذلك إذا اعتبرنا أن كل ميل بحري يعادل ١،٨٥٢ كيلومتراً.

(٣٨) عرفت المادة الأولى من قانون تنظيم الملاحة خطوط الأساس بأنها: "مجموعة الخطوط الوهمية المتصلة بين أقصى النقاط الواقعة على الحد الأدنى للجزر باتجاه البحر والتي تفصل المياه الداخلية عن البحر الإقليمي ويبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي".

(٣٩) حق المرور البريء هو حق السفن الأجنبية بالعبور في البحر الإقليمي بصورة لا تهدد سلام الدولة والنظام فيها.

يضاف إلى ذلك أن الدولة خصت رعاياها بمزايا خاصة في بحرها الإقليمي ومياهاها الداخلية، إذ يحق لهم دون غيرهم^(٣٢٠):

١. الصيد على السواحل السورية.
٢. القيام بالملاحة التجارية بين المرافئ السورية.
٣. ممارسة نشاط قطر السفن أو إرشادها أثناء دخولها إلى الموانئ السورية وخروجها منها.

لكن سلطات الدولة على بحرها الإقليمي تبقى مقيّلة بعدم التعرض أو عرقلة المرور البريء للسفن المعترف بها من قبل الجمهورية العربية السورية زمن السلم^(٣٢١)، وبشرط أن يتم هذا المرور سريعاً ومتواصلاً دون أي توقف أو رسوٍ إلا بظروف طارئة أو قوة قاهرة أو لتقديم مساعدة لسفن أخرى أو طائرات في حالة خطر^(٣٢٢). أما السفن الأجنبية الحربية أو ذات الطبيعة الخطرة^(٣٢٣) والغواصات^(٣٢٤) فلا تتمتع بحق المرور البريء إلا بعد الحصول على موافقة خاصة من وزارة الدفاع^(٣٢٥).

٣٠٣- (III) المنطقة المتاخمة: تقع هذه المنطقة وراء البحر الإقليمي وتلاصقه وتمتد باتجاه أعالي البحار إلى ما لا يتجاوز ٢٤ ميلاً بحرياً^(٣٢٦) ابتداءً من خطوط الأساس^(٣٢٧).

(320) مع العلم أن قانون التجارة الجديد أجاز لوزير النقل الترخيص للسفن الأجنبية بممارسة الملاحة الساحلية أو الصيد في المياه الإقليمية لمدة محددة: الفقرة الثانية من المادة ٩ ق. ت. البحرية.

(321) المادة ٨ ق. الملاحة البحرية.

(322) الفقرة (ب) من المادة ٦ ق. الملاحة البحرية.

(323) يقصد بها تلك السفن التي تسير بالطاقة النووية أو تحمل مواد خطيرة على البيئة أو تمس الأمن القومي (الفقرة ج من المادة ٩ ق. الملاحة البحرية).

(324) ويتوجب على الغواصات وسائر المركبات الغاطسة بشكل خاص أن تطفو على السطح وترفع علمها عند مرورها في البحر الإقليمي لدولة غير التي تتبع لها (الفقرة ب من المادة ٩ ق. الملاحة البحرية).

(325) الفقرة (أ) المادة ٩ ق. الملاحة البحرية.

(326) وتعاادل ٤٤،٤٤٨ كيلومتر.

(327) المادة ١٩ ق. الملاحة البحرية.

ونلاحظ أن هذه المسافة مقسومة بالتساوي بين البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، فعمق كل منها اثنا عشر ميلاً بحرياً.

وأهم الصلاحيات والسلطات الممنوحة للدولة في المنطقة المتاخمة (أو الملاصقة) لبحرها الإقليمي تتمثل في مكافحة خرق السفن الأجنبية المارة فيها للقوانين السورية والأنظمة الخاصة بالأمن والجمرك والصحة والمالية والهجرة والبيئة، وإنزال العقوبات بالسفن المخالفة^(٣٢٨).

٣٠٤ - (IV) المنطقة الاقتصادية الخالصة: وتقع بعد البحر الإقليمي لتشمل كامل المنطقة المتاخمة وتمتد باتجاه أعالي البحار بما لا يتجاوز مئتي ميلاً بحرياً مقاسه من خطوط الأساس مع مراعاة أحكام القانون الدولي، فإذا ما حذفنا مسافة البحر الإقليمي المحددة باثني عشر ميلاً بحرياً كان عمق المنطقة الاقتصادية الخالصة مئة وثمانين ميلاً بحرياً. وأهم الصلاحيات والحقوق التي تمارسها الدولة على هذه المنطقة:

أ) حقوق سيادية بغرض استكشاف واستغلال وصون وإدارة الموارد الطبيعية البحرية الحية وغير الحية لقاع البحر وباطن أرضه ومياهه الفوقية، أو القيام بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.

ب) إجراء البحث العلمي البحري وإقامة جزر صناعية وسائر المنشآت والتركيبات واستعمالاتها.

ت) اتخاذ التدابير لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وتكون ممارسة الاستكشافات أو استغلال الموارد البحرية محصوراً بالسفن والطائرات السورية، أما السفن والطائرات الأجنبية فلا تستطيع ذلك إلا بعد الحصول

(328) المادة ٢٠ ق. الملاحة البحرية.

على موافقة السلطات السورية. ويمكن للسلطات السورية المختصة تفتيش السفن الأجنبية واحتجازها ومقاصاتها في حال مخالفتها التشريعات السورية النافذة^(٣٢٩).

٣٠٥- (٧) الرصيف القاري: يشمل الامتداد الطبيعي للإقليم البحري السوري وتحت سطح البحر إلى حدود الحافة القارية (أو الجرف القاري)، وهو ما أكدته المادة ٢٦ من قانون تنظيم الملاحة البحرية. وهنا تكون الحقوق السيادية للدولة متعلقة بأغراض الاستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية للرصيف القاري. أما الأجانب سواء أكانوا أفراداً أم أشخاصاً اعتباريين فلا يجوز لهم إجراء أعمال البحث العلمي في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية أو الرصيف القاري إلا بعد الحصول على ترخيص من مجلس الوزراء^(٣٣٠).

٣٠٦- (VI) أعالي البحار: عرفته الفقرة (ك) من المادة الأولى من قانون الملاحة البحرية بأنه يشمل "جميع الأجزاء البحرية التي لا تعدّ من المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لأي دولة، ولا من المياه الأرخيبالية للدول الأرخيبالية"^(٣٣١). ولأن أعالي البحار مياه دولية فلا يخضع لسيادة أي دولة ويحق لجميع الدول استعمالها، وهو ما يسمى بمبدأ حرية أعالي البحار^(٣٣٢).

وتنص المادة ٢٣ من قانون تنظيم الملاحة على أن سورية تتمتع بالحقوق المنصوص عليها في قواعد القانون الدولي المتعلقة بأعالي البحار، فيحق للسفن السورية الملاحة التجارية في أعالي البحار دون تعرض من أي دولة أو جهة، وكذلك حق الصيد ونصب الشباك وتمديد أسلاك المواصلات السلكية والأنايب تحت سطح البحر، وتحليق الطائرات فوقها.

(٣٢٩) المادة ٢٣ ق. الملاحة البحرية.

(٣٣٠) المادة ٣٠ ق. الملاحة البحرية.

(٣٣١) يقصد بالدولة الأرخيبالية تلك الدولة التي تتكون من مجموعة جزر، كإندونيسيا واليابان.

(٣٣٢) وقد جاء في معاهدة جنيف لعام ١٩٥٨ بأن: أعالي البحار مباحة لجميع الشعوب ولا يحق لأي دولة الادعاء بإخضاع أي جزء منه لسيادتها.

وتخضع السفن في أعالي البحار لقانون دولة العلم الذي تحمله، ولهذا الأمر أهميته بخاصة فيما يتعلق بحفظ النظام على السفينة.

البحث الثاني

أنواع الملاحة البحرية

ثمة عدة تقسيمات للملاحة البحرية: اعتماداً على طول الرحلة أو أهميتها أو الغرض منها أو استناداً إلى تبعية السفن.

٣٠٧- (I) أنواع الملاحة البحرية بحسب طول الرحلة: ويمكن تقسيمها لنوعين:

(أ) ملاحة ساحلية وهي على قسمين: ملاحة داخلية أو وطنية، وتكون بين موانئ الدولة الراحلة على امتداد ساحلها، كالملاحة بين اللاذقية وطرطوس، وملاحة خارجية أو دولية، وتكون بين موانئ دولتين أو أكثر، كالملاحة من اللاذقية إلى بيروت إلى الإسكندرية.

(ب) ملاحة غير ساحلية: ويمكن تقسيمها إلى نوعين أيضاً: ملاحة ضمن إقليم الدولة والمناطق الاقتصادية الخالصة، وتكون ضمن هذه المناطق وتكون أغلبها وطنية تقوم بها سفن الدولة أو مواطنيها، وملاحة أعالي البحار، وهي أخطر أنواع الملاحة وأهمها^(٣٣٣).

٣٠٨- (II) أنواع الملاحة البحرية بحسب أهمية الرحلة: وهي على نوعين:

(أ) ملاحة رئيسية: وهي الملاحة ذات الأغراض التجارية أو للصيد أو التزهة أو البحث العلمي والاستكشاف.

(ب) ملاحة مساعلة أو تابعة: وهي الملاحة التي تقوم بها سفن بهدف مساعلة سفن الملاحة الرئيسية في تحقيق أغراضها المختلفة كسفن القطر والإرشاد والإنقاذ.

(٣٣٣) د. بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، ط ١، ١٩٨٤، ص ٢٧.

٣٠٩- (III) أنواع الملاحة البحرية بحسب الغرض منها: وتقسم إلى ثلاثة أنواع:

(أ) ملاحه تجارية: ويقصد بها الملاحة التي تستهدف الربح والتي تقوم بها السفن المخصصة لنقل البضائع أو الأشخاص وتخضع لقانون التجارة البحرية^(٣٣٤) سواء قامت بها سفن القطاع الخاص أم العام وسواء أكانت ملاحتها ساحلية أم في أعالي البحار.

(ب) ملاحه الصيد: وموضوعها صيد الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى بغرض الربح، وتخضع لقانون الملاحة البحرية رغم أن أغلبها يعدّ من الأعمال الاستخراجية التي لا تخضع للقانون التجاري^(٣٣٥).

(ت) ملاحه النزهة: وتهدف إلى الترفيه والترويح عن النفس، ورغم أنها لا تهدف إلى الربح لكنها تخضع للقانون البحري بمعناه العام، وكذلك الأمر بالنسبة للملاحه العلمية والملاحه بغرض الاستكشاف^(٣٣٦).

٣١٠- (IV) أنواع الملاحة البحرية بحسب تبعية السفينة: ولها نوعان أيضاً:

(أ) ملاحه عامة أو حكومية: وهي الملاحة التي تقوم بها السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة لخدمة عامة، كسفن خفر السواحل وسفن التعليم والإطفاء والسفن الحربية^(٣٣٧).

(ب) ملاحه غير حكومية: وتضم كل أنواع الملاحة عدا ما تقوم به السفن التابعة للدولة لخدمة لمرفق عام أو بصفة الدولة كشخص عام، وهذا يستتبع أنه إذا كانت الدولة تملك سفناً تجارية لنقل الركاب أو البضائع فملاحتها تدرج في هذا النوع لأن الدولة هنا تصبح من أشخاص القانون الخاص.

⁽³³⁴⁾ د. محمد سمير الشرقاوي، القانون التجاري، مرجع سابق، ص ٢١.

⁽³³⁵⁾ د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ١٦.

⁽³³⁶⁾ د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٨.

⁽³³⁷⁾ جميع هذه السفن التابعة للدولة بصفقتها كشخص عام تتمتع بحصانة قضائية تطبيقاً لمعاهدة بروكسل

لعام ١٩٢٦.

الباب الثاني

أحكام السفينة

تدور معظم أحكام القانون البحري حول السفينة باعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، لذا كان لابدّ من دراسة مفهوم السفينة من جميع جوانبه القانونية والإدارية (الفصل الأول) ثم التعرف على أشخاصها الذين يعملون في البر أو على متنها (الفصل الثاني).

الفصل الأول

مفهوم السفينة

للتعرف على السفينة كمفهوم قانوني لابد أولاً من تحديد الشروط المطلوب توافرها فيها (المبحث الأول) ومن ثم نتعرف على ملحقاتها وطبيعتها الحقوقية (المبحث الثاني) لتناول بعد ذلك نظامها الإداري والقانوني (المبحث الثالث) كما رسمهما لها قانون التجارة البحرية.

المبحث الأول

شروط اعتبار منشأة ما سفينة

عرفت المادة الأولى من قانون التجارة البحرية السفينة بأنها: "كل منشأة عائمة ذاتية الدفع صالحة للملاحة البحرية". من هذا التعريف نلاحظ ضرورة توفر أربعة شروط لاعتبار منشأة ما سفينة.

٣١١- (I) أن نكون أمام منشأة عائمة: ومعنى منشأة أن تكون من صنع الإنسان الأمر الذي يستبعد وصف السفينة عن جذوع الأشجار، ومعنى منشأة عائمة أن تستطيع العوم على سطح الماء، وهذا لا ينفي طبعاً اكتساب الغواصة لوصف السفينة باعتبارها تستطيع العوم وإن كانت مصممة أصلاً للغوص والسير في أعماق البحار.

٣١٢- (II) أن تكون المنشأة ذاتية الدفع: إذ لا يكفي لاعتبار أي منشأة عائمة سفينة بل لابد لها من أن تكون قادرة على السير ذاتياً^(٣٣٨)، بمعنى أن تكون مجهزة بمحرك أو

(٣٣٨) والمشرع بهذا التوضيح حسم خلافاً فقهيّاً كان قائماً حول ما إذا كانت صلاحية المنشأة للملاحة تعتمد أساساً على قدرتها على السير في البحر ومواجهة أخطاره بوسائلها الخاصة من عدمه: انظر د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٤٣.

شراع أو مجاديف. وبناء على ذلك يخرج عن مفهوم السفينة المقطورات والجسور والأرصفة العائمة، الفنادق والمستشفيات والمدارس العائمة، الرافعات ومنشآت الحفر والتنقيب^(٣٣٩).

٣١٣- (III) أن تكون المنشأة صالحة للملاحة: بمعنى أن تكون المنشأة صالحة وقادرة بالفعل على الملاحة، فالسفينة وهي في طور الإنشاء ليست سفينة من وجهة نظر قانون التجارة البحرية، كما أن السفينة تفقد صفتها هذه متى فقدت قدرتها وصلاحياتها للملاحة.

٣١٤- (IV) أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية: إذ يفترض في السفينة أن تكون مخصصة^(٣٤٠) للملاحة البحرية وأن تقوم بها فعلاً. فصحيح أن الرأي مستقر على اعتبار المنشأة المخصصة للملاحة البحرية سفينة حتى ولو يلامس هيكلها البحر^(٣٤١) إلا أن هذا الوصف لا يثبت لها في الحقيقة إلا إذا أبحرت بالفعل، أما إذا مارست الملاحة النهرية زال عنها وصف السفينة.

ومن جهة أخرى فإن العبارة في التخصيص هو الملاحة المعتادة فإذا كانت الملاحة المعتادة للمنشأة في الأنهار فلا تعتبر سفينة حتى لو قامت ببعض الرحلات البحرية بصورة عابرة وإنما تسمى مركباً نهرياً وتطبق عليها القوانين البرية، أما إذا كانت ملاحتها المعتادة في البحر فهي سفينة ولو قامت ببعض الرحلات النهرية.

(339) صحيح أنه لا ينطبق على جميع هذه المنشآت وصف السفينة ولكنها مع ذلك هي منشآت بحرية وينطبق عليها القانون البحري.

(340) وكان يفترض على المشرع إضافة كلمة مخصصة في تعريفه للسفينة بحيث يعتبر السفينة كل منشأة عائمة ذاتية الدفع صالحة ومخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد.

(341) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٤٦؛ د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٨، ص ٣٨.

المبحث الثاني

ملحقات السفينة وطبيعتها الحقوقية

أولاً- ملحقات السفينة

٣١٥- يعدّ من ملحقات السفينة كل ما هو لازم لاستغلالها: بالرجوع إلى أحكام المادة الأولى من قانون التجارة البحرية نجد أن وصف السفينة لا يقتصر على عناصرها الأساسية (الهيكل والمحركات) بل يمتد ليشمل كل ملحقاتها وتوابعها اللازمة لملاحتها واستغلالها التجاري^(٣٤٢)، وسواء كانت متصلة بالسفينة كالسلاسل والحبال والمرسة والصواري وأجهزة اللاسلكي، أم منفصلة عنها كالزوارق وشباك الصيد وقوارب الإنقاذ.

٣١٦- أهمية تحديد ملحقات السفينة: تبرز أهمية إلحاق جميع ما ذكر من أجهزة وأدوات بالسفينة عند التصرف بها بيعاً أو رهناً أو إجباراً، ففي حالة عدم النص في العقد يعدّ كل ما هو من ملحقات السفينة مشمولاً بالتصرف القانوني، كل ذلك مع الاحتفاظ بالحرية الكاملة للأطراف بالاتفاق على استبعاد ما يريدون من الملحقات في عقد بيع السفينة أو رهنها أو تجيرها.

ثانياً- الطبيعة الحقوقية للسفينة

٣١٧- السفينة مال منقول: لا جدال في أن السفينة تعد مالاً منقولاً، فهي مال لأنها لا تخرج عن التعامل بطبيعتها أو بحكم القانون ويجوز لها أن تكون محلاً للحقوق المالية كحق الملكية أو غيره من الحقوق العينية، وهي من المنقولات لأنها متقلة ويمكنها

^(٣٤٢) ولاشك أن المشرع عندما اعتبر من ملحقات السفينة كل ما هو لازم لاستغلالها حسم بذلك خلافاً فقهيّاً كان قائماً بين من يعتبر بأنه من ملحقات السفينة كل ما هو لازم لملاحتها فقط وبين من يرى بأن ملحقات السفينة تشمل كل ما هو لازم لملاحتها واستغلالها التجاري: راجع د. محمد فريد العرني و د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٤١.

السير وليست ثابتة، وبالتالي فإنها كقاعدة عامة تخضع لأحكام القانون المدني المتعلقة بالمنقولات، فمثلاً لو أوصى مالك السفينة بجميع منقولاته دون تخصيص إلى شخص آخر شملت الوصية السفينة حتماً.

٣١٨- السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة: بسبب القيمة الاقتصادية الضخمة لمعظم السفن فقد بدا أن النظام القانوني للمنقولات لا يتناسب مع هذه المنشآت، لذلك كان لابد من اعتبار السفن كمنقولات ذات طبيعة خاصة وخصها بنظام قانوني يجعلها أشبه بالعقارات. فمثلاً يشترط لنفاذ التصرفات القانونية من بيع وحقوق امتياز وغيرها من التي تجري على السفينة في مواجهة الغير أن يتم شهرها في سجل السفن المسوك لدى المديرية العامة للموانئ.

كما أن إجراءات الحجز الاحتياطي والتنفيذي على السفينة تقترب كثيراً من تلك المقررة بالنسبة للعقارات، وكذلك رهنها لا يجوز أن يتم إلا بعقد رسمي ومسجل في سجل السفن شأنها شأن أي عقار، وبالتالي فليس هناك أي مجال لتطبيق قاعدة "الحيازة في المنقول سنداً للملكية" على السفن. وهذا ما تؤكده المادة ٣ من قانون التجارة البحرية والتي جاء فيها "تسري على السفينة أحكام المنقول عدا تملكها بالحيازة".

الفصل الثاني

النظام الإداري والقانوني للسفينة

المبحث الأول

النظام الإداري للسفينة

٣١٩- واجب تسجيل السفن: تلتزم السفن قانوناً بالتسجيل في سجل السفن لدى المديرية العامة للموانئ التابعة لوزارة النقل، ويدون في صحيفة كل سفينة كل ما يوضح حالتها المدنية ويميزها عن غيرها، كاسمها ومكان وتاريخ بنائها واسم مصنعها ونوعها (شحن عام، نقل ركاب، نقل صب، ...) ومواصفاتها وأبعادها ومحمولها القائم^(٣٤٣) والصافي^(٣٤٤) وأسماء مالكيها وجنسياتهم الخ^(٣٤٥).

٣٢٠- مدة تسجيل السفن أو تعديل بياناتها أو شطبها: وقد حدد القانون مدة ثلاثين يوماً يتم خلالها تسجيل السفينة المنشأة أو التي تمّ تملكها حديثاً وذلك في سجل خاص (يسمى سجل السفن) ممسوك لدى المديرية العامة للموانئ التابعة لوزارة النقل. وتبدأ المدة المذكورة من تاريخ بناء السفينة أو تملكها إذا تمّ ذلك في الإقليم السوري، أما إذا بنيت أو اكتسبت ملكيتها في الخارج فتبدأ المهلة من تاريخ دخولها أحد الموانئ السورية^(٣٤٦). كما أوجب القانون تسجيل كل تعديل على البيانات الواردة في صحيفة تسجيل السفينة أيضاً خلال مدة ثلاثين يوماً من تاريخ حصول التعديل^(٣٤٧).

^(٣٤٣) ويقصد به الحجم الكلي لكافة الفراغات في السفينة وتقاس بالطن المسجل، ويعادل ٢٠,٨٣ م.

^(٣٤٤) ويقصد به الحجم الكلي لكافة فراغات السفينة المعدة لشحن البضائع وتقاس أيضاً بالطن المسجل.

^(٣٤٥) المادة ١٥ ق. ت. البحرية.

^(٣٤٦) المادة ١٦ ق. ت. البحرية.

^(٣٤٧) المادة ٢٠ ق. ت. البحرية.

وأوجب القانون أيضاً خلال المدة ذاتها التقدم بطلب شطب السفينة إذا ما هلكت بطريقة ما أو فقدت جنسيتها السورية^(٣٤٨).

٣٢١- ما يجب تدوينه على جسم السفينة: يوجب القانون على مالك السفينة أن يكتب اسم السفينة بالأحرف العربية واللاتينية على مكان بارز منها مصحوباً باسم ميناء تسجيلها، وكذلك يوجب كتابة رقم تسجيل السفينة ومحمولها الصافي على مؤخرتها. وإن أي تجاهل لهذه الأحكام يعرض مالك السفينة وربانها أيضاً إلى الحبس حتى شهر و/أو الغرامة حتى خمسين ألف ليرة سورية^(٣٤٩).

٣٢٢- وثائق السفينة: لقد أوجبت المادة ٢٨ من قانون التجارة البحرية على كل سفينة مسجلة في مرفأ سوري ومعدة للاستثمار التجاري الساحلي أو للملاحة في أعالي البحار أن تكون حائزة على مجموعة من الوثائق، وأهمها:

١. مجموعة من الشهادات الحكومية: شهادة التسجيل، شهادة المحمول الدولية ١٩٦٩، شهادة سلامة إنشاء السفينة، شهادة معدات السلامة لسفن الشحن، الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت، الخ.
٢. مجموعة من السجلات: سجل اليوميات، سجل الآلات، سجل الزيت، سجل القاذورات، كتيب الحشرات، الخ.
٣. خطة أمن السفينة وكذلك سائر الخطط والمخططات والكتيبات المطلوبة وفقاً للاتفاقيات الدولية النافذة.
٤. دفتر البحارة وإجازات الملاحة السنوية الخاصة بهم.
٥. شهادة صحية بتوقيع مكتب الحجر الصحي في آخر ميناء أمتته السفينة.

(٣٤٨) المادة ٢٢ و ٢٣ ق. ت. البحرية.

(٣٤٩) المادة ٤ ق. ت. البحرية.

ومع ذلك يكفي بالنسبة لسفن الصيد أن تحمل شهادة التسجيل ودفتر اليومية ودفتر البحارة وترخيص الملاحة وترخيص الصيد، كما يكفي بالنسبة لسفن التزهة أن يوجد على متنها شهادة التسجيل ودفتر البحارة وترخيص الملاحة^(٣٥٠).

المبحث الثاني

النظام القانوني للسفينة

٣٢٣- مدى التشابه بين السفينة والشخص الطبيعي: رغم أن السفينة تعد مالاً منقولاً، إلا أنها تتمتع ببعض الخصائص التي تبتعد بها عن الأموال وتقترب في نواح عدة بالأشخاص. فالسفينة تولد بمجرد تمام بنائها، وتكتسب بالتسجيل اسماً وجنسية وموطناً، كما يجب عليها أن تحمل أوراقاً معينة لإثبات حالتها المدنية، وهي تموت وينتهي وجودها القانوني بتحطمها أو فقدان قدرتها على الملاحة البحرية.

استناداً إلى ما تقدم ذكره من أسباب دعا البعض إلى اعتبار السفينة شخصاً قانونياً، ولكن غالبية الفقهاء رفضوا هذه الفكرة لأن أوجه التشابه بين السفينة والأشخاص اقتضتها الضرورة^(٣٥١) ولا يمكن عدّها بأية حال من الأحوال شخصاً قانونياً، فالسفينة تبقى مجرد شيء، وهذا الشيء هو مال منقول يمكن أن يرد عليه حقوق عينية وتبعية شأنها شأن باقي الأموال.

٣٢٤- الموطن القانوني للسفينة: لكل سفينة موطن هو الميناء أو المرفأ الذي تسجل فيه (ويسمى أيضاً مرتبط السفينة)، وفي هذا الموطن تتم جميع الإعلانات وتشهر جميع العقود والتصرفات الواقعة على السفينة، وذلك في سجل السفن تحت طائلة عدم فاعليته تجاه الغير، وإذا امتنع أحد أطراف التصرف عن إجراء الشهر جاز رفع الأمر للمحكمة لتأمر به^(٣٥٢).

(350) المادة ٣٨ ق. ت. البحرية.

(351) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون التجاري، مرجع سابق، ص ٤٨.

(352) الفقرة الأولى من المادة ١٩ ق. ت. البحرية.

ولكن يجب التمييز بين مرفأ التسجيل ومرفأ تجهيز السفينة، فالأول هو موطن السفينة القانوني بينما الثاني هو مركز استغلالها واستثمارها حيث يجري فيه شحن البضائع وتوزيعها واستقبال الركاب والمسافرين عليها^(٣٥٣)، وطبعاً لا شيء يمنع من اتحاد المرفأين.

٣٢٥- مبدأ وحلة جنسية السفينة: يجب أن يكون لكل سفينة جنسية واحدة فقط، ولا يمكنها حمل أكثر من جنسية طبقاً لنص المادة السادسة من معاهدة جنيف لعام ١٩٥٦. والسفينة التي لا جنسية لها تعتبر سفينة قرصنة وهي عدو مشترك لكافة الدول، ويجوز لأي دولة وقفها ومصادرتها.

وتكتسب السفينة عموماً جنسية الدولة التي سجلت فيها فترفع علمها وتخضع لقوانينها، وتعتبر في حكم السفن السورية السفن السائبة^(٣٥٤) والسفن المصادرة من قبل سلطات الموانئ السورية^(٣٥٥).

وقد كان قانون التجارة البحرية القديم يشترط لمنح الجنسية السورية لسفينة ما أن يكون نصفها على الأقل مملوكاً لأشخاص سوريين أو لشركات سورية، وأن يكون أكثرية أعضاء مجلس إدارة الشركة المالكة للسفينة مع الرئيس من الرعايا السوريين^(٣٥٦)، ولكن يبدو أن قانون التجارة البحرية الجديد قد تجاوز شرط الملكية الوطنية ليسمح بكل حرية لملاك السفن العرب أو الأجانب ضم سفنهم إلى الأسطول التجاري السوري.

(٣٥٣) د. هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٩٧، ص ٤٦.

(٣٥٤) وهي السفن المتخلى عنها في البحر وتلتقطها سفن سورية، وطبعاً لا بد من تسجيل هذه السفن حتى تتمتع بالجنسية السورية.

(٣٥٥) المادة ٨ ق. ت. البحرية.

(٣٥٦) المادة ٩٩ ق. ت. البحرية القديم.

٣٢٦- آثار اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة: يترتب على العلاقة القانونية بين السفينة والدولة التي تحمل جنسيتها نشوء التزامات متبادلة بينهما. فالدولة تتمتع بحق الرقابة والتفتيش على السفن التي تحمل جنسيتها ولو كانت في أعالي البحار، وهي تقرض على سفنها ضرورة احترام قوانينها وأحكام جميع المعاهدات الدولية البحرية والتي تكون طرفاً فيها.

وبالمقابل يترتب على الدولة حق حماية السفن التي تحمل جنسيتها أينما وجدت ورعاية مصالحها والسماح لها برفع علمها، وأيضاً تخصها وحدها دون السفن الأجنبية بالملاحة الساحلية الداخلية وبممارسة الصيد والقطر والإرشاد^(٣٥٧).

٣٢٧- القانون الواجب التطبيق على السفينة: هناك مبدأ قانوني يقضي بخضوع المنقولات إلى قانون موقعها، ولكن هذا المبدأ لا يمكن تطبيقه على السفن سيما وأنها دائمة الحركة وغالباً ما تبحر في أعالي البحار حيث لا يوجد سيادة لأية دولة. من هنا برزت أهمية تمتع السفينة بجنسية دولة معينة في حل مشكلة تنازع القوانين وتحديد القانون الواجب التطبيق أثناء وجودها في المياه الإقليمية لدولة أجنبية أو في أعالي البحار. وفي الحقيقة لتحديد القانون الواجب التطبيق على السفينة لابد من التمييز بين المواد المدنية والمواد الجزائية.

ففي المواد المدنية لا يوجد أدنى خلاف بين الدول على وجوب تطبيق قانون علم السفينة على التصرفات القانونية التي تبرم على ظهرها كعقود العمل البحري وكذلك كل ما يتعلق بحيازة السفينة وملكيته.

أما في المواد الجنائية فالأصل أن جميع الجرائم التي تقع على متن السفينة تخضع لقانون علمها، وذلك بصرف النظر عن مكان وجودها. إلا أن القانون الإنكليزي مثلاً يشترط تطبيقه على كل جريمة تقع على ظهر سفينة أجنبية طالما كانت هذه السفينة لحظة

(٣٥٧) الفقرة الأولى من المادة ٩ ق. ت. البحرية.

وقوع الجريمة داخل المياه الإقليمية الإنكليزية. أما في فرنسا فتعتبر السفينة الخاصة الأجنبية - كمبدأ عام - قطعة مفصولة من إقليم الدولة التي ترفع علمها وتخضع لقانونها، ومع ذلك في المواد الجنائية حصراً يجوز للسلطات الفرنسية التدخل في حالات ثلاثة: إذا تسببت الجريمة إخلالاً بالنظام العام في الميناء، إذا كان المجني عليه أو مرتكب الجريمة شخصاً فرنسياً، إذا طلب الربان تدخل السلطات المحلية.

الفصل الثالث

ملكية السفينة والحقوق العينية التبعية التي تقع عليها

المبحث الأول

ملكية السفينة

٣٢٨- صور ملكية السفينة: كانت السفن قديماً صغيرة الحجم، قليلة الحمولة، وكانت قدرة الأفراد المالية تستطيع شراء السفن وامتلاكها، لذا كانت الملكية الفردية للسفن هي الغالبة. ولكن مع اتساع حركة التجارة البحرية وبناء السفن الأكبر حجماً تراجعت الملكية الفردية لتنتشر الملكية الجماعية والتي تعني اشتراك أكثر من شخص في ملكية السفينة، كما أصبحنا نرى شركات نقل بحرية عملاقة أخذت في الغالب شكل الشركات المساهمة.

ولم تتردد الدولة في امتلاك أسطول بحري ذي أغراض متعددة: سفن حربية، سفن المرافق العامة، وسفن تجارية أيضاً. وفيما يتعلق بالسفن الحربية وسفن الخدمات العامة (كسفن المراقبة والضابطة والجمارك والصحة) فهي تعدّ من الأموال العامة لذلك لا يجوز التصرف بها أو إلقاء الحجز عليها أو تملكها بالتقادم، فهذه السفن تخضع لقواعد القانون العام وفي الوقت نفسه تسري عليها بعض قواعد القانون البحري المتعلقة مثلاً بالإرشاد والأضواء البحرية.

أما فيما يتعلق بسفن الدولة التجارية فهي تخضع لأحكام القانون الخاص عملاً باتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ والبروتوكول المفسر لها لعام ١٩٣٤، والتي تقضي بعدم تمتع السفن التجارية الحكومية بأية حصانة وبوجوب إخضاعها للقانون الخاص باعتبارها كالسفن الخاصة.

٣٢٩- طرق اكتساب ملكية السفينة: يجوز كسب ملكية السفينة كمبدأ عام وفقاً للطرق المختلفة المقررة في القانون المدني باستثناء الاستيلاء أو الحيازة، والاستيلاء يعني وضع اليد على منقول لا مالك له بنية تملكه وهذا لا يمكن تصوره في حالة السفينة لأنها تشبه العقار وتخضع للتسجيل، وهكذا فإن الطرق الممكنة لكسب ملكيتها هي الميراث والوصية والعقد بيعاً أو هبة.

يضاف إلى تلك الطرق وسيلة تملك السفينة بواسطة البناء، وهناك أيضاً طرق تملك خاصة بالقانون البحري كالتخلي عن السفينة أو تركها، والاغتنام البحري. يقصد بالتخلي عن السفينة ذاك النظام الخاص بالتأمين البحري والذي بمقتضاه يطلب المؤمن له الحصول على مبلغ التأمين كاملاً نظير أن يتخلى للمؤمن عن ملكية السفينة، بينما يقصد بالاغتنام البحري قيام السفن الحربية التابعة لإحدى الدول المحاربة في زمن الحرب بضبط سفن العدو والسفن المحايدة التي تخترق قواعد الحياد ومصادرتها لحساب الدولة.

٣٣٠- نقل ملكية السفينة: تقضي المادة ١٣ من قانون التجارة البحرية بأن أي تصرف يقصد به إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة يجب أن يتم إما بسند رسمي أو بمقتضى حكم قضائي مبرم وإلا عدّ التصرف باطلاً، وهذا يعني أن الشكلية المطلوبة في عقد بيع السفينة أو عقد إنشاء أي حق عيني آخر عليها هي شكلية انعقاد بدونها لا يكون للتصرف أي أثر قانوني حتى بين المتعاقدين.

يضاف إلى ذلك إلى أن أي تصرف قانوني من بيع أو رهن أو تأجير يجري على السفينة لا يكون له أي مفعول تجاه الغير إلا بعد تسجيله في السجل الخاص بالسفن^(٣٥٨).

٣٣١- الطبيعة القانونية لعقد التصرف بالسفينة: يعتبر عقد بيع السفينة أو شراؤها عملاً تجارياً سواء بالنسبة للبائع أو المشتري عملاً بنص القانون وذلك حتى ولو وقع لمرة واحدة، ومع ذلك يشترط لصحة ذلك أن يكون الشراء بقصد الاستغلال التجاري

(٣٥٨) المادة ٢ ق. ت. البحرية.

أي نقل الركاب والبضائع بهدف الربح، أما إذا كان الشراء بقصد النزهة أو الصيد فيعدّ عند ذلك الشراء مدنياً.

ويجب الانتباه إلى أن بيع سفينة النزهة مثلاً أو شرائها، ولو أنه عمل مدني فهو يخضع لقواعد القانون البحري لاسيما تلك المتعلقة بضرورة تسجيل بيع السفينة في دفتر التسجيل كشرط لنقل الملكية.

المبحث الثاني

الحقوق العينية التبعية التي تقع على السفينة

أولاً- الامتيازات البحرية

٣٣٢- تنوع الامتيازات البحرية: يعرف الامتياز البحري على أنه حق يمنحه القانون لعدد من الدائنين البحريين يخولهم استيفاء ديونهم من ثمن بيع السفينة بالأولوية على غيرهم من الدائنين الآخرين، وحق تتبع السفينة في أي يد كانت. وبسبب اختلاف التشريعات الوطنية في طبيعة الامتيازات البحرية وعددها فقد أبرمت معاهدة بروكسل في ١٠ نيسان ١٩٢٦ التي قضت بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية. وقد أوجبت هذه المعاملة وتعديلاتها اللاحقة على كل دولة تنضم إليها أن تضمن تشريعاتها الوطنية فئتين من الامتيازات: امتيازات الدرجة الأولى وامتيازات الدرجة الثانية.

٣٣٣- امتيازات الدرجة الأولى: وهذه الامتيازات تمّ الاتفاق عليها في معاهدات دولية وتأتي في المرتبة قبل الرهون البحرية، وقد حصرتها المادة ٥٧ من قانون التجارة البحرية في خمسة امتيازات وحسب الترتيب الآتي:

(أ) "المطالبات المتعلقة بالأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها فيما يتعلق بعملهم، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن واشتراكات التأمينات الاجتماعية المدفوعة لصالحهم.

ب) المطالبات المتعلقة بالوفاة أو الضرر الشخصي الذي يحدث في البر أو في البحر، ويتصل اتصالاً مباشراً بتشغيل السفينة.

ت) المطالبات المتعلقة بمكافآت إنقاذ السفينة، وحصة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة.

ث) المطالبات المتعلقة برسوم الموانئ والمرافئ والقنوات وغيرها من المجاري المائية رسوم القطر والإرشاد والتحميل ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.

ج) المطالبات القائمة على الضرر المترتب على الهلاك أو التلف المادي الذي يسببه تشغيل السفينة لمنشآت الموانئ والأحواض وطرق الملاحة.

ولا يتقدم على هذه الامتيازات إلا مصاريف انتشال السفينة الجالحة أو الغارقة ومستحقات متعهد البناء أو الإصلاح إذا كانت السفينة في حوزته لحظة البيع الجبري لها⁽³⁵⁹⁾.

٣٣٤- امتيازات الدرجة الثانية: وهذه الامتيازات تمّ تحديدها من المشرع السوري

وتأتي في المرتبة بعد الرهن البحري، وأوردتها المادة ٥٧ من القانون بعد امتيازات الدرجة الأولى، وهي حسب التسلسل الآتي:

أ) المصاريف القضائية التي أنفقت لحفظ السفينة وبيعها وتوزيع ثمنها والرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام.

ب) التعويضات عن هلاك البضائع والأمتعة المحمولة على السفينة أو تلفها.

ت) الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود صلاحياته القانونية لحاجة حقيقية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر... وكذلك الديون التي تترتب على المجهز بسبب

(359) المادة ٦٢ ق. ت. البحرية.

الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة وفقاً لأحكام المادة ١٦٨ من قانون التجارة البحرية.

ث) مجموع أقساط التأمين المعقود على جسم السفينة وأجهزتها وعتادها...

٣٣٥- الأموال محل الامتيازات البحرية: إن جميع ما ذكر أنفاً من امتيازات يتمتع أصحابها بها دون الحاجة لتسجيلها^(٣٦٠)، وهي تترتب على السفينة وجميع ملحقاتها وحقوقها (كالتعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر المادية التي لحقت بالسفينة أو عن الخسائر البحرية المشتركة أو عن أعمال المساعدة والإنقاذ) وأجرتها مادامت لم تحصل بعد، كما تترتب أيضاً على أجور النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين، ولا يستثنى من ذلك إلا التعويضات المستحقة للمالك بموجب عقد التأمين على السفينة وملحقاتها وسائر الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة^(٣٦١).

ثانياً- الرهن البحري

٣٣٦- تعريف الرهن البحري: هو عقد يتم بين شخصين المدين الراهن والدائن المرتهن لضمان دين ويكون وعاء الرهن السفينة وملحقاتها اللازمة لملاحتها واستغلالها. وعقد الرهن البحري يجب أن يكون مكتوب ضمن عقد رسمي، والشكلية هنا ليست لمجرد الإثبات بل هي شرط لصحة العقد بحيث يترتب على تخلفها بطلان الرهن^(٣٦٢).

٣٣٧- إنشاء الرهن البحري: يعتبر الرهن من أعمال التصرف لا الإدارة لذلك لا يجوز إنشاء رهن بحري على السفينة إلا من قبل مالكها أو وكيل مفوض عنه بموجب وكالة خاصة. وفي حال كانت السفينة مملوكة على الشيوع فلا يجوز لمجهزها رهنها إلا

(360) المادة ٥٨ ق. ت. البحرية.

(361) المادة ٦٠ ق. ت. البحرية ؛ د. هشام فرعون، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، ١٩٩٥، ص ٥٤.

(362) المادة ٦٩ ق. ت. البحرية.

بموافقة المالكين الحائزين على ثلاثة أرباع الحصص على الأقل، وإذا لم تتوفر هذه النسبة جاز اللجوء إلى المحكمة بغية اتخاذ القرار الأكثر اتفاقاً مع المصلحة المشتركة للمالكين^(٣٦٣).

وقد أجاز المشرع في المادة ٧٢ من قانون التجارة البحرية إنشاء الرهن على السفينة وهي في طور البناء على الرغم من عدم صلاحيتها للملاحة وذلك حتى يسهل على مالكيها الحصول على قروض بضمانتها.

وسند الرهن البحري يمكن أن يكون معقوداً لأمر وقابلاً للتداول عن طريق التظهير، إلا أن الرهن أو تظهيره لا يكون سارياً في مواجهة الغير إلا بعد قيده في سجل السفن.

٣٣٨- آثار الرهن البحري: لا يترتب على رهن السفينة بشكل عام نقل حيازتها إلى الدائن المرتهن بل تبقى في حيازة المدين الراهن الذي يستمر باستغلالها. والحقيقة أنه بموجب عقد الرهن البحري يكتسب المرتهن حق التقدم على الدائنين العاديين وعلى الدائنين الممتازين من الدرجة الثانية، أما فيما بين الدائنين المرتهنين أنفسهم فتكون الأولوية للأسبق في تاريخ القيد، وإذا صادف تدوين أكثر من رهن في يوم واحد اعتبرت جميعها في مرتبة واحدة^(٣٦٤).

كما يكتسب المرتهن أيضاً حق تتبع السفينة في أي يد كانت، وإن كان في الأصل يمثلع التصرف بالسفينة متى تم تسجيل رهن بحري على صحتها في سجل السفن. فإذا ما قام مالك السفينة المرهونة ببيع سفينته إلى الغير اعتبر هذا البيع باطلاً ما لم يتنازل الدائن المرتهن عن الرهن في نفس عقد البيع، وإن عدم مراعاة المالك لهذا الأمر يعرضه للعقوبة الحبس حتى سنة والغرامة حتى مليون ليرة سورية^(٣٦٥).

(٣٦٣) المادة ٧٠ ق. ت. البحرية.

(٣٦٤) المادة ٧٨ ق. ت. البحرية.

(٣٦٥) المادة ٨٥ ق. ت. البحرية.

الفصل الرابع

أشخاص السفينة

السفينة لا يمكنها الإبحار بدون تدخل مجموعة من العناصر البشرية يعرفون باسم أشخاص الملاحة البحرية أو أشخاص السفينة، ويمكن تقسيم هؤلاء الأشخاص استناداً إلى مكان تواجدهم أثناء أدائهم لعملهم إلى قسمين: أشخاص بريون (المبحث الأول) وأشخاص بحريون (المبحث الثاني). مع العلم أن لهذا التقسيم أهميته القانونية نظراً لاختلاف القواعد المنظمة لعمل النوعين من الأشخاص.

المبحث الأول

الأشخاص البريون

ويقصد بالأشخاص البريون هؤلاء الأشخاص الذين لا يعملون على ظهر السفن وإنما في البر والموانئ وهم يؤدون خدمات لا غنى عنها للاستغلال البحري، ويأتي في مقدمتهم مالك السفينة و/أو تجهزها ووكيل السفينة ووكيل البضاعة ومقاول الشحن والتفريغ والسمسار البحري.

٣٣٩- (I) مالك السفينة و/أو تجهزها: مالك السفينة قد يكون شخصاً طبيعياً، ولكن غالباً ما يكون شخصاً اعتبارياً أو شركة وخاصة بعد أن صارت السفينة باهظة الثمن، وفي الحالتين فإن لمالك السفينة وحده حق استعمالها واستغلالها والتصرف بها عملاً بالقواعد العامة في القانون المدني.

أما بالنسبة لمجهز السفينة فقد جاء في المادة ١٠٦ من قانون التجارة البحرية بأن المجهز هو "من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها، ويعتبر

المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك" (٣٦٦). ويستفاد من هذا النص بأنه قد يتولى المالك بنفسه استغلال سفينته وعند ذلك يسمى (المالك المجهز) أو يفضل تأجيرها عارية إلى شخص آخر ليقوم بتجهيزها واستغلالها فيسمى هذا الأخير (المستأجر المجهز). وتشمل أعمال التجهيز تزويد السفينة بالوقود والمؤن والمعدات اللازمة لملاحتها، كما تشمل إبرام عقود استخدام الربان وباقي طاقم السفينة وعقود النقل والتأمين على السفينة.

٣٤٠- (II) وكيل السفينة: تنحصر مهمة وكيل السفينة الأساسية بتأمين الحاجات المعتادة اللازمة للسفينة بوصفه وكيلاً عن المجهز (٣٦٧). بالإضافة إلى ذلك يقوم أحياناً وبالنيابة عن المجهز باستلام البضائع من الربان لتسليمها لأصحابها وقبض أجور نقلها وكذلك باستلام البضائع من الشاحن تمهيداً لشحنها على السفينة، كما يمكنه أن يقوم بإجراء عقود النقل والتأمين السفينة وإصلاحها إذا تضمن عقده مع المجهز ذلك (٣٦٨).

ويطبق على علاقة وكيل السفينة مع المجهز أحكام الوكالة بأجر، وهو لا يسأل عموماً عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع التي يتسلمها أو يسلمها إلا إذا ثبت أن الهلاك أو التلف ناتج عن خطئه الشخصي أو خطأ أحد تابعيه (٣٦٩).

٣٤١- (III) وكيل البضاعة: وهو من ينوب عن أصحاب الشأن في استلام البضاعة لدى وصولها من وكيل السفينة ودفع أجره نقلها كلها أو بعضها، كما يتولى أيضاً القيام بجميع الإجراءات اللازمة لتخليص البضاعة وحفظ الحقوق عليها تجاه الناقل.

(٣٦٦) ونص المادة المذكورة يقابله حرفياً نص المادة ٧٨ التي وردت في قانون التجارة البحرية المصري.

(٣٦٧) المادة ١٦٨ ق. ت. البحرية.

(٣٦٨) د. بهجت عبد الله فايد، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٤١ وما بعد.

(٣٦٩) المادة ١٧٠ و ١٧١ ق. ت. البحرية.

والعلاقة القائمة بين وكيل البضاعة وأصحاب البضائع تحكمها أيضاً قواعد الوكالة بأجر مثله مثل وكيل السفينة^(٣٧٠).

٣٤٢- (IV) مقاولو الشحن والتفريغ: وهم الذين يتولون شحن البضائع إلى السفن وتفريغها منها مستعينين بعمل متخصصين وآليات وأدوات خاصة كالمواعين والبراطيم والصنادل^(٣٧١) والروافع وغيرها، لقاء أجر محدد يدفعه المتعاقد معه سواء أكان الشاحن أم الناقل أم المرسل إليه^(٣٧٢). وفي سورية أنشأت في عام ١٩٥٣ بالمرسوم ٩٧ شركة عامة باسم شركة مرفأ اللاذقية لتتولى منذ عام ١٩٦٦ مباشرة أعمال الشحن والتفريغ^(٣٧٣) من ضمن مهامها وتحتكر هذا النشاط في اللاذقية.

٣٤٣- (V) السماسرة البحريون: مهمتهم التوسط في إبرام العقود البحرية والتقريب بين الأطراف المتعاقدة والتوفيق بينهم (بين الناقل والشاحن وبين المؤمن والمؤمن له وبين البائع للسفينة والمشتري...) مقابل أجر يتقاضاه عادةً من الطرفين^(٣٧٤).

٣٤٤- (VI) المرشدون: وهم الأشخاص الذين يقومون بإرشاد السفن بصورة خاصة لدى دخولها إلى الميناء وخروجها منه ويستعين الربان بخبراتهم بصورة خاصة لدى اجتياز الأماكن الخطرة^(٣٧٥).

(٣٧٠) المادة ١٧٥ ق. ت. البحرية.

(٣٧١) المواعين للبضائع المعلبة والصلبة ذات الأحجام، والبراطيم لشطف الحبوب، والصنادل للسوائل.

(٣٧٢) د. وهيب الأسبر، القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٤٦.

(٣٧٣) شادن قاطرجي، مؤسسة الشحن والتفريغ، بحث مقدم لنيل درجة الدبلوم في القانون الخاص، كلية الحقوق بجامعة حلب، ٢٠٠٠، ص ٢ وما بعد.

(٣٧٤) د. بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٥٨ وما بعد.

(٣٧٥) د. محمد سعيد فرهود و د. محمود مرشدة، القانون التجاري البري والبحري والجوي، مرجع سابق، ص ١٤٠.

المبحث الثاني

الأشخاص البحريون

ويقصد بالأشخاص البحريون مجموعة الأشخاص العاملين على السفينة ويكونون ما يعرف بالطاقم البحري، وهذا الطاقم البحري يتألف من الربان والبحارة والمهندسين البحريين وطبيب السفينة... وعلى اعتبار أن الربان أهم الأشخاص البحريون فقد أفرد له القانون أحكام خاصة تطبق عليه دون سائر البحارة.

المطلب الأول: الربان

٣٤٥- السلطات الواسعة للربان: الربان هو ذلك الشخص الذي يعينه الجهاز لتولي قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية^(٣٧٦)، ويشترط فيه توفر الشهادات والكفاءات اللازمة للقيادة.

ويعتبر الربان من أهم أشخاص الملاحة البحرية، نظراً لأن السفينة تقضي معظم أوقاتها في أعالي البحار بعيدة عن تجهزها وعن سلطة الدولة، ويعود إليه وحده تقرير كل ما يتعلق بأمور الرحلة والسفينة، لذلك يقال أن "الربان سيد السفينة بعد الله"^(٣٧٧). فصلاحيات الربان واسعة جداً ولكن يمكن تصنيفها في نوعين: صلاحيات خاصة يباشرها بوصفه ممثلاً لجهاز السفينة، وأخرى عامة يمارسها بوصفه ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة.

أولاً- صلاحيات الربان الخاصة

نميز هنا بين صلاحيات الربان الفنية وصلاحياته الإدارية وصلاحياته التجارية.

٣٤٦- (I) الصلاحيات الفنية: يقصد بصلاحيات الربان الفنية كل الأعمال المتعلقة بتنفيذ الرحلة البحرية التي تقوم بها السفينة منذ لحظة تركها لميناء القيام وحتى

(٣٧٦) المادة ١٢١ ق. ت. البحرية.

(٣٧٧) منار بستانقي، ربان السفينة، بحث مقدم لنيل درجة الدبلوم في القانون الخاص، كلية الحقوق بجامعة حلب، ٢٠٠٠، ص ٢ وما بعد.

رسوها في ميناء الوصول، إذ يعتبر المسؤول عن سلامة الرحلة وعن اتخاذا جميع التدابير اللازمة للمحافظة على السفينة خلال الرحلة، فمثلاً يحق له إعطاء الأمر بإلقاء قسم من البضائع في البحر إنقاذاً للسفينة^(٣٧٨).

وبشكل خاص فيما يتعلق بقيادة السفينة فقد أوجب القانون على الربان أن يمارسها بنفسه ولا ينسبها لغيره إلا في حالات الضرورة القصوى كالمريض الشديد مثلاً. وفي الحقيقة يتمتع الربان بسلطة مطلقة في قيادة السفينة من الناحية الفنية وهو لا يخضع في هذا الشأن لأوامر أو تعليمات المجهز، ولكنه مع ذلك يتوجب عليه أن يراعي في قيادة السفينة الأصول الفنية المنصوص عنها في الاتفاقيات الدولية أو التي يقرها العرف البحري أو قوانين دولة المياه الإقليمية التي تبحر فيها السفينة^(٣٧٩).

٣٤٧- (II) الصلاحيات الإدارية: فالربان يعدّ الرئيس المباشر للضباط والبحارة وكل من يعمل على ظهر السفينة، لذلك فهو يملك سلطة التأديب على مرؤوسيه الذين يتحتّم عليهم الرضوخ لأوامره. وهو المكلف شخصياً بالاحتفاظ بوثائق السفينة الإلزامية وبتقديمها للسلطات البحرية المختصة في الموانئ عند الطلب. وهو أيضاً من يمسك دفتر اليومية للسفينة ويكون مسؤولاً عن كل ما يدون فيه.

٣٤٨- (III) الصلاحيات التجارية: يتمتع الربان بصلاحيات تجارية لأن القانون أجاز له أن يتولى إبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها وذلك بصفته نائباً قانونياً عن المجهز، فهو الذي يقوم بتسلم البضائع من الشاحنين في ميناء الشحن وهو الذي يسلمها للمرسل إليهم في ميناء الوصول، وله أن يتعاقد مع الغير لشراء المؤن والأغذية. فكل هذه التصرفات القانونية يجريها الربان نيابة عن المجهز لذلك فهو يتّبع بخصوصها تعليمات المجهز وتنصرف أثارها مباشرة إلى هذا الأخير. مع العلم أنه في الأصل لا يجوز للربان مباشرة صلاحياته التجارية بصفته نائباً قانونياً عن المجهز إلا في حال غيابه وغياب وكلائه، ولكن استثناءً أجاز القانون للربان

(378) المادة ١٣٢ ق. ت. البحرية.

(379) الفقرة الثانية من المادة ١٢١ ق. ت. البحرية.

الاستمرار بالقيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم حتى بوجود المجهز أو وكيله^(٣٨٠).

ثانياً- صلاحيات الربان العامة

الربان بوصفه قائد السفينة ومن عليها في عرض البحر فهو مكلف من الدولة بسد غياب السلطات العامة على ظهر السفينة، لذلك منحه القانون صفة مأمور الضابطة العدلية وخوله تولي مهام ضابط الأحوال المدنية.

٣٤٩- الربان هو مأمور الضابطة العدلية: ففي حال وقوع جرم يتولى الربان بصفته مأمور الضابطة العدلية فتح التحقيق وجمع الأدلة وإجراء كافة التحريات اللازمة والتي لا تحتمل التأخير بما في ذلك التحفظ على المتهم لحين وصول السلطات المختصة^(٣٨١).

٣٥٠- الربان هو ضابط الأحوال المدنية: ويعتبر الربان ضابط السفينة للأحوال المدنية بحيث يتولى تسجيل الولادات والوفيات التي تحدث في البحر أثناء السفر في دفتر يومية السفينة، كما يمكنه توثيق العقود الرسمية وتصديق التوقيعات الخ.

المطلب الثاني: البحارة

٣٥١- تعريف البحار: البحار هو "كل شخص يرتبط بعقد عمل بحري ويعمل على متن السفينة"^(٣٨٢)، ومن الواضح من هذا التعريف أن المعيار في إطلاق صفة البحار هو مكان عمل الشخص "على متن السفينة" لذلك لا يوجد أدنى شك باعتبار الربان من البحارة لأنه أيضاً يرتبط مع المجهز بعقد عمل بحري ويعمل على متن السفينة. ويمكن تقسيم البحارة إلى ثلاث طوائف:

(380) الفقرة الثانية من المادة ١٢٧ ق. ت. البحرية.

(381) المادة ١٢٦ ق. ت. البحرية.

(382) الفقرة الأولى من المادة ١٣٧ ق. ت. البحرية.

أ) طاقم السطح: ويهتمون بتوجيه السفينة في ملاحتها ومساعدة الربان بذلك، كضابط الملاحه والمهندسين الملاحين.

ب) طاقم الآلات: ويشمل الميكانيكيين وعمال تشغيل الآلات والتزويد بالوقود.

ت) طاقم الخدمة: ويشمل الطهارة وعمال النظافة وخدمة الغرف والمطاعم وغيرهم.

٣٥٢- إبرام عقد العمل البحري: في الأصل يقوم المجهز بإبرام عقد العمل البحري مع البحار مع ذلك جرت العادة على أن يتولى الربان إبرام هذا العقد بوصفه نائباً قانونياً عن المجهز. ولا يثبت عقد العمل البحري إلا بالكتابة إلا أن القانون أجاز للبحار وحده إثباته بكافة طرق الإثبات^(٣٨٣) لكونه الطرف الضعيف في العقد.

وكقاعدة عامة أيضاً لا يجوز التعاقد للعمل على سفينة سورية إلا مع أشخاص يتمتعون بالجنسية السورية، مع ذلك يمكن توظيف أجنبي بشرط أن يحصلوا قبل مباشرتهم لعملهم على ترخيص ملاحي من الإدارة الملاحية المختصة وضمن نسب تحددها وزارة النقل^(٣٨٤).

٣٥٣- القوانين الواجبة التطبيق على عقد العمل البحري: لقد أفرد المشرع لعقد العمل البحري أحكاماً خاصة في قانون التجارة البحرية، وهذه الأحكام تطبق عموماً على جميع الأشخاص العاملين على سفن بحرية سورية متى كان محمولها القائم يساوي أو يزيد عن عشرين طناً^(٣٨٥). ويعود السبب في تضمين قانون التجارة البحرية لتلك الأحكام إلى الاختلاف في طبيعة العمل في الملاحة البحرية عن العمل في البر^(٣٨٦). وفي جميع الأحوال فإنه في المسائل التي لم يرد بها نص في قانون التجارة البحرية يجري حينها تطبيق القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية.

(٣٨٣) المادة ١٤٣ ق. ت. البحرية.

(٣٨٤) المادة ١٤٠ ق. ت. البحرية.

(٣٨٥) الفقرة الثانية من المادة ١٤٢ ق. ت. البحرية.

(٣٨٦) د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٢٥٣.

الباب الثالث

عقد النقل البحري

قد يباشر استغلال السفينة المالك بنفسه أو يعتمد إلى تأجيرها، وفي جميع الأحوال سيكون موضوع استغلال السفينة إبرام عقود نقل بضائع و/أو أشخاص. ونظراً لاختلاف أحكام عقد نقل البضائع (الفصل الثاني) عن أحكام نقل الأشخاص (الفصل الثالث) سندرس أحكامهما بشكل منفصل بعد أن نتعرف على الأشكال القانونية التي تتم بها استغلال السفينة (الفصل الأول).

الفصل الأول

استغلال السفينة

ستتعرف هنا على صور استغلال السفينة (المبحث الأول) وبشكل خاص من ناحية أشكال تأجيرها ومن ثم ستعرض لماهية عقد النقل البحري بشكل عام (المبحث الثاني) نظراً لأهمية هذا العقد ولشيوعه في الملاحة البحرية.

المبحث الأول

صور استغلال السفينة

٣٥٤- الاستغلال المباشر للسفينة أو تأجيرها: لا شك أن الاستغلال البحري هو الهدف الرئيسي من إنشاء السفينة. وفي الواقع العملي قد يقوم بهذا الاستغلال مالك السفينة بنفسه، كما هو الحال عليه في شركات الملاحة البحرية التي تباشر بنفسها عمليات نقل الأشخاص أو البضائع على سفنها الخاصة، وقد يعتمد المالك إلى تأجير السفينة فيتخلى عن استغلالها للمستأجر مقابل بدلات إيجار متفق عليها، وفي هذه الحالة يشترط كتابة عقد الإيجار وتسجيله في سجل السفن إذا زادت مدته عن سنة واحدة^(٣٨٧)، ويكون العقد حتماً ذو طبيعة تجارية. وإيجار السفن يمكن أن يتم بعدة صور، إذ يمكن أن يرد على سفينة غير مجهزة أو مجهزة وقد يكون لأجل معين أو بالرحلة.

٣٥٥- (I) تأجير السفينة غير مجهزة: في هذا الشكل من الإيجار يلتزم المالك مقابل أجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة بدون تجهيزها بمؤن أو بحارة، ويترتب على هذا التأجير انتقال إدارة السفينة للملاحية إلى المستأجر المجهز كتزويد

(٣٨٧) المادة ١٧٨ ق. ت. البحرية.

السفينة بالمؤن والمعدات وصيانتها وتسييرها وكل ما يتعلق بالملاحة، وكذلك إدارتها التجارية^(٣٨٨) كإبرام عقود النقل واستلام وتسليم البضائع وتحصيل الأجرة إلى غير ذلك.

٣٥٦- (II) تأجير السفينة المجهزة لأجل معين: في هذه الصورة من الإيجار لا يقوم المالك بتأجير السفينة إلا بعد تجهيزها تجهيزاً كاملاً، وبالتالي يحتفظ المالك المؤجر هنا بصفة المجهز، ويترتب على هذا العقد انتقال الإدارة التجارية فقط للمستأجر، أما بالنسبة للإدارة الملاحية فقد ترك الأمر اختيارياً للمؤجر بحيث يمكنه الاحتفاظ بها لنفسه أو التخلي عنها للمستأجر^(٣٨٩).

٣٥٧- (III) تأجير السفينة المجهزة بالرحلة: وهنا يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة مجهزة كلها أو بعضها تحت تصرف المستأجر لسفرة أو لعدة سفرات معينة، ويترتب على هذا النوع من التأجير احتفاظ المالك حتماً بالإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة^(٣٩٠)، وهو النوع من التأجير شائع على سبيل المثال في نقل الشحنات الكبيرة كالقطن والفحم والخشب والحبوب.

وتأتي أهمية التركيز على موضوع انتقال الإدارة الملاحية والتجارية في صورة من صور التأجير سابقة الذكر من أن القانون يربط على ذلك آثار قانونية هامة، ففي الحالة التي تؤول فيها الإدارة الملاحية والتجارية إلى المستأجر يتحمل هذا الأخير تبعات هلاك السفينة والخسائر البحرية، أما إذا لم يكن للمستأجر سوى إدارة السفينة تجارياً فقط، فإن تلك التبعات يتحملها المؤجر وحده ما لم يثبت أنها ناجمة عن خطأ المستأجر.

(٣٨٨) الفقرة الثانية من المادة ٢٠٦ ق. - البحرية.

(٣٨٩) الفقرة الثانية من المادة ٢٠٠ ق. - بحرية.

(٣٩٠) المادة ١٨٥ ق. ت. البحرية.

المبحث الثاني

ماهية عقد النقل البحري

٣٥٨- تعريف عقد النقل البحري: تعرّف المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية عقد النقل البحري بأنه: "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجرة"، ومن هذا التعريف نستخلص بأن موضوع عقد النقل البحري يمكن أن يكون نقل بضائع أو أشخاص مع أمتعتهم، وحتى يحتفظ عقد النقل بالصفة البحرية لا بدّ أن تتم عملية النقل بالبحر كلها أو جزءاً منها على الأقل. وقد أوجب القانون كتابة عقد النقل البحري والكتابة هنا شرط لإثبات العقد لا لصحته، ويعتبر شرط الكتابة متحققاً سواء تمت بشكل ورقي أم الكتروني^(٣٩١).

٣٥٩- الطبيعة التجارية لعقد النقل البحري: يعدّ عقد النقل البحري من قبيل الأعمال التجارية المفردة بالنسبة للناقل^(٣٩٢)، وهذا يعني أن كل عقد نقل بحري هو بالنسبة للناقل عقد تجاري ولو تمّ لمرة واحدة وبغض النظر عما إذا كان الناقل متمتعاً بصفة التاجر. ومثال ذلك أن يستأجر شخص غير تاجر سفينة لينقل بها بضائع أو ركاب لسفرة واحدة أو نقل راكب بأجرة على سفينة نزهة.

والحقيقة أن المشرّع في قانون التجارة البرية لم تشترط توافر عناصر المشروع إلا بالنسبة لبناء البواخر وشراؤها أو بيعها، أما باقي بنود المادة ٧ من القانون فتؤكد على تجارية الأعمال البحرية دون اشتراط توفر عناصر المشروع. ودليل ذلك أن النقل البحري لم يذكر صراحة في المادة السادسة في قانون التجارة، والتي اشترطت صفة المشروع بالنسبة للنقل البري والجوي وعلى سطح الماء أي النقل في الأنهار والبحيرات المغلقة، كما أن ميدان المادة السادسة هو الأعمال التجارية البرية وميدان المادة السابعة هو الأعمال التجارية البحرية^(٣٩٣).

(٣٩١) المادة ٢١١ ق. ت. البحرية.

(٣٩٢) الفقرة (ج) من المادة ٧ ق. ت.

(٣٩٣) تمّ تبني نفس الموقف في التشريع اللبناني: انظر د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٢٩٤.

الفصل الثاني

النقل البحري للبضائع

في معرض نقل البضائع بحراً يسلم الناقل للشاحن صكاً عند استلامه البضائع المراد شحنها يسمى وثيقة الشحن، وتعتبر هذه الوثيقة الأداة الأهم للنقل البحري للبضائع^(٣٩٤) وهي بمثابة عقد النقل البحري ذاته. انطلاقاً من ذلك سنتعرف على أحكام وثيقة الشحن (المبحث الأول) قبل التعرض لالتزامات أطرافها (المبحث الثاني) ولأحكام مسؤولية الناقل البحري (المبحث الثالث) فيما لو أخفق في إتمام عملية النقل دون حدوث أضرار.

المبحث الأول

أحكام وثيقة الشحن

بما أنه يشترط في وثيقة الشحن أن تكون مكتوبة فقد حدد القانون ما يجب أن تتضمنه من بيانات ووضح طرق تداولها ومدى حجيتها تجاه أطرافها وتجاه كل من له مصلحة فيها.

أولاً- بيانات وثيقة الشحن

٣٦٠- قائمة بيانات وثيقة الشحن: لقد نص المشرع في المادة ١٩٧ من قانون التجارة

البحرية على مجموعة من البيانات الواجب ذكرها في وثيقة الشحن، وهي:

١. "اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.
٢. مواصفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوع عليها وحالتها الظاهرة.

(٣٩٤) د. حمود غزال، الاتجاهات الحديثة في تحديد دور وثيقة الشحن في النقل البحري، رسالة دكتوراه، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بجامعة محمد الخامس، الرباط، ١٩٩٧.

٣. اسم السفينة واسم الربان إذا صدرت وثيقة الشحن عند الشحن أو بعده.

٤. مرفأ الشحن ومرفأ التفريغ.

٥. أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها.

٦. مكان إصدار وثيقة الشحن وتاريخ إصدارها وعد النسخ التي حررت منها.

٧. بيان حصول النقل على سطح السفينة إذا تم ذلك".

٣٦١- أهمية ذكر اسم المرسل إليه: يعتبر ذكر اسمه ضرورياً في وثيقة الشحن إذا كان شخصاً آخر غير الشاحن وكان سند الشحن اسماً أو لأمر، ولكن لا يكون هناك داعي لذكر اسمه إذا حررت الوثيقة لتكون للحامل.

٣٦٢- أهمية ذكر تاريخ إصدار وثيقة الشحن: لهذا التاريخ أهميته البالغة لأنه يحدد تاريخ استلام الناقل للبضاعة وبالتالي تحمله ومنذ هذا التاريخ للمسؤولية الناجمة عن هلاك البضاعة أو تلفها كلياً أو جزئياً، أو عن التأخير في تسليمها. ومن ناحية أخرى فإن لهذا التاريخ أهميته أيضاً في إثبات قيام الشاحن بالتزامه المتعلق بشحن البضاعة في الميعاد المتفق عليه ونفي مسؤوليته عن التأخير الذي قد يحدث في وصول وتسليم البضاعة للمرسل إليه.

٣٦٣- كيفية ذكر مواصفات البضاعة المراد نقلها: صحيح أن الناقل يقوم بتدوين مواصفات البضاعة بناءً على البيانات المقدمة من الشاحن، ولكن لا بدّ للناقل من التأكد من صحة البيانات التي يدونها لأنه سيكون ملتزماً بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بحالتها المبينة في وثيقة الشحن^(٣٩٥).

وقد أجاز المشرع للناقل الامتناع عن ذكر البيانات المقدمة من الشاحن كلها أو بعضها وإبداء التحفظات بهذا الشأن بشكل خطي على وثيقة الشحن، وذلك إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو كانت الوسائل اللازمة للتأكد من صحة

(٣٩٥) الفقرة الأولى من المادة ٢٢١ ق. ت. البحرية.

البيانات غير متوافرة أو كان الوقت غير كاف للقيام بذلك. ويترتب على تلك التحفظات إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تحدث للبضاعة ونقل عبء إثبات عدم المسؤولية من عاتقه إلى عاتق الشاحن.

ثانياً- تداول وثيقة الشحن

٣٦٤- **وثيقة الشحن القابلة للتداول:** تحرر وثيقة الشحن عادةً على نسختين^(٣٩٦)

تسلم إحداها للشاحن وتكون قابلة للتداول وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها بأنها غير قابلة للتداول. ويتوجب على الناقل التوقيع على نسخة الشاحن المعلقة للتداول بالكتابة أو بأية طريقة تقوم مقامها لأن المشرع - كما أسلفنا - أجاز التعامل بوثائق الشحن الالكترونية وأعطاه نفس القوة القانونية لوثيقة الشحن الكتابية^(٣٩٧).

وتعتبر وثيقة الشحن القابلة للتداول بمثابة سند ملكية البضاعة، لذلك فإنه بمجرد حيازة الشخص لهذه الوثيقة بشكل مشروع تثبت ملكيته للبضاعة، ويمكنه بواسطتها ممارسة كافة التصرفات القانونية على البضاعة من بيع ورهن دون أن يكون هناك حاجة لتسلمها عيناً. هذا وتختلف طرق وإمكانية تداول وثيقة الشحن بحسب الشكل الذي صدرت بموجبه: اسمية أو لأمر أو للحامل^(٣٩٨).

٣٦٥- (I) **وثيقة الشحن الاسمية:** ومعنى ذلك أن تصدر وثيقة الشحن باسم

شخص معين، وبالتالي لا تكون قابلة للتداول إلا بطريقة حوالة الحق المقررة في القانون المدني، لذلك لا يجوز هنا للربان أو لوكيل السفينة تسليم البضاعة إلا

⁽³⁹⁶⁾ مع ذلك فلا شيء يمنع من تحريرها على عدة نسخ إذا رغب الشاحن بذلك ولكن يجب في هذه الحالة ذكر عدد النسخ على كل نسخة وبمجرد تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بموجب إحداها تعتبر جميع النسخ ملغاة بالنسبة للناقل: الفقرة الرابعة من المادة ٢١٦ ق. ت. البحرية.

⁽³⁹⁷⁾ الفقرة الثالثة من المادة ٢١٦ ق. ت. البحرية.

⁽³⁹⁸⁾ المادة ٢١٧ ق. ت. البحرية.

للشخص المعين في وثيقة الشحن أو الذي انتقلت إليه ملكية البضاعة عن طريق حوالة الحق.

٤
٣٦٦- (II) وثيقة الشحن لأمر: يذكر في هذه الوثيقة اسم المرسل إليه مسبقاً بصيغة الأذن أو الأمر، وتكون قابلة للتداول بطريق التظهير وفقاً لقواعد قانون التجارة البرية^(٣٩٩). ويترتب على تظهير الوثيقة عدم تسليم البضاعة إلا لحاملها الشرعي ولو كان التظهير على بياض، وهذا النوع من وثائق الشحن هو الأكثر شيوعاً في التعاملات نظراً لسهولة تحويله.

٣٦٧- (III) وثيقة الشحن للحامل: وتصدر بدون ذكر اسم المرسل إليه أو بتدوين كلمة "للحامل"، لذلك فإن تداولها يتم بطريق التسليم، وعلى الربان أو وكيل السفينة تسليم البضاعة للشخص الذي يتقدم إليه بهذه الوثيقة مهما كان اسمه أو صفته. والحقيقة ينذر استعمال وثيقة الشحن للحامل نظراً لمخاطر فقدان والسرقة التي قد يتعرض إليها حاملها.

ثالثاً- حجية وثيقة الشحن

تعتبر وثيقة الشحن كوسيلة إثبات لنقل البضائع بحراً إذا كانت مستوفية للشروط القانونية، ولكن حتى إذا تحقق فيها ذلك فقرة حجيتها تختلف بالنسبة للعلاقة بين أطرافها أو تجاه للغير^(٤٠٠).

٣٦٨- (I) حجية وثيقة الشحن فيما بين الأطراف: تعتبر وثيقة الشحن حجة على الشاحن والناقل عملاً بمبدأ "العقد شريعة المتعاقدين" ويمكن الاعتماد عليها في إثبات ما أدرج فيها، ولكن ليس لها حجة قطعية لأنه يمكن للشاحن والناقل إثبات

(٣٩٩) ذلك أنه تطبيق على وثيقة الشحن المحررة لأمر أحكام تظهير سند السحب الواردة في المواد ٤٢٨ وما

بعد.

(٤٠٠) المادة ٢٢٤ ق. ت. البحرية.

عكسها^(٤٠١)، فإذا تضمنت مثلاً استلام و شحن ونقل خمسين سيارةً فيستطيع الناقل أن يثبت بطرق الإثبات كافة أنه استلم فقط خمساً وأربعين سيارة عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المسائل التجارية.

٣٦٩ - (II) **حجية وثيقة الشحن في مواجهة الغير:** يقصد بالغير هنا كل من له مصلحة بالشحنة، كالمرسل إليه والمشترون للبضاعة بموجب وثيقة الشحن والمصارف المتدخلة، ويكون لوثيقة الشحن حجية مطلقة على الناقل تجاه الغير وفيما يتعلق بمصالحهم. فمثلاً لا يستطيع الناقل أن يثبت تجاه المرسل إليه في المثال السابق أنه استلم من الشاحن فقط خمساً وأربعين سيارة، بل يعدّ مسؤولاً عن أي نقص لما هو مدون في وثيقة الشحن.

أما عن حجية وثيقة الشحن تجاه الغير فباعتبار هذا الغير ليس طرفاً في العقد فحجيتها بالنسبة إليه ليست مطلقة ويحق له إثبات عكس ما ورد فيها بكافة طرق الإثبات^(٤٠٢). والغاية من هذا التمييز في الحجية هو حماية مصالح الغير وتعميق الثقة بالتعامل في وثيقة الشحن وأيضاً لمنع أي تواطؤ أو تحايل فيما بين الشاحن والناقل. مع العلم أن وثيقة الشحن تفقد كل حجية لها إذا لم تكن مستوفية لشروطها القانونية وتتحول إلى مبدأ ثبوت بالكتابة، وفي هذه الحالة يجوز إثبات عكسها بكل وسائل الإثبات بالنسبة لعلاقة الشاحن مع الناقل أو علاقتهما مع الغير^(٤٠٣).

(٤٠١) المادة ١٩٩ ق. ت. البحرية.

(٤٠٢) المادة ٢٠٠ ق. ت. البحرية.

(٤٠٣) د. هشام فرعون، القانون التجاري البحري، مرجع سابق، ص ١٥٦.

المبحث الثاني

التزامات الشاحن والناقل البحري

أولاً- التزامات الشاحن

يقع على عاتق الشاحن التزامان رئيسيان: الأول هو تسليم البضاعة إلى الناقل، والثاني هو دفع أجره النقل.

٣٧٠- (I) التزام تسليم البضاعة: يتوجب على الشاحن تسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حال عدم الاتفاق يطبق العرف السائد بهذا الخصوص، وإذا ما تأخر الشاحن في تسليم البضاعة وجب عليه دفع تعويض تأخير حده الأعلى مبلغ أجره النقل^(٤٠٤).

٣٧١- (II) التزام دفع أجره النقل: وهو الالتزام الرئيسي المقابل لالتزام الناقل بنقل البضاعة سالمة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وغالباً ما تدفع الأجرة مقدماً من قبل الشاحن ما لم يتفق على خلاف ذلك، كما لو تم الاتفاق على أن تكون الأجرة مستحقة الأداء في ميناء الوصول فهنا يتوجب على المرسل إليه دفعها لكي يتمكن من استلام البضاعة، وفي كل الأحوال يبقى الشاحن ضامناً للوفاء بالأجرة لأنه الطرف الرئيسي في عقد النقل^(٤٠٥).

ويخضع تحديد الأجرة لاتفاق الطرفين وإلا فبحسب العرف الجاري أو تستحق أجرة المثل وقت إبرام العقد، أما تقدير الأجرة في وثيقة الشحن فيتم عادةً بحسب طبيعة البضاعة المشحونة، فقد يتم على أساس وزنها أو حجمها أو عدد وحداتها أو على أساس القطعة أو القيمة بالنسبة للمجوهرات والقطع الثمينة.

(٤٠٤) المادة ٢٣٢ ق. ت. البحرية.

(٤٠٥) د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٣٢٤.

٣٧٢- استحقاق الأجرة: لقد بينت المادة ٢٣٣ وما بعدها من قانون التجارة البحرية

الحالات التي تستحق فيها الأجرة، وهي:

- أ) إذا تعرضت البضاعة للتلف أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر.
- ب) إذا تلفت البضاعة لعيب خاص بها أو اقتضت الضرورة أثناء الرحلة إلى بيعها بسبب تعيبها^(٤٠٦).
- ت) إذا قرر الربان إلقاء البضاعة في البحر أو التضحية بها بأي صورة كانت إنقاذاً للسفينة أو الشحنة^(٤٠٧).

بالمقابل لا يستحق الناقل أجرة النقل متى كان تلف البضاعة أو هلاكها يعود إلى قوة قاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ التزاماته القانونية أو العقدية^(٤٠٨).

ثانياً- التزامات الناقل البحري

بعد استلام الناقل للبضاعة تحت روافع السفينة أو في أي مكان آخر يتم الاتفاق عليه، يبدأ الناقل بتنفيذ التزاماته والتي يمكن أن تتمحور حول ثلاثة التزامات أساسية: التزام شحن البضاعة وتستيفها وتفريغها والتزام نقل البضاعة والتزام تسليم البضاعة.

٣٧٣- (I) التزام شحن البضاعة وتستيفها وتفريغها: يقصد بشحن البضاعة رفعها من رصيف الميناء إلى ظهر السفينة، أما تفريغ البضاعة فهو عملية معاكسة أي تنزيل البضاعة من ظهر السفينة إلى رصيف الميناء. وبالنسبة لعملية التستيف فهي تأتي بعد عملية الشحن ويقصد بها ترتيب البضاعة وتنضديها في عنابر السفينة بصورة تحميها من الجنوح كما تحمي البضائع من الهلاك أو التلف، ويتم ذلك بإشراف الربان وعلى مسؤوليته.

⁽⁴⁰⁶⁾ مع العلم أن ذمة الشاحن هنا لا تبرأ من أجرة النقل بتخليه عن البضاعة المعيبة أو التالفة للناقل بل يبقى ملزماً بأدائها لهذا الأخير: المادة ١٨٧ ق. ت. البحرية.

⁽⁴⁰⁷⁾ ولكن يشترط في هذه الحالة مراعاة أحكام الخسائر البحرية المشتركة: الفقرة الأولى من المادة ٢٣٤ ق. ت. البحرية.

⁽⁴⁰⁸⁾ المادة ٢٣٥ ق. ت. البحرية.

ولقد جرى العرف على أن يتولى الناقل عمليات شحن البضاعة وتستيفها ضمن عنابر السفينة وتفريغها بعد وصولها على رصيف الميناء، لذلك أثر المشرع في قانون التجارة البحرية على النص في الفقرة الأولى من المادة ٢٢٩ بأن يلتزم الناقل بشحن البضاعة إلى السفينة وتفريغها ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك^(٤٠٩). وطبعاً لا شيء يمنع من الاتفاق بين الشاحن والناقل على أن يتولى هذا الأخير القيام بجميع العمليات اللازمة لتحريك البضاعة بكل مراحلها من مخازن الشاحن إلى مخازن المرسل إليه مستعيناً بمقاول الشحن والتفريغ وعمال الموانئ.

وننوه إلى أنه لا يجوز للناقل شحن البضاعة على سطح السفينة "إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة، أو كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الطريقة بموجب الأنظمة المعمول بها في مرفأ الشحن أو إذا اقتضت طبيعة البضاعة أو جرى العرف في المرفأ بالشحن بهذه الطريقة، ويجب في جميع الأحوال أو يذكر في وثيقة الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح"^(٤١٠).

٣٧٤- (II) التزام نقل البضاعة: يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول خلال الفترة المتفق عليها أو خلال فترة معقولة متبعاً في ذلك أقصر الطرق الممكنة وأكثرها أماناً، ما لم يكن للسفينة طريقاً معتاداً تسلكه.

٣٧٥- (III) التزام تسليم البضاعة: يلتزم الناقل بتسليم البضاعة بحالة جيدة وبمجرد وصولها إلى الحامل الشرعي لوثيقة الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها وذلك في الموعد والمكان المحددين في الوثيقة، ومتى أصبحت وثيقة الشحن القابلة للتداول في حيازة الناقل اعتبر ذلك قرينة على تسليم البضاعة إلى صاحب الحق في تسلمها ما لم يثبت عكس ذلك.

(٤٠٩) الفقرة الأولى من المادة ٢٢٩ ق. ت. البحرية.

(٤١٠) المادة ٢٣٠ ق. ت. البحرية.

وإذا تخلف المرسل إليه عن تسلّم البضاعة في الزمان المتفق عليه أو حضر ولكنه امتنع لسبب ما عن استلامها أو عن أداء أجرة النقل وملحقاتها، فيجوز للناقل في هذه الحالة أن يطلب من قاضي الأمور المستعجلة إما الأذن بإيداع البضاعة عند حارس قضائي أو السماح له ببيعها كلها أو بعضها لاستيفاء جميع حقوقه.

المبحث الثاني

مسؤولية الناقل البحري لدى نقل البضائع

هنا نحاول الإجابة عن سؤالين: أولهما في أي الشروط تتحقق مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تصيب البضائع أثناء عملية نقلها؟ وثانيهما هل ثمة تحديد لمسؤولية الناقل في تعويض صاحب البضائع المتضررة؟

أولاً- تحقق مسؤولية الناقل

٣٧٦- ترتب مسؤولية الناقل: في الأصل أن مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية لأنها تنشأ عن عقد النقل الذي أبرمه مع الشاحن، ويعتبر الخطأ مفترضاً من جانب الناقل ويكفي على المتضرر أن يثبت الضرر الحاصل لبضاعته حتى يحصل على التعويض المستحق. ومع ذلك يمكن أن تنسب إلى الناقل مسؤولية تقصيرية أيضاً وذلك عن أخطائه الشخصية أو عن أخطاء تابعيه (الربان، البحارة...) أو حتى عن فعل الأشياء الجامدة^(٤١١).

وبغض النظر، فإن التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه هو التزام بنتيجة لذلك يعدّ مسؤولاً في حل فقدت البضاعة كلياً أو جزئياً وكذلك إذا أصابها ضرر أو عيب أثناء فترة النقل البحري، كما يعتبر مسؤولاً عن التأخير الذي قد يحدث في تسليم البضاعة.

(٤١١) المواد ١٦٤ و ١٧٤ و ١٧٩ ق.م.

وبصورة عامة تبدأ مسؤولية الناقل عن كل ضرر يصيب البضاعة من لحظة تسليمها من الشاحن إلى لحظة تسليمها إلى صاحب الحق باستلامها، ويعتبر الناقل مسؤول بمجرد إخلاله بالتزامه وعدم تسليمه البضاعة بحالة جيدة وفي الموعد المحدد. وعندما تتحقق مسؤولية الناقل فإنه يتوجب عليه تعويض الشاحن أو المرسل إليه عن الأضرار التي تسبب فيها.

٣٧٧- حالات إعفاء الناقل من المسؤولية: كقاعدة عامة تنعقد مسؤولية الناقل عن كل ضرر يلحق بالبضاعة أثناء عملية نقلها لأنها باستلامه وواقعة تحت حراسته، ولكن استثناءً هناك حالات أعفي فيها الناقل من المسؤولية، وهي:

(أ) إذا ثبت أن تلف البضاعة أو هلاكها يعود إلى سبب أجنبي (عواصف بحرية مثلاً) أو إلى خطأ المضرور.

(ب) إذا ثبت أن تلف البضاعة أو هلاكها حصل بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو أموال في البحر.

(ت) إذا ثبت أن الشاحن تعمّد ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة الشحن عن طبيعة البضاعة أو قيمتها.

(ث) إذا نصت وثيقة الشحن على أن نقل البضاعة سيتم وهي على سطح السفينة وثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن نقل البضاعة بهذه الوضعية.

(ج) إذا كان موضوع عقد النقل نقل حيوانات حية وهلكت أو أصابها ضرر بسبب مخاطر خاصة بها.

ويضاف إلى ما تقدم يعفى الناقل أيضاً من المسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة إذا كان ذلك يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

٣٧٨- بطلان الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية أو تخففها عنه: تنص المادة ٢٥٠ من قانون التجارة البحرية على أنه يعتبر باطلاً كل اتفاق بين الناقل والشاحن يقصد به:

(أ) "إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها.

(ب) تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الاتفاقيات الدولية والأنظمة والقوانين النافذة.

(ت) التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضاعة ...".

ثانياً- تحديد مسؤولية الناقل

٣٧٩- مبررات مبدأ تحديد المسؤولية: تقضي القواعد العامة للمسؤولية في القانون المدني بأن يحكم على الشخص الذي تثبت مسؤوليته عن أضرار يسببها للمتعاقد معه أو للغير بمبلغ تعويض يغطي كامل الأضرار اللاحقة بالمضرور، ولكنه في مجال النقل البحري وجد أن الملاحاة البحرية عرضة لمخاطر جسيمة ووقوع أي حادث يؤدي إلى أضرار ضخمة في الأموال والأرواح، لذلك تقرر تبني مبدأ تحديد مسؤولية الناقل واستبعاد مبدأ المسؤولية الكاملة لأنه يرهق شركات النقل البحري ويجعلها عرضة للإفلاس. ومبدأ تحديد المسؤولية يعني بكل بساطة وضع حدود قصوى للتعويضات التي يمكن أن يحكم بها الناقل البحري.

٣٨٠- الحدود القصوى لمسؤولية الناقل: في حال مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها التزم المشرع في قانون التجارة البحرية باحترام الحدود القصوى للتعويضات التي تقررها الاتفاقيات الدولية والأنظمة والقوانين النافذة عن كل طرد أو وحلة شحن أو الوزن أيها أعلى^(٤١٢). والمشرع تجنب هنا ذكر مبالغ محددة كسقف للتعويضات لأن هذه المبالغ عرضة للتغيير مع مرور الزمن.

وآخر المراسيم الصادرة لتحديد مسؤولية الناقل البحري في سورية كان المرسوم ٢٨٩٨ الصادر في ١٩٨٢/٨/٣٠، بحيث أصبحت المسؤولية محددة بأربعة آلاف ليرة سورية لكل

(٤١٢) المادة ٢٤٧ ق. ت. البحرية.

وحلة أو طرد يفقد أو يصاب بضرر أثناء النقل أو بمبلغ ١٢ ل.س عدد الكيلوغرام الواحد في الوزن القائم للطرد أو الوحدة المفقودة، ويؤخذ بأي المبلغين أكثر. ومع ذلك لا يعمل بمبدأ تحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن إلى الناقل بياناً بطبيعة البضاعة وقيمتها، أي صرّح له بالقيمة الحقيقية للبضاعة. وبالمقابل فإن الحدود القصوى للتعويض لا تمنح جزافاً، بمعنى أنه إذا ثبت أن القيمة السوقية للبضاعة التي تعرضت للتلف أو الهلاك أقل مما لو طبقت الحدود القصوى القانونية التزم الناقل بدفع المبلغ الأقل.

٣٨١- المستفيدون من مبدأ تحديد المسؤولية: يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية الناقل المتعاقد والفعلي وتابعيه وكل من اشترك في تنفيذ عملية النقل بشرط ألا يكون الخطأ الذي ارتكبه وتسبب بهلاك أو تلف البضاعة متعمداً، كما لو قام الناقل أو أحد تابعيه بنقل البضاعة على سطح السفينة دون وجود اتفاق صريح ومكتوب يقضي بذلك.

بالرغم من كل ما تقدم، فلا شيء يمنع الناقل من التنازل عن كل أو بعض الحقوق أو الإعفاءات المقررة لمصلحته، كما يجوز له أيضاً أن يزيد من مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يتم ذكر ذلك في وثيقة الشحن^(٤١٣).

(٤١٣) المادة ٢٥١ ق. ت. البحرية.

الفصل الثالث

النقل البحري للأشخاص

٣٨٢- تذكرة السفر وبياناتها: لقد وضع قانون التجارة البحرية أحكاماً خاصة بعقد النقل البحري للأشخاص ضمنها في المواد ٢٦٢ حتى ٢٩٢، واعتبر هذه الأحكام واجبة التطبيق على ذاك العقد إلا في حالتين: حالة النقل المجاني لشخص من قبل ناقل غير محترف وحالة الشخص الذي يتسلسل إلى السفينة خلسة بقصد السفر دون دفع أجره^(٤١٤).

وبغض النظر، فكما هو الحال في النقل البحري للبضائع فإن عقد نقل الركاب لا يثبت أيضاً إلا بصك خطي يسمى "تذكرة السفر"، وتعتبر تذكرة السفر هذه شخصية أو اسمية، بمعنى أنه لا يحق للراكب التنازل عنها لشخص آخر إلا برضا الناقل، وأهم ما يجب ذكره من بيانات في هذه التذكرة^(٤١٥):

- أ) اسم المسافر.
- ب) اسم الناقل واسم السفينة.
- ت) مقدار أجره النقل.
- ث) بيان عن الرحلة.
- ج) مرفأ القيام وتاريخه ومرفأ الوصول وتاريخه.
- ح) المرافئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة إن وجدت.
- خ) الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر...

^(٤١٤) الفقرة الأولى من المادة ٢٧٩ ق. ت. البحرية.

^(٤١٥) الفقرة الأولى من المادة ٢٦٢ ق. ت. البحرية.

ستتعرف فيما يلي على التزامات كل من المسافرين والناقل البحري (المبحث الأول) والتي تنبثق عن تذكرة السفر، ومن ثم ندرس أحكام مسؤولية الناقل البحري (المبحث الثاني) في حال تعرض المسافرين للإصابة أو الوفاة أثناء عملية النقل.

المبحث الأول

التزامات المسافرين والناقل البحري

أولاً- التزامات المسافرين

٣٨٣- (I) التزام دفع الأجرة: وهو الالتزام الأهم من جانب المسافر، وقد درج العرف على أن يدفع المسافر الأجرة بمجرد تحرير تذكرة السفر وقبل بدء الرحلة، ولكن لا شيء يمنع من الاتفاق على تقسيط الأجرة أو دفعها بعد انتهاء الرحلة.

٣٨٤- (II) التزامه بالحضور والتقيّد بأنظمة الرحلة: يلتزم المسافر بالحضور في المكان والزمان المحددين في تذكرة السفر، فإذا ما تأخر في الحضور إلى مرفأ قيام الرحلة أو تخلف عن الرحلة تماماً بقي ملزماً بدفع الأجرة.

٣٨٥- حق المسافر في فسخ عقد نقل: يمكن للمسافر فسخ عقد النقل في خمس حالات:

أ) إذا حدث للمسافر ظرف طارئ يمنعه من السفر، وفي هذه الحالة يجب عليه إخطار الناقل بذلك قبل ثلاثة أيام على الأقل من موعد السفر، ويستحق حينها الناقل تعويض بمقدار ربع الأجرة^(٤١٦). ويسري الحكم نفسه على تذاكر سفر أفراد عائلة المسافر وكل من كان مقرراً أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك.

ب) إذا تعذر السفر بسبب لا يرجع إلى الناقل كحدوث قوة قاهرة، وهنا يعتبر عقد النقل مفسوخاً بدون أي تعويض للمسافر.

(٤١٦) المادة ٢٦٦ ق. ت. البحرية.

ت) إذا تعذر السفر بسبب يعود إلى فعل الناقل أو خطئه، وهذا يجعل الناقل ملتزماً بتعويض المسافر بمبلغ يعادل نصف الأجرة^(٤١٧).

ث) إذا توقف السفر لمدة لا تتجاوز الثلاثة أيام، وهنا يجوز للمسافر فسخ العقد مع المطالبة بالتعويض، ولا يعفى الناقل من التعويض إلا إذا أثبت أن التوقف يعود إلى سبب لا يد له فيه.

ج) إذا أجرى الناقل تعديلاً جوهرياً على شروط العقد كأن يغير في مواعيد السفر أو في خط سير الرحلة أو في مرافئ الرسو التي تتوسط الرحلة.

ثانياً- التزامات الناقل البحري

٣٨٦- (I) إيصال المسافر وأمتعته: يتلخص الالتزام الأساسي للناقل البحري في عقد نقل الأشخاص إيصال المسافر إلى المرفأ أو المكان المتفق عليه في الموعد المحدد في تذكرة السفر. والتزام الناقل بإيصال المسافر سالماً هو التزام بغاية لذلك لا تحقق له أجرة النقل إذا لم يتمكن من تحقيق هذه الغاية.

ولا يقتصر التزام الناقل على نقل المسافر وإنما يمتد ليشمل نقل أمتعته الشخصية، كحقيبة السفر والمعطف والكاميرا...، وذلك في حدود وزن معين يحدده العقد أو العرف^(٤١٨)، وقد اعتبر القانون في حكم الأمتعة السيارة التي يصطحبها المسافر معه. ومع ذلك فإذا أراد المسافر اصطحاب أشياء أخرى تزيد عن الوزن المسموح به كأمتعة ووافق الناقل على نقلها طبقت عليها أحكام نقل البضائع بالبحر.

٣٨٧- (II) واجب الغذاء والتطبيب: يتحمل الناقل تأمين الغذاء للمسافر خلال الرحلة وذلك إما بتضمين قيمته في أجرة السفر أو بتوفير المواد الغذائية والتموينية اللازمة للركاب لقاء قيمة معتدلة، كما درج العرف على أن يتولى الناقل أيضاً أمر تطبيب المسافرين إذا ما أصيبوا بعارض صحي أثناء الرحلة.

(٤١٧) الفقرة الأولى من المادة ٢٦٨ ق. ت. البحرية.

(٤١٨) إذا تجاوز وزن الأمتعة الحد المسموح به خضعت لأحكام نقل البضائع: المادة ٢٢١ ق. ت. البحرية.

المبحث الثاني

مسؤولية الناقل البحري لدى نقل الأشخاص

٣٨٨- ترتب مسؤولية الناقل: كمبدأ عام تترتب مسؤولية الناقل في معرض تنفيذه لعقد نقل أشخاص إذا توفي المسافر أو تعرض لإصابات نتيجة حادث حصل له أثناء تنفيذ عقد النقل، وكذلك إذا تأخر عن إيصاله عن الموعد المتفق عليه. ولا يمكن للناقل التملص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن وفاة المسافر أو إصابته أو تأخير وصوله عن الميعاد المحدد يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

وتبدأ مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تصيب المسافر من اللحظة التي يصبح فيها تحت حراسة الناقل - أي لحظة صعوده إلى السفينة في مرفأ القيام - إلى لحظة تحرره من هذه الحراسة - أي لحظة نزوله من السفينة في مرفأ الوصول - وتستمر طيلة فترة الرحلة^(٤١٩).

٣٨٩- بطلان الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية أو تخففها عنه: تنص المادة ٢٧٤ من قانون التجارة البحرية على أنه يعتبر باطلاً كل اتفاق بين الناقل البحري والمسافر يقصد به:

ث) "إعفاء الناقل من المسؤولية تجاه المسافر أو ورثته أو من يعولهم.

ج) تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتقه.

ح) تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو مقرر قانوناً.

خ) التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر".

٣٩٠- استفادة الناقل من مبدأ تحديد المسؤولية: لقد بنى قانون التجارة البحرية مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري أيضاً في معرض تنفيذ عقود نقل الأشخاص، فحدد

(٤١٩) المادة ٢٧٠ ق. ت. البحرية.

المبلغ الأقصى الذي يمكن أن يحكم به للمسافر أو ورثته في حل وفاته أو إصابته أثناء عملية النقل بمبلغ مليوني ليرة سورية، كما جعل الحد الأقصى للتعويض عن التلف أو الهلاك الذي يصيب الأمتعة بمبلغ مئة ألف ليرة سورية إذا لم يكن من بين الأمتعة سيارة، وإلا كان الحد الأعلى للتعويض مليونين ليرة سورية^(٤٢٠). مع العلم أن الناقل لا يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر كان مقصوداً أو متعمداً.

(٤٢٠) الفقرة الأولى من المادة ٢٨٢ ق. ت. البحرية. وطبعاً لا شيء يمنع الطرفين من الاتفاق على رفع سقف التعويض القانونية.

القسم الثالث القانون التجاري الجوي

ضالنا وسقا

١٥٠ ← ١٠٠

ديجاري (بجدة) من القضاة

المفرد في الجول

١٧٥ ← ١٨٠

منه لثارة ٩٩

٩٠ ← ٩٨

فصل تمهيدي

أولاً- تعريف القانون التجاري الجوي

٣٩١- تعريف القانون الجوي وأقسامه: يعرف القانون الجوي بأنه: "مجموعة القواعد التي تحدد شروط الملاحة الجوية واستعمالاتها المدنية"^(٤٢١). ويعتبر القانون الجوي ذي طبيعة مختلطة لأنه يجمع بين قواعد من القانون الخاص وقواعد من القانون العام، فمن مسائل القانون الدولي العام تحديد حقوق الدول على الفضاء الجوي وسلطاتها، ومن مسائل القانون الجنائي الجوي الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات والركاب ومنشآت الطيران، ومن مسائل القانون الإداري الأحكام الخاصة بتسجيل الطائرات، ومن مسائل القانون الدولي الخاص قواعد تنازع القوانين وتحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم أو الوقائع القانونية التي تحدث على متن الطائرة، ومن مسائل القانون الخاص (أو القانون التجاري الجوي) القواعد التي تحكم عقود التأمين ونقل البضائع أو الأشخاص الخ.

ثانياً- مصادر القانون التجاري الجوي

٣٩٢- غلبة النصوص التشريعية على المصادر القانونية الأخرى: يعتبر التشريع الدولي والوطني أهم مصادر القانون الجوي، أما العرف فدوره ثانوي بسبب حداثة هذا القانون ولأن أمن الحركة الملاحية يتطلب قواعد دقيقة لا يمكن توافرها إلا بالتشريع. يضاف إلى هذين المصدرين الأساسيين مصدرين تكميليان هما الاجتهاد القضائي والفقه.

(٤٢١) د. محمد سعيد فرهود و د. محمود مرشحة، القانون التجاري البري والبحري والجوي، مرجع سابق،

- ٣٩٣- **الاتفاقيات الدولية:** نظراً لأنه يغلب على الملاحاة الجوية (الطابع الدولي) فقد سعت الدول منذ نشأة ظاهرة الطيران إلى عقد الاتفاقيات والمعاهدات الدولية بهدف توحيد أحكام القانون الجوي بين مختلف الدول، ومن أهم هذه الاتفاقيات نذكر:
- (أ) اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، والتي حُدثت مؤخراً من خلال اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩^(٤٢٣).
- (ب) اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ المتعلقة بتوحيد قواعد الحجز الاحتياطي على الطائرات.
- (ت) معاهدة شيكاغو عام ١٩٤٤ للطيران المدني الدولي والتي نجم عنها تأسيس المنظمة الدولية للطيران المدني.
- (ث) اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ المتعلقة بالاعتراف الدولي بلحقوق على الطائرات.
- (ج) اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض.
- (ح) معاهدة طوكيو عام ١٩٦٣ الخاصة بالجرائم التي تقع على متن الطائرات أثناء طيرانها.
- (خ) معاهدة لاهاي عام ١٩٧٠ بشأن منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.
- ٣٩٤- **التشريعات الوطنية التي تخص القانون الجوي:** إلى جانب الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المذكورة أعلاه والتي انضمت إليها سورية وصادقت عليها، صدرت عدة تشريعات داخلية تنظم أحكام القانون الجوي نذكر أهمها:
- (أ) القانون رقم ٢٠ لعام ٢٠٠٣ المتعلق بإحداث المؤسسة العامة للطيران المدني والتي حَلَّت محل المديرية العامة للطيران المدني.

(٤٢٢) في الحقيقة لقد خضعت اتفاقية وارسو إلى عدة تعديلات قبل صدور اتفاقية مونتريال وهذه الأخيرة جاءت لتحل محل اتفاقية، ولكنها إلى الآن لم تدخل حيز التنفيذ بعد رغم انضمام عدد كبير من الدول إليها لاسيما سورية بموجب القانون رقم ٧٤ لعام ٢٠٠١: د. الياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، ٢٠٠٥، ص ٢٠٤.

ب) القانون رقم ٦ لعام ٢٠٠٤^(٤٢٣) المتضمن قانون الطيران المدني والذي أنهى العمل بالمرسوم التشريعي رقم ١٠١ لعام ١٩٤٩.

ستقتصر الدراسة على أهم مواضيع القانون التجاري الجوي، لذلك سندرس الأحكام الخاصة بالملاحة الجوية (الفصل الأول) وبالبطائرة (الفصل الثاني) ومن ثم سنركز على أحكام النقل الجوي (الفصل الثالث).

(423) يعتبر هذا القانون تشريعاً متكاملًا يضم أغلب الأحكام المتعلقة بالطيران المدني والتجاري.

الباب الأول

أحكام الملاحة الجوية

سنحاول تحديد مختلف أبعاد الإقليم الجوي (الفصل الأول) ثم نتعرف على الارتفاعات الجوية وقواعد سلامة الملاحة الجوية (الفصل الثاني).

الفصل الأول

حدود الإقليم الجوي

الإقليم الجوي لدولة ما هو طبقة الهواء التي تغطي أراضي الدولة البرية وبحرها الإقليمي، وقد نصت المادة ٧ من قانون الطيران المدني على أنه: "للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها". لا بد من التعرف على الحدود الشاقولية للإقليم ثم التعرف على حدوده الأفقية.

أولاً- ارتفاع الإقليم الجوي

٣٩٥- صعوبة تحديد المدى الجوي الخاضع لسيادة الدولة: من الناحية النظرية واستناداً إلى أحكام اتفاقية شيكاغو يعتبر المدى الجوي ملك للدولة وذلك مهما بلغ ارتفاعه مادام يقع فوق إقليمها البري والبحري^(٤٢٤). ولكن من الملاحظ عملياً أن تقدم التكنولوجيا وإطلاق الصواريخ والأقمار الصناعية وظهور المركبات الفضائية المأهولة وغير المأهولة التي تدور حول الأرض في الفضاء وفوق جميع الدول دون اعتراض منها جعل أمر تحديد المدى الجوي الخاضع لسيادة الدولة في غاية الصعوبة، لذا كان لا بد من التفريق بين المدى الجوي والمدى الفضائي.

٣٩٦- التمييز بين المدى الجوي والمدى الفضائي: يقدر المدى الجوي (Espace aérien) عادةً بعلو ٤٥ كيلومتر عن سطح الأرض، ويكون هذا المدى وحده خاضعاً لسيادة الدولة. أما المدى الفضائي (Espace spaciales) فيقدر مجاله ما بين ٩٠ إلى ١٠٠

(٤٢٤) د. عبد الوهاب حومد، المفصل في شرح قانون العقوبات: القسم العام، المطبعة الجديدة، دمشق، ١٩٩٠، ص ١٠٨٤ وما بعد.

كيلومتر فوق سطح الأرض وهو خارج سيادة الدولة^(٤٢٥)، لذلك فإن استخدامه متاح للدول القادرة على البحث العلمي والاكتشاف الفضائي بشرط عدم استعماله في التجسس أو الأعمال العسكرية.

ثانياً- الامتداد الأفقي للإقليم الجوي

٣٩٧- يغطي الإقليم الجوي للدولة إقليمها البري والبحري، ويضم الإقليم البري للدولة الأراضي الواقعة ضمن حدودها البرية، أما إقليمها البحري أو بحرها الإقليمي - إن كانت من الدول التي تحدها البحار - فيمتد حتى مسافة عشرين كيلومتراً من الشاطئ ابتداءً من أدنى مستوى للجزر^(٤٢٦).

(٤٢٥) على الرغم من تزايد النشاط الفضائي وبداية تشكل القانون الدولي الفضائي، فقد عقد على سبيل المثال مؤتمراً دولياً في ١٩٦٧/١/٢٧ لبحث قضية ملكية المدى الفضائي إلا أن المؤتمر خرج بتأكيد مبدأ عالمية الفضاء وحرية استخدامه لأغراض علمية أو سلمية: د. عبد الوهاب حومد، المفصل في شرح قانون العقوبات: القسم العام، مرجع سابق، ص ١٠٨٦ وما بعد.

(٤٢٦) الفقرة الأولى من المادة ١٧ ق. عقوبات. وقد جاءت المعاهدة الدولية المنعقدة عام ١٩٨٣ لتؤكد امتداد المياه الإقليمية حتى ٢٠ كم وتكون بذلك متطابقة مع ما جاء في قانون العقوبات السوري.

الفصل الثاني

الارتفاقات الجوية وسلامة الملاحة الجوية

يجب تأمين منطقة خالية حول المطارات لتأمين سهولة إقلاع وهبوط ومناورات الطائرات، وهذا يفرض ترتيب ارتفاقات على العقارات المجاورة.

أولاً- الارتفاقات الجوية

٣٩٨- تعريف الارتفاقات الجوية: يعرف الأستاذ جلال وفاء محمددين الارتفاقات الجوية بأنها: "القيود القانونية التي يضعها المشرع على عاتق أصحاب المنشآت والأماكن التي تجاور المطارات بقصد تأمين سلامة الطائرات وحركة الملاحة الجوية" (٤٢٧). وقد نصت المادة ٨٦ من قانون الطيران المدني على أنه: "بناءً على طلب المؤسسة" (٤٢٨) يتم إنشاء حقوق ارتفاق خاصة بموجب مرسوم تسمى حقوق ارتفاق جوية لتأمين سلامة الملاحة الجوية وحسن عمل أجهزتها...". وبالرجوع إلى تنمة نص المادة ذاتها نجد أن الارتفاقات الجوية تشكل نوعان من القيود: سلبية وإيجابية.

٣٩٩- القيود السلبية والقيود الإيجابية: يقصد بالقيود السلبية تلك القيود التي تقضي بمنع إقامة مباني ومنشآت وأبراج وغيرها من الأسلاك والحواجز في المناطق المجاورة للمطارات والمنشآت الملاحية، في حين أن القيود الإيجابية تفيد منح السلطات حق وضع علامات الإرشاد والتحذير من العوائق الطبيعية كالجبال والغابات، أو الصناعية كالأبراج الكهربائية والبريدية وغيرها (٤٢٩).

(٤٢٧) د. جلال وفاء محمددين، دروس في القانون الجوي، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٨٩، ص ٩٢.

(٤٢٨) المؤسسة العامة للطيران المدني.

(٤٢٩) د. هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، بيروت، ١٩٩٧، ص ١١٦.

٤٠٠- الضوابط المروية: إذا كان الهدف من ترتيب الارتفاعات الجوية تأمين هبوط الطائرات وإقلاعها وإجراء المناورات قبل الهبوط فإن المشرع لم يغفل أيضاً وضع الضوابط المروية لتأمين سلامة الملاحة الجوية فالمادة ٧٣ من قانون الطيران المدني مثلاً تنص على أنه: "تحدد المؤسسة الطرق والممرات الجوية التي يجب أن تسلكها الطائرات عند الدخول إلى إقليم الدولة أو الخروج منه أو الطيران في فضاءه الجوي".

٤٠١- واجبات قائد الطائرة بخصوص سلامة الملاحة الجوية: لقد فرض قانون الطيران المدني على قائد الطائرة عدة واجبات في هذا الميدان، ومنها:

١. الالتزام بخطة الطيران وتعليمات برج المراقبة للحركة الجوية.
٢. التقيد بالأنظمة المتعلقة باستعمال المطار وقواعد الحركة الجوية.
٣. عدم التحليق بارتفاعات منخفضة في الإقليم الجوي للدولة إلا بتصريح مسبق أو في حالة الضرورة القصوى.
٤. عدم التحليق فوق المدن والأماكن المأهولة أو مكان اجتماع عام إلا على ارتفاع يمكن من الهبوط في الحالات الاضطرارية دون الإضرار بالأشخاص والممتلكات على سطح الأرض.
٥. عدم القيام بطيران بهلواني أو استعراضى فوق إقليم الدولة إلا بتصريح مسبق.
٦. عدم التحليق بإهمال أو رعونة بشكل يعرض حياة الآخرين وممتلكاتهم للضرر.
٧. عدم التحليق على مقربة من طائرة أخرى على وجه قد يؤدي للتصادم أو تعريض سلامتها للخطر.

الباب الثاني

أحكام الطائرة

يمكن أن تمارس الملاحة الجوية من خلال وسائل متعددة كالطائرات والمناطيد والمركبات الفضائية^(٤٣٠) ولكن تبقى الطائرة أداة الملاحة الجوية الرئيسية، لذلك سنتعرف على الطائرة كمصطلح قانوني ونظامها الإداري (الفصل الأول) ثم ندرس نظامها القانوني (الفصل الثاني).

(٤٣٠) فمن المعروف أن المركبات الفضائية لم تدخل مجال الاستثمار التجاري والسياحي بصورة كبيرة كما هو الحال بالنسبة للطائرات.

الفصل الأول

التعريف بالطائرة ونظامها الإداري

أولاً- تعريف الطائرة وتصنيف الطائرات

٤٠٢- تعريف الطائرة: تمّ تعريف الطائرة في اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ على أنها: "كل جهاز يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء"^(٤٣١)، وقد أخذ قانون الطيران السوري لعام ٢٠٠٤ بتعريف مشابه فعرفّ الطائرة في المادة الثانية منه على أنها: "أي آلة باستطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء، غير المنعكسة عن سطح الأرض". وبحسب نص المادة المذكورة ينطبق وصف الطائرة على المركبات الهوائية كافة، كالطائرات ذات الأجنحة الثابتة والطائرات العمودية والطائرات الشراعية والمناطيد والبالونات وما إلى ذلك.

٤٠٣- تصنيف الطائرات: يمكن تصنيف الطائرات من الناحية الفنية إلى طائرات أخف من الهواء كالبالونات والمناطيد، وطائرات أثقل من الهواء وهي التي تعتمد في طيرانها على رد فعل الهواء سواء أكانت شراعية أم بالحرركات. كما تصنف الطائرات بحسب طبيعة استخدامها إلى طائرات مدنية وطائرات الدولة، فالطائرات المدنية يقصد بها تلك الطائرات التي تستخدم في الاستثمار التجاري لنقل الركاب والبضائع^(٤٣٢) وهي وحدها تخضع لأحكام اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤. أما طائرات الدولة فيقصد بها كل طائرة تستخدم لأغراض عسكرية أو جرمية أو الضابطة، وهذه الطائرات لا تسري عليها أحكام اتفاقية شيكاغو ولا يحق لها - خلافاً لما هو الأمر

(٤٣١) د. جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، مرجع سابق، ص ٦٣.

(٤٣٢) ويطلق وصف طائرات مدنية حتى على الطائرات التي تعود ملكيتها للدولة متى كان تستخدم لأغراض النقل المدني أو التجاري.

عليه بالنسبة للطائرات المدنية - التحليق أو الهبوط فوق أرض دولة أجنبية إلا إذا حصلت على إذن أو ترخيص خاص بذلك.

ثانياً- النظام الإداري للطائرة

٤٠٤- (I) ضرورة الحصول على شهادة صلاحية للطيران: على اعتبار أن الطائرة تتعرض أثناء تحليقها لمخاطر جسيمة قد تؤدي إلى خسائر فادحة في الأرواح والأموال، لذا حرصت الدول في تشريعاتها الداخلية والدولية على فرض رقابة شديدة على سلامة الطائرات وفحصها والتثبت من صلاحيتها للطيران قبل القيام برحلاتها. إذ لا يجوز لأي طائرة القيام بأية رحلة قبل حصولها على شهادة صلاحية للطيران تصدر عن سلطة الطيران المدني في الدولة التابعة لها الطائرة يتأكد بموجبها صلاحية الطائرة للطيران خلال فترة زمنية محددة^(٤٣٣). وتعتبر المؤسسة العامة للطيران المدنية هي السلطة المخولة في سورية لمنح شهادات الصلاحية للطائرات وسحبها^(٤٣٤).

إضافة إلى ما تقدم تخضع الطائرات إلى فحوص دورية تقوم بها شركات متخصصة للتأكد من سلامتها قبل إقلاعها لكل رحلة، وبهذا الخصوص تمنح الطائرة شهادة سلامة تخولها الطيران لرحلة أو أكثر.

٤٠٥- (II) ضرورة الحصول على ترخيص بالعمل: لا يجوز لأي طائرة مدنية العمل فوق الأراضي السورية إلا بموجب ترخيص يصدر عن المؤسسة العامة للطيران المدني^(٤٣٥)، وإن منح هذا الترخيص مرهون بتوفر عدة شروط، وهي:

- (أ) أن تكون الطائرة مسجلة في الدولة التابعة لها.
- (ب) أن تكون الطائرة صالحة للطيران بموجب شهادة صلاحية سارية المفعول.
- (ت) أن تحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها.

(٤٣٣) المادة ٢ من قانون الطيران المدني بدلالة المادة ٣١ من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

(٤٣٤) المادة ٤٧ من قانون الطيران المدني.

(٤٣٥) المادتين ١١ و ١٢ من قانون الطيران المدني.

- ث) أن تكون مجهزة بالمعدات والأجهزة المقررة والمتعارف عليها دولياً.
- ج) أن تكون مؤمن عليها على الغير، ويشمل ذلك الطاقم والركاب والبضائع.
- ح) أن يكون أفراد طاقمها مجازين، كلٌ باختصاصه.

٤٠٦ - (III) الوثائق الواجب حملها على متن الطائرة: لا يجوز للطائرة أن تعمل في

الإقليم السوري إلا إذا كانت تحمل وثائق وسجلات معينة وخاصة بالنسبة لرحلاتها الدولية، وقد عدّها المشرّع في المادة ٥٣ من قانون الطيران المدني، وهي:

أ) شهادة تسجيل الطائرة في السجل الوطني للطائرات^(٤٣٧) الموجود لدى المؤسسة العامة للطيران المدني.

ب) شهادة صلاحية المركبة للطيران صادرة عن المؤسسة العامة للطيران المدني^(٤٣٨).

ت) إجازات أعضاء الطاقم كل بحسب اختصاصه ويشمل ذلك كل الأشخاص المكلفين بالعمل على متن الطائرة.

ث) السجل الفني للطائرة ويتضمن خصائص الطائرة، كما يدوّن فيه قائد الطائرة جميع المعلومات والبيانات الفنية عنها.

ج) البيان العام المتعلق بالرحلة ويكتب فيه تفاصيل كل رحلة والوقائع التي حصلت فيها ومهام الطاقم وأسماء الركاب والجهة التي يسافرون منها والجهة التي يقصدونها.

ح) رخصة أجهزة اللاسلكي الخاصة بالطائرة ويتمّ منحها وفقاً لأنظمة دولة تسجيل الطائرة أو دولة المستثمر^(٤٣٨).

^(٤٣٦) عرّفت المادة ٢ من قانون الطيران المدني السجل الوطني بأنه: "سجل تسجل فيه الطائرات المدنية العائدة للدولة أو المملوكة أو المستأجرة من قبل أشخاص أو مؤسسات أو شركات أو منظمات أو هيئات وطنية عامة أو خاصة تابعين للدولة".

^(٤٣٧) ويجوز للمؤسسة أن تعتمد شهادة صلاحية لطائرة صادرة عن دولة أخرى أو تعلق اعتماد هذه الشهادة وتفرض شروط معينة: الفقرة ٢ من المادة ٤٧ ق. طيران مدني.

^(٤٣٨) الفقرة الأولى من المادة ١٤ ق. طيران مدني.

(خ) أدلة التشغيل لأنظمة الطيران ليسترشد بها الطاقم الجوي والأرضي، وكذلك أدلة الصيانة المعتمدة من قبل المؤسسة العامة للطيران المدني ليعمل بموجبها القائمون على الصيانة.

(د) قائمة بشحنة البضائع والبريد وبيان بكل التفصيلات الخاصة بها إذا كانت الطائرة تحمل بضائع.

(ذ) كشف الحمولة وتوزيعها على الطائرة والوثائق المتعلقة بوزن الطائرة وتوازنها.

(ر) صورة مصدقة من وثائق التأمين على الطاقم والركاب وكذلك الغير على الأرض.

(ز) شهادة ضجيج الطائرة وتحدد المؤسسة العامة للطيران المدني مستوى الضجيج المقبول في الطائرات ويقاس بالوحدات الدولية وبحسب إجراءات منصوص عنها في ملاحق اتفاقية شيكاغو^(٤٣٩).

(س) أية وثائق أخرى تحددها المؤسسة العامة للطيران المدني.

أما بالنسبة للرحلات الداخلية فقد منحت الفقرة الثانية من المادة ٥٣ من قانون الطيران المدني الحق للمؤسسة العامة للطيران المدني في تحديد الوثائق والسجلات التي يجب حملها على متن الطائرة، كما أجازت لها إعفاء الطائرات التدريبية أو التعليمية من حمل هذه الوثائق.

(439) المادة ١٢٤ ق. طيران مدني.

الفصل الثاني

النظام القانوني للطائرة

تظهر هنا مسألتان متلازمتان تتعلق الأولى بتسجيل الطائرة والثانية بجنسيتها، وهذا يقودنا إلى تساؤل هام حول القانون الواجب التطبيق على الوقائع والتصرفات التي تتم على متن الطائرة.

أولاً- تسجيل الطائرة

٤٠٧- شروط تسجيل الطائرة: تنص المادة ٢٤ من قانون الطيران المدني على إلزام المؤسسة العامة للطيران المدني بمسك سجلاً وطنياً خاصاً تسجل فيه الطائرات المدنية. ويشترط لتسجيل أية طائرة في هذا السجل الشروط التالية:

(أ) ألا تكون الطائرة مسجلة في دولة أخرى^(٤٤٠).

(ب) أن تكون مملوكة أو مؤجرة لأشخاص طبيعيين أو اعتباريين متمتعين بجنسية الجمهورية العربية السورية^(٤٤١).

(ت) أن تكون الطائرة حائزة على شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول وفقاً للقواعد المقررة قانوناً.

٤٠٨- البيانات الواجب ذكرها في سجل الطائرات: يجب أن يتضمن السجل البيانات المحددة في المادة ٢٥ من قانون الطيران المدني، وهي:

^(٤٤٠) جاءت معاهدة شيكاغو بحكم مشابه ولكنها أجازت نقل التسجيل من دولة لأخرى (المادة ١٨ و ١٩ من الاتفاقية المذكورة).

^(٤٤١) أحدثت في سورية شركة الطيران العربية السورية بالمرسوم التشريعي رقم ٢٥ لعام ١٩٦١، وهي شركة عامة مركزها دمشق وتتولى كافة عمليات النقل الجوي الداخلي والخارجي ولكن دون الإخلال بالتراخيص المقررة لشركات الطيران الأجنبية تطبيقاً لاتفاقيات دولية. هذا وتخضع الشركة لإشراف المؤسسة العامة للطيران المدني وكلهما يعتبران من التجار ويخضعان لأحكام القانون التجاري.

١. رقم القيد في السجل وتاريخه.
 ٢. علامات الجنسية والتسجيل، وهي بالنسبة للطائرات السورية: YK^(٤٤٢).
 ٣. البيانات الأساسية عن الطائرة ومحركاتها وشهادة صلاحيتها للطيران.
 ٤. اسم المالك أو المستأجر وموطنه ومحل إقامته.
 ٥. بيان عن جميع الوثائق والعقود الدالة على ملكية الطائرة واستثمارها، وإذا كانت هناك مديونية على الطائرة يسجل اسم وعنوان الجهة الدائنة.
 ٦. جميع الوقائع والتصرفات القانونية التي تحدث للطائرة وتواريخ حدوثها.
 ٧. أية بيانات أخرى تقرر مؤسسة الطيران أن يحتوي السجل عليها.
- يضاف إلى ما تقدم أنه يتوجب أن يدون في السجل كل تغيير يطرأ على البيانات الواردة في القائمة المعدلة أعلاه^(٤٤٣).

ثانياً- جنسية الطائرة

٤٠٩- معايير تحديد الجنسية: اختلف الفقهاء حول المعيار الواجب اعتماده لتحديد جنسية الطائرات، فربط البعض جنسيتها بدولة المنشأ أي البلد الذي تم فيه صنع الطائرة، في حين ذهب فريق آخر إلى تحديد جنسية الطائرة اعتماداً على جنسية مالكيها^(٤٤٤)، وقال فريق ثالث بأنه يجب أن تأخذ الطائرة جنسية الدولة التي فيها المركز الرئيسي للشركة التي تقوم باستغلال هذه الطائرة. لكن الرأي الراجح يرى اعتماد جنسية البلد الذي تم فيه تسجيل الطائرة، وقد أخذت بهذا المعيار معاهدة شيكاغو^(٤٤٥).

(442) د. الياس حداد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ٤٣.

(443) الفقرة الثانية من المادة ٢٤ ق. طيران مدني.

(444) د. هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري، المؤسسة الجامعية للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٤، ص ١٩.

(445) المادة ١٧ منها.

٤١٠- منح الجنسية السورية وفقدانها: تقضي المادة ٦ من قانون الطيران المدني بتطبيق أحكام معاهدة شيكاغو مع ملاحقتها وتعديلاتها، لذلك تعتبر كل طائرة مسجلة في السجل الوطني للطائرات سورية الجنسية. كما نصت المادة ٢٣ من القانون نفسه على أن مؤسسة الطيران هي المختصة بتحديد علامات جنسية الطائرات المسجلة لديها وطريقة وضعها على الطائرات بما يتماشى مع أحكام معاهدة شيكاغو.

وتفقد الطائرة جنسيتها السورية ويشطب تسجيلها من السجل الوطني إذا فقد مالکها أو مستأجرها جنسيته السورية أو انتقلت ملكية الطائرة لجهة أجنبية^(٤٤٦).

وإن كل تصرف يجري على الطائرة من بيع أو رهن يجب أن يتم ضمن سند رسمي^(٤٤٧)، ولا ينتج هذا التصرف آثاراً قانونية إلا بعد قيد السند في السجل الوطني للطائرات. يضاف إلى ذلك أنه لا يجوز بيع أو رهن الطائرات الوطنية المسجلة إلى أو لمصلحة شخص أجنبي إلا بعد الحصول على موافقة سلطة الطيران المدني.

ثالثاً- تنازع القوانين في الميدان الجوي

تخلّق الطائرات في أجواء دول كثيرة كما تعلو فضاءات البحار والمحيطات التي لا تنتمي لدولة معينة، وقد تقع على متنها حوادث أو جرائم، ومن جهة أخرى قد تجري بين الركاب تصرفات قانونية أثناء رحلاتهم الجوية، لذلك ثارت هنا مسألة أي القوانين واجبة التطبيق على هذه الوقائع والتصرفات.

٤١١- (I) بالنسبة للأفعال والوقائع: لقد فرقت معاهدة طوكيو لعام ١٩٦٣^(٤٤٨) بين الجرائم التي تقع على الطائرات فوق البحار والأماكن التي لا تخضع لقانون ما وبين الجرائم التي تتم فوق أجواء إقليم دولة ما:

(٤٤٦) المادة ٢٦ ق. طيران مدني.

(٤٤٧) تتشابه الطائرة في هذه المسألة مع السفينة فهي أيضاً مال منقول، وإن نقل ملكيتها يحتاج لإجراءات أشبه بإجراءات نقل ملكية العقار.

(٤٤٨) صادقت سورية على هذه الاتفاقية في عام ١٩٧٩.

أ) بالنسبة للجرائم والأفعال التي تقع على متن طائرة أثناء تحليقها فوق أعالي البحار أو أي منطقة لا تنتمي لإقليم دولة ما فتخضع لأحكام معاهدة طوكيو إذا كانت الطائرة تحمل جنسية إحدى الدول الأطراف في المعاهدة.

ب) بالنسبة للجرائم والأفعال التي تقع على متن طائرة أجنبية أثناء تحليقها في الأجواء التابعة لإقليم الدولة السورية - براً وبحراً وجواً - يمكن أن ينعقد الاختصاص للقانون السوري^(٤٤٩) وذلك إذا كان الفاعل سورياً أو إذا حطت الطائرة بعد الجريمة على الأراضي السورية أو تجاوزت الجريمة شفير الطائرة^(٤٥٠).

ت) بالنسبة للجرائم والأفعال التي تقع على متن طائرة مسجلة في سورية أثناء تحليقها فوق الأراضي السورية فكل الجرائم التي تقع على متنها تخضع للقانون السوري حتماً لأنها سورية الجنسية.

٤١٢- (II) بالنسبة للتصرفات القانونية: يمكن اعتبار قائد الطائرة نائباً لمالك الطائرة أو مستغلها وله القيام بجميع التصرفات الضرورية، ويعتبر أيضاً موثقاً للتصرفات التي تجري بين الركاب قياساً على سلطات ربان السفينة، كعقد زواج وغير ذلك. ويطبق قانون مكان تسجيل الطائرة على جميع التصرفات التي تجري فيها، ما لم تعقد قواعد الإسناد المحددة في القانون الدولي الخاص الاختصاص لقانون دولة أخرى.

(٤٤٩) المادة ١٨ ق. العقوبات السوري.

(٤٥٠) د. عبود السراج، قانون العقوبات العام، منشورات جامعة دمشق، ١٩٨٢، ص ٩٠.

الباب الثالث

عقد النقل الجوي

تنص المادة ١٢٦ طيران مدني على أن المؤسسة العامة للطيران المدني تختص برسم سياسة النقل الجوي التجاري والإشراف عليه بما يتفق مع متطلبات الاقتصاد الوطني. سندرس أهم أشكال عقد النقل التجاري الجوي (الفصل الأول) ثم نتعرف على أحكام مسؤولية الناقل الجوي (الفصل الثاني).

الفصل الأول

أشكال عقد النقل الجوي

سنكتفي بعرض شكلين من تقسيمات النقل التجاري: الأول يعتمد على نطاق النقل (داخلي ودولي) والثاني يعتمد على موضوع النقل (نقل أشخاص ونقل بضائع).

أولاً- أشكال النقل الجوي من حيث نطاق تنفيذه

٤١٣- (I) النقل التجاري الداخلي: يعرف الأستاذ محمد فريد العريني النقل الجوي الداخلي بأنه: "ذلك النقل الذي يتم تنفيذه بأسره داخل الحدود الإقليمية للدولة"^(٤٥١)، ورغبة من المشرع بتوحيد أحكام النقل الجوي فقد فرض تطبيق أحكام اتفاقية وارسو على النقل الجوي الداخلي، وذلك ما لم تنص القوانين خلاف ذلك^(٤٥٢).

٤١٤- (II) النقل التجاري الدولي: تنص الفقرة الأولى من المادة ١٣٦ طيران مدني على أنه: "تطبق أحكام اتفاقية وارسو... على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو". أما المواضع التي لم تتعرض لها اتفاقية وارسو ولم يتفق عليها الأطراف في العقد فيمكن استخلاصها من القانون الواجب التطبيق الذي تحدده قواعد الإسناد في القانون الدولي الخاص.

ثانياً- أشكال النقل التجاري من حيث موضوع العقد

٤١٥- عقد نقل الأشخاص: يعدّ النقل الجوي للركاب من العقود ذات الاعتبار الشخصي لأن تذكرة السفر اسمية ولا يحق للمسافر التنازل عنها للغير^(٤٥٣) وقد أكدت

(٤٥١) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي: النقل الجوي، مرجع سابق، ص ٥٣.

(٤٥٢) الفقرة الثانية من المادة ١٣٦ ق. طيران مدني.

(٤٥٣) د. الياس حداد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ١٤٢.

الصفة الشخصية لهذا العقد الفقرة الثانية من المادة الثالثة من شروط الإياتا^(٤٥٤). وقد ألزمت اتفاقية وارسو في مادتها الثالثة الناقل الجوي بأن يسلم إلى المسافر تذكرة سفر وهي تعدّ وسيلة إثبات لعقد النقل.

كما يجب على الناقل إصدار بطاقة أمتعة وهي خاصة بالأمتعة التي تسلم للناقل كالحقائب الكبيرة، أما الأمتعة الشخصية التي يسمح ببقائها تحت حراسة المسافر كالمظلة والكاميرا وحقائب اليد وغيرها، فلا تذكر في بطاقة الأمتعة.

٤١٦- عقد نقل البضائع: أوجبت اتفاقية وارسو في مادتها السادسة على مرسل البضاعة إعداد خطاب النقل الجوي أو ما يسمى بوثيقة الشحن^(٤٥٥) على ثلاث نسخ أصلية تتضمن الأولى عبارة (لِلناقل) يوقع عليها المرسل والثانية عبارة (لِلمرسل إليه) يوقع عليها كل من الناقل والمرسل وترفق مع البضاعة والثالثة عبارة (لِلمرسل) يوقع عليها الناقل ويسلمها لِلمرسل بعد قبوله البضاعة.

وتلعب وثيقة الشحن دوراً هاماً في إثبات عقد النقل وشروطه وإن كانت شركات الطيران بدأت تستعيز عن الورقيات بالحاسوب والوسائل الالكترونية الحديثة، وهنا يمكن الاكتفاء بتسليم الناقل إيصالاً بالبضاعة لِلمرسل وهذا الإيصال يمكن من التعرف على الإرسالية عند وقوع النزاع.

⁽⁴⁵⁴⁾ شروط الإياتا (IATA) هي شروط عامة للنقل الجوي وضعتها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (International Air Transport Association) ومقره مدينة مونتريال في كندا.

⁽⁴⁵⁵⁾ استخدمت معاهدة مونتريال لعام ١٩٩٩ عبارة أكثر دقة هي (وثيقة الشحن الجوي).

الفصل الثاني

مسؤولية الناقل الجوي

سنتعرف على الأساس القانوني التي تستند إليه مسؤولية الناقل الجوي وعلى الحالات التي تتحقق فيها مسؤوليته والحالات التي تنتفي فيها، ومن ثم ستعرض لمبدأ تحديد المسؤولية الذي تقرر لصالح الناقل الجوي.

أولاً- الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

٤١٧- الأساس القانونية المقترحة: لدى انعقاد مؤتمر وارسو كان هناك ثلاثة اتجاهات قانونية. الاتجاه الأول يتمثل بموقف "المدرسة اللاتينية" وكان ينادي بأن يكون أساس التزام الناقل الجوي الالتزام بتحقيق نتيجة معينة وهي وصول المسافرين أو البضائع بسلام، وبالتالي تتحقق مسؤوليته في حال عدم تحقق هذه النتيجة.

والاتجاه الثاني يتمثل بموقف "المدرسة الانكلوسكسونية" الذي يعتبر الأساس القانوني لمسؤولية الناقل هو الخطأ التقصيري الذي يجب إثباته من قبل المضرور حتى يتمكن من الحصول على التعويضات، وبالتالي يلتزم الناقل ببذل العناية اللازمة وليس بتحقيق نتيجة أو غاية.

أما الاتجاه الثالث فكان يطالب بتأسيس مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطرة وتحمل التبعة، بمعنى أن الناقل يكون مسؤولاً مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو البضائع، وبالتالي بحسب هذا الاتجاه لا حاجة أصلاً لإثبات أي ضرر من الناقل طالما هناك علاقة سببية بين الضرر الواقع ونشاط النقل.

٤١٨- أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو: لقد تم رفض تأسيس مسؤولية الناقل في اتفاقية وارسو على أساس الخطأ التقصيري والذي يوجب إثبات الضرر من قبل المضرور لأن ذلك قد يؤدي إلى إهدار حقوق مستعملي الطائرات إذا ما

فشلوا في إثبات خطأ الناقل، كما تم رفض تأسيس مسؤولية الناقل على أساس فكرة المخاطر لا تتضمنه من إرهاب وتشييد على الناقل. والحقيقة أن الاتفاقية أخذت بالحل الفرنسي اللاتيني مع تعديل طفيف، لأنها نصت على انعقاد مسؤولية الناقل متى أخلّ بواجب ضمان سلامة الركاب والبضائع، والتزامه هذا يبلل عناية وليس بنتيجة.

استناداً إلى ذلك ففي حالة وقوع حادث والتسبب بضرر للمسافرين أو للبضائع، فهنا تقوم قربة على وقوع خطأ مفترض من جانب الناقل الجوي، وبالتالي لا يلزم المسافر أو الشاحن بإثبات خطأ الشاحن، وإنما يتوجب على الناقل لكي يتحمل من المسؤولية إثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو أن الخطأ الشخصي للمصاب أو لصاحب البضاعة هو الذي تسبب بالضرر.

ثانياً- حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي

٤٩- (I) مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الجسدية: يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب (وفاة، كسور، جروح...) نتيجة حادث ناشئ عن عملية النقل. وتبدأ مسؤولية الناقل من لحظة الصعود إلى الطائرة حتى مغادرتها^(٤٥٦)، وبالتالي لا يتحمل الناقل المسؤولية عن حالات الضرر التي يصاب بها راكب نتيجة المشاجرة مع راكب آخر. ويقع عبء إثبات عدم صلة الحادث بعملية النقل على عاتق الناقل لأن خطئه مفترض.

وقد استقر الرأي على توسيع نطاق مسؤولية الناقل الجوي بحيث أصبحت تبناً من لحظة مغادرة الراكب لقاعة المطار ودخوله الممرات المؤدية إلى الطائرة حتى لحظة

(٤٥٦) المادة ١٧ من الاتفاقية وارسو.

نزوله منها ودخوله فعلياً مباني مطار الوصول، بمعنى آخر تبدأ مسؤولية الناقل من لحظة وضع الراكب نفسه تحت رعاية الناقل وأمرته إلى حين تحرره من ذلك.

٤٢٠ - (II) مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضائع: نصت المادة ١٨ من اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل عن كل هلاك أو ضياع أو تلف يصيب البضائع نتيجة وقوع حادث أثناء عملية النقل الجوي. وتبدأ مسؤوليته منذ لحظة تسلمه لهذه البضائع ووضعها في مستودعات المطار إلى نقلها للطائرة إلى إنزالها في مطار الوصول ونقلها إلى المستودعات وحتى لحظة تسليمها إلى المرسل إليه^(٤٥٧).

٤٢١ - (III) مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع: يقصد بالتأخير في تنفيذ عقد النقل تفويت الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول لتنفيذ الرحلة. ونوه هنا إلى أنه استثناء مما تقدم فإنه يتوجب على الراكب لا الناقل أن يثبت وجود الضرر الذي لحق به من جراء التأخير وحجم هذا الضرر حتى تنعقد مسؤولية الناقل.

ثالثاً- حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

إن مسؤولية الناقل وفق أحكام اتفاقية وارسو تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانبه، ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على انتفاء خطئه بسبب قوة قاهرة أو ظروف طارئة أو أن وقوع الضرر يعود إلى خطأ المضرور أو الغير.

٤٢٢ - (I) انتفاء خطأ الناقل بسبب قوة قاهرة أو ظروف طارئة: تنص المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو على أنه: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها". ويقصد بالتدابير الضرورية قيام الناقل بإعداد الطائرة وتجهيزها بصورة تجعلها صالحة للطيران، وبمعاينتها قبل بدء كل رحلة للتأكد من صلاحيتها وسلامة جميع محركاتها

(٤٥٧) د. محمد هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص ٢١١.

وأجهزتها، وبحسن اختياره لقائد الطائرة وسائر أعضاء الطاقم. والعناية المطلوبة في كل هذه التدابير هي عناية الناقل الجوي الحريص.

وقد أعفت الاتفاقية الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه اتخذ جميع ما ذكر من تدابير ضرورية لتفادي الأضرار أو أنه كان يستحيل عليه اتخاذها، كما لو تخطت الطائرة بسبب ارتطامها بقمة جبل نتيجة ضباب كثيف منعت رؤيته، أو بسبب وفاة قائدها بنوبة قلبية^(٤٥٨).

يضاف إلى ما تقدم إن المادة ١٣٩ من قانون الطيران المدني أعفت الناقل الجوي من المسؤولية تجاه الشاحنين في حال إلقاء بضائعهم أو جزءاً منها أثناء الطيران ولأسباب تتعلق بسلامة الطائرة بشرط أن يكون الناقل وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو كان اتخاذها مستحيلاً عليهم.

٤٢٣- (II) وقوع الضرر بسبب خطأ من المضرور أو الغير: تنص المادة ٢١ من اتفاقية وارسو على إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها بحسب الأحوال، إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب تسبب في إحداث الضرر أو ساعد على وقوعه، كما لو شب حريق في الطائرة وكان سببه سيجارة المصاب. بمعنى آخر إذا كان الحادث الذي تسبب في وقوع الضرر يعود إلى خطأ المضرور وحده يعفى الناقل من المسؤولية، أما إذا كان الخطأ مشتركاً بين المضرور والناقل وزّع القاضي المسؤولية بينهما كل بنسبة خطئه.

وبالنسبة لنقل البضائع يصلح خطأ المرسل لدفع مسؤولية الناقل إذا كان الخطأ غير متوقع ولا يمكن تلافيه من قبل الناقل وتابعيه، أما إذا كان خطأ المرسل ظاهراً أن

(458) د. محمد سعيد فرهود و د. محمود مرشدة، القانون التجاري: بري وبحري وجوي، مرجع سابق، ص

يسلم البضاعة وهي مغلفة بشكل سيء فلا تنتفي مسؤولية الناقل لأنه حدوث الضرر في البضاعة كان متوقعاً وكان من الممكن على الناقل وتابعيه أن يتلافوه^(٤٥٩).

رابعاً- تحديد مسؤولية الناقل الجوي

عاملت اتفاقية وارسو الناقل الجوي بقسوة عندما تبنت مبدأ الخطأ المفترض من جانبه كلما وقع حادث نقل وتسبب بأضرار، بالمقابل نصت المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو المعدلة بالمادة ١١ من بروتوكول لاهاي على مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي وذلك بتقرير حدود قصوى للتعويضات التي يمكن أن يحكم بها، وهذه الحدود تختلف من حالة لأخرى. ومع ذلك هناك حالات إذا تحققت لا يستفيد فيها الناقل من تحديد المسؤولية.

أ- مبالغ الحدود القصوى للتعويضات

٤٢٤- (I) في حالة نقل الأشخاص: إن الحد الأقصى للتعويض هو مبلغ ٢٥٠,٠٠٠ فرنك ذهب^(٤٦٠) (تمّ رفعه إلى ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة^(٤٦١)) أي ما يعادل ٠٠٠,١٤٥ دولار بموجب اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩) لكل راكب عن الأضرار الجسدية التي تصيبه بما فيها الوفاة^(٤٦٢). ويمكن تقرير صرف هذا التعويض بصورة راتب على ألا يتجاوز مجموع الرواتب الحد الأقصى المذكور.

٤٢٥- (II) في حالة نقل أمتعة أو بضائع: في حالة نقل أمتعة أو بضائع: الحد الأقصى للتعويض هو مبلغ ٢٥٠ فرنكاً ذهبياً عن كل كيلو غرام واحد (تمّ رفعه إلى ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كيلو غرام بالنسبة للبضائع وإلى ١٠٠٠ وحدة

(459) د. جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، مرجع سابق، ص ١٦٣.

(460) والفرنك الذهبي وزن ٥,٦٥ ملغ عيار ١٠٠/٩٠٠.

(461) أوضحت المادة ٢٣ من اتفاقية مونتريال أن هذه الوحدات يتم تقويمها وفقاً لطريقة صندوق النقد الدولي في تقويم معاملاته السارية يوم صدور الحكم بالنسبة للدول الأعضاء في الصندوق.

(462) وبشكل خاص في حالة الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب فقد حددت مسؤولية الناقل بمبلغ ٤١٥٠ وحدة سحب حقوق خاصة: الفقرة الأولى من المادة ٢٢ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

حقوق سحب خاصة عن مجموع أمتعة الراكب سواء أكانت مسجلة أم غير مسجلة بموجب اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)، وذلك ما لم يتقدم المرسل عند تسليمه الطرد للناقل بتصريح خاص يبين فيه القيمة الحقيقية للطرد ويدفع مقابل ذلك أجرة إضافية. عندئذ يلتزم الناقل بالتعويض في حدود المبلغ المصرح به ما لم يقيم الدليل على أن المبلغ المصرح به يتجاوز القيمة الحقيقية للطرد عند التسليم.

مع العلم أن جميع الحدود القصوى المذكورة أنفاً ليست مبالغ جرافية تستحق تلقائياً، بمعنى أنه إذا ثبت أن قيمة الضرر الواقع أقل من الحد الأقصى المنصوص عنه استحق المضرور مبلغاً مساوياً لقيمة الضرر، أما إذا تجاوزت قيمة الضرر الحد الأقصى استحق هذا الحد^(٤٦٣).

ب- حالات عدم تطبيق الحدود القصوى

٤٢٦- مجال تطبيق مبدأ تحديد المسؤولية: نصت الاتفاقية على أن الناقل لا يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية إلا إذا كان النقل الجوي خاضعاً لأحكام الاتفاقية وكان الناقل الجوي حسن النية، وبالتالي فلا مجال لتطبيق الحدود القصوى المذكورة أعلاه إذا كان النقل الجوي محلياً أو كان الناقل الجوي سيء النية.

والحالات التي يعتبر فيها الناقل سيء النية هي:

- أ) إذا ثبت أن الضرر نشأ عن غش من الناقل أو عن خطأ منسوب لأحد تابعيه.
- ب) إذا قبل نقل مسافر بدون تذكرة سفر أو كانت التذكرة لا تتضمن الإشارة إلى أن النقل يخضع لمبدأ تحديد مسؤولية الناقل.
- ت) إذا قبل نقل أمتعة بدون تنظيم بطاقة أمتعة أو كانت هذه البطاقة لا تتضمن الإشارة إلى أن النقل يخضع لمبدأ تحديد مسؤولية الناقل.

(٤٦٣) المادة ٢١ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

ث) إذا قبل شحن بضائع دون تحرير وثيقة نقل جوي أو كانت الوثيقة لا تتضمن الإشارة إلى أن النقل يخضع لمبدأ تحديد مسؤولية الناقل.

٤٢٧- بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها: نصت المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، إذ جاء فيها: "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً وكأن لم يكن. على أن هذا البطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعاً للاتفاقية". في المقابل يبقى جائزاً الاتفاق بين الراكب أو الشاحن وبين الناقل على عدم تطبيق الحدود القانونية القصوى للتعويضات أو على رفع مبالغها.

وفي الختام لا يتسع المجال لعرض جميع مسائل القانون التجاري الجوي، فرغم حداثة هذا القانون نسبياً إلا أنه يزخر بالنصوص الوطنية والمعاهدات الدولية. وسنكتفي بما عرضناه ونتمنى أن نكون قد استطعنا إظهار أهم الجوانب القانونية والإدارية لهذا القانون.



دليل المصطلحات العلمية

En français

In English

باللغة العربية



Permis de navigation	Navigation permit	إجازة الملاحة
Jurisprudence	Jurisprudence	الاجتهاد القضائي
Formalités	Formalities	إجراءات شكلية
Protêt	Protest	احتجاج
Emission	Emission	إصدار
Haute mer	Open sea	أعالي البحار
Crédit documentaire	Credit on security	اعتماد مستندي
Mise en demeure	Setting in residence	اعذار
Défaut de paiement	Non-payment	الامتناع عن الدفع
Privilège	Privilege	امتياز
Capacité	Capacity	أهلية
Affrètement	Freighting	إيجار السفينة



Mer territoriale	Territorial sea	البحر الإقليمي
Marchandise	Goods	بضاعة
Mentions facultatives	Optional statements	بيانات اختيارية
Mentions obligatoires	Obligatory statements	بيانات إلزامية

Assurance	Insurance	تأمين
Recouvrement	Covering	تحصيل
Obligation de moyen	Obligation of means	التزام بعناية
Obligation de résultat	Obligation of result	التزام بغاية
Délivrance de la marchandise	Delivery of the goods	تسليم البضاعة
Certification	Certification	تصديق
Purge des exceptions	Purge exceptions	تطهير الدفع
Endossement	Endorsing	تظهر
Endossement pignoratif	Pejorative endorsing	تظهر تأميني
Endossement de procuration	Endorsing of procurator	تظهر توكيلي
Pluralité d'exemplaires	Plurality of specimens	تعدد النسخ
Indemnité	Allowance	تعويض
Déchargement	Unloading	تفريغ البضاعة
Prescription	Regulation	تقادم
Signature	Signature	توقيع
Nationalité	Nationality	جنسية
Porteur	Carrier	الحامل
Compte	Account	حساب
Compte d'épargne	Savings account	حساب ادخار

Compte courant	Currant account	الحساب الجاري
Compte de dépôt	Deposit account	حساب ودائع
Droit de préférence	Right preferably	حق الأفضلية
Droit de suite	Right of continuation	حق التبع
Escompte	Discount	خخصم
Faute	Error	خطأ
Créancier	Creditor	دائن
Action	Case	دعوى
Païement	Payment	الدفء
Passager	Passenger	الراكب
Capitaine	Captain	ربان السفينة
Recours du porteur	Resort of the carrier	رجوع الحامل
Consentement	Assent	رضاء
Refus d'acceptation	Refusal of acceptance	رفض القبول
Gage	Guarantees	رهن
Client	Customer	زبون
Tireur	Gunner	الساحب
Tirage	Pulling	السحب

Tirage pour compte	Pulling for account	السحب لحساب الغير
Tirage par mandataire	Pulling by agent	السحب وكالة
Agio	Agio	سعر الخصم
Navire	Ship	سفينة
Navire de pêche	Fishing vessel	سفينة الصيد
Navire de plaisance	Yacht	سفينة النزهة
Cargo	Cargo liner	سفينة لشحن البضائع
Navire de transport	Ship of transport	سفينة نقل
Prodigue	Spendthrift	سفيه
Titre nominatif	Registered security	سند اسمي
Effet de commerce	Commercial draft	سند تجاري
Lettre de change	Bill of exchange	سند سحب
Billet à ordre	Promissory note	سند لأمر
Titre à ordre	Titrate with order	سند للأمر
Titre au porteur	Bearer bond	سند للحامل
Chargeur	Charger	الشاحن
Chargement	Loading	شحن البضاعة
Clause	Clause	شرط
Conditions de forme	Formal conditions	شروط شكلية
Conditions de fond	Basic conditions	شروط موضوعية

Certificat	Certificate	شهادة
Publicité	Publicity	الشهر
Chèque	Cheque	شيك
Chèque sans prévision	Cheque without forecast	شيك بدون رصيد
Chèque certifié	Certified cheque	شيك مصلق
		ص
Banquier	Banker	صيرفي
		ض
Dommage	Too bad	ضرر
Aval	Downstream	ضمان احتياطي
		ط
Avion	Plane	طائرة
Equipage	Crew	الطاقم
Personnel maritime	Maritime personal	الطاقم البحري
Personnel terrestre	Terrestrial personnel	الطاقم البري
Colis	Parcel	طرد
		ع
Contrat	Contract	عقد
Contrat de passage	Passenger contract	عقد نقل مسافرين
Opérations bancaires	Banking operations	عمليات مصرفية
		ف
Intérêt	Interest	فائدة

Doctrine	Doctrine	الفقه
		ق
Négociabilité	Negotiability	قابلية التداول
Mineur	Minor	قاصر
Acceptation	Acceptance	قبول
Crédit	Credit	قرض
Présomption	Presumption	قرينة
Force majeure	Cause beyond control	قوة قاهرة
		ك
Caution	Guarantee	كفالة
		م
Fréteur	Ship-owner	مؤجر السفينة
Aliéné	Alienated	مجنون
Armateur	Ship-owner	مجهز السفينة
Débiteur	Debtor	مدين
Destinataire	Recipient	المرسل إليه
Port	Port	مرفأ
Port d'exploitation	Port of exploitation	مرفأ الاستثمار
Port d'immatriculation	Port of registration	مرفأ التسجيل
Affréteur	Shipper	مستأجر السفينة
Bénéficiaire	Recipient	مستفيد
Tiré	Drawn	المسحوب عليه
Banque	Bank	مصرف

Opposition	Opposition	معارضة
Imbécile	Imbecile	معتوه
Navigation	Navigation	ملاحة
Capotage	Hooding	الملاحة الساحلية
Navigation maritime	Sea transport	ملاحة بحرية
Navigation mixte	Mixed navigation	ملاحة مختلطة
Accessoires du navire	Accessories of the ship	ملحقات السفينة
Copropriété	Joint ownership	الملكية الشائعة
Délais de présentation	Time of presentation	مهلة العرض
Transporteur	Conveyor	الناقل
Document	Document	وثيقة
Police d'assurance	Insurance policy	وثيقة التأمين
Connaissance	Lading bill	وثيقة الشحن
Dépôt	Deposit	وديعة
Dépôt à vue	Sight deposit	وديعة تحت الطلب
Mandat	Mandate	وكالة
Consignataire de la marchandise	Trustee of the goods	وكيل البضاعة
Consignataire du navire	Trustee of the ship	وكيل السفينة

المراجع العربية

أ- الكتب

- الأجرى خير الدين، المختصر الشامل لتقنيات القروض البنكية وعمليات الخصم، دار إسهامات في أدبيات المؤسسة، تونس، ١٩٩٦.
- الأسبر وهيب، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس - لبنان، ٢٠٠١.
- أنطكي رزق الله والسباعي نهاد، الوسيط في الحقوق التجارية، ج ١ و ٢، دمشق، ١٩٨٤.
- البارودي علي، العقود وعمليات المصارف التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٤.
- بكور المختار، الأوراق التجارية في القانون المغربي، شركة بابل للطباعة والنشر والتوزيع، الرباط، ط ١، ١٩٩٣.
- جلجان عبد الرزاق، العمل التجاري: تجارية العمل، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية بتونس، ١٩٩٩.
- الجبر محمد حسن، العقود التجارية وعمليات المصارف في المملكة العربية السعودية، جامعة الملك سعود، الرياض، ط ١، ١٩٩٤.
- جمعة أحمد محمود، مبدأ عدم تجزئة مفردات الحساب الجاري في الفقه والقضاء: دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٠.
- جمل برهان الدين، السندات التجارية في القانون التجاري الجزائري، ج ١، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط ٢، ١٩٨٨.
- حداد الياس، القانون التجاري، مطابع مؤسسة الوحدة، دمشق، ١٩٨٧.

- حداد الياس، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، ٢٠٠٥.
- الحكيم جاك، الحقوق التجارية، ج ١ و ٢، منشورات جامعة دمشق، ١٩٨٢.
- الحمصاني عارف، الحقوق التجارية، ج ١، منشورات جامعة حلب، ١٩٦٦.
- دويدار هاني محمد، العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٤.
- دويدار هاني محمد، مبادئ القانون التجاري، المؤسسة الجامعية للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٤.
- دويدار هاني محمد، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٩٧.
- دويدار هاني محمد، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، بيروت، ١٩٩٧.
- راتب بك محمد علي، السندات الأذنية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ط ١، ١٩٤٨.
- زيادات أحمد والعموش إبراهيم، الوجيز في التشريعات التجارية الأردنية، دار وائل، عمان، ١٩٩٦.
- الشرقاوي محمود سمير، القانون التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ٤، ١٩٩٣.
- الشريف حامد، شيك الضمان والوديعة والائتمان بين النظرية والتطبيق، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ١٩٩٧.
- الشريف عليان وآخرون، مبادئ القانون التجاري، دار المسيرة، عمان، ٢٠٠٠.
- الشعراوي زكي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ٢، ١٩٨٨.
- الشواربي عبد الحميد، موسوعة الشركات التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط ٣، ١٩٩١.
- طه مصطفى كمال، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٨.

- طه مصطفى كمال وفهيم مراد، الأوراق التجارية والإفلاس، الدار الجامعية، بيروت، طبعة غير مؤرخة.
- عبود عبد الله، الضمان الاحتياطي في الأسناد التجارية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق بجامعة دمشق، ١٩٨١.
- العربي محمد فريد، القانون الجوي: النقل الجوي، الدار الجامعية بيروت، ط ٣، ١٩٩٤.
- العربي محمد فريد والبديري محمد بن جلال وفاء، قانون الأعمال، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٦.
- العربي محمد فريد و السيد الفقي محمد، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٢.
- عمران عبد الله محمد، الأوراق التجارية في النظام السعودي، معهد الإدارة العامة، الرياض، ط ٢، ١٩٩٥.
- عوض علي جمال الدين، الوجيز في القانون التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٢.
- عوض علي جمال الدين، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧.
- عيد ادوار، الأسناد التجارية، ج ١، مطبعة النجوى، بيروت، ١٩٦٦.
- عيد ادوار، القانون التجاري اللبناني، مطبعة بلخوس وشرتوني، بيروت، ١٩٧١.
- غزال حمود، الاتجاهات الحديثة في تحديد دور وثيقة الشحن في النقل البحري، رسالة دكتوراه، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بجامعة محمد الخامس، الرباط، ١٩٩٧.
- الفتلاوي سمير جميل، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ١٩٨٧.
- الفخفخ محمد، الشركة ذات المسؤولية المحدودة في القانون التونسي، التعااضدية العمالية للطباعة والنشر، صفاقس، ١٩٩٣.

- فرعون هشام، القانون التجاري البري، ج ١ و ٢، منشورات جامعة حلب، ٢٠٠٥.
- فرعون هشام، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، ١٩٩٥.
- فهد محمد سعيد ومرشحة محمود، القانون التجاري البري والبحري والجوي، منشورات جامعة حلب، ٢٠٠٣.
- فضيل نادية، الأوراق التجارية في القانون الجزائري، دار هومة، الجزائر، ١٩٩٨.
- الفقي محمد السيد، مبادئ القانون التجاري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٢.
- فهم مراد منير، القانون التجاري: العقود وعمليات المصارف، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٢.
- فودة عبد الحكم، الأوراق التجارية في ضوء الفقه وقضاء النقض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ١٩٩٣.
- قايد بهجت عبد الله، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، ط ١، ١٩٨٤.
- القليوبي سميحة، شرح العقود التجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨.
- كومانى لطيف جبر، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر، عمان، ١٩٩٦.
- اللومي الطيب، الوسيط في الأوراق التجارية في التشريع التونسي، مركز الدراسات والبحوث، تونس، ١٩٩٣.
- محمد بن جلال وفاء، المبادئ العامة في العقود التجارية وعمليات المصارف، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٨٧.
- محمد بن جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٨٩.
- المصاروة يوسف محمد، الإثبات بالقرائن في المواد المدنية والتجارية، مكتبة دار الثقافة، عمان، ط ١، ١٩٩٦.
- المصري محمد محمود، أحكام الشيك مدنياً وجزائياً، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ط ٢، ١٩٨٥.

- مغيب نعيم، قانون الأعمال: دراسة في القانون المقارن، طبعة خاصة، بيروت، ٢٠٠٠.
- المقدادي عادل علي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٨.
- مكربل فيكتور وزيادة طارق، المؤسسة التجارية: دراسة قانونية مقارنة، المكتبة الحديثة، طرابلس، ط ١، ١٩٨٦.
- مكناس جمال، عقد التأمين، منشورات جامعة دمشق، ١٩٩٦.
- يحيى سعيد، الوجيز في القانون التجاري، ج ١، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، ١٩٨٠.
- يونس علي حسن، القانون التجاري: العقود التجارية، ج ٣، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦٨.

ج- المقالات والرسائل

- البارودي علي، العرف التجاري: مكانته ودور القضاء والفقه في احترامه وتطويره، مجلة القضاء والتشريع التونسية، ماي ١٩٨٧، ص ٥٣.
- برغل عبد القادر، الإفلاس الجرمي، مجلة بحوث جامعة حلب: سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد ٣٣، ٢٠٠٣، ص ٢٣٧.
- بوخريص عماد، عقد الحساب الجاري، رسالة تخرج من المعهد الأعلى للقضاء بتونس، ١٩٩٣.
- جلجان عبد الرزاق، قيام صفة التاجر في التشريع التونسي، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدراسات المعمقة (DEA)، كلية الحقوق والعلوم السياسية بتونس، ١٩٩٥.
- حاتم بليغ عبد النور، الشروط الموضوعية للحكم بشهر الإفلاس، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ٢٠٠٤.
- السوفاني عبد الله، تسجيل الشركات في السجل التجاري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدراسات المعمقة (DEA)، كلية الحقوق والعلوم السياسية بتونس، ١٩٩٦.

- العكيلي عزيز، العمل التجاري كإطار عام لنطاق القانون التجاري الكويتي، مجلة الحقوق بجامعة الكويت، العدد الأول، مارس ١٩٨٢، ص ٢٥.
- عمار الحبيب، العقود التجارية، مجلة القضاء والتشريع التونسية، جانفيه ١٩٦٤، ص ٧.
- عيسى أحمد وجاجان عبد الرزاق، شرط الاحتفاظ بالملكية، مجلة بحوث جامعة حلب: سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد ٣٦، ٢٠٠٢، ص ١٥.
- القليوبي سميحة، السمسرة في القانون الكويتي: دراسة مقارنة، مجلة القضاء والتشريع، وزارة العدل التونسية، كانون الثاني ١٩٧٩، ص ٢٢.
- النقاز نجية، عقد الوديعة في القانون المدني، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدراسات المعمقة (DEA)، كلية الحقوق والعلوم السياسية بتونس، ١٩٩٤.

المراجع باللغة الفرنسية

- **DUTILLEUL et DELEBCQUE**, Contrats civils et commerciaux, Dalloz, 2^e éd., 1993.
- **FARES O.**, Les nouvelles formes de distribution et le statut des baux commerciaux, Thèse, Université d'Auvergne - Clermont 1, 2004.
- **FROMONT M.**, Droit allemand des affaires, Montchrestien, 2001.
- **GUYON Y.**, Droit des affaires : droit commercial général et sociétés, Tom 1, Economica, 12^e éd. 2003.
- **GUYON Y.**, La société anonyme, Dalloz, Paris, 1994.
- **JOCARD M.**, Dépôt de titres en banque, Thèse, Université de Paris, LNDJ, 1907.
- **JULIOT DE LA MORANDIERE, RODIERE et HOUIN**, Droit commercial et droit fiscal des affaires, Tom 2, Dalloz, 3^e éd., 1965.
- **MALAURIE Ph. et AYNES L.**, Les contrats spéciaux; civils et commerciaux, CUJAS, 9^e éd., 1995.
- **MICAELLI J.**, Le virement : sa nature juridique et ses incidences, Thèse, Université d'Aix, 1963.
- **RIPERT G. et ROBLOT R. par VOGEL L.**, Traité de droit commercial : commerçant et fonds de commerce..., Tom 1, Vol. 1, LGDJ, 18^e éd. 2001.
- **RIPERT G. et ROBLOT R. par GERMAIN M.**, Traité de droit commercial : les sociétés commerciales, Tom 1, Vol. 2, LGDJ, 18^e éd. 2001.
- **RIVES-LANGE et CONTAMINE-RAYNAUD**, Droit bancaire, Dalloz, 6^e éd., 1995.
- **THALLER**, Traité élémentaire de droit commercial, Paris, 3^e éd. 1904.

تم تدقيق الكتاب علمياً من قبل :

الدكتور	الدكتور	الدكتور
جمال مكناس	عبد القادر برغل	عماد عبد الحي

المدقق اللغوي

الدكتور محمد مصطفى

حقوق الطبع والترجمة والنشر محفوظة

لمديرية الكتب والمطبوعات الجامعية

Aleppo University Publications
Faculty of Economic

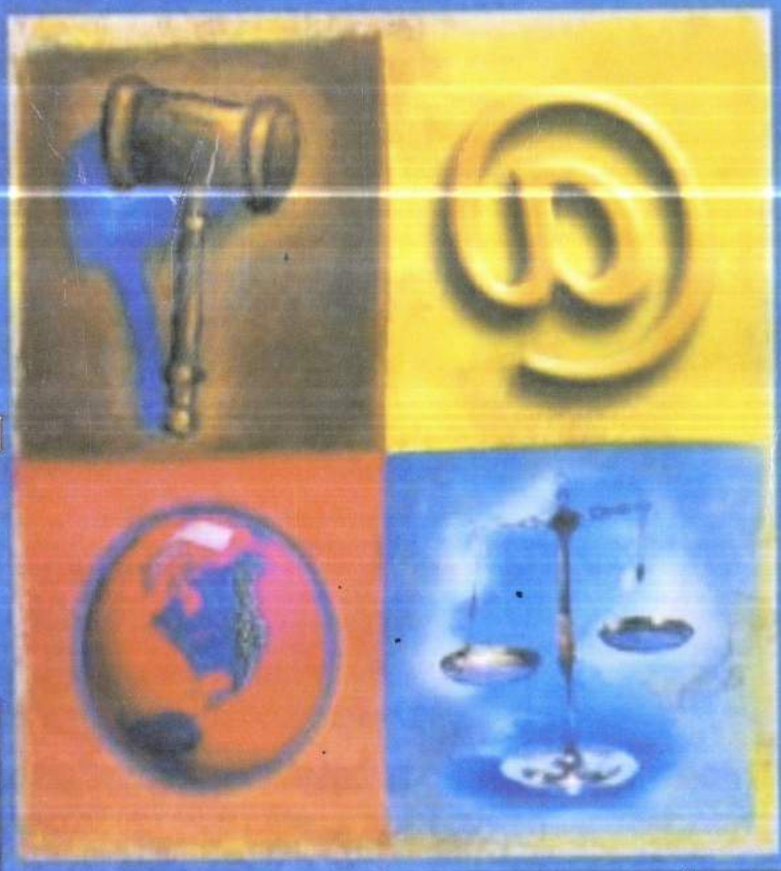


Principles of Commercial Law

By

Dr. Omar Fares
Dr. A. Al-Razzak JAJAN

Academic Year
2007 - 2008



سعر المبيع 250 ل.س
للطلاب