

الجريدة الرسمية - العدد ١٨ (تابع) - في ٣ مايو سنة ١٩٩٠ م

قانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠

بإصدار قانون التجارة البحرية

(وفقاً لآخر تعديل صادر في ٩ فبراير عام ٢٠٢٥)

باسم الشعب

رئيس الجمهورية

قرر مجلس الشعب القانون الآتي نصه، وقد أصدرناه:

(المادة الأولى)

مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة في القوانين الخاصة يعمل بأحكام قانون التجارة البحرية المرافق، ويلغى قانون التجارة البحري الصادر في ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣.

(المادة الثانية)

يحدد رئيس الجمهورية بقرار منه الوزير المختص والجهة الإدارية المختصة في تطبيق أحكام القانون المرافق.

(المادة الثالثة)

ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويعمل به بعد ستة أشهر من تاريخ نشره.

يبصم هذا القانون بخاتم الدولة، وينفذ كقانون من قوانينها،

صدر برئاسة الجمهورية

في ٢٦ رمضان سنة ١٤١٠ هـ (٢٢ أبريل سنة ١٩٩٠)

قانون التجارة البحرية

الباب الأول

في السفينة

الفصل الأول

الأحكام العامة

مادة (١):

(١) السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح.

(٢) وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا منها.

مادة (٢):

عدا الحالات التي ورد بشأنها نص خاص لا تسري أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية.

مادة (٣):

تسري في شأن تسجيل السفن والرقابة عليها وسلامتها والوثائق التي يجب أن تحملها أحكام القوانين الخاصة بذلك.

مادة (٤):

مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة.

مادة (٥):

مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها في قوانين خاصة ، تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها، وفي أي من الحالات الآتية :

- ١ - إذا كانت السفينة مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية المصرية .
 - ٢ - إذا كانت السفينة الأجنبية غير المجهزة مؤجرة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية المصرية ، وذلك طوال مدة الإيجار وعلى ألا تقل عن سنتين .
 - ٣ - إذا كانت السفينة الأجنبية غير المجهزة مؤجرة تمويلًا لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية المصرية وذلك طوال مدة الإيجار .
- وفي جميع الأحوال ، إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع أو تعدد مستأجروها يشترط لاكتسابها الجنسية المصرية أن تكون أغلبية الحصص المملوكة أو المؤجرة لمصريين .
- ومع عدم الإخلال بحقوق الملكية للسفينة الأجنبية غير المجهزة ، يتحمل المستأجر المصرى وفق البندين (٢ ، ٣) من الفقرة الأولى من هذه المادة بمسئوليات مالك السفينة .
- ويجوز تعليق تسجيل السفينة المصرية غير المجهزة المؤجرة بغرض تسجيلها تحت علم أجنبى طوال فترة الإيجار .(١)

مادة (٦):

- (١) على كل سفينة مصرية أن ترفع علم جمهورية مصر العربية ولا يجوز أن ترفع علما آخر إلا في الحالات التي يجرى فيها العرف البحري على ذلك.
- (٢) ويجب أن يكون للسفينة اسم توافق عليه الجهة الإدارية المختصة وأن يوضع هذا الاسم مصحوبا برقم تسجيل السفينة على مكان ظاهر منها وفقا للأحكام التي يصدر بها قرار من الوزير المختص.

(٣) وعلى مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية وتحدد هاتان الحمولتان بقرار من الجهة الإدارية المختصة، وتعطى هذه الجهة لذوي الشأن شهادة بذلك.

(٤) ويعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من المالك والربان في حالة مخالفته للأحكام المنصوص عليها في هذه المادة إلا إذا كان القصد من المخالفة اتقاء وقوع السفينة في الأسر.

مادة (٧):

(١) على الأجانب المقيمين في جمهورية مصر العربية أن يحصلوا على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة في حالة استعمال سفن النزهة المملوكة لهم في المياه الإقليمية المصرية وأن يطلبوا تسجيلها في السجل الخاص بذلك. ويلغى الترخيص إذا استعملت السفينة في غير أغراض النزهة ويخطر مكتب التسجيل بذلك ليقوم بشطب التسجيل.

(٢) وعلى السفن المشار إليها في الفقرة السابقة أن ترفع علم الدولة التي تحمل جنسيتها ولا يجوز لها رفع علم جمهورية مصر العربية.

(٣) ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين مالك سفينة النزهة الذي يخالف أحكام هذه المادة.

مادة (٨):

(١) لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الإرشاد في المياه الإقليمية، كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية.

(٢) ويجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التي تحمل جنسية أجنبية في القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة في الفقرة السابقة وذلك لمدة زمنية محددة.

(٣) ويعاقب بالحبس وبغرامة لا تجاوز خمسة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف أحكام هذه المادة.

مادة (٩):

(١) تسري أحكام التشريعات الجنائية المصرية على الجرائم التي ترتكب على كل سفينة ترفع علم جمهورية مصر العربية.

(٢) وتسري فيما يتعلق بالمحافظة على النظام والتأديب في السفن المذكورة في الفقرة السابقة أحكام القوانين الخاصة بذلك.

مادة (١٠):

تختص المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة التي ترفع علم جمهورية مصر العربية بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بها ما لم ينص القانون على غير ذلك.

مادة (١١):

(١) تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت باطلة، وتحدد الرسوم المستحقة مقابل توثيق أى من هذه التصرفات بمقدار جنيه واحد لكل طن من الحمولة الكلية المسجلة للسفينة بحد أدنى ألف جنيه وبحد أقصى يعادل خمس الحمولة الكلية المسجلة، وتحصل الرسوم بأى وسيلة من وسائل الدفع غير النقدي المقررة بقانون تنظيم استخدام وسائل الدفع غير النقدي الصادر بالقانون رقم ١٨ لسنة ٢٠١٩. (١)

(٢) فإذا وقعت هذه التصرفات في بلد أجنبي وجب تحريرها أمام قنصل جمهورية مصر العربية في هذا البلد وعند عدم وجوده تكون أمام الموظف المحلى المختص.

(٣) ولا تكون التصرفات المشار إليها في الفقرة السابقة نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد في هذا السجل.

مادة (١٢):

- (١) لا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبي بمقابل أو بدون مقابل، كما لا يجوز تأجيرها لأجنبي لمدة تزيد على سنتين، إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص.
- (٢) ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف الحظر المنصوص عليه في الفقرة السابقة من هذه المادة.

الفصل الثاني

الحقوق العينية على السفينة

أولا - بناء السفينة

مادة (١٣):

لا يثبت عقد بناء السفينة وكل تعديل يطرأ عليه إلا بالكتابة.

مادة (١٤):

تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك.

مادة (١٥):

يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طالب البناء تسلم السفينة بعد تجربتها.

مادة (١٦):

تنقضي دعوى ضمان العيوب الخفية بمضي سنة من وقت العلم بالعيب، كما تنقضي تلك الدعوى بمضي سنتين من وقت تسلم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشا منه.

مادة (١٧):

تسري أحكام المادتين ١٥، ١٦ من هذا القانون على العقود التي يكون محلها إجراء إصلاحات بالسفينة.

ثانيا - الملكية الشائعة

مادة (١٨):

- (١) يتبع رأي الأغلبية في كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوع ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك.
- (٢) وتتوافر الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص في السفينة ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى.
- (٣) ويجوز لكل مالك من الأقلية التي لم توافق على القرار، الطعن فيه خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة، وللحكمة الإبقاء على القرار أو إلغاؤه، ولا يترتب على الطعن وقف تنفيذ القرار إلا إذا أمرت المحكمة بذلك.

مادة (١٩):

- (١) يجوز بقرار من أغلبية المالكين أن يعهد بإدارة الشيوع إلى مدير أو أكثر من المالكين أو من غيرهم، فإذا لم يعين مدير للشيوع اعتبر كل مالك مديرا له، وعند تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا إذا اتفق على خلاف ذلك.

(٢) ويجب شهر أسماء المديرين في صحيفة تسجيل السفينة.

مادة (٢٠):

(١) للمدير القيام بجميع التصرفات والأعمال التي تقتضيها إدارة الشيوخ، ومع ذلك لا يجوز له إلا بإذن من المالكين يصدر بالأغلبية اللازمة بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أي حق عيني آخر عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة.

(٢) وكل اتفاق على تقييد سلطة المدير بغير ما ورد بالفقرة السابقة لا يحتج به على الغير.

مادة (٢١):

يتحمل كل مالك في الشيوخ نصيبا في نفقات الشيوخ وفي الخسارة بنسبة حصته في ملكية السفينة ما لم يتفق على غير ذلك، ويكون له نصيب في الأرباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة بالنسبة ذاتها.

مادة (٢٢):

إذا كان المدير من المالكين في الشيوخ، كان مسؤولا في جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوخ، وإذا تعدد المديرون كانوا مسئولين في جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم، وكل اتفاق على خلاف ذلك لا يحتج به على الغير. ويسأل المالكون غير المديرين في جميع أموالهم وبالتضامن فيما بينهم عن الديون الناشئة عن الشيوخ ما لم يتفق على غير ذلك، ولا يحتج بهذا الاتفاق فيما بينهم على الغير إلا من تاريخ شهره في صحيفة تسجيل السفينة.

مادة (٢٣):

(١) لكل مالك في الشيوخ حق التصرف في حصته دون موافقة المالكين الآخرين إلا إذا كان من شأن التصرف فقدان السفينة الجنسية المصرية فيلزم أن يوافق عليه جميع المالكين.

(٢) ومع ذلك لا يجوز للمالك رهن حصته في السفينة إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل.

(٣) ويظل المالك الذي تصرف في حصته مسئولاً عن الديون التي تتعلق بالشيوع حتى تاريخ شهر التصرف في صحيفة تسجيل السفينة.

مادة (٢٤):

(١) إذا باع أحد المالكين حصته في السفينة لأجنبي عن الشيوع وجب على المشتري إخطار المالكين الآخرين بكتاب موصى عليه مصحوب بعلم وصول بالبيع وبالثمن المتفق عليه.

(٢) ولكل مالك أن يسترد الحصة المباعة بإعلان يوجه إلى كل من البائع والمشتري بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف أو يعرضهما عرضاً حقيقياً وفقاً للقانون وأن يقيم الدعوى عند الاقتضاء، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإخطار المنصوص عليه في الفقرة السابقة.

(٣) وإذا طلب الاسترداد أكثر من مالك قسمت الحصة المباعة بينهم بنسبة حصصهم.

مادة (٢٥):

إذا كان المالك من العاملين في السفينة جاز له في حالة فصله من عمله أن ينسحب من الشيوع، وتقدر حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة.

مادة (٢٦):

(١) لا يجوز بيع السفينة إلا بقرار يصدر بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، ويبين في القرار كيفية حصول البيع وشروطه.

(٢) ويجوز لكل مالك في حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوع على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة المختصة الحكم بإنهاء حالة الشيوع وبيع السفينة، ويبين الحكم كيفية حصول البيع وشروطه.

مادة (٢٧):

إذا وقع الحجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع الجبري السفينة بأكملها. ومع ذلك يجوز أن تأمر المحكمة بناء على طلب أحد المالكين الذين لم يحجز على حصصهم بقصر البيع على الحصص المحجوز عليها إذا وجدت أسباب جدية تبرر هذا الطلب.

مادة (٢٨):

لا ينقضي الشيوخ بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره إلا إذا اتفق على غير ذلك.

ثالثا - حقوق الامتياز على السفينة

مادة (٢٩):

تكون حقوقا ممتازة دون غيرها ما يلي:

- ١ - المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.
- ٢ - الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانئ والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.
- ٣ - الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.
- ٤ - المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة في الخسائر المشتركة.
- ٥ - التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانئ أو الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.

٦ - الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الربان مالكا للسفينة أو غير مالك لها وسواء كان الدين مستحقا له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين وكذلك الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ من هذا القانون.

مادة (٣٠):

لا تخضع حقوق الامتياز لأي إجراء شكلي أو لأي شرط خاص بالإثبات.

مادة (٣١):

(١) تترتب حقوق الامتياز المنصوص عليها في المادة ٢٩ من هذا القانون على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة.

(٢) ومع ذلك يترتب الامتياز المنصوص عليه في البند ٣ من المادة ٢٩ على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد.

مادة (٣٢):

(١) يعد من ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل ما يأتي:

(أ) التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها، أو عن خسارة أجرة النقل.

(ب) التعويضات المستحقة للمالك على الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها، أو عن خسارة أجرة النقل.

(ج) المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

(٢) وتعد أجرة سفر الركاب في حكم أجرة النقل.

(٣) ولا تعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة.

مادة (٣٣):

يبقى حق الامتياز على أجرة النقل قائماً ما دامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك، وكذلك الحال بالنسبة إلى الامتياز على ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل.

مادة (٣٤):

(١) ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة وفقاً للترتيب الوارد في المادة ٢٩ من هذا القانون.

(٢) وتكون للديون المذكورة في كل بند من المادة ٢٩ مرتبة واحدة وتشترك في التوزيع بنسبة قيمة كل منها.

(٣) وترتب الديون الواردة في البندين ٤ و ٦ من المادة ٢٩ بالنسبة إلى كل بند على حدة وفقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها.

(٤) وتعد الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة من تاريخ واحد.

مادة (٣٥):

(١) الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة.

(٢) ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتي كلها في المرتبة مع ديون آخر رحلة.

مادة (٣٦):

تتبع الديون الممتازة السفينة في أي يد كانت.

مادة (٣٧):

تنقضي حقوق الامتياز على السفينة في الحالتين الآتيتين:

(أ) بيع السفينة جبراً.

(ب) بيع السفينة اختيارياً. وينقضي الامتياز في هذه الحالة بمضي ستين يوماً من تاريخ إتمام شهر عقد البيع في سجل السفن وتنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن ما لم يكن قد دفع، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أعلن الدائنون الممتازون كلا من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر وخلال الميعاد المذكور في هذه المادة بمعارضتهم في دفع الثمن.

مادة (٣٨):

(١) تنقضي حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند ٦ من المادة ٢٩ فإنها تنقضي بمضي ستة أشهر.

(٢) ويبدأ سريان المدة المشار إليها في الفقرة السابقة وفقاً لما يأتي:

(أ) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة الإنقاذ من يوم انتهاء هذه العمليات.

(ب) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الأخرى والإصابات البدنية من يوم حصول الضرر.

(ج) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة أو تلفها من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه.

(د) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لديون الاصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار إليها في البند ٦ من المادة ٢٩ من يوم استحقاق الديون.

(٣) وفي جميع الأحوال الأخرى تسري المدة من يوم استحقاق الدين.

(٤) ولا يترتب على تسليم الرهان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل في السفينة مبالغ مقدما أو على الحساب اعتبار ديونهم المشار إليها في البند ٣ من المادة ٢٩ مستحقة الدفع قبل حلول الأجل المعين لها.

(٥) وتمتد مدة الانقضاء إلى ثلاث سنوات إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الإقليمية لجمهورية مصر العربية. ولا يفيد من ذلك إلا الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو الذين لهم موطن بها أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية دولة تعامل رعايا جمهورية مصر العربية بالمثل.

مادة (٣٩):

للإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضمانا لمصاريف ازالته أو انتشاله أو رفعه، ولها بيعه إداريا بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالأفضلية على الدائنين الآخرين، ويودع باقي الثمن خزانة المحكمة المختصة.

مادة (٤٠):

تسري أحكام المواد من ٢٩ إلى ٣٩ من هذا القانون على السفن التي يستغلها المجهز المالك أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلي، ومع ذلك لا تسري الأحكام المشار إليها إذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية.

رابعاً - الرهن البحري

مادة (٤١):

لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي.

مادة (٤٢):

إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع جاز رهنها بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتتقضى بما يتفق ومصلحة المالكين في الشيوع.

مادة (٤٣):

(١) الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها يبقى على حطامها.
(٢) ولا يسرى الرهن المقرر على السفينة على أجرة النقل أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة أو مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين، ومع ذلك يجوز الاتفاق في عقد الرهن صراحة على أن يستوفي الدائن حقه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابة أو إعلانهم به.

مادة (٤٤):

يجوز رهن السفينة وهي في دور البناء، ويجب أن يسبق قيد الرهن إقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب.

مادة (٤٥):

يقيد الرهن في سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة، وإذا ترتب الرهن على السفينة وهي في دور البناء وجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء.

مادة (٤٦):

يجب لإجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتي:

(أ) اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته.

(ب) تاريخ العقد.

(ج) مقدار الدين المبين في العقد.

(د) الشروط الخاصة بالوفاء.

(هـ) اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة.

(و) المحل المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد.

مادة (٤٧):

يثبت مكتب التسجيل ملخص عقد الرهن ومحتويات القائمتين المنصوص عليهما في المادة السابقة في السجل، ويسلم الطالب إحداهما بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك في شهادة التسجيل.

مادة (٤٨):

إذا كان الدين المضمون بالرهن لإذن الدائن، ترتب على تظهيره انتقال الحقوق الناشئة عن الرهن إلى الدائن الجديد، ويجب التأشير باسم هذا الدائن في قيد الرهن.

مادة (٤٩):

يحفظ قيد الرهن لمدة عشر سنوات من تاريخ إجراءاته ويبطل أثر هذا القيد إذا لم يجدد قبل نهاية هذه المدة.

مادة (٥٠):

يكون الرهن تاليا في المرتبة للامتياز، وتكون مرتبة الديون المضمونة برهون بحسب تاريخ قيدها، وإذا قيدت عدة رهون في يوم واحد اعتبرت في مرتبة واحدة.

مادة (٥١):

الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها في أي يد كانت، ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن.

مادة (٥٢):

(١) إذا كان الرهن واقعا على جزء لا يزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن إلا حجز هذا الجزء وبيعه، وإذا كان الرهن واقعا على أكثر من نصف السفينة جاز للمحكمة بناء على طلب الدائن بعد إجراء الحجز أن تأمر ببيع السفينة بأكملها.

(٢) وفي حالة الشيوخ يجب على الدائن أن ينبه رسميا على باقي الملاك - قبل بدء إجراءات البيع بخمسة عشر يوما - بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار في إجراءات التنفيذ.

مادة (٥٣):

يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن.

مادة (٥٤):

(١) إذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة، أو بعضها قبل قيد محضر الحجز فعلى الدائن المرتهن الذي اتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه على يد محضر بدفع الثمن.

(٢) وإذا أراد الحائز اتقاء اجراءات الحجز والبيع وجب عليه قبل البدء في الإجراءات أو خلال الخمسة عشر يوما التالية للتنبيه أن يعلن الدائنين المقيدون في سجل السفن على يد محضر في محلهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمانها والمصاريف وقائمة الديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين وباستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فورا سواء كانت مستحقة أو غير مستحقة وذلك في حدود ثمن السفينة.

مادة (٥٥):

(١) يجوز لكل دائن في الحالة المبينة في المادة السابقة أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزايدة مع التصريح بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف.

(٢) ويجب إعلان هذا الطلب إلى الحائز موقعا من الدائن خلال عشرة أيام من تاريخ الإعلان المنصوص عليه في المادة السابقة، ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التي توجد السفينة في دائرتها أو المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة في أحد الموانئ المصرية وذلك لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزايدة.

مادة (٥٦):

إذا لم يتقدم أي دائن مرتهن بالطلب المذكور في المادة السابقة فللحائز أن يظهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة، وله في هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون اتباع أي إجراءات أخرى.

مادة (٥٧):

(١) مع مراعاة أحكام الفقرة (١) من المادة ١٢ من هذا القانون إذا بيعت السفينة المرهونة بيعا اختياريا لأجنبي كان البيع باطلا ما لم ينزل الدائن المرتهن في عقد البيع عن الرهن.

(٢) ويعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين البائع الذي يخالف حكم الفقرة السابقة.

مادة (٥٨):

مع مراعاة أحكام المادة ٥٦ من هذا القانون يشطب قيد الرهن بناء على حكم أو اتفاق بين الدائن والمدين، وفي الحالة الأخيرة يجب أن يقدم المدين إقرارا موقعا من الدائن ومصدقا على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن.

الفصل الثالث

الحجز على السفينة

أولا - الحجز التحفظي

مادة (٥٩):

يجوز الحجز التحفظي على السفينة بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه، ويجوز الأمر بتوقيع هذا الحجز ولو كانت السفينة متأهبة للسفر.

مادة (٦٠):

لا يوقع الحجز التحفظي إلا وفاء لدين بحري، ويعتبر الدين بحريا إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية:

(أ) رسوم الموانئ والممرات المائية.

(ب) مصاريف إزالة أو انتشار أو رفع حطام السفينة والبضائع.

(ج) الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة.

- (د) الخسائر في الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها.
- (هـ) العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها.
- (و) التأمين على السفينة.
- (ز) العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار أو وثيقة شحن.
- (ح) هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.
- (ط) الإنقاذ.
- (ى) الخسائر المشتركة.
- (ك) قطر السفينة.
- (ل) الإرشاد.
- (م) توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أيا كانت الجهة التي حصل منها التوريد.
- (ن) بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحواض.
- (س) أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين.
- (ع) المبالغ التي ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.
- (ف) المنازعة في ملكية السفينة.
- (ص) المنازعة في ملكية سفينة على الشيوع أو في حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن الاستغلال.
- (ق) الرهن البحري.

مادة (٦١):

- (١) لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة السابقة أن يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أي سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة له وقت نشوء الدين.
- (٢) ومع ذلك لا يجوز الحجز على سفينة غير التي يتعلق بها الدين إذا كان الدين من الديون المنصوص عليها في البنود (ف) و(ص) و(ق) من المادة السابقة.

مادة (٦٢):

- (١) إذا كان مستأجر السفينة يتولى إدارتها الملاحية وكان مسئولاً وحده عن دين بحري متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة أو على أي سفينة أخرى مملوكة للمستأجر، ولا يجوز توقيع الحجز على أي سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحري.
- (٢) وتسري أحكام الفقرة السابقة في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة مسئولاً عن دين بحري.

مادة (٦٣):

- (١) يأمر رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يكفي للوفاء بالدين.
- (٢) ومع ذلك لا يجوز الأمر برفع الحجز إذا تقرر بسبب الديون البحرية المذكورة في البندين (ف) و(ص) من المادة ٦٠ من هذا القانون وفي هذه الحالة يجوز لرئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه الإذن لحائز السفينة باستغلالها إذا قدم ضماناً كافياً أو تنظيم إدارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التي يقررها الإذن.

مادة (٦٤):

(١) تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور.

(٢) وإذا كانت السفينة مسجلة في جمهورية مصر العربية قام مكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به في السجل.

مادة (٦٥):

على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التي وقع الحجز في دائرتها خلال الثمانية الأيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن.

مادة (٦٦):

(١) يشمل الحكم بصحة الحجز الأمر بالبيع وشروطه واليوم المعين لإجرائه والتمن الأساسي.

(٢) ويجوز استئناف الحكم أيا كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره.

ثانيا - الحجز التنفيذي

مادة (٦٧):

(١) لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بعد التنبيه على المدين رسميا بالدفع، ويجوز أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد.

(٢) ويجب تسليم التنبيه لشخص المالك أو في موطنه. وإذا كان الأمر متعلقا بدين على السفينة جاز تسليمه للربان أو من يقوم مقامه.

مادة (٦٨):

- (١) تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور وصورة رابعة لقنصل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها.
- (٢) وإذا كانت السفينة مسجلة في جمهورية مصر العربية قام مكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به في السجل.

مادة (٦٩):

- (١) يجب أن يشتمل محضر الحجز على التكاليف بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التي وقع الحجز في دائرتها لسماع الحكم بالبيع.
- (٢) ولا يجوز أن تحدد الجلسة قبل اليوم الخامس عشر أو بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة.

مادة (٧٠):

- (١) إذا أمرت المحكمة بالبيع وجب أن تحدد الثمن الأساسي وشروط البيع والأيام التي تجرى فيها المزايدة.
- (٢) ويعلن عن البيع بالنشر في إحدى الصحف اليومية كما تلصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة وعلى السفينة ذاتها وفي أي مكان آخر تعينه المحكمة، ويشتمل الإعلان ما يأتي:
- (أ) اسم الحاجز وموطنه.

(ب) بيان السند الذي يحصل التنفيذ بموجبه.

(ج) المبلغ المحجوز من أجله.

(د) الموطن الذي اختاره الحاجز في دائرة المحكمة التي توجد فيها السفينة.

(هـ) اسم مالك السفينة وموطنه.

(و) اسم المدين المحجوز عليه وموطنه.

(ز) اسم السفينة وأوصافها.

(ح) اسم الربان.

(ط) المكان الذي توجد فيه السفينة.

(ى) الثمن الأساسي وشروط البيع.

(ك) اليوم والمحل والساعة التي يحصل فيها البيع.

(٣) ولا يجوز إجراء البيع إلا بعد مضي خمسة عشر يوما من تاريخ إتمام إجراءات النشر.

(٤) وإذا لم يتم الدائن بإتمام إجراءات النشر خلال ستين يوما من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة - بناء على طلب المدين - أن تقضى باعتبار الحجز كأن لم يكن.

مادة (٧١):

يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام، ويقبل أكبر عطاء في الجلسة الأولى بصفة مؤقتة ويتخذ أساسا للمزايدة في الجلسة الثانية التي يقع البيع فيها نهائيا للمزايد الذي قدم أكبر عطاء في الجلستين.

مادة (٧٢):

إذا لم يقدم عطاء في اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمنا أساسيا جديدا أقل من الأول بما لا يجاوز الخمس وتعين اليوم الذي تحصل فيه المزايدة، وتتبع إجراءات الإعلان المنصوص عليها في المادة ٧٠ من هذا القانون.

مادة (٧٣):

يجب على الراسي عليه المزاد أن يدفع خمس الثمن فور رسو المزاد عليه على أن يودع باقي الثمن والمصروفات خزانة المحكمة خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ رسو المزاد وإلا أعيد بيع السفينة على مسؤوليته.

مادة (٧٤):

(١) لا يجوز استئناف حكم مرسى المزاد إلا لعيب في إجراءات المزايدة أو في شكل الحكم.
(٢) ويكون ميعاد الاستئناف خمسة عشر يوما من تاريخ صدور الحكم ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة.

مادة (٧٥):

(١) الدعاوى التي ترفع بطلب استحقاق وبطلان الحجز يجب تقديمها إلى قلم كتاب المحكمة التي تجرى البيع قبل اليوم المعين للمزايدة بثمان وأربعين ساعة على الأقل، ويترتب على تقديم هذه الدعاوى وقف إجراءات البيع، ويجوز استئناف الحكم الصادر في هذه الدعاوى خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره.

(٢) وإذا خسر المدعى الدعوى جاز الحكم عليه بغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه ولا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه وذلك مع عدم الإخلال بالتعويضات إن كان لها مقتضى.

(٣) وتعد دعاوى الاستحقاق التي ترفع بعد صدور حكم مرسى المزاد مناقصة في تسليم المبالغ المتحصلة من البيع.

مادة (٧٦):

تسري فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من المزايدة الأحكام المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية والتجارية بشأن توزيع حصيلة التنفيذ.

مادة (٧٧):

إذا بيعت السفينة نتيجة للحجز عليها فلا يلتزم الراسي عليه المزاد بعقود عمل ربان السفينة أو البحارة الذين يعملون عليها.

الباب الثاني

في أشخاص الملاحة البحرية

الفصل الأول

المالك والمجهز

مادة (٧٨):

المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت غير ذلك.

مادة (٧٩):

تنظم بقرار من الوزير المختص المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة فيها مع مراعاة الاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية في هذا الخصوص والعرف البحري.

مادة (٨٠):

يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنيا عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية.

مادة (٨١):

(١) لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته أيا كان نوع هذه المسؤولية بالمبالغ المنصوص عليها في البند (أ) من الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية:

(أ) الأضرار التي تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية.

(ب) الأضرار البدنية والأضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة أو التي تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة.

(٢) ويجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته في الحالات المذكورة في الفقرة السابقة ولو كان الدين لصالح الدولة أو أحد الأشخاص العامة ولا يعتبر التمسك بتحديد المسؤولية إقراراً بها.

مادة (٨٢):

لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد المسؤولية إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية:

(أ) تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها.

(ب) إنقاذ السفينة.

(ج) الإسهام في الخسائر المشتركة.

(د) حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق عمله بخدمتها، وكذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص وخلفائهم.

(هـ) الضرر النووي.

(و) الضرر الناشئ عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى.

مادة (٨٣):

(١) يكون تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقا لما يأتي:

(أ) بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية، تحدد المسؤولية بمبلغ ستمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تتجاوز خمسمائة طن. فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسؤولية مبلغ ثلاثمائة وخمسين جنيها لكل طن زائد.

(ب) بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية تحدد المسؤولية بمبلغ ثلاثمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تتجاوز خمسمائة طن. فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسؤولية مبلغ مائة وخمسين جنيها لكل طن زائد.

(٢) ويقع باطلا كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الدين ويكون موضوعه تحديد مسؤولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة السابقة.

(٣) وتحسب الحمولة الكلية للسفينة وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

مادة (٨٤):

إذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها كاملة، اشترك الباقي منها في المبلغ المخصص للأضرار الأخرى غير البدنية.

مادة (٨٥):

يجرى التوزيع في كل من المجموعتين من التعويضات المشار إليهما في الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون بنسبة كل دين غير متنازع عليه. ومع ذلك تكون للأضرار المذكورة

في البند (أ) من الفقرة (١) من المادة ٨١ من هذا القانون الأولوية على غيرها من الأضرار المذكورة في البند (ب) من الفقرة (١) من المادة ٨٣.

مادة (٨٦):

تعد المبالغ المخصصة للتعويضات عن الأضرار غير البدنية الناشئة عن حادث واحد وحدة مستقلة تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة أو التي قد تنشأ عن حادث آخر.

مادة (٨٧):

(١) إذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين في هذا الحادث، فلا يسرى تحديد المسؤولية إلا بالنسبة إلى المبلغ الباقي بعد إجراء المقاصة بين الدينين.

(٢) ولا يجوز للدائن اتخاذ أي إجراء على أموال مالك السفينة إذا وقع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض أو إذا قدم ضمانا تقبله المحكمة.

مادة (٨٨):

(١) إذا وفي مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويضات أحد الديون التي يجرى التوزيع بينها، جاز له الحلول محل الدائن في التوزيع بمقدار المبلغ الذي أوفاه.

(٢) ويجوز للمحكمة بناء على طلب مالك السفينة أن تحتفظ لمدة تعيينها بجزء من المبالغ المخصصة للتعويضات للوفاء بدين يثبت مالك السفينة أنه قد يلتزم بالوفاء به.

مادة (٨٩):

لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته إذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة أو نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث.

مادة (٩٠):

(١) تنقضي دعوى المسؤولية على مالك السفينة بمضي سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسؤولية.

(٢) وينقطع سريان المدة المنصوص عليها في الفقرة السابقة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسلم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنذب خبير لتقدير الأضرار، وذلك بالإضافة إلى الأسباب الأخرى المقررة في القانون المدني.

مادة (٩١):

(١) تسري أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة على المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوخ البحري والمؤمن والأشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة، كما تسري الأحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم على أن لا تجاوز مسؤولية المالك ومسؤولية التابع عن الحادث الواحد الحدود المبينة في الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون.

(٢) وإذا أقيمت الدعوى على الربان أو البحارة أو غيرهم من التابعين جاز لهم تحديد مسؤوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصي صادر منهم بصفتهم المذكورة.

الفصل الثاني

الربان

مادة (٩٢):

يعين مجهز السفينة الربان ويعزله وللربان في حالة عزله، الحق في التعويض إن كان له مقتضى وفقا للقواعد العامة.

مادة (٩٣):

(١) للربان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية ويقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه في حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع آخر.

(٢) ويجب على الربان أن يراعى في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية والعرف البحري والأحكام المعمول بها في موانئ الدولة التي توجد بها السفينة.

(٣) وعليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المون وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية.

مادة (٩٤):

(١) لا يجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى أو ميناء مأمون.

(٢) ولا يجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأي ضباطها، وفي هذه الحالة يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر ذلك.

مادة (٩٥):

على الربان أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الموانئ، أو المراسي أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك في جميع الأحوال التي تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزماً بالاستعانة بمُرشد.

مادة (٩٦):

(١) يكون للربان سلطة التوثيق على السفينة.

(٢) وتكون له على الأشخاص الموجودين على السفينة السلطات التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة، وله توقيع العقوبات التأديبية طبقاً للقوانين الخاصة بذلك.

مادة (٩٧):

(١) إذا حدثت ولادة أو وفاة أثناء السفر وجب على الربان إثبات هذه الوقائع في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة واتباع الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية.

(٢) وعلى الربان في حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين في السفينة أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بجرد أمتعة المتوفي والمحافظة عليها وتسليمها إلى السلطات الإدارية المختصة في أول ميناء من مواني الجمهورية.

(٣) وإذا أصيب أحد الأشخاص الموجودين في السفينة بمرض معد جاز للربان إنزاله في أقرب مكان يمكن علاجه فيه.

مادة (٩٨):

(١) إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان - إلى حين وصول السلطات المختصة - جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التي لا تحتمل التأخير، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي قد تفيد في إثبات الجريمة.

(٢) ويحرر الربان تقريراً بالإجراءات التي اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقاً به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية في أول ميناء مصري.

مادة (٩٩):

(١) يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية. ويمارس الربان السلطات التي يقررها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة.

(٢) ولا يثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه، ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك، ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم في المكان الذي يوجد به المجهز أو وكيل عنه.

مادة (١٠٠):

على الربان أن يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية تعليمات المجهز وعليه أن يخطره وفقا للعرف بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة.

مادة (١٠١):

على الربان أن يحتفظ في السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة.

مادة (١٠٢):

(١) على الربان أن يمسك دفتر الحوادث الرسمي للسفينة ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة.

(٢) ويذكر في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر، ويشتمل الدفتر بيانا بالجرائم

والأفعال التي قد يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة.

(٣) ويجب على الربان في السفن ذات المحرك أن يمسك دفترًا خاصًا بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميًا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة.

مادة (١٠٣):

على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختيارًا أو اضطرارًا أن يقدم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة إلى الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليه، ويكون التأشير خارج جمهورية مصر العربية من القنصل أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

مادة (١٠٤):

(١) إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة وجب على الربان أن يعد تقريرًا بذلك.

(٢) وعلى الربان أن يقدم التقرير إلى الإدارة البحرية المختصة خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى، ويقدم التقرير خارج جمهورية مصر العربية إلى القنصل أو السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

(٣) وتتولى الجهة التي تسلمت التقرير تحقيقه بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التي تساعد في الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلم صورة منه إلى الربان. ويجوز في جميع الأحوال إقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير.

(٤) ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى أن يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور.

مادة (١٠٥):

(١) إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة للربان أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز الاقتراض بضمان شحنة السفينة وفي جميع الأحوال لا يجوز الاقتراض إلا بعد الحصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التي توجد بها السفينة إذا كانت السفينة موجودة في جمهورية مصر العربية ومن القنصل أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة خارجها.

(٢) وإذا لم يتيسر للربان الاقتراض فله بعد الحصول على إذن يصدر وفقا لحكم الفقرة السابقة أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب ويتولى الربان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع المباعة على أساس السعر الجاري لبضائع من جنسها ونوعها في الميناء المشحونة إليه وفي اليوم المتوقع وصولها فيه.

(٣) ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا في رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفريغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة.

مادة (١٠٦):

لا يجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكةا.

مادة (١٠٧):

(١) إذا اضطر الربان إلى إصلاح السفينة اثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة أو إخراج بضائعه منها، وفي هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة.

(٢) ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة في الأجرة عن مدة الإصلاح وإذا تعذر إصلاح السفينة في مدة معقولة وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة في الأجرة. فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق

الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة، وفي هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه، وعلى الربان أن يخبرهم بالظرف الذي يوجد فيه وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع. كل هذا ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك.

مادة (١٠٨):

- (١) يجب على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوي الحقوق على الشحنة وذلك طبقا للعرف.
- (٢) وعلى الربان أن يقوم في أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادي إذا سمحت الظروف بذلك.
- (٣) ويكون الربان مسئولاً عن أخطائه ولو كانت يسيرة.

الفصل الثالث

البحارة وعقد العمل البحري

أولا - الأحكام العامة

مادة (١٠٩):

- (١) يقصد بالبحار كل شخص يرتبط بعقد عمل بحري، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز.
- (٢) وتحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية والأعراف البحرية المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والشروط التي يجب توافرها فيهم.

مادة (١١٠):

- (١) لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية أن يقوموا بأي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحري من الإدارة البحرية المختصة.
- (٢) وتسري على الجواز المذكور الأحكام المنصوص عليها في القوانين والقرارات الخاصة بذلك.

مادة (١١١):

- لا يجوز لأي شخص أن يقوم بعمل على سفينة مصرية إلا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة، وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

مادة (١١٢):

- (١) لا يجوز لأجنبي أن يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو الإرشاد في الموانئ المصرية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة.
- (٢) ولا يجوز في السفن المصرية أن يزيد عدد البحارة الأجانب والأجور المخصصة لهم على النسب التي يصدر بتحديدتها قرار من الوزير المختص.

ثانيا - عقد العمل البحري

مادة (١١٣):

- عقد العمل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان.

مادة (١١٤):

- (١) تسري على عقد العمل البحري الأحكام الواردة في القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد في شأنه نص في هذا القانون.
- (٢) ولا تسري أحكام عقد العمل البحري الواردة في هذا القانون على الأشخاص الذين يعملون في سفن بحرية تقل حمولتها الكلية عن عشرين طناً.

مادة (١١٥):

- لا يثبت عقد العمل البحري إلا بالكتابة، ومع ذلك يجوز للبحار وحده إثباته بجميع طرق الإثبات.

مادة (١١٦):

- (١) يحرر عقد العمل البحري من ثلاث نسخ تسلم إحداها لرب العمل وتودع الثانية بالإدارة البحرية المختصة وتسلم الثالثة إلى البحار إلا إذا كان العقد مشتركاً فيحتفظ رب العمل بهذه النسخة الأخيرة، وللبحار أن يحصل على مستخرج بما يخصه فيها من بيانات.
- (٢) ويجب أن يبين في العقد تاريخ ومكان إبرامه ومدته واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذي يلتزم بأدائه وأجره وكيفية تحديده ورقم وتاريخ ومكان إصدار الجواز البحري والترخيص البحري، وإذا كان العقد بالرحلة وجب أن يبين فيه تاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه.
- (٣) وعلى رب العمل أن يسلم البحار إيصالاً بما يكون قد أودعه من أوراق.

مادة (١١٧):

- (١) يجب على البحار القيام بالعمل المتفق عليه وإطاعة أوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ولا يجوز له مغادرتها إلا بإذن.

(٢) ويلتزم البحار في حالة الخطر بالعمل على إنقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة، وفي هذه الحالة يمنح مكافأة عن العمل الإضافي على أن لا تقل عن الأجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل.

مادة (١١٨):

لا يجوز للربان أو لأحد البحارة شحن بضاعة في السفينة لحسابه الخاص إلا بإذن من رب العمل، ويترتب على مخالفة هذا الحظر إلزام المخالف بأن يدفع لرب العمل أجره نقل البضائع التي شحنت مضافا إليها مبلغ يعادلها، وللربان أن يأمر بإلقاء هذه البضائع في البحر إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو الشحنة أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات.

مادة (١١٩):

(١) يلتزم رب العمل بأداء أجور البحارة في الزمان والمكان المعينين في العقد أو اللذين يقضى بهما العرف البحري.

(٢) ويكون تعيين الحد الأدنى لأجور ومرتببات البحارة بالسفن المصرية، كما يكون تعيين علاواتهم وبدلاتهم ومكافآتهم وكيفية أدائها وترقياتهم وإجازاتهم بقرار يصدر من الوزير المختص.

مادة (١٢٠):

تضاف أثناء السفر إلى أجر البحارة المبين في العقد نسبة يعين حدها الأدنى قرار من الوزير المختص.

مادة (١٢١):

إذا كان الأجر معيناً بالرحلة فلا يجوز تخفيضه في حالة تقصير السفر بفعل المجهز أو الربان، أما إذا نشأ عن الفعل المذكور إطالة السفر أو تأجيله فيزداد الأجر بنسبة امتداد المدة. ولا يسرى هذا الحكم الأخير على الربان إذا كان تأجيل السفر أو اطالته ناشئاً عن خطئه.

مادة (١٢٢):

(١) إذا كان البحار معيناً بالرحلة في الذهاب وحده التزم رب العمل بأداء كامل أجره إذا توفي بعد بدء السفر.

(٢) وإذا كان البحار معيناً للذهاب والإياب معاً التزم رب العمل بأداء نصف أجره إذا توفي أثناء الذهاب أو في ميناء الوصول، وبأداء كامل الأجر إذا توفي أثناء الإياب.

مادة (١٢٣):

(١) إذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول على سلفة لا تتجاوز ربع أجره الأصلي، ويذكر بيان عن السلفة في دفتر البحارة أو دفتر الحوادث الرسمي حسب الأحوال ويوقعه البحار.

(٢) ويجوز بتفويض من البحار أداء السلفة لزوجته أو أولاده أو أصوله أو فروعهم وكذلك الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الإنفاق عليهم.

(٣) ولا يجوز استرداد هذه السلفة في حالة إلغاء العقد لأي سبب كان ولو وجد اتفاق على الاسترداد.

مادة (١٢٤):

لا يجوز الحجز على أجر البحار أو النزول عنه إلا في الحدود المبينة في قوانين العمل.

مادة (١٢٥):

يلتزم رب العمل أثناء السفر بغذاء البحار وإقامته في السفينة دون مقابل، وذلك وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

مادة (١٢٦):

(١) يلتزم رب العمل بعلاج البحار دون مقابل إذا أصيب بجرح أو مرض وهو في خدمة السفينة، وإذا كان الجرح أو المرض ناشئا عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من حالات سوء السلوك وجب على رب العمل أداء نفقات العلاج على أن يكون له خصمها مما يستحقه البحار من أجر.

(٢) وينقضي التزام رب العمل بعلاج البحار إذا تبين أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء.

مادة (١٢٧):

(١) يستحق البحار الذي يصاب بجرح أو بمرض وهو في خدمة السفينة أجره كاملا أثناء الرحلة.

(٢) وتسري فيما يتعلق باستحقاق الأجر أو المعونة بعد انتهاء الرحلة الأحكام الواردة بقوانين العمل.

(٣) ولا يستحق البحار أي أجر أو معونة إذا كان الجرح أو المرض ناشئا عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من أحوال سوء السلوك.

مادة (١٢٨):

(١) إذا توفي البحار وهو في خدمة السفينة وجب على رب العمل أداء نفقات دفنه في بلده أيا كان سبب الوفاة.

(٢) وعلى رب العمل أن يودع خزانة الإدارة البحرية المختصة الأجر النقدي وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفي خلال خمسة عشر يوما من تاريخ الوفاة.

مادة (١٢٩):

(١) يلتزم رب العمل بإعادة البحار إلى جمهورية مصر العربية إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله من السفينة إلا إذا كان ذلك بناء على أمر من السلطة الأجنبية أو بناء على اتفاق بين رب العمل والبحار.

(٢) وإذا تم تعيين البحار في أحد الموانئ المصرية أعيد إلى هذا الميناء إلا إذا اتفق في العقد على أن تكون الإعادة إلى ميناء آخر فيها.

(٣) وإذا تم التعيين في ميناء أجنبي أعيد البحار حسب اختياره إلى هذا الميناء أو إلى أي ميناء آخر يعينه في جمهورية مصر العربية.

(٤) ويعاد البحار الأجنبي إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه إلا إذا نص العقد على إعادته إلى أحد الموانئ المصرية.

(٥) ويشمل الالتزام بإعادة البحار نفقات غذائه وإقامته فضلا عن نقله.

مادة (١٣٠):

إذا أبرم عقد العمل لمدة محددة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة إلى أول ميناء مصري. فإذا مرت السفينة - قبل دخولها أحد الموانئ المصرية - بالميناء الذي تجب إعادة البحار إليه وفقا لأحكام المادة ١٢٩ من هذا القانون فلا يمتد العقد إلا إلى وقت رسو السفينة في هذا الميناء.

مادة (١٣١):

إذا توفي البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنتها أو عن المسافرين عليها استحق ورثته مبلغا يعادل أجر ثلاثة أشهر أو يعادل أجر الرحلة إذا كان معينا بالرحلة وذلك فضلا عن التعويضات والمكافآت التي يقررها هذا القانون وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية.

مادة (١٣٢):

إذا فصل البحار فلا يجوز للربان إلزامه بترك السفينة إذا كان في ميناء أجنبي إلا بإذن كتابي من القنصل المصري أو السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده، ويجب إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه في دفتر السفينة وإلا اعتبر الفصل غير مشروع.

مادة (١٣٣):

إذا حالت قوة القاهرة دون البدء في السفر أو دون مواصلته استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التي قضاها فعلا في خدمة السفينة ولا يجوز له المطالبة بأي مكافأة أو تعويض.

مادة (١٣٤):

(١) إذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة جاز للمحكمة أن تأمر بإعفاء رب العمل من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا ثبت أن ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعلهم أو تقصيرهم في إنقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة.

(٢) ويجوز لرب العمل في الحالة المذكورة في الفقرة السابقة إنهاء عقد العمل البحري دون إخطار سابق.

مادة (١٣٥):

تنقضي جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري بمضي سنة من تاريخ انتهاء العقد.

مادة (١٣٦):

يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه ولا تزيد على ألفي جنيه رب العمل الذي يخالف أحكام هذا الفصل مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى، وتتعدد العقوبة بتعدد من وقعت في شأنهم الجريمة.

الفصل الرابع

الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون

أولا - الأحكام العامة

مادة (١٣٧):

يسرى على العقود والأعمال التي يجريها الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون قانون الدولة التي يقع فيها الميناء الذي تتم فيه هذه العقود أو الأعمال.

مادة (١٣٨):

يجوز أن تقام دعوى الوكيل البحري أو المقاول البحري على الموكل أو صاحب العمل أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الوكيل أو المقاول.

مادة (١٣٩):

تنقضي دعوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل البحري أو المقاول البحري بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين.

ثانيا - وكيل السفينة

مادة (١٤٠):

يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلا عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة.

مادة (١٤١):

يجوز أن يقوم وكيل السفينة بتسلم البضائع لشحنها في السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجره النقل المستحقة للمجهز.

مادة (١٤٢):

يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلا بأجر.

مادة (١٤٣):

لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل إليهم عن هلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه.

مادة (١٤٤):

يعتبر وكيل السفينة نائبا عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه في جمهورية مصر العربية، كما يعد موطن وكيل السفينة في مصر موطن المجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية.

ثالثا - وكيل الشحنة

مادة (١٤٥):

ينوب وكيل الشحنة عن أصحاب الشأن في تسلم البضاعة عند الوصول ودفع أجرة النقل ان كانت مستحقة كلها أو بعضها.

مادة (١٤٦):

على وكيل الشحنة القيام بالإجراءات والتدابير التي يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل، وإلا افترض أنه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين في سند الشحن، ويجوز إثبات عكس هذه القرينة في العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل.

مادة (١٤٧):

- (١) يسأل وكيل الشحنة قبل أصحاب الشأن في البضاعة التي تسلمها بوصفه وكيلًا بأجر.
- (٢) وتسري على وكيل الشحنة الأحكام المنصوص عليها في المادة ١٤٣ من هذا القانون.

رابعا - المكاول البحري

مادة (١٤٨):

- (١) يقول المكاول البحري بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها.
- (٢) ويجوز أن يعهد إلى المكاول البحري بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها باتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة.

مادة (١٤٩):

(١) يقوم المقاول البحري بعمليات الشحن أو التفريغ وبالعمليات الإضافية الأخرى لحساب من كلفه بالقيام بها، ولا يسأل في هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذي يكون له وحده توجيه الدعوى إليه.

(٢) وإذا كان الناقل هو الذي عهد إلى المقاول البحري بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن أو بناء على شرط في سند الشحن أو في عقد إيجار السفينة، وجب على الناقل إخطار المقاول البحري بذلك.

مادة (١٥٠):

يسأل المقاول البحري عن الأعمال التي يتولاها طبقاً للمادة ١٤٨ من هذا القانون عن خطئه وخطأ تابعيه.

مادة (١٥١):

تسري على المقاول البحري أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ من هذا القانون.

الباب الثالث
في استغلال السفينة
الفصل الأول
إيجار السفينة
أولا - الأحكام العامة

مادة (١٥٢):

إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءا منها مقابل أجره وذلك لمدة محددة (التأجير بالمدة) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة).

مادة (١٥٣):

لا يثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة، عدا تأجير السفينة التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا.

مادة (١٥٤):

لا يترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها.

مادة (١٥٥):

عدا السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا لا يحتج على المشتري بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيدا في سجل قيد السفن.

مادة (١٥٦):

للمستأجر أن يستغل السفينة في نقل الأشخاص وفي نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك.

مادة (١٥٧):

- (١) للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك.
- (٢) ويظل المستأجر الأصلي في حالة الإيجار من الباطن مسؤولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار.
- (٣) ولا تنشأ عن الإيجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي وذلك دون الإخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية.

مادة (١٥٨):

- (١) لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها، ما لم تقدر له كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقفية.
- (٢) ويأمر القاضي - في حالة استعمال حق الحبس - بإخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين يعينه، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها، ويعين ميعاداً للبيع وكيفية إجرائه.

مادة (١٥٩):

للمؤجر امتياز على البضائع المشار إليها في المادة السابقة ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها.

مادة (١٦٠):

لا يفترض تجديد عقد إيجار السفينة بعد انتهاء المدة المحددة له.

ثانيا - إيجار السفينة غير مجهزة

مادة (١٦١):

إيجار السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزا غير كامل.

مادة (١٦٢):

- (١) يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه.
- (٢) ويلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئا عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه، وإذا ترتب على التلف في هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى السفينة فيها معطلة.

مادة (١٦٣):

- (١) يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقا لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة.
- (٢) وفي غير الحالات المنصوص عليها في الفقرة (٢) من المادة السابقة يلتزم المستأجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها.

مادة (١٦٤):

يعين المستأجر البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التي تقع على عاتق رب العمل، ويتحمل المستأجر مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها.

مادة (١٦٥):

(١) يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العاد، ويكون الرد في ميناء تسليم السفينة إليه إلا إذا اتفق على غير ذلك.

(٢) ويلتزم المستأجر برد ما كان على السفينة من مؤن بالحالة التي كانت عليها وقت تسليم السفينة إليه، وإذا كانت هذه الأشياء مما يهلك بالاستعمال التزم برد ما يماثلها.

(٣) وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوما الأولى ويدفع ما يعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على ذلك، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار.

مادة (١٦٦):

يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة.

مادة (١٦٧):

تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير المجهزة بمضي سنتين من تاريخ ردها إلى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها.

ثالثا - إيجار السفينة مجهزة

١ - الأحكام العامة

مادة (١٦٨):

إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة.

مادة (١٦٩):

يسأل المؤجر عن الضرر الذي يصيب البضائع التي يضعها المستأجر في السفينة إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه في تنفيذها.

مادة (١٧٠):

يسأل المستأجر عن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان ناشئا عن سوء استغلاله للسفينة أو عن عيب في البضائع التي وضعها فيها.

مادة (١٧١):

(١) تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة بمضي سنتين ويبدأ سريان المدة في حالة التأجير بالمدة من تاريخ انقضاء مدة العقد أو من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة إذا امتدت المدة وفقاً للفقرة (٢) من المادة ١٧٨ أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذي جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار في تنفيذه مستحيلا.

(٢) ويبدأ سريان هذه المدة في حالة التأجير بالرحلة من تاريخ انتهاء كل رحلة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذي جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلا، وتنتهي الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع التي وضعها المستأجر فيها.

(٣) ويبدأ سريان المدة في حالة هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن.

٢ - التأجير بالمدة

مادة (١٧٢):

يذكر في عقد إيجار السفينة بالمدة:

- (أ) اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما.
- (ب) اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها.
- (ج) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها.
- (د) مدة الإيجار.

مادة (١٧٣):

يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد.

مادة (١٧٤):

- (١) يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة.
- (٢) وتنقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة.

مادة (١٧٥):

يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة، ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجاري واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التي تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال.

مادة (١٧٦):

- (١) لا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه.
- (٢) وإذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها استحققت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها.

مادة (١٧٧):

يسترد المؤجر حقه في التصرف في السفينة إذا لم يستوف الأجرة المستحقة له خلال ثلاثة أيام من تاريخ إعدار المستأجر، وفي هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة في السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الإخلال بحقه في طلب التعويض.

مادة (١٧٨):

- (١) يلتزم المستأجر عند انقضاء عقد الإيجار برد السفينة في الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك.
- (٢) وإذا انقضت مدة الإيجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة، ويستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة.
- (٣) ولا تخفض الأجرة إذا ردت السفينة قبل انتهاء مدة الإيجار إلا إذا اتفق على غير ذلك.

٣ - التأجير بالرحلة

مادة (١٧٩):

يذكر في عقد إيجار السفينة بالرحلة.

(أ) اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما.

(ب) اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها.

(ج) نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها.

(د) مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائها.

(هـ) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها.

(و) بيان الرحلات المتفق على القيام بها.

مادة (١٨٠):

يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها.

مادة (١٨١):

يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة.

مادة (١٨٢):

(١) يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها في المدد المتفق عليها في عقد الإيجار فإذا لم ينص في العقد على مدد معينة وجب الرجوع إلى العرف.

(٢) ويتبع في حساب المدد وبدء سريانها العرف السائد في الميناء الذي يجرى فيه الشحن أو التفريغ فإذا لم يوجد عرف في هذا الميناء أتبع العرف البحري العام.

مادة (١٨٣):

(١) إذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف سرت مهلة إضافية لا تجاوز المدة الأصلية ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يحدده العقد أو العرف، وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائدا النصف، وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى.

(٢) ويعد التعويض اليومي الذي يستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة وتسري عليه أحكامها.

مادة (١٨٤):

(١) إذا تم الشحن قبل انتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك.

(٢) ويجوز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الإسراع في إنجاز الشحن أو التفريغ.

مادة (١٨٥):

للربان بعد انقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته ومع ذلك يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع التي أنزلها من السفينة.

مادة (١٨٦):

إذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة.

مادة (١٨٧):

لا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته.

مادة (١٨٨):

ينفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً أو إذا منعت التجارة مع الدولة التي فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة.

مادة (١٨٩):

يجوز للمستأجر إنهاء عقد إيجار السفينة في أي وقت قبل البدء في شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عما يلحقه بسبب ذلك من ضرر على أن لا يجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها.

مادة (١٩٠):

للمستأجر أن يطلب في أي وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ.

مادة (١٩١):

يبقى عقد الإيجار نافذاً دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت القوة القاهرة مؤقتاً دون سفر السفينة أو استمرار السفر، وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك أن يعيد شحنها في السفينة على نفقته أيضاً، وتستحق عليه الأجرة كاملة.

مادة (١٩٢):

إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة.

مادة (١٩٣):

- (١) إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه.
- (٢) ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة قاهرة - فيتحمل المستأجر المصروفات.

مادة (١٩٤):

- (١) لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال.
- (٢) ومع ذلك تستحق الأجرة إذا كان الهلاك ناشئاً عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أو إذا اضطر الربان إلى بيعها أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها أو إذا أمر الربان بإتلافها لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها في السفينة.
- (٣) وتستحق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه.

مادة (١٩٥):

- لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر.

الفصل الثاني

عقد النقل البحري

أولا - الأحكام العامة

مادة (١٩٦):

عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجره.

مادة (١٩٧):

لا يثبت عقد النقل البحري إلا بالكتابة.

مادة (١٩٨):

تسري أحكام هذا الفصل دون غيرها على عقد النقل البحري، سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزة أم مستأجرا لها.

ثانياً - نقل البضائع

مادة (١٩٩):

- (١) يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلّم البضائع سند شحن.
- (٢) ويجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالا بتسلّم البضائع قبل شحنها.
- (٣) ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة.
- (٤) وللشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلا على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن.

مادة (٢٠٠):

يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص:

- (أ) اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.
- (ب) صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعه فيها.
- (ج) اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه.
- (د) اسم الربان.
- (هـ) ميناء الشحن وميناء التفريغ.
- (و) أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها.
- (ز) مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه.
- (ح) حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية.

مادة (٢٠١):

يجب أن تكون العلامات الموضوعه على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة.

مادة (٢٠٢):

(١) يحرر سند الشحن من نسختين، تسلم إحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها.

(٢) ويوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن ويكون التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة، وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها.

(٣) ويجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل.

مادة (٢٠٣):

(١) يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله.

(٢) ويكون النزول عن سند الشحن الأسمى باتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق.

(٣) ويكون سند الشحن المحرر للأمر قابلاً للتداول بالتظهير، ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية، وتسري على هذا التظهير أحكام قانون التجارة ويتم تداول سند الشحن المحرر لحامله بالمناولة.

(٤) ويجوز النص في سند الشحن على حظر حوالة أو تداوله.

مادة (٢٠٤):

يكون حاملاً شرعياً لسند الشحن المبين اسمه فيه أو المحال إليه إن كان السند اسماً، وحامله إن كان السند لحامله أو مظهراً على بياض والمظهر إليه الأخير إن كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه.

مادة (٢٠٥):

(١) يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتقيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل إبداء تحفظات على قيدها إن كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها

أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن.

(٢) وإذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بياناً على البضاعة التحذير من خطورتها، وبياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً.

مادة (٢٠٦):

يكون الشاحن مسئولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير.

مادة (٢٠٧):

(١) كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خال من أي تحفظ على البيانات الواردة به، لا يحتج به قبل الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات.

(٢) ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

مادة (٢٠٨):

(١) إذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو في إيصال تسلم البضائع أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها جاز له إخراجها من السفينة في مكان الشحن أو إبقاؤها فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في المكان المذكور وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض.

(٢) وإذا تبين وجود البضائع المذكورة في الفقرة السابقة أثناء السفر، جاز للربان الأمر بإلقائها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها أو كان

نقلها يستلزم دفع غرامات أو أداء مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً.

مادة (٢٠٩):

(١) إذا وضع الشاحن في السفينة بضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار، جاز للناقل في كل وقت إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، ولا يسأل الناقل عن ذلك إذا أثبت أنه ما كان ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، ويسأل الشاحن عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة.

(٢) وإذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع وأذن بشحنها، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة، وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أي مسئولية إلا ما تعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء.

مادة (٢١٠):

(١) مع مراعاة أحكام الفقرة (١) من المادة ٢٠٥ من هذا القانون يعد سند الشحن دليلاً على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه، وإذا كان سند الشحن مشتملاً على البيان المنصوص عليه في (الفقرة ٣) من المادة ١٩٩ من هذا القانون عد دليلاً على شحن البضاعة في السفينة أو في السفن المعينة في البيان وفي التاريخ المذكور فيه، كما يعد سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير.

(٢) ويجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات، ولا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات، ويجوز ذلك لهذا الغير.

(٣) ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

مادة (٢١١):

يعد إيصال الشحن المشار إليه في (الفقرة ٢) من المادة ١٩٩ من هذا القانون دليلاً على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة في الإيصال ما لم يثبت غير ذلك.

مادة (٢١٢):

- (١) يجوز لكل من له حق في تسلم بضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذن تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن.
- (٢) وتصدر أذن التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله، ويوقعها الناقل وطالب الإذن.
- (٣) وإذا كان سند الشحن قابلاً للتداول وجب أن يذكر فيه الناقل بياناً عن أذن التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة بها، وإذا وزعت الشحنة بأكملها بين أذن تسليم متعددة وجب أن يسترد الناقل سند الشحن.
- (٤) ويعطى إذن التسليم حامله الشرعي حق تسلم البضائع المبينة به.

مادة (٢١٣):

لا يترتب على بيع السفينة فسخ عقد النقل البحري.

مادة (٢١٤):

على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها.

مادة (٢١٥):

- (١) يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، كما يلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها.
- (٢) ويلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة.

مادة (٢١٦):

عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة، أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، ويجب في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح.

مادة (٢١٧):

على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٢٩ من هذا القانون فتكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

مادة (٢١٨):

على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد في ميناء الشحن - إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك - ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة.

مادة (٢١٩):

(١) يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول، التزم أيضاً بأدائها من له حق في تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها.

(٢) وإذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول، افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن، ولا يجوز إثبات ما يخالف ذلك في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقاً، ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

(٣) ولا يبرأ الشاحن أو من له حق تسلم البضائع من دفع الأجرة ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر.

مادة (٢٢٠):

تستحق أجرة النقل عن البضائع التي يقرر الربان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة، وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة.

مادة (٢٢١):

لا تستحق أجرة النقل إذا هلكت البضائع بسبب قوة قاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات.

مادة (٢٢٢):

يضمن الشاحن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب في بضائعه.

مادة (٢٢٣):

على الربان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها.

مادة (٢٢٤):

يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها ما لم يثبت غير ذلك.

مادة (٢٢٥):

(١) إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى.

(٢) وإذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ولو كانت تظهيراتهما أسبق تاريخاً.

مادة (٢٢٦):

(١) إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجره النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة.

(٢) ويكون للناقل امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجره النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل.

مادة (٢٢٧):

(١) يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلّمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة.

(٢) ولا تسري أحكام المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة السابقة على ما يأتي:

(أ) الملاحه الساحلية بين موانئ الجمهورية إلا إذا اتفق على غير ذلك.

(ب) النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذا لهذا النقل فتسري أحكام هذه المسؤولية ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل.

مادة (٢٢٨):

تعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلّم خلال السنتين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه في (الفقرة ٢) من المادة ٢٤٠ من هذا القانون.

مادة (٢٢٩):

يعفي الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في (الفقرة ١) من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه.

مادة (٢٣٠):

إذا تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات.

مادة (٢٣١):

لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

مادة (٢٣٢):

لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه.

مادة (٢٣٣):

(١) تحدد المسؤولية أيّاً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى.

(٢) وإذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة.

مادة (٢٣٤):

لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان

في سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها.

مادة (٢٣٥):

(١) إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعي الناقل جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديدتها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذي ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها.

(٢) ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه في (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون.

(٣) ولا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث.

مادة (٢٣٦):

يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

- (أ) إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.
- (ب) تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل.
- (ج) تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون.
- (د) النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل.

مادة (٢٣٧):

للناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له، كما يجوز له أن يزيد مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن.

مادة (٢٣٨):

يجوز الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة ٢٣٦ من هذا القانون إذا كانت الظروف الاستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الاتفاق، بشرط أن لا يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه وبشرط أن لا يصدر سند شحن، وأن يدون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك.

مادة (٢٣٩):

(١) في حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف في ميعاد لا يجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية لتسليم البضاعة.

(٢) ولا يلزم تقديم الإخطار المنصوص عليه في الفقرة السابقة إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلم البضاعة.

مادة (٢٤٠):

(١) يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

(٢) ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.

(٣) ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون.

(٤) ولا تستحق أي تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ستين يوما من تاريخ التسليم.

مادة (٢٤١):

(١) لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث.

(٢) ويفترض اتجاه قصد الناقل، أو نائبه إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين:

(أ) إذا أصدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

(ب) إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة.

مادة (٢٤٢):

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر.

مادة (٢٤٣):

(١) يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (الناقل الفعلي) ما لم يتفق على غير ذلك، ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسؤولاً قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل ويكون مسؤولاً عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد.

(٢) ولكل من الناقل والمتعاقد والناقل الفعلي التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون ولا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي على الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة المذكورة.

(٣) وفي حالة النقل بسند شحن مباشر تسري الأحكام المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين على مسؤولية الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن وعلى مسؤولية الناقلين اللاحقين له، ومع ذلك يبرأ الناقل الأول من المسؤولية إذا أثبت أن الحادث الذي نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق.

مادة (٢٤٤):

(١) تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

(٢) وينقطع سريان المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني.

(٣) وينقضي حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من الملتزمين بمضي تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة.

مادة (٢٤٥):

ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقا لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية، ويجوز أيضا حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة، ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده.

مادة (٢٤٦):

إذا اتفق في عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلى التحكيم، وجب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعى في دائرة المحكمة التي يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو في موطن المدعى عليه أو في مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه في هذا المكان مركز رئيسي أو فرع وكالة أو في المكان المعين في اتفاق التحكيم أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذي حجز فيه على السفينة، ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده.

مادة (٢٤٧):

في حالة الاتفاق على إحالة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر إلى التحكيم يلتزم المحكمون بالفصل في النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون بشأن العقد المذكور. ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بإعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام.

ثالثا - نقل الأشخاص

مادة (٢٤٨):

(١) يثبت عقد نقل الأشخاص بالبحر، بمحرر يسمى "تذكرة السفر" ويذكر في تذكرة السفر على وجه الخصوص:

(أ) اسم الناقل واسم المسافر.

(ب) بيان عن الرحلة.

(ج) اسم السفينة.

(د) ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة.

(هـ) أجرة النقل.

(و) الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة.

(٢) ولا يجوز النزول عن تذكرة السفر إلى الغير إلا بموافقة الناقل.

مادة (٢٤٩):

يجوز أن يستبدل بتذكرة السفر وثيقة أخرى يبين فيها اسم الناقل والخدمات التي يلتزم بتأديتها، وذلك إذا كانت حمولة السفينة الكلية لا تزيد على عشرين طنا بحريا أو كانت السفينة تقوم بخدمات داخل الميناء أو في مناطق محدودة تعينها السلطات البحرية.

مادة (٢٥٠):

يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه، ويلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة السفر.

مادة (٢٥١):

على المسافرين الحضور للسفر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر فإذا تخلف المسافر عن الحضور للسفر أو تأخر عن الميعاد المحدد بقي ملزماً بدفع الأجرة.

مادة (٢٥٢):

إذا توفي المسافر أو قام مانع يحول دون سفره فسخ العقد بشرط أن يخطر هو أو ورثته، الناقل بذلك قبل الميعاد المعين للسفر بثلاثة أيام على الأقل فإذا تم الإخطار فلا يستحق الناقل إلا ربع الأجرة. وتسري هذه الأحكام على أفراد عائلة المسافر وتابعيه الذين كان مقرراً أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك.

مادة (٢٥٣):

إذا بدأ السفر فلا يكون للظروف المتعلقة بشخص المسافر أثر فيما يرتبه العقد من التزامات.

مادة (٢٥٤):

(١) إذا تعذر السفر بسبب لا يرجع إلى الناقل، فسخ العقد دون تعويض وإذا ثبت أن المانع من السفر يرجع إلى فعل الناقل التزم بتعويض يعادل نصف الأجرة، ويفترض أن تعذر السفر راجع إلى فعل الناقل حتى يقوم الدليل على غير ذلك.

(٢) وإذا توقف السفر لمدة تجاوز ثلاثة أيام، جاز للمسافر فسخ العقد مع التعويض المناسب عند الاقتضاء، ويعفي الناقل من الالتزام بالتعويض إذا أثبت أن سبب توقف السفر غير راجع إليه. ولا يجوز الفسخ إذا قام الناقل بنقل المسافرين إلى مكان الوصول المتفق عليه في ميعاد معقول وعلى سفينة من ذات المستوى.

مادة (٢٥٥):

للمسافر أن يطلب فسخ العقد مع التعويض عند الاقتضاء إذا أجرى الناقل تعديلا جوهريا في مواعيد السفر أو في خط سير السفينة أو في موانئ الرسو المتوسطة المعلن عنها، ومع ذلك يعفي الناقل من التعويض إذا أثبت أنه بذل العناية المعتادة لتفادي هذا التعديل.

مادة (٢٥٦):

(١) يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل.

(٢) ويعد الحادث واقعا خلال تنفيذ عقد النقل إذا وقع أثناء السفر أو أثناء صعود المسافر إلى السفينة في ميناء القيام أو نزوله منها في ميناء الوصول أو في ميناء متوسط أو أثناء المدة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو بعد نزوله منها.

مادة (٢٥٧):

يعفي الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا أثبت أن وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

مادة (٢٥٨):

(١) لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة وفاة المسافر أو إصابته على مائة وخمسين ألف جنيه، ويجوز الاتفاق على حد للتعويض يزيد على هذا المقدار.

(٢) ويشمل التعويض المقرر في الفقرة (١) من هذه المادة مجموع طلبات التعويض التي تقدم من المسافرين أو من ورثته أو ممن يعولهم، وذلك عن كل حادث على حدة.

مادة (٢٥٩):

لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث.

مادة (٢٦٠):

يقع باطلا كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

- (أ) اعفاء الناقل من المسؤولية قبل المسافر أو ورثته أو من يعولهم.
- (ب) تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتقه.
- (ج) تحديد التعويض بأقل مما هو مقرر في المادة ٢٥٨ من هذا القانون.
- (د) النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر.

مادة (٢٦١):

في حالة الإصابة البدنية يجب إخطار الناقل كتابة بالإصابة خلال خمسة عشر يوما من تاريخ مغادرة المسافر السفينة وإلا افترض أنه غادرها دون إصابة ما لم يثبت هو غير ذلك.

مادة (٢٦٢):

يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يربتها عليه العقد إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

مادة (٢٦٣):

(١) تنقضي دعوى تعويض الضرر الناشئ عن وفاة المسافر أو إصابته بمضي سنتين تسريان اعتباراً من:

(أ) اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة في حالة الإصابة البدنية.

(ب) اليوم الذي كان يجب أن يغادر فيه المسافر السفينة في حالة الوفاة أثناء تنفيذ عقد النقل.

(ج) يوم الوفاة إذا وقعت بعد مغادرة المسافر السفينة وبسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، وفي هذه الحالة تنقضي الدعوى على أي حال بمضي ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة المسافر السفينة.

(٢) وتنقضي دعوى تعويض الضرر الناشئ عن تأخير الوصول بمضي ستة أشهر من اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة.

مادة (٢٦٤):

إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد وكلاء الناقل أو على أحد تابعيه جاز لمن أقيمت عليه الدعوى التمسك بالدفع التي يكون للناقل الاحتجاج بها وبأحكام المسؤولية وانقضاء الدعوى بمضي المدة إذا أثبت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه صدر في حالة تأدية وظيفته أو بسببها.

مادة (٢٦٥):

(١) لا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص المنصوص عليها في هذا الفصل على النقل المجاني إلا إذا كان الناقل محترفاً، كما لا تسري في حالة الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلسة بقصد السفر بغير أجرة.

(٢) وتسري أحكام عقد نقل الأشخاص المنصوص عليها في هذا الفصل على الأشخاص الذين يوافق الناقل على نقلهم كمرافقين لحيوان حي أو لشيء آخر ينقله بمقتضى عقد نقل بضائع.

مادة (٢٦٦):

يشمل التزام الناقل نقل أمتعة المسافرين في الحدود التي يعينها العقد أو العرف.

مادة (٢٦٧):

(١) يسلم الناقل أو من ينوب عنه إيصالاً بالأمتعة التي يسلمها إليه المسافر لنقلها وتسجل هذه الأمتعة في دفتر خاص.

(٢) وتعد من الأمتعة المسجلة السيارات وغيرها من المركبات التي يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة.

مادة (٢٦٨):

(١) لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها على خمسة آلاف جنيه لكل مسافر، إلا إذا كان الضرر متعلقاً بسيارة أو غيرها من المركبات فيجوز أن تتعدى قيمة التعويض هذا الحد بشرط أن لا تزيد على خمسين ألف جنيه لكل سيارة أو مركبة وما قد يوجد بها من أمتعة.

(٢) ومع مراعاة الأحكام المذكورة في الفقرة السابقة وفي المادة ٢٧١ من هذا القانون تسري على نقل الأمتعة غير المسجلة أحكام عقد نقل البضائع بالبحر.

مادة (٢٦٩):

(١) يسأل الناقل عن هلاك أو تلف الأمتعة غير المسجلة التي يحتفظ بها المسافر إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ الناقل أو خطأ من ينوب عنه أو تابعيه.

(٢) ومع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في المادة ٢٥٩ من هذا القانون لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة هلاك الأمتعة غير المسجلة أو تلفها على ألفي جنيه لكل مسافر، ولا يسرى هذا الحد على الأشياء التي يودعها المسافر عند الربان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة متى أخطره بما يعلقه على المحافظة عليها من أهمية خاصة.

مادة (٢٧٠):

لا يجوز للربان أن يحبس أمتعة المسافر غير المسجلة وفاء لأجرة النقل.

مادة (٢٧١):

تتقضي الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة بمضي سنتين من اليوم التالي ليوم مغادرة المسافر السفينة أو اليوم التالي لليوم الذي كان يجب أن يغادرها فيه.

مادة (٢٧٢):

ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بالبحر إلى المحكمة المختصة وفقا للأحكام المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية والتجارية، ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء القيام أو ميناء الوصول أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده.

مادة (٢٧٣):

في حالة الرحلات البحرية للسياحة يلتزم منظم الرحلة قبل المشتركين فيها بتنفيذها وفقا للشروط المنصوص عليها في عقد تنظيم الرحلة أو الشروط المعلن عنها.

مادة (٢٧٤):

يسلم منظم الرحلة لكل مشترك أو لكل مجموعة من المشتركين تذكرة الرحلة وإلا كان عقد تنظيم الرحلة باطلا. وللمشترك وحده حق التمسك بهذا البطان.

مادة (٢٧٥):

يبين في تذكرة الرحلة على وجه الخصوص:

- (أ) اسم السفينة.
- (ب) اسم منظم الرحلة وعنوانه.
- (ج) اسم المسافر وعنوانه.
- (د) درجة السفر ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر في السفينة.
- (هـ) ثمن التذكرة وبيان النفقات التي يشملها هذا الثمن.
- (و) ميناء القيام وميناء الوصول والموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة.
- (ز) تاريخ القيام وتاريخ العودة.
- (ح) الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر المشترك فيها.

مادة (٢٧٦):

يسلم منظم الرحلة للمسافر بالإضافة إلى تذكرة الرحلة دفترا يشتمل على قسائم تبين في كل منها الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر على البر في الميناء المذكور في القسيمة.

مادة (٢٧٧):

يسأل منظم الرحلة عن الإخلال بالالتزامات المبينة في تذكرة الرحلة وفي الدفتر المشار إليه في المادة السابقة.

مادة (٢٧٨):

يسأل منظم الرحلة عن تعويض الضرر الذي يصيب المسافرين أو أمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، وتسري على هذه المسؤولية الأحكام المنصوص عليها في المواد من ٢٥٦ إلى ٢٧٢ من هذا القانون.

الفصل الثالث

القطر

مادة (٢٧٩):

- (١) تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر.
- (٢) ويجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة.

مادة (٢٨٠):

- (١) تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة.

(٢) ويجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر.

مادة (٢٨١):

تتقضي الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية.

الفصل الرابع

الإرشاد

مادة (٢٨٢):

(١) الإرشاد إجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص.

(٢) وتسري فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التي تستحق عنه وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

(٣) ويصدر بتحديد حالات الإعفاء من الالتزام بإرشاد السفن في الموانئ المصرية قرار من الوزير المختص.

مادة (٢٨٣):

على كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد أن تتبع القواعد التي تحددها الجهة الإدارية المختصة بطلب الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها.

مادة (٢٨٤):

على المرشد أن يقدم مساعدته أولا للسفينة التي تكون في خطر ولو لم يطلب إليه ذلك.

مادة (٢٨٥):

إذا اضطر المرشد إلى السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناء على طلب الربان التزم بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذي قام منه مع التعويض عند الاقتضاء.

مادة (٢٨٦):

تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها.

مادة (٢٨٧):

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

مادة (٢٨٨):

يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق بسفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد.

مادة (٢٨٩):

يسأل المجهز عن الضرر الذي يصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو من البحارة.

مادة (٢٩٠):

لا يسأل المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها.

مادة (٢٩١):

تنقضي الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد بمضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية.

الباب الرابع

في الحوادث البحرية

الفصل الأول

التصادم

مادة (٢٩٢):

(١) في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، تسوى التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم. وفيما عدا العائمت المقيمة بمرسى ثابت، تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية بحسب الأحوال.

(٢) وتسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل ولو لم يقع ارتطام مادي على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة إذا كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام التي يقررها التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية السارية في جمهورية مصر العربية بشأن تنظيم السير في البحار.

مادة (٢٩٣):

تسري أحكام هذا الفصل عدا حكم الفقرة (٢) من المادة (٣٠) من هذا القانون على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية.

مادة (٢٩٤):

لا يفترض الخطأ في المسؤولية الناشئة عن التصادم.

مادة (٢٩٥):

إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر، ويسرى هذا الحكم ولو كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو كانت إحدى هذه السفن راسية وقت وقوع الحادث.

مادة (٢٩٦):

إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذي يترتب على التصادم.

مادة (٢٩٧):

(١) إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منها. وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينها بالتساوي.

(٢) وتسأل السفن التي اشتركت في الخطأ بذات النسبة المنصوص عليها في الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الأضرار التي تلحق بالسفن أو بحمولتها أو بالأمثلة أو الأشياء الأخرى الخاصة بالبجارة أو بأي شخص آخر موجود على السفينة.

(٣) وتكون المسؤولية قبل الغير بالتضامن إذا ترتب على الخطأ وفاة شخص أو إصابته بجروح، ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى.

مادة (٢٩٨):

تترتب المسؤولية المنصوص عليها في هذا الفصل ولو وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة في المسؤولية.

مادة (٢٩٩):

(١) يجب على ربان كل سفينة من السفن التي حدث التصادم بينها أن يبادر إلى مساعدة السفن الأخرى وبحارتها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي، ويكون الربان مسؤولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام، وعليه كلما أمكن ذلك أن يعلم السفن الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها.

(٢) ولا يكون المجهز مسؤولاً عن مخالفة هذه الالتزامات إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

مادة (٣٠٠):

(١) للمدعى إقامة الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية:

(أ) المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه.

(ب) المحكمة التي يقع في دائرتها أول ميناء مصري لجأت إليه السفن أو إحدى السفن التي حدث بينها التصادم.

(ج) المحكمة التي يقع في دائرتها الميناء الذي حجز فيه على السفن التي حدث بينها التصادم أو على إحدى هذه السفن.

(د) المحكمة التي يقع في دائرتها مكان حدوث التصادم إذا حدث تصادم في مياه مصرية.

(٢) ويجوز للخصوم الاتفاق على عرض النزاع الناشئ عن التصادم على التحكيم، على أن يجرى التحكيم حسب اختيار المدعى في دائرة إحدى المحاكم المنصوص عليها في الفقرة السابقة.

مادة (٣٠١):

(١) تنقضي دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث. ومع ذلك ينقضي حق الرجوع المنصوص عليه في الفقرة (٣) من المادة ٢٩٧ من هذا القانون بمضي سنة من تاريخ الوفاة.

(٢) ومع مراعاة أحكام القانون المدني يقف سريان المدد المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية المصرية، وكان المدعى من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها.

الفصل الثاني

الإنقاذ

مادة (٣٠٢):

(١) تسري أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة.

(٢) وتعد كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال.

مادة (٣٠٣):

تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل، عدا حكم الفقرة (٢) من المادة ٣١٥ من هذا القانون على السفن البحرية ومراكب الملاحية الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية، فإذا كانت هذه السفن أو المراكب مملوكة للدولة أو لشخص عام، فلا تسري عليها أحكام المادة ٣٠٧ والفقرة (٢) من المادة ٣١٥ من هذا القانون.

مادة (٣٠٤):

(١) على كل ربان أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضا لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي، ويكون الربان مسئولا إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام.

(٢) ولا يكون مجهز السفينة مسئولا عن مخالفة الالتزام المشار إليه في الفقرة السابقة إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

مادة (٣٠٥):

(١) كل عمل من أعمال الإنقاذ يعطى الحق في مكافأة عادلة بشرط أن يؤد إلى نتيجة نافعة، ولا يجوز أن تزيد المكافأة على قيمة الأشياء التي أنقذت.

(٢) وإذا لم تؤد أعمال الإنقاذ إلى نتيجة نافعة التزمت السفينة التي قدمت لها هذه الأعمال بالمصاريف التي أنفقت في هذا الشأن.

مادة (٣٠٦):

لا يستحق الأشخاص الذين اشتركوا في اعمال الإنقاذ أي مكافأة أو مصاريف إذا كانت السفينة التي قدمت لها هذه الأعمال قد رفضت معونتهم صراحة ولسبب معقول.

مادة (٣٠٧):

تستحق المكافأة ولو تم الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد.

مادة (٣٠٨):

في حالة القطر لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن إنقاذ السفينة التي تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر.

مادة (٣٠٩):

لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف عن إنقاذ رسائل البريد أيا كان نوعها.

مادة (٣١٠):

(١) يتفق الطرفان على مقدار المكافأة فاذا لم يتفقا حددت المحكمة مقدارها وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي اشتركت في عمليات الإنقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها.

(٢) وإذا كانت السفينة التي قامت بالإنقاذ سفينة أجنبية فيتم التوزيع بين مالكيها وربانها والأشخاص الذين في خدمتها طبقا لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها.

مادة (٣١١):

(١) تستحق عن إنقاذ الأشخاص مكافأة يحددها القاضي عند الخلاف ويجوز له أن يعفي الشخص الذي أنقذ من أداء المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك.

(٢) ويستحق الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح البشرية نصيبا عادلا في المكافأة التي تعطى لمن قاموا بإنقاذ السفينة والبضائع بمناسبة الحادث ذاته ولا يجوز الجمع بين نصيب المنقذ من هذه الحصة والمكافأة المشار إليها في الفقرة السابقة.

مادة (٣١٢):

يجوز للمحكمة - بناء على طلب أحد الطرفين - إبطال أو تعديل كل اتفاق على الإنقاذ إذا تبين لها أن شروطه غير عادلة.

مادة (٣١٣):

(١) تراعى المحكمة في تحديد المكافأة الأساسيين التاليين بحسب الترتيب:

(أ) مقدار المنفعة التي نتجت عن الإنقاذ وجهود الأشخاص الذين اشتركوا فيه وكفاءتهم والخطر الذي تعرضت له السفينة التي أنقذت والأشخاص الموجودين عليها والبضائع المشحونة فيها والخطر الذي تعرض له المنقذون والسفينة التي قامت بالإنقاذ والوقت الذي استغرقته هذه العمليات والمصروفات والأضرار التي نتجت عنها وقيمة الأدوات التي استعملت فيها على أن يراعى عند الاقتضاء كون السفينة مخصصة للإنقاذ.

(ب) قيمة الأشياء التي أنقذت وأجرة النقل.

(٢) وتراعى المحكمة الأساسيين ذاتيهما عند توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ إذا تعددوا.

مادة (٣١٤):

يجوز للمحكمة أن تقضى بتخفيض المكافأة أو بإلغائها إذا تبين أن القائمين بالإنقاذ قد ارتكبوا أخطاء جعلت الإنقاذ لازماً أو إذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش.

مادة (٣١٥):

(١) تنقضي دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن الإنقاذ بمضي سنتين من تاريخ انتهاء أعمال الإنقاذ.

(٢) ومع مراعاة أحكام القانون المدني يقف سريان المدة المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية وكان المدعى من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها.

مادة (٣١٦):

يقع باطلا كل اتفاق يقضى باختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن الإنقاذ أو بإجراء التحكيم في هذه الدعاوى خارج جمهورية مصر العربية وذلك إذا وقع الإنقاذ في المياه المصرية وكانت السفينة التي قامت بالإنقاذ أو السفينة التي انقذت تتمتع بالجنسية المصرية.

الفصل الثالث

الخسارات البحرية

مادة (٣١٧):

تسري على الخسارات البحرية الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوي الشأن. فإن لم يوجد اتفاق أو نص تطبق القواعد المقررة في العرف البحري.

مادة (٣١٨):

الخسارات البحرية إما مشتركة وإما خاصة.

مادة (٣١٩):

(١) تعد خسارة مشتركة كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، وكل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تعد خسارة خاصة.

(٢) ويفترض أن الخسارة خاصة، وعلى من يدعى أنها خسارة مشتركة إثبات ذلك

مادة (٣٢٠):

يتحمل الخسارة الخاصة مالك الشيء الذي لحقه الضرر أو من أنفق المصروفات مع مراعاة حقه في الرجوع على من أحدث الضرر أو من أفاد من المصروفات التي أنفقت.

مادة (٣٢١):

لا تقبل في الخسارات المشتركة إلا الأضرار المادية التي تصيب السفينة أو الأموال الموجودة عليها والمبالغ التي تنفق من أجلها بشرط أن تكون الأضرار أو المبالغ ناشئة مباشرة عن

التضحية التي قرر الربان بذلها أو المصروفات التي قرر انفاقها، أما الأضرار الناشئة عن التأخير كتعطيل السفينة والأضرار غير المباشرة كفريق أسعار البضائع فلا تقبل في الخسارات المشتركة.

مادة (٣٢٢):

تعد الخسارة مشتركة لو وقع الحادث الذي نتجت عنه بخطأ أحد ذوي الشأن في الرحلة وذلك دون إخلال بحق ذوي الشأن الآخرين في الرجوع على من صدر منه الخطأ.

مادة (٣٢٣):

تعد خسارة مشتركة المصروفات التي أنفقت بدلا من مصروفات أخرى كانت تقبل في الخسارة لو أنها أنفقت بشرط أن لا تجاوز المصروفات التي لم تنفق.

مادة (٣٢٤):

عدا الملاحة الساحلية تسهم البضائع التي تشحن على سطح السفينة بالمخالفة لأحكام المادة ٢١٦ من هذا القانون في الخسارة المشتركة إذا انقذت أما إذا أُلقيت في البحر أو أُلغيت فلا يجوز لصاحبها طلب اعتبارها من الخسارات المشتركة إلا إذا أثبت أنه لم يوافق على شحنها على سطح السفينة أو إذا كان القانون أو اللوائح المعمول بها في ميناء الشحن أو طبيعة الشحنة توجب شحنها بهذه الكيفية أو جرى العرف في هذا الميناء على ذلك.

مادة (٣٢٥):

لا يقبل في الخسارات المشتركة الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع التي لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه، وتسهم هذه البضائع في الخسارات المشتركة إذا انقذت.

مادة (٣٢٦):

البضائع التي قدم عنها بيان بأقل من قيمتها الحقيقية تسهم في الخسارات المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية، ولا تقبل في هذه الخسارات إذا هلك أو تلفت إلا على أساس القيمة التي ذكرت في البيان.

مادة (٣٢٧):

أمتعة البحارة وأمتعة المسافرين التي لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه وكذلك رسائل البريد على اختلاف أنواعها لا تسهم في الخسارات المشتركة إذا أنقذت، وتقبل في هذه الخسارات بقيمتها التقديرية.

مادة (٣٢٨):

تتكون من الالتزامات والحقوق الناشئة عن الخسارات المشتركة مجموعتان مجموعة مدينة ومجموعة دائنة.

مادة (٣٢٩):

تسهم في المجموعة المدينة السفينة وأجرة النقل والبضائع المشحونة في السفينة بالكيفية الآتية:

(أ) تسهم السفينة بقيمتها في الميناء الذي تنتهى فيه الرحلة البحرية مضافا إليها قيمة التضحيات التي تكون قد تحملتها.

(ب) تسهم الأجرة الإجمالية لنقل البضائع وأجرة نقل الأشخاص التي لم يشترط استحقاقها في جميع الأحوال بمقدار الثلثين.

(ج) تسهم البضائع التي أنقذت بقيمتها التجارية الحقيقية في ميناء التفريغ، وتسهم البضائع التي ضحيت بقيمتها التجارية التقديرية في الميناء المذكور.

مادة (٣٣٠):

تقبل في المجموعة الدائنة الأضرار والمصروفات التي تعد من الخسارات المشتركة مقدرة على الوجه الآتي:

(أ) تقدر قيمة الأضرار التي تلحق بالسفينة في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة، ويكون التقدير على أساس المصروفات التي أنفقت فعلا في إصلاح ما أصاب السفينة من ضرر أو على أساس المصروفات التقديرية في حالة عدم إجراء إصلاحات في السفينة، وفي حالة هلاك السفينة هلاكا كلياً أو اعتبارها كذلك يحدد المبلغ الذي يقبل في الخسارات المشتركة على أساس قيمة السفينة سليمة قبل وقوع الحادث بعد خصم القيمة التقديرية للإصلاحات التي ليست لها صفة الخسارات المشتركة والتمن المحصل من بيع الحطام إن وجد.

(ب) تقدر قيمة الأضرار التي تلحق البضائع في ميناء التفريغ، ويكون التقدير على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع وهي سليمة في الميناء المذكور، وفي حالة التلف تقدر على أساس الفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها تالفه وذلك في آخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين أولاً لوصولها أو في يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور، وإذا بيعت البضائع التالفة حدد الضرر الذي يقبل في الخسارات المشتركة على أساس الفرق بين الثمن الصافي الناتج عن البيع وقيمة البضائع وهي سليمة في آخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين أولاً لوصولها أو في يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور.

مادة (٣٣١):

إذا لم يدفع أحد ذوي الشأن الأصول المطلوبة منه للإسهام في الخسارات المشتركة فإن المصروفات التي تنفق للحصول على هذه الأموال تقبل في الخسارات المشتركة.

مادة (٣٣٢):

(١) إذا قدم أصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان إسهامها في الخسارات المشتركة وجب إيداعها فوراً في حساب مشترك يفتح باسم نائب عن المجهز ونائب عن أصحاب البضائع الذين - قدموا المبالغ المذكورة في أحد المصارف التي يتفق عليها الطرفان وتحفظ هذه المبالغ لضمان الوفاء بحقوق ذوي الشأن في الخسارات المشتركة، ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبالغ أو ردها إلى من دفعها إلا بإذن كتابي من خبير التسوية وذلك مع عدم الإخلال بالحقوق والالتزامات التي تترتب على التسوية النهائية.

(٢) وفي حالة الخلاف يعين قاضى الأمور الوقتية نائباً عن أصحاب البضائع كما يعين المصرف الذي تودع لديه المبالغ.

مادة (٣٣٣):

توزع الخسارات المشتركة بين جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية.

مادة (٣٣٤):

(١) يقوم بتسوية الخسارات المشتركة خبير أو أكثر يعينه ذوو الشأن فاذا لم يتفقوا يعينه قاضى الأمور الوقتية بالمحكمة التي تقع في دائرتها آخر ميناء للتفريغ. أما إذا كان هذا الميناء موجوداً خارج جمهورية مصر العربية تكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة.

(٢) ويجوز للخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم.

مادة (٣٣٥):

إذا لم يرض جميع ذوي الشأن بالتسوية وجب عرضها على المحكمة المختصة بناء على طلب أحدهم للتصديق عليها، فإذا رفضت المحكمة التصديق على التسوية وجب أن تعين خبيراً أو أكثر لإجراء تسوية جديدة.

مادة (٣٣٦):

للربان الامتناع عن تسليم البضائع التي يجب أن تسهم في الخسارات المشتركة أو طلب إيداعها إلا إذا قدم صاحبها ضماناً كافياً لدفع نصيبه من الخسارات، وإذا لم يتفق الطرفان على الضمان يعرض الأمر على قاضي الأمور الوقتية لتقديره.

مادة (٣٣٧):

تعد الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة ديوناً ممتازة ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي أنقذت أو الثمن المتحصل من بيعها. أما بالنسبة إلى المبالغ المستحقة لأصحاب البضائع فيقع الامتياز على السفينة التي أنقذت وأجرتها وتوابعها وتكون لمصروفات تسوية الخسارات المشتركة - الأولوية على ما عداها من الديون.

مادة (٣٣٨):

لا تضامن بين الملزمين بالإسهام في الخسارات المشتركة، ومع ذلك إذا عجز أحدهم عن دفع نصيبه في هذه الخسارات وزع الجزء غير المدفوع على الآخرين بنسبة ما يستحق على كل منهم في الخسارات المشتركة.

مادة (٣٣٩):

(١) تنقضي دعوى الاشتراك في الخسارات المشتركة بمضي سنتين من يوم وصول السفينة إلى الميناء الذي كان معيناً لوصولها أو إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية.

(٢) وينقطع سريان المدة المشار إليها في الفقرة السابقة - بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني - بتعيين خبير التسوية، وفي هذه الحالة تسري مدة جديدة مقدارها سنتان من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات المشتركة أو من التاريخ الذي اعتزل فيه خبير التسوية.

الباب الخامس

في التأمين البحري

الفصل الأول

الأحكام العامة

مادة (٣٤٠):

تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية.

مادة (٣٤١):

(١) لا يثبت عقد التأمين وكل ما يطرأ عليه من تعديلات إلا بالكتابة.
(٢) وتكون الوثيقة المؤقتة التي يصدرها المؤمن ملزمة للطرفين إلى أن تصدر الوثيقة النهائية.

مادة (٣٤٢):

(١) يذكر في وثيقة التأمين على وجه الخصوص البيانات الآتية:

(أ) تاريخ عقد التأمين مبيناً باليوم والساعة.

(ب) مكان العقد.

(ج) اسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه.

(د) الأموال المؤمن عليها.

(هـ) الأخطار التي يشملها التأمين والأخطار المستثناة منه وزمانها ومكانها.

(و) مبلغ التأمين وقسطه.

(٢) ويجب أن يوقع المؤمن أو من ينوب عنه وثيقة التأمين.

مادة (٣٤٣):

(١) تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له أو لأمره أو لحاملها.

(٢) ويجوز إبرام التأمين لمصلحة شخص غير معين.

(٣) ويكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض وللمؤمن أن يحتج في مواجهته بالدفع التي يجوز له توجيهها إلى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لأمره أو لحاملها.

مادة (٣٤٤):

في حالة إعادة التأمين لا يكون للمؤمن له أن يتمسك باعتقد إعادة التأمين الذي يبرمه المؤمن.

مادة (٣٤٥):

يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للإخطار البحرية ولا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر.

مادة (٣٤٦):

(١) لا تقبل دعوى التأمين إذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان.

(٢) ولا يسرى هذا الحكم على وثائق التأمين بالاشتراك إلا بالنسبة إلى الشحنة الأولى.

مادة (٣٤٧):

(١) يجوز للمؤمن أن يطلب إبطال عقد التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير صحيحة أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكان من شأن ذلك في الحالتين أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته.

(٢) ويقع الإبطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكوت عن تقديم البيان أي علاقة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه.

(٣) وللمحكمة مع مراعاة جميع الظروف، أن تحكم للمؤمن على المؤمن له في الأحوال المبينة في الفقرتين السابقتين بمبلغ مساو لقسط التأمين إذا أثبت سوء النية من جانب المؤمن له، أو بمبلغ لا يجاوز نصف هذا القسط إذا انتفى سوء النية.

مادة (٣٤٨):

(١) على المؤمن له أن يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحمله المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها، فإذا لم يتم الإخطار في هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد.

(٢) وإذا تم الإخطار في الميعاد المنصوص عليه في الفقرة السابقة وتبين أن زيادة الخطر لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له بقي التأمين سارياً مقابل زيادة في قسط التأمين. أما إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن فعل المؤمن له جاز للمؤمن إما فسخ العقد خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ إخطاره بزيادة الخطر، وإما إبقاء العقد مع المطالبة بزيادة قسط التأمين مقابل زيادة الخطر، وفي الحالة الأولى يكون للمحكمة - بناء على طلب المؤمن - أن تحكم له بمبلغ مساو لقسط التأمين.

مادة (٣٤٩):

(١) يجوز للمؤمن طلب إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له أو نائبه، وفي هذه الحالة يكون للمحكمة أن تحكم للمؤمن على المؤمن له بمبلغ لا يجاوز القسط الكامل للتأمين بمراعاة ما لحقه من أضرار فإذا انتفى التدليس عد العقد صحيحاً بمقدار قيمة الأشياء المؤمن عليها.

(٢) وإذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها فلا يلتزم المؤمن إلا في حدود مبلغ التأمين.

مادة (٣٥٠):

(١) يقع باطلا عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول بلغ قبل إبرام العقد إلى مكان توقيع العقد أو إلى المكان الذي يوجد به المؤمن له أو المؤمن.

(٢) وإذا عقد التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل إلا إذا ثبت أن المؤمن له كان يعلم شخصياً قبل إبرام عقد التأمين بهلاك الشيء المؤمن عليه أو أن المؤمن كان يعلم شخصياً قبل إبرام العقد بوصول هذا الشيء.

مادة (٣٥١):

إذا كان الخطر مؤمناً عليه في عقد واحد من عدة مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم.

مادة (٣٥٢):

(١) عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمناً عليه بعدة عقود سواء أكانت مبرمة في تاريخ واحد أم في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة

الشيء المؤمن عليه عدت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع - في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه - على من يختاره من المؤمنين المتعديين وبغير تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.

(٢) ويجب على المؤمن له الذي يطلب تسوية الضرر الذي لحق به أن يصرح للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول.

(٣) ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمنين الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به، فإذا كان أحدهم معسراً وزعت حصته بالنسبة ذاتها على المؤمنين الموسرين.

(٤) وفي حالة ثبوت الغش من المؤمن له، يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن والمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضى بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلي للتأمين.

مادة (٣٥٣):

يسأل المؤمن عما يأتي:

(أ) الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشملته التأمين.

(ب) حصة الأموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين.

(ج) المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو للحد منه.

مادة (٣٥٤):

(١) يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ المؤمن له أو بخطأ تابعيه البريين ما لم يثبت المؤمن أن الضرر ناشئ عن خطأ عمدي أو عن خطأ جسيم صادر من المؤمن له.

(٢) ومع عدم الإخلال بحكم (الفقرة ٢) من المادة ٣٧٧ من هذا القانون يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ الربان أو البحارة.

مادة (٣٥٥):

يبقى المؤمن مسئولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين في حالة الاضطراب إلى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة، وإذا لم يكن تغيير الرحلة أو الطريق اضطرارياً يبقى المؤمن مسئولاً عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه، أو الطريق المعتاد في حالة عدم وجود اتفاق.

مادة (٣٥٦):

(١) لا يشمل التأمين أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية وأعمال القرصنة والاستيلاء والاضطرابات والثورات والإضراب والإغلاق وأعمال التخريب والإرهاب والأضرار الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر عن تفجيرات أو إشعاعات نووية أيّاً كان سببها إلا إذا اتفق على غير ذلك.

(٢) عدا ما نصت عليه المادة ٣٧٨ من هذا القانون لا يشمل التأمين الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو الأشخاص.

مادة (٣٥٧):

إذا اتفق على تأمين أخطار الحرب يشمل هذا التأمين الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية أو الانتقامية أو الأسر أو الاستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كانت معترفاً بها أو غير معترف بها أو بسبب انفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى ولو لم تكن الحرب قد أعلنت أو كانت قد انتهت.

مادة (٣٥٨):

إذا تعذر معرفة ما إذا كان الضرر قد وقع بسبب خطر حربي أو خطر بحري، اعتبر ناشئاً عن خطر بحري ما لم يثبت خلاف ذلك.

مادة (٣٥٩):

لا يسأل المؤمن عما يأتي:

- (أ) الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه، وذلك مع مراعاة ما نصت عليه الفقرة (١) من المادة ٣٧٧ من هذا القانون.
- (ب) النقص العادي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق.
- (ج) الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم، واختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة.
- (د) التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز.
- (هـ) الأضرار التي لا تعد تلفاً مادياً تلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له.

مادة (٣٦٠):

(١) يجوز الاتفاق على إعفاء المؤمن من التعويض عن الضرر في الحدود التي يعينها العقد، ويستنزل مقدار الإعفاء من مبلغ التعويض ما لم يتفق على استحقاق التعويض كاملاً إذا جاوز الضرر حد الإعفاء.

(٢) وفي جميع الأحوال يحسب الإعفاء بعد استئصال النقص العادي الذي يصيب الشيء المؤمن عليه أثناء الطريق.

مادة (٣٦١):

يلتزم المؤمن له بأن يدفع قسط التأمين والمصروفات في المكان والزمان المتفق عليهما، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه وأن يعطى بياناً صحيحاً عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجرى التأمين عليها وأن يطلعته أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة في هذه الأخطار في حدود علمه بها.

مادة (٣٦٢):

(١) إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يفسخ العقد، ولا ينتج الإيقاف أو الفسخ أثره إلا بعد انقضاء خمسة عشر يوماً على إعدار المؤمن له بالوفاء وإخطاره بإيقاف التأمين أو فسخه، ويجوز أن يقع الإعدار بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو ببرقية أو تلکس في آخر موطن للمؤمن له يعلمه المؤمن، كما يجوز أن يقع الإعدار بالوفاء والإخطار بإيقاف التأمين أو فسخه بإجراء واحد.

(٢) وإذا كان قسط التأمين والمصروفات لم تدفع فلا يحول الإخطار بإيقاف التأمين دون عمل إخطار آخر يفسخ العقد.

(٣) وفي حالة وقف العقد يعود التأمين إلى إنتاج آثاره بعد مضي أربع وعشرين ساعة من دفع القسط والمصروفات.

(٤) ولا يسرى أثر الإيقاف أو الفسخ على الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أي حادث وقبل الإخطار بالإيقاف أو الفسخ، ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق.

مادة (٣٦٣):

على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها، وعليه أن يتخذ جميع الإجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول ويكون المؤمن له مسئولاً عن الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب إهمال تنفيذ هذه الالتزامات.

مادة (٣٦٤):

تسوى الأضرار بطريقة التعويض إلا إذا اختار المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن في الأحوال التي يجيز له الاتفاق أو القانون اتباع هذه الطريقة.

مادة (٣٦٥):

لا يلزم المؤمن بإصلاح الأشياء المؤمن عليها أو استبدال غيرها بها.

مادة (٣٦٦):

على المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في الخسارات المشتركة ومصروفات الإنقاذ وذلك بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن إن وجدت.

مادة (٣٦٧):

لا يجوز أن يكون ترك الأشياء المؤمن عليها جزئياً أو معلقاً على شرط، كما لا يجوز الرجوع فيه إلا برضاء المؤمن، ويترتب على الترك انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن والتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله ويحدث انتقال الملكية أثره بين الطرفين من يوم إعلان المؤمن له رغبته في الترك إلى المؤمن، ويجوز للمؤمن أن يرفض انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إليه، وذلك دون إخلال بالتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله.

مادة (٣٦٨):

يبلغ الترك إلى المؤمن بإعلان على يد محضر أو بخطاب مسجل مصحوب بعلم وصول. ويجب أن يحصل الإعلان خلال ثلاثة أشهر من تاريخ علم المؤمن له بالحادث الذي يجيز الترك أو من تاريخ انقضاء المواعيد المنصوص عليها في المادتين ٣٨٣ و ٣٩٢ من هذا القانون.

مادة (٣٦٩):

يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته في الترك أن يصرح بجميع عقود التأمين التي أجراها أو التي يعلم بوجودها.

مادة (٣٧٠):

إذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحاً غير مطابق للحقيقة فيما يتعلق بالحادث وترتب عليه ضرر للمؤمن، جاز الحكم بسقوط حقه في التأمين كله أو بعضه.

مادة (٣٧١):

يحل المؤمن محل المؤمن له في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين في حدود التعويض - الذي دفعه.

مادة (٣٧٢):

(١) تنقضي بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين.

وتحسب هذه المدة كما يلي:

(أ) من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى - المطالبة به.

(ب) من تاريخ وقوع الحادث الذي تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالسفينة.

(ج) من تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع، أما إذا كان الحادث لاحقاً لأحد هذين التاريخين سرت المدة من تاريخ وقوع الحادث.

(د) من تاريخ وقوع الحادث، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريق الترك وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى الترك تسري المدة من تاريخ انقضاء هذه المهلة.

(هـ) من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى الإسهام في الخسارات المشتركة أو بدعوى المطالبة بمصروفات - الإنقاذ.

(و) من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له أو من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.

(٢) وتنقضي بمضي سنتين دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين، وتبدأ هذه المدة من تاريخ الوفاء بغير المستحق.

(٣) وفي جميع الأحوال تنقطع المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنadb خبير لتقدير الأضرار، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني.

الفصل الثاني

أحكام خاصة ببعض أنواع التأمين البحري

أولا - التأمين على السفينة

مادة (٣٧٣):

يكون عقد التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة محددة.

مادة (٣٧٤):

(١) يسرى ضمان المؤمن في التأمين بالرحلة منذ البدء في شحن البضائع إلى الانتهاء من تفريغها دون أن تجاوز مدة سريان التأمين على أية حال خمسة عشر يوماً من وصول السفينة إلى المكان المقصود وإعلان الربان باستعداد السفينة لتفريغ الشحنة.

(٢) وإذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود.

مادة (٣٧٥):

إذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر المكان المعين في وثيقة التأمين لانتهاء الرحلة الأخيرة مكان انتهاء سريان ضمان المؤمن.

مادة (٣٧٦):

إذا كان التأمين لمدة محددة شمل ضمان المؤمن الأخطار التي تقع في اليوم الأول من المدة والأخطار التي تقع في اليوم الأخير منها، ويحسب اليوم على أساس أربع وعشرين ساعة تبدأ من ساعة إبرام العقد وفقاً للتوقيت الزمني في المكان الذي أبرم فيه عقد التأمين.

مادة (٣٧٧):

(١) لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة إلا إذا كان العيب خفياً.

(٢) ولا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عما يصدر من الربان من أخطاء متعمدة.

مادة (٣٧٨):

عدا الضرر الذي يصيب الأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات أياً كان نوعها التي تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم.

مادة (٣٧٩):

(١) إذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التأمين كاملاً بمجرد بدء سريان الإخطار المؤمن منها.

(٢) وإذا كان التأمين لمدة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين إذا هلكت السفينة كلياً أو قرر المؤمن له تركها للمؤمن وكان الهلاك أو الترك مما يقع على عاتق المؤمن، أما إذا كان الهلاك أو الترك مما لا يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط إلا المقدار الذي يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الإخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي أدى إلى هلاك السفينة أو إعلان تركها.

مادة (٣٨٠):

(١) يضمن المؤمن في حدود مبلغ التأمين الأضرار الناشئة عن كل حادث يقع أثناء سريان وثيقة التأمين وإن تعددت الحوادث.

(٢) ويجوز الاتفاق على أن يكون للمؤمن حق طلب قسط تكميلي عقب كل حادث.

مادة (٣٨١):

في حالة التسوية بطريق التعويض يلتزم المؤمن بمصروفات استبدال القطع والإصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون التعويضات الأخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو عن بطلانها أو عن أي سبب آخر.

مادة (٣٨٢):

(١) مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٣٤٩ من هذا القانون إذا اتفق في عقد التأمين على قيمة السفينة فلا تجوز المنازعة فيها إلا في حالة الإسهام في الخسارات المشتركة أو مصروفات الإنقاذ وفقا للمادة ٣٦٦ من هذا القانون.

(٢) وتشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمن له بما فيها المؤن ومصروفات التجهيز.

(٣) وكل تأمين أيا كان تاريخه يعقد على الملحقات المملوكة للمؤمن له وحدها يترتب عليه في حالة الهلاك الكلي أو الترك تخفيض القيمة المتفق عليها بما يعادل قيمة هذه الملحقات.

مادة (٣٨٣):

(١) يجوز للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن في الحالات الآتية:

(أ) إذا هلكت السفينة كلها.

(ب) إذا كانت نفقات إصلاح السفينة أو إنقاذها تعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في وثيقة التأمين.

(ج) إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها، ويفترض هلاك السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء.

(د) إذا أصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك في المكان الذي توجد فيه السفينة، إلا إذا كان من المستطاع قطرها إلى مكان آخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكناً.

(٢) وإذا شمل التأمين أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في ترك السفينة في حالة أسرها أو احتجازها أو إيقافها بناء على أمر من السلطات العامة وذلك إذا لم يتمكن المؤمن له من استرداد السفينة خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث.

مادة (٣٨٤):

(١) تسري التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف.

(٢) وتعد البضائع وغيرها من الأموال المملوكة للمجهز بالنسبة إلى المؤمن على السفينة كما لو كانت مملوكة للغير.

مادة (٣٨٥):

(١) إذا انتقلت ملكية السفينة أو أجرت غير مجهزة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط أن يخطر المؤمن بذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار، ولا يحسب في هذا الميعاد أيام العطلة الرسمية وعلى المالك الجديد، والمستأجر أن يقوم بجميع الالتزامات التي كانت على عاتق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى هذا التأمين.

(٢) ويجوز للمؤمن أن يطلب فسخ العقد خلال شهر من تاريخ إخطاره بانتقال الملكية أو الإيجار، وفي هذه الحالة يستمر العقد قائماً مدة خمسة عشر يوماً من تاريخ طلب الفسخ.

(٣) ويبقى المؤمن له الأصلي ملزماً قبل المؤمن بدفع أقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ انتقال الملكية أو تاريخ الإيجار.

(٤) وإذا لم يقع الإخطار بانتقال الملكية أو بالإيجار في الميعاد المنصوص عليه في الفقرة (١) عد التأمين موقوفاً من تاريخ انتهاء هذا الميعاد، ويعود عقد التأمين إلى إنتاج آثاره بعد انقضاء أربع وعشرين ساعة من حصول الإخطار، ويلتزم المؤمن برد قسط التأمين عن مدة توقف العقد.

(٥) ولا تسري أحكام هذه المادة في حالة ملكية السفينة على الشيوع إلا إذا شمل انتقال الملكية أغلبية الحصص.

مادة (٣٨٦):

تسري أحكام المواد من ٣٧٣ إلى ٣٨٥ من هذا القانون على عقد التأمين الذي يقتصر على مدة وجود السفينة في ميناء أو مرسى أو حوض جاف أو في أي مكان آخر، كما تسري هذه الأحكام على التأمين على السفينة وهي في دور البناء.

ثانيا - التأمين على البضائع

مادة (٣٨٧):

يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة اشتراك.

مادة (٣٨٨):

تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان في وثيقة التأمين.

مادة (٣٨٩):

إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل برى أو نهري أو جوى مكمل لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحري خلال مدة النقل المذكور إلا إذا اتفق على غير ذلك.

مادة (٣٩٠):

لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع على الأعلى من المبالغ الآتية:

- (أ) ثمن شراء البضاعة في زمان ومكان الشحن أو سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مشتراه، وتضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول والربح المتوقع.
- (ب) قيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها.
- (ج) ثمن بيع البضاعة إذا باعها المؤمن له مضافا إليه المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع.

مادة (٣٩١):

تقدر الخسائر التي أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين.

مادة (٣٩٢):

(١) يجوز للمؤمن له ترك البضائع للمؤمن في الحالات الآتية:

- (أ) إذا انقطعت أنباء السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها ويفترض هلاك السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء.
- (ب) إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ عمليات نقل البضائع بأي طريقة أخرى إلى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المؤمن له بإخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة.
- (ج) إذا هلكت البضائع أو تلفت بما يعادل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في وثيقة التأمين على الأقل.

(د) إذا بيعت البضائع أثناء الرحلة بسبب إصابتها بتلف مادي متى نشأ الضرر نتيجة وقوع أحد الأخطار التي يشملها التأمين.

(٢) وإذا كان التأمين يشمل أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في ترك البضائع في حالة أسر السفينة أو احتجازها أو إيقافها بأمر من السلطات العامة وذلك إذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث.

مادة (٣٩٣):

إذا أبرم التأمين بوثيقة اشتراك وجب أن تشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين التي يقوم المؤمن له بدفعها، أما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة.

مادة (٣٩٤):

يلتزم المؤمن له في وثيقة الاشتراك بإخطار المؤمن بالشحنات المذكورة فيما يلي ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها.

(أ) جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذا لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين، ويشمل التأمين هذه الشحنات تلقائياً متى تعرضت للخطر المؤمن منه بشرط أن يقدم المؤمن له الإخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في وثيقة التأمين.

(ب) جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون للمؤمن له مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلاً بالعمولة أو أميناً على البضائع أو غير ذلك، ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت إخطار المؤمن بها.

مادة (٣٩٥):

(١) إذا خالف المؤمن له الالتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة جاز للمؤمن أن يطالب بفسخ العقد فوراً مع أداء تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها.

(٢) وإذا ثبت سوء نية المؤمن له، جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له.

مادة (٣٩٦):

على المؤمن له في جميع حالات التأمين على البضائع إخطار المؤمن خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها بوجود التلف وإلا افترض أنه تسلمها سليمة ما لم يثبت المؤمن له خلاف ذلك.

ثالثاً - التأمين من المسؤولية

مادة (٣٩٧):

في حالة التأمين لضمان المسؤولية لا يجوز الرجوع على المؤمن عند وقوع الحادث المذكور في وثيقة التأمين إلا إذا وجه الغير الذي أصابه الضرر مطالبة ودية أو قضائية إلى المؤمن له. ويكون التزام المؤمن في حدود ما يلتزم المؤمن له بأدائه من تعويض.

مادة (٣٩٨):

إذا كان محل التأمين من المسؤولية تعويض الضرر الذي يصيب الغير بفعل السفينة طبقاً لأحكام المادة ٣٧٨ من هذا القانون فلا ينتج التأمين أثره إلا إذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفي لتعويض الضرر.

مادة (٣٩٩):

إذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسؤولية التزم كل مؤمن على حدة عن كل حادث في حدود المبلغ المبين في وثيقة التأمين الخاصة به وإن تعددت الحوادث، على أن لا يجاوز مجموع ما يحصل عليه المؤمن له قيمة الضرر الناشئ عن المسؤولية.

مادة (٤٠٠):

يجوز لمن يقوم ببناء السفينة أو إصلاحها أن يعقد تأميناً لضمان مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب السفينة أو الغير أثناء عمليات البناء أو إجراء الإصلاحات، ولا تسري على هذا التأمين أحكام التأمين البحري إلا إذا اتفق على سريانها.

(١) يستبدل بنص المادة (٥) ، وبالبند ١ من المادة (١١) وفقاً لما جاء بالقانون رقم ٣ لسنة ٢٠٢٥ المنشور بالجريدة العدد ٦ مكرر (ب) في ٩ / ٢ / ٢٠٢٥.

تقرير اللجنة المشتركة

من لجنة الشؤون الدستورية والتشريعية ومكتبي لجنتي النقل

والمواصلات، والشؤون الاقتصادية عن مشروع قانون بإصدار قانون

التجارة البحرية

(القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠)

أحال المجلس بجلسته المعقودة في ١٤ من يناير سنة ١٩٩٠، الى لجنة مشتركة من لجنة الشؤون الدستورية والتشريعية ومكتبي لجنتي النقل والمواصلات والشؤون الاقتصادية، مشروع قانون بإصدار قانون التجارة البحرية، فعقدت اللجنة ثلاثة اجتماعات لنظره في ٢٥ و ٢٦ من مارس سنة ١٩٩٠، وحضر الاجتماع الأول منها السيدان المستشار فاروق سيف النصر وزير العدل، والدكتور محسن شفيق أستاذ القانون التجارى والبحري بجامعة القاهرة، وحضر الاجتماعات الثلاثة السادة: المستشار فتحى نجيب مساعد وزير العدل لشؤون التشريع، وعاطف بارونى وكيل أول وزارة النقل البحري، والمستشار محمود سمير عبد الفتاح بادارة التشريع بوزارة العدل، ومحمود امام عبد ربه مدير عام الموانى والاتفاقات الدولية بوزارة النقل البحري. مندوبين عن الحكومة كما حضرها الدكتور سمير الشرقاوى أستاذ القانون التجارى والبحري بكلية الحقوق جامعة القاهرة.

تدارست اللجنة مشروع القانون ومذكرته الايضاحية، واستعادت نظر قانونى التجارة البحري والتجارة الصادرين في ١٣ من نوفمبر سنة ١٨٨٣، وقانون العقوبات الصادر بالقانون رقم ٥٨ لسنة ١٩٣٧، والقانون المدنى الصادر بالقانون رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨، وقانون المرافعات المدنية والتجارية الصادر بالقانون رقم ١٣ لسنة ١٩٦٨، وأحكام القوانين التي صدرت مكمله لقانون التجارة البحرية، ومنها القانونان رقما ٣٠ لسنة ١٩٧٥ بنظام هيئة قناة السويس، ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ في شأن سلامة السفن، وكذلك المعاهدات والاتفاقات الدولية في مجال التجارة البحرية التي انضمت اليها مصر، كما استعادت اللجنة محاضر اجتماعات اللجنة الخاصة (*) لنظر مشروع القانون، فتبين لها:

أن أعمال التجارة البحرية في مصر ينظمها قانون التجارة البحري الصادر في ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣، وقد كشف التطبيق العملي لهذا القانون أن أحكامه لم تعد تساير - منذ عشرات السنين - ما حدث في مجال التجارة البحرية من تطورات، حيث وضع منذ أكثر من مائة عام، ولم يقتصر الأمر على ذلك فحسب وإنما لكون أحكامه لم تخرج عن أنها نقل يكاد يكون حرفيا للكتاب الثانى من القانون التجارى الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ وهذا القانون الأخير لم يكن الا ترديدا للتقنين البحري الفرنسى الصادر في عام ١٦٨١ والمسمى بأمر البحر، وهو تقنين لم يكن سوى تجميع لأحكام المجموعات المدونة من قبل وهى قواعد أو ليرون، مجموعة قنصلية البحر، ومجموعة ويسى، ومرشد البحر، وهى مجموعات تم تدوينها عن العادات والأعراف البحرية التي كانت سائدة في الحقبة من القرن الثانى عشر الى القرن السادس عشر، والتي كانت تمتد آثارها للعادات والتقاليد البحرية التي نشأت عن الحضارات القديمة في عصور ما قبل الميلاد والقرون الأولى بعد الميلاد.

وان دل هذا عن شىء فانما يدل على أن حقيقة الأحكام الموضوعية التي قام عليها القانون التجارى البحري المصرى لم تكن مستمدة من واقع العصر الذي صدرت فيه عام ١٨٨٣، وإنما كانت تعبر عن عالم التجارة البحرية في القرون من الثانى عشر الى السادس عشر، أي أننا مازلنا نطبق على النشاط البحري في مصر - في نهايات القرن العشرين - قانونا ترجع أحكامه الى القرن السابع عشر.

وحسب اللجنة أن تشير في هذا المقام الى أن بعض نصوص هذا القانون ليس منها ما يعايش واقعنا المعاصر، فنص المادة (١) منه يجرى على أنه "لا يجوز أن يكون مالكا لجميع سفينة رافعة للعلم العثمانى ولا لبعضها ولا أن يكون عضوا في أي شركة لتشغيل سفن رافعة للعلم المذكور الا من كان من رعايا الدولة العثمانية العلية"، والمادة (٢٠) تتضمن أنه بعد المناداة الثالثة يقع البيع للمزايد الأخير الذي يكون عطاؤه أكثر من غيره عند انطفاء الشموع الموقدة في ابتداء المزايمة حسب العادة، فضلا عن الأحكام التي تتناول أمر قراصنة البحر ومنع التجارة عن بلد.

وهكذا تسيير أحكام هذا القانون بعيدة عن روح وحقائق القرن العشرين في عقود الأولى، فاذا شارب هذا القرن على نهاية عقده الأخيرة صارت شقة البعد غيبة وكان الفاصل بين روح أحكامه وروح العصر انفصاما وانقطاعا لا وصل ولا اتصال فيه، وذلك للأسباب الآتية:

- ان القانون البحري الفرنسى الذي نقلت عنه أحكام قانون التجارة البحري المصرى، قد تناولته تعديلات عديدة شملت معظم أحكامه، آخرها التشريعات الصادرة في السنوات من ١٩٦٦ الى ١٩٦٨ في الوقت الذي لم تدخل على التقنين البحري المصرى أية تعديلات تذكر حتى اليوم، ولا تزال بعض أحكامه تتحدث عن السفن التي تسيير بالشرع.

- مع أن أغلب تشريعاتنا - ان لم يكن كلها - قد تغيرت وبقي من هذه التشريعات التي لم تتناولها يد التغيير والتطوير قانون التجارة البحري القائم - الصادر في القرن الماضى - الذي لم تعد نصوصه تواكب أو تساير التطورات المذهلة التي حدثت في القرن العشرين، وعلى الأخص في العقد الأخير منه، وذلك في شتى المجالات نتيجة لما تفتق عنه الذهن البشرى من اكتشافات أو اختراعات علمية حديثة أثرت على جميع مناحى حياة البشر في كل بقاع العالم قاطبة، الأمر الذي ترتب عليه تطور مفهوم التجارة البحرية وفنون الملاحة البحرية ذاتها والوسيلة التي تقوم عليها ألا وهى السفينة التي تعد أساس وأداة ارتكاز هذه الملاحة سفنا صغيرة تصنع من جذوع الأشجار أو خلافها وتسير بالمجداف اعتمادا على قوة الانسان أو بدفع الريح، أصبحت تقوم بالملاحة سفن ضخمة عملاقة تصنع من الحديد الصلب وتسير بقوة البخار والمحركات الآلية وفي القريب تسيير بالذرة، علاوة على وسائل التحكم الالكترونية التي تستخدم في قيادتها وتحركاتها ومجابهتها للاخطار التي تتعرض لها، بالإضافة الى وسائل الاتصال السريعة المزودة بها فضلا عن أن شحنها وتفريغها يتم بالوسائل الحديثة التي كانت غير مألوفة من قبل.

- كما أن أحكام القانون القائم لم تعد صالحة البتة لتنظيم الملاحة البحرية في مصر لعدم ملاءمتها للحقائق السياسية والاقتصادية السائدة بها، والتي تجعلها حريصة كل الحرص على الاهتمام والعناية بتجارها البحرية، مما يستتبع الاهتمام بأسطولها التجارى، وخاصة أنها ملتقى قارات ثلاثة، وتمتد سواحلها لمسافات شاسعة على بحرين مهمين يمتدان الى محيطين

يوصلان الى شتى سواحل دول العالم، وتربط بين هذين البحرين قناة السويس أعظم ممر ملاحى في العالم ومعبّر الوصل بين الشرق والغرب، والتي تفتح أمام التجارة البحرية وحركة النقل البحري أفقا عظيمة ما زالت البشرية - وستظل - تجنى منها الكثير، وقد ترتب على هذا الوضع الجغرافي الفريد والتميز أن أصبح للموانى المصرية عظيم الشأن في ميدان التجارة البحرية، حيث تقع على خطوط ملاحية منتظمة مع البلاد الأجنبية، وهذا يقتضى من مصر أن تلاحق النهضة التجارية البحرية السائدة في دول العالم المتقدمة لشدة ارتباطها بالملاحة البحرية التي تعد الشريان الحيوى في الوجود المصرى نتيجة لطموحاتها نحو البناء والتنمية في اطار سياسة الانفتاح على العالم التي تنتهجها أخذا وعطاء، الأمر الذي يتطلب منها العمل على ازدهار تجارتها البحرية، سواء اتصل هذا الأزدهار بتجارة العالم مع بعضه البعض أو بتجارته مع مصر ذاتها. وغنى عن البيان أن هذا يتطلب العناية بأمور الملاحة البحرية المصرية وشئون النقل البحري سواء بالنسبة لوسيلة هذه الملاحة أو أشخاصها، أو فيما يتعلق بالعقود التي تجرى بشأنها، أو حيال ما تتعرض له من حوادث بحرية.

وقد نحت مصر هذا المنحى وأصبح أسطولها التجارى يتزايد يوما بعد يوم حيث تعمل الدولة جاهدة على دعمه وتعزيزه، كى تكون مصر قادرة على القيام بأعمال تجارتها البحرية عن طريق سفنها الخاصة، الأمر الذي يتطلب توفير المناخ القانونى المناسب الذي يتحقق في كشف تشريع ملائم ومواكب للنهضة البحرية الحديثة للاسطول التجارى المصرى.

- لقد أصبحت الملاحة البحرية في الوقت الحاضر أساس الاتصال الرئيسى بين الدول، لما لها من عظيم الشأن في تزايد حركة التبادل التجارى بينها، فعن طريقها يتم تداول السلع بين بقاع الأرض قاطبة، بالاضافة الى الخدمات الكثيرة التي تؤديها في مجال السياحة.

- ان المشرع المصرى حاول أن يصلح بقدر الامكان من نصوص القانون القائم وذلك عن طريق اصدار عدة تشريعات اما مكملة لأحكام هذا التقنين أو لسد النقص به، ومثال ذلك القوانين الخاصة بسلامة السفن أو تسجيلها أو المحافظة على الأمن والنظام والتأديب بها، أو بشأن تنظيم شئون الربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية، أو

تنظيم شئون أفراد طاقم السفن التجارية وعقد العمل البحري، والارشاد في الموانئ، أو بحقوق الامتياز والرهون البحرية، والنقل البحري الساحلي، والكوارث البحرية والحطام البحري. ويضاف الى هذه التشريعات القوانين المتعددة التي صدرت بالموافقة على كثير من معاهد الملاحة البحرية الدولية.

- وبديهي ان العلاقات القانونية في مجال التجارة والنقل البحري في مصر الآن ومنذ أمد بعيد - تحتاج الى اصلاح كلي، مما يقتضى سن تشريع جديد يحل محل القانون القائم يكون مسايرا للمستجدات المصرية في مجال التجارة البحرية والمعاهدات الدولية التي عقدت في هذا الشأن.

وقد حدا هذا بالحكومة الى بذل محاولات كثيرة لتعديل القانون القائم منذ ما يقرب من الستين عاما، فكانت المحاولات الأولى لتطويره عندما تقدمت الجمعية العامة لمحكمة الاستئناف المختلطة بمذكرة لوزير العدل تنادى فيها بسرعة اجراء هذا التطوير ليتماشى مع ما جد في ذلك الحين في ميدان الملاحة والنقل البحري، فقامت وزارة العدل في سنة ١٩٣٢ بتشكيل لجنة لاعداد مشروع قانون بشأن التجارة البحرية، وقد أعدت هذه اللجنة مشروعا تمهيدا في عام ١٩٣٥، ثم تعاقبت اللجان لمراجعته، وانتهى هذا بوضع مشروع نهائى عام ١٩٥١، ولكنه لم يقدر له أن يصدر.

وشكلت لجنة في عام ١٩٥٨ لوضع مشروع موحد للقانون البحري لدولة الوحدة بين مصر وسوريا، وقد أتمت اللجنة وضع هذا المشروع الا أن الانفصال حال دون اصداره.

- ثم شكلت لجنة مرة أخرى عام ١٩٦٢ انتهت الى وضع مشروع عام ١٩٦٤ استمدت أحكامه من أحدث ما وصل اليه التشريع البحري في دول العالم المختلفة.

- ثم شكلت لجنة لاعادة تنقيح مشروع ١٩٦٤ وانتهت من عملها في عام ١٩٧٥

ثم قدم هذا المشروع الى مجلس الشعب في ١٩ من مارس سنة ١٩٧٨، فتم إحالته الى لجنة الشئون الدستورية والتشريعية التي شكلت لجنة فرعية منبثقة عنها برئاسة أحد وكيلي اللجنة

وعضوية بعض الخبراء والفقهاء والمتخصصين في هذا المجال ومندوبى الوزارات المعنية بالتجارة البحرية.

- وقد عقدت هذه اللجنة عدة اجتماعات لنظر مشروع القانون وقبل الانتهاء من عملها صدر قرار بحل مجلس الشعب.

- وبعد اعادة تشكيل مجلس الشعب في ٢٣ من يونيو سنة ١٩٧٩ طلبت الحكومة في ٤ من سبتمبر سنة ١٩٧٩ الاستمرار في نظر مشروع القانون.

- فأعادت لجنة الشؤون الدستورية والتشريعية تشكيل لجنة فرعية لنظر المشروع برئاسة أحد وكيلها وعضوية بعض الخبراء والفقهاء المتخصصين في مجال التجارة البحرية، وبعض علماء الشريعة الاسلامية.

وقد نظرت اللجنة مشروع القانون وأدخلت عليه كثيرا من التعديلات التي تواكب الاتفاقات والمعاهدات الدولية.

وفي ٦ من فبراير سنة ١٩٨٢ استردت الحكومة مشروع قانون التجارة البحرية مع بعض القوانين الأخرى.

- وفي يناير سنة ١٩٩٠ أحالت الحكومة الى المجلس مشروع قانون التجارة البحرية، فأحاله المجلس كما سبق الاشارة الى اللجنة.

وقد تضمن مشروع القانون أربعمئة مادة خمسة أبواب على النحو الآتى:

الباب الأول - في السفينة.

الباب الثانى - في أشخاص الملاحة البحرية.

الباب الثالث - في استغلال السفينة.

الباب الرابع - في الحوادث البحرية.

الباب الخامس - في التأمين.

وتتلخص فلسفة هذا المشروع فيما يلي:

أولا - مسايرة أحكامه لأهم الاتجاهات العلمية الحديثة في تشريعات التجارة البحرية الأجنبية لاسيما القوانين والمراسيم التي صدرت في فرنسا سنة ١٩٦٦ وما بعدها فيما يتصل بالنقل والتأمين البحري.

ثانيا - مراعاة نصوص المشروع لأحكام المعاهدات الدولية في مجال التجارة البحرية والتي انضمت إليها مصر، وخاصة اتفاقية لندن لسنة ١٩٧٦ بشأن تحديد المسؤولية في الدعاوى البحرية، واتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ بشأن مسؤولية الناقل البحري، وذلك في الحدود التي تلائم التشريع الوطني.

وجدير بالذكر أن مصر قد صدقت على هاتين الاتفاقيتين، وأن أولاهما قد دخلت حيز التنفيذ، والثانية قد أوشكت على ذلك، وكلاهما يمثل في مجال أحدث الاتجاهات في التشريع البحري، كما أنهما وضعتا في إطار النظام الاقتصادي الدولي الجديد وفي مناخ من الرعاية للدول النامية.

ثالثا - الحرص على أن تكون أحكام المشروع متسقة مع تشريعات الدول العربية بهدف تيسير التعاون مع هذه الدول في مجال النقل البحري، وليكون هذا المشروع خطوة في سبيل توحيد القواعد الأساسية للتشريعات البحرية بين الدول العربية.

رابعا - عنى المشروع أن تقتصر أحكامه على القواعد الأساسية الثابتة، أما الأحكام التي تتسم بطابع إداري أو فني يجعلها هدفا للتغيير والتعديل لتساير التطور السريع في تكنولوجيا الملاحة البحرية، فقد ترك أمر معالجتها لقوانين خاصة أو قرارات وزارية، حتى تتوافر لها المرونة اللازمة لمواجهة تغير الظروف، مثال ذلك الأحكام الخاصة بإجراءات تسجيل السفن والرقابة عليها والوثائق التي تحملها، والمسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة ووسائل الأمن والسلامة فيها وتنظيم الطاقم وبيان عدد البحارة في كل سفينة، وكلها تعالجها قوانين خاصة بها أو أن هناك مشروعات قوانين بشأنها في طريقها إلى الصدور.

خامسا - سائر المشروع السياسة الاقتصادية التي تنتهجها مصر في الوقت الحاضر، وما تقتضيه هذه السياسة من العمل على تدفق الاستثمارات الأجنبية الى البلاد، فعمل على التيسير في شروط اكتساب السفينة الجنسية المصرية بالاكتفاء بتسجيلها في مصر، وملكيته لشخص طبيعي أو معنوي - يتمتع وفقا للقواعد العامة بالجنسية المصرية.

سادسا - فيما يتعلق بمسئولية الوكلاء والمقاولين البحريين فقد هجر المشروع الاتجاه الى اقامة هذه المسئولية على فكرة الخطأ المفترض، وذلك بناء على استطلاع رأي شركات الوكالات البحرية المصرية، وكلها من شركات القطاع العام، والتي تفضل تأسيس المسئولية على فكرة الخطأ الواجب اثباته، وقد أخذ المشروع بهذه القاعدة على أن تكون المسئولية كاملة غير محدودة. لأن تحديد المسئولية لا يمنح الا مقابل افتراض الخطأ، وذلك اتقاء لترجيح غير عادل لكفة أحد طرفي المصلحة على حساب الطرف الآخر.

سابعا - وضع المشروع أجالا قصيرة - تتراوح بين سنة وستين - لتقادم الدعاوى الناشئة عن العقود البحرية، مع النص على انقطاع التقادم بالنسبة لدعاوى النقل والتأمين البحري بمفاوضات التسوية أو ندب خبير لتقدير الأضرار حتى لا يتعرض حق المدعى للسقوط اذا أمتدت المفاوضات أو استطالت اجراءات الخبرة بما يستغرق مدة التقادم.

وقد تغيا المشروع من هذا العمل سرعة تصفية المنازعات الناشئة عن العقود البحرية حتى تستقر المراكز القانونية لأطرافها ولا تتراخى المطالبة بالحقوق الناشئة عنها لأجل طويلة يظل فيها الطرف الآخر مهددا بدعاوى قد يتعذر عليه استجماع أدلتها.

ثامنا - عنى المشروع بالمبادئ التي استقرت عليها أحكام القضاء، فقنن منها ما اتسق مع فلسفته واتجاهاته كمسئولية الناقل البحري والمقاول البحري وبعض الأحكام الخاصة بوكيل السفينة.

تاسعا - لم ينظم المشروع في أحكامه مسئولية مالك السفينة النووية وانتظارا لما يسفر عنه المستقبل بشأن السفن النووية التجارية.

عاشرا - استبعد المشروع من أحكامه ما عفي عليه الزمن من الأنظمة البحرية مما هو وارد في القانون القائم، كالقرصنة والتترك والقرض مع المخاطرة الجسيمة، والاجراءات العتيقة بشأن بيع السفن المحجوز عليها واستعاض عنها باجراءات جديدة ميسرة.

وفي ضوء ما سلف أعد مشروع القانون متضمنا الآتى:

قضت المواد الخاصة بالاصدار بالغاء القانون القائم وكل حكم يخالف الأحكام الواردة به، وكذلك جواز صدور قرار من رئيس الجمهورية بتعديل المبالغ المنصوص عليها بشأن تحديد المسؤولية المدنية.

كما يحدد رئيس الجمهورية الوزير المختص والجهة الادارية المختصة المنصوص عليها في المشروع.

لما كانت السفينة هي أهم عناصر الملاحة البحرية فقد عنى المشروع بها وأفرد لها الباب الأول منه ويضم المواد من (١) الى (٧٧) في ثلاثة فصول وذلك على النحو الآتى:

(أ) الفصل الأول يتضمن أحكاما عامة بشأن تعريف السفينة وطبيعتها القانونية من حيث أنها مال منقول يعامل معاملة العقار في بعض الأحيان مثل رهن السفينة دون نقل حيازتها الى الدائن المرتهن وتسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها، وعدم تطبيق قاعدة "الحيازة في المنقول سند الملكية" الواردة بشأن المال المنقول في القانون المدنى - ثم بعد ذلك كيفية اكتساب السفينة للجنسية المصرية بشروط ميسرة تساعد على اكتسابها لهذه الجنسية، والعلم الذي يجوز لها رفعه. بالإضافة الى تنظيم استعمال الأجانب المقيمين في مصر لسفن النزهة المملوكة لهم في المياه الاقليمية المصرية فضلا عن قصر الصيد والقطر والارشاد في المياه الاقليمية على السفن المصرية ويجوز للسفن الأجنبية القيام بأي عمل من هذه الأعمال لفترة زمنية محددة بقرار من الوزير المختص، وكذلك تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بالسفينة، والشروط الواجب اتباعها بشأن التصرفات الخاصة بانشاء ونقل وانقضاء حق الملكية والحقوق العينية الأخرى على السفينة مثل أن تقع بمحرر رسمى وشهر هذا المحرر، كما اشترط المشروع ألا يتم نقل ملكية السفينة الى أجنبى أو تأجيرها له لمدة

تزيد على سنتين الا بعد الحصول على اذن من الوزير المختص وذلك حماية للاسطول المصري.

كما تضمنت بعض النصوص الواردة في هذا الفصل العقوبات التي يتم توقيعها على من يخالف الأحكام الواردة به.

(ب) يتناول الفصل الثاني من المشروع في المواد الواردة به تنظيم الأحكام الخاصة بالحقوق العينية على السفينة كحق الملكية وغيره من الحقوق العينية التي تترتب على السفينة كحق الامتياز البحري والرهن البحري، وقد عني المشروع في مقام اكتساب الملكية على السفينة بتملكها وهي في مرحلة البناء ووضع شروطا خاصة لاثبات هذا العقد وطريقة انتقال الملكية لطالب البناء وضمان متعهد البناء للعيوب الخفية التي توجد بالسفينة، ويسقط هذا الضمان بمضي سنة من وقت العلم بالعيوب أو بمضي سنتين من وقت تسلم السفينة، أما فيما يتعلق بمضي العيب الخفي وآثاره وكيفية تقديره فلم يعالجها المشروع وتركها للقواعد العامة.

كما وجه المشروع عناية خاصة لتنظيم الملكية الشائعة التي ما زالت موجودة في التعامل البحري نظرا لضخامة الاستثمار وكثرة نفقات الاستغلال في هذا المجال، حيث تم معالجة اتخاذ القرارات المتعلقة به سواء من ناحية ادارته أو توزيع الأرباح الناتجة عن استغلال السفينة وتوزيع الخسائر ونفقات الاستغلال، وكذلك المسؤولية عن الديون الناشئة عن الشروع، وحق كل مالك على الشروع في التصرف في حصته طبقا للشروط الواردة في المشروع، بالإضافة الى أهم أسباب انقضاء الشروع، وهو بيع السفينة اختيارا وجبرا.

وفيما يتعلق بحقوق الامتياز البحري والرهن البحري فقد نقل المشروع أحكامها من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية الموقعة ببروكسل سنة ١٩٦٧، مع اضافة الأحكام التي تتلاءم مع مصر والتي تركت هذه الاتفاقية أمر معالجتها للقوانين الوطنية، وقد نظمت أحكامها المواد ٢٩ الى ٥٨ من المشروع، وقد ورد بها الديون البحرية الممتازة ومرتبها وما ترد عليه هذه الديون ومتى تنقضي، وكيفية اتمام الرهن البحري على السفينة ومدة مرتبته وطريقة شطبه.

(ج) تضمن الفصل الثالث من المشروع الأحكام الخاصة بالحجز على السفينة سواء فيما يتعلق بالحجز التحفظي أو الحجز التنفيذي وذلك في المواد من (٥٩) الى (٧٧)، وقد ورد بهذه المواد أن الحجز التحفظي يكون لدين بحري ويتم بأمر المحكمة الابتدائية المختصة، وكذلك تحديد هذه الديون البحرية، فضلا عن دفع هذا الحجز أو الأمر ببيع السفينة نتيجة لهذا الحجز.

وفيما يتعلق بالحجز التنفيذي على السفينة فقد تضمنت الأحكام الخاصة به كيفية توقيعه والاعراضات التي تتبع بشأنه والمدة التي تلزم لاتخاذها، وهذا الحجز يجب أن يكون بسند واجب التنفيذ طبقا للقواعد العامة ويجوز توقيعه سواء أكان الدين بحريا أو غير بحري على خلاف الحجز التحفظي الذي لا يجوز اجراؤه الا بناء على دين بحري.

وقد استبعد المشروع من الأحكام الخاصة بهذا الحجز اجراءات التنفيذ البدائية التي تضمنها القانون البحري القائم كضرورة تحرير محضر الحجز بحضور شاهدين والمناداة على البيع وطريقة تعليق الاعلانات على الصاري الكبير وبقا المزايدة مفتوحة حتى اطفاء الشموع الموقدة في ابتداء المزايدة، وقد هدف المشروع من هذه السرعة في اتمام اجراءات الحجز وازالة المعوقات التي قد تعترضها، وفي ذلك الوقت تبليغ الحجز الى كل من يهمه أمره.

كما تضمن المشروع كذلك الحكم بانقضاء عقود عمل الربان والبحارة والذين يعملون على السفينة متى ترتب على الحجز الموقع عليها بيعها، حتى يكون للمالك الجديد حرية اختيار العاملين يرتاح اليهم.

- تناول المشروع في الباب الثاني منه والذي يشتمل على أربعة فصول تحتوى على المواد من (٧٨) الى (١٥١) الأشخاص الذين يعدون عصب الملاحة البحرية وعلى كاهلهم يقع عبء تنظيم ادارة وتشغيل هذه الملاحة، وهم مالك سفينة، ومجهزها والربان، والبحارة والمقاولون والوكلاء البحريون، وذلك على النحو الآتي:

(أ) نظم الفصل الأول في الأحكام الواردة به مسؤولية استغلال السفينة من قبل مالكيها أو تجهزها، وكذلك مسؤوليتهم من أفعال الأشخاص الذين يعملون على السفينة، ومن الالتزامات التي يبرمها الربان في شئون تتعلق بها، وقد راعى المشروع في صدد ذلك أحكام الاتفاقية

الدولية المنعقدة بمدينة لندن في نوفمبر سنة ١٩٧٦، وقد اقتضى السير في راكب هذه الاتفاقية العدول في مجال المسؤولية عن نظام الترك العيني المأخوذ به في القانون القائم الى نظام تحديد المسؤولية بمبالغ قصوى.

وفيما يتعلق بمسؤولية المالك عن أفعال الربان والبحارة وغيرهم من الأشخاص الذين يعملون في السفينة، فانه يسأل عن ذلك طبقا لقواعد المسؤولية التقصيرية متى وقعت منهم أثناء تأديتهم لوظائفهم، أما فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان في حدود سلطته فيسأل المالك عنها طبقا لقواعد المسؤولية العقدية. ويجوز للمالك تحديد مسؤوليته سواء بالنسبة للمسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية وقد حدد المشروع على سبيل الحصر الديون التي يجوز تحديد المسؤولية بشأنها، ومن بين هذه الديون ما ينشأ منها عن الأضرار البدنية والأضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة أو التي تتعلق بمباشرة الملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة، وقد استقى المشروع هذا الحكم من الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة ولكنه في هذا المجال قد فرق بين حالتين، الأولى منها وجوب العمل بأحكام مسؤولية الناقل وحدها متى وجد عقد نقل سواء كان الناقل مالكا للسفينة أو غير مالك، أما في الثانية فان مسؤولية المالك هي التي تكون واجبة التطبيق متى لا يوجد عقد النقل ويجوز التمسك بتحديد المسؤولية.

كما بين المشروع كذلك الديون التي لا يجوز فيها تحديد المسؤولية مثل تعويم السفينة الغارقة أو انقاذها وغيرها من الديون الواردة في المادة ٨٢ من المشروع.

وقد تضمن المشروع كيفية تعيين الحد الأقصى للمسؤولية وتوزيع المبلغ الذي يحكم به في مثل هذا الأمر، وحرمان المالك من تحديد المسؤولية متى أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن سوء نيته، بالإضافة الى تقادم دعوى المسؤولية ضد المالك بمضي سنتين من تاريخ وقوع العقد الموجب للمسؤولية وبيان أسباب انقطاع هذه المدة. كما أجاز المشروع تحديد المسؤولية لمستغل السفينة سواء كان مجهزا أو مستغلا لها فضلا عن سريان هذا في حالة مسؤولية الربان أو البحارة.

(ب) تناول الفصل الثاني في الأحكام الخاصة بربان السفينة سواء من ناحية بيان كيفية تعيينه وعزله، أو قيادته للسفينة أو السلطات المخولة له بموجب المشروع، فهو الموثق والأمين على النظام في السفينة والقائم بجميع الاستدلالات واجراء التحريات والأمر بالتحفظ، والنائب القانوني عن المجهز في اجراء الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، وكذلك الواجبات الادارية التي تقع على عاتقه، بالاضافة الى السلطات الخاصة التي تمنح له وتمكنه من اتخاذ تدابير استثنائية في حالة مواجهته لظروف طارئة تستوجب اتخاذ مثل هذه التدابير. كما يقع على عاتق الربان واجب المحافظة على السفينة وشحناتها وسلامة الأشخاص الموجودين عليها.

(ج) تضمن الفصل الثالث الأحكام الخاصة بالبحار وعقد العمل البحري. وقد ورد بها تعريف البحار من أنه الشخص الذي يرتبط بعقد عمل بحري أيا كانت طبيعة العمل الذي يؤديه في السفينة، وكذلك الأحكام الخاصة بالجواز البحري والترخيص بمزاولة العمل على السفينة والتي يجب أن يحملهما البحار.

كما تناول هذا الفصل تعريف عقد العمل البحري وخصائصه، مع تطبيق الأحكام الواردة بقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية على البحار، وذلك حرصا على افادة العاملين البحريين من المزايا المقررة في هذه القوانين فضلا عن ضرورة افراغ عقد العمل البحري في محرر كتابي، ويلاحظ أن الكتابة هنا ليست شرط صحة وانما شرط اثبات، وللبحار وحده اثباته بجميع طرق الاثبات وذلك رعاية وحماية لمصالح العامل البحري.

هذا بالاضافة الى الواجبات التي يلتزم بها البحار في أدائه لعمله. والتزامات رب العمل بأداء أجر البحار وفقا لشروط العقد أو العرف البحري وتقديم الغذاء للبحار وكفالة اقامته أثناء السفر دون مقابل، أو علاجه اذا أصيب وهو في خدمة السفينة، وأداء نفقات دفن البحار اذا توفي وهو في خدمة السفينة أيا كان سبب الوفاة، أو اعادة البحار الى الوطن اذا حدث أثناء السفر ما يوجب انزاله من السفينة.

كما تناول المشروع أسباب انقضاء عقد العمل البحري، وانقضاء الدعاوى الناشئة عنه بمضي سنة من تاريخ انتهاء العقد، وكذلك العقوبة التي توقع على رب العمل في حالة عدم تنفيذه التزاماته المنصوص عليها بشأن البحارة وعقد العمل البحري.

(د) نظم الفصل الرابع الأحكام الخاصة بالأشخاص الذين لا يعملون على السفينة وهي في عرض البحر، وانما يعملون على البر ويخدمون أغراض التجارة البحرية في الموانئ، وهم المقاولون البحريون والوكلاء البحريون سواء من كان منهم وكيلًا عن السفينة أو وكيلًا عن الشحنة، وكلاهما تعبير ذائع في المعاملات البحرية.

وقد تضمنت هذه الأحكام أنه يسرى على الأعمال أو العقود التي يجرونها قانون الميناء الذي يتم فيه العمل أو العقد، ولهم إقامة دعواهم على صاحب العمل أو الموكل أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الوكيل لعدم تحمله مشقة رفعها أمام المحكمة التي تقع في دائرتها موطن المدعى عليه كما تتطلب القواعد العامة. كما تنقضي دعوى صاحب العمل أو الموكل قبل المقاول أو الوكيل بمضي سنتين، أما الدعوى المرفوعة من الوكيل أو المقاول فان انقضاءها يتم طبقاً للقواعد العامة.

كما تناول المشروع وظيفة كل من وكيل السفينة أو وكيل شحنة والمقاول البحري ومسئولية كل منهم أمام المالك أو الموكل.

- نظم الباب الثالث من مشروع القانون في المواد من (١٥٢ الى ٢٩١) الأحكام الخاصة باستغلال السفينة، ويعد استغلال السفينة من أهم الموضوعات التي يركز عليها قانون التجارة البحرية. وقد اشتمل هذا الباب أربعة فصول وذلك على النحو الآتي:

(أ) تناول الفصل الأول الأحكام الخاصة بإيجار السفينة سواء كانت مجهزة أو غير مجهزة، مع تحديد التزامات كل من المؤجر والمستأجر وتنظيم العلاقة بينهما، وقد اشترط المشروع أن يكون العقد الخاص بهذه العلاقة مثبتاً بالكتابة، ولكنه لم يجعل هذه الكتابة شرط صحة وانما مجرد شرط اثبات.

كما أجاز المشروع للمستأجر حق استغلال السفينة في نقل الأشخاص والبضائع وتأجيرها من الباطن، وفي حالة التأجير من الباطن يظل المستأجر الأصلي مسئولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار، وليس هناك علاقة بين المستأجر من الباطن أو المؤجر، ولكن يجوز للمؤجر - استثناء وضمناً لحقوقه - الرجوع على هذا المستأجر في حدود ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي.

كما أجاز المشروع لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة وملحقاتها.

كما تضمن المشروع الحكم بعدم افتراض تجديد عقد ايجار السفينة بعد انتهاء مدته، وذلك خروجاً على القواعد العامة وتبرير هذا هو أن مالك السفينة غالباً ما يؤجرها قبل انتهاء العقود الجارية عليها بحيث تتعاقب الايجارات بغير انقطاع.

كما نظم المشروع ايجار السفينة غير مجهزة، والسفينة غير المجهزة هي التي تكون عارية بلا بحارة ولا مؤن ولا لوازم، أو تكون تجهيزاتها ناقصة، وللمستأجر في حالة ايجار السفينة غير مجهزة، الادارة الملاحية والادارة التجارية للسفينة.

وتنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة غير مجهزة بمضي سنتين من تاريخ ردها الى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها، ويسرى هذا على كل الدعاوى الناشئة عن العقد سواء من المؤجر أو المستأجر تجاه كل منهما على الآخر.

كما نظم المشروع الأحكام الخاصة بايجار السفينة مجهزة، ويتضمن حالتين الأولى التأجير لرحلة أو لرحلات معينة، والثانية التأجير لمدة معينة، وكذلك التزام كل من المؤجر والمستأجر تجاه الآخر، كما تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة مجهزة بمضي سنتين من تاريخ انتهاء العقد أو الرحلة.

(ب) تضمن الفصل الثانى الأحكام الخاصة بعقد النقل البحري بنوعية (نقل البضائع ونقل الأشخاص، وقد ساير المشروع بشأنها أحدث الاتجاهات الدولية، حيث استعان في مجال نقل البضائع بأحكام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، والتي وضعت لتحل محل المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والمبرمة في بروكسل ووافقت عليها مصر سنة ١٩٤٠ والمعدلة ببروتوكول بروكسل الصادرة سنة ١٩٦٨

وقد نقل المشروع من هذه الاتفاقية أحكام تنظيم مسؤولية الناقل بما يحقق حماية جدية للشاحن على خلاف معاهدة بروكسل التي سادت أحكامها في اتجاه الناقل، ونظام النقل بالحاويات،

وتنظيم العلاقات القانونية في حالة وجود ناقل متعاقد وآخر فعلى، وتعديل أحكام الاختصاص بما ييسر على أطراف عقد النقل مقاضاة بعضهم البعض أمام المحاكم العادية أو أمام هيئات التحكيم.

أما فيما يتعلق بنقل الأشخاص فقد أخذ المشروع في الأحكام المتعلقة به بالاتجاهات الدولية الحديثة التي تضمنتها اتفاقية أثينا المبرمة في عام ١٩٧٤

وقد تضمنت الأحكام الواردة في المشروع تعريفا لعقد النقل البحري مستعينا في ذلك بما ينشئه العقد من التزامات أساسية على طرفيه مثل التزام الناقل بالنقل، والتزام الشاحن أو المسافر بدفع أجرة النقل، وقد اشترط أن يكون العقد محررا، وهذا الشرط هو شرط اثبات وليس شرط صحة، كما عني المشروع بتعيين نطاق تطبيق أحكام عقد النقل، وسند الشحن والبيانات الواردة به وشروطه وشكله وكيفية تداوله وحجته هذا بالإضافة الى تحديد الالتزامات التي تقع عن الشاحن والالتزامات التي تقع على عاتق الناقل في تنفيذ عقد النقل.

وقد عني المشروع عناية خاصة بمسئولية الناقل، واستحدث في هذا المجال نظاما للمسئولية يختلف عن النظام الذي أخذت به اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤، والتي كانت منحازة للناقلين بتمكينهم من الإفلات من المسئولية عن طريق الاحتماء وراء عدد وفير من الدفوع والاعفاءات ولاسيما الاعفاء الخاص بالخطأ الملاحي الذي أسيئ استعماله في العمل حتى صار ملاذا للناقلين كلما سدت أمامهم أبواب الدفوع والاعفاءات الأخرى، وقد ضج منه الشاحنون الى أن جاءت الاتفاقية الجديدة في مؤتمر هامبورج سنة ١٩٧٨ التي أرضت الدول الناقلة والدول الشاحنة، وقد استعان المشروع بأحكام هذه الاتفاقية الأخيرة في مجال مسئولية الناقل لمسائيرة الركب العالمى وللاقتناع بأن أحكامها تتفق مع مصلحة مصر بوصفها دولة شاحنة.

ويترتب على مسئولية الناقل - كما ورد في المشروع - ضمانه للهلاك والتلف، ومعنى ذلك أن المسئولية هي الأصل ولا يحتاج قيامها الى اثبات، وان نفيها استثناء يتطلب اقامة الدليل، كما أن نطاق التطبيق الزمنى لهذه المسئولية يقتصر على المدة الواقعة بين تسليم البضاعة

الى الناقل في ميناء التفريغ، أما قبل هذه المدة أو بعدها فمسئولية الناقل هنا تكون طبقا للقواعد العامة.

وتقوم المسؤولية طبقا لأحكام المشروع على أساس فكرة الخطأ المفترض، بحيث لا يحتاج المدعى الا الى اثبات الضرر فيفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وللناقل أن يبعد عن نفسه المسؤولية على أساس أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الحادث، وأن الضرر نشأ عن سبب أجنبي كالقوة القاهرة أو العيب الذاتي للبضاعة.

كما نظم المشروع بعض الاعفاءات التي يستفيد منها الناقل، وتحديد حد أقصى لهذه المسؤولية لعدم ارهاق كاهل الناقل، كما يجوز لتابع الناقل التمسك بأحكام الاعفاء من المسؤولية وتحديدتها بشرط أن يثبت أن الفعل الذي ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها، والتحديد هنا لا يتعلق بالمسؤولية العقدية وحدها وإنما ينصرف أيضا الى المسؤولية التقصيرية.

وقد تضمن المشروع الاتفاق على اعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها بأقل من الحدود القصوى أو تعديل عبء اثباتها. كما يجوز الاتفاق على زيادة الحدود القصوى للتعويض. كما يحرم الناقل من تحديد المسؤولية اذا أثبت الشاحن أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من الناقل بقصد احداث الضرر (وهو الغش). كما عني المشروع بتنظيم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر وحدد مددها والشروط الخاصة بها، فضلا عن تحديد المحاكم الخاصة بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر، والقواعد الخاصة بالتحكيم ومكانه.

ثم نظم المشروع نقل الأشخاص وشروطه والتزامات كل من الناقل والمسافر، كما حدد الدية التي يحكم بها على الناقل في حالة وفاة المسافر أو اصابته بما لا يزيد على مبلغ مائة وخمسين ألف جنيه، ويجوز الاتفاق على زيادة هذا المبلغ، وكذلك شروطها وبيان الأحكام الخاصة بها وقد تبين للجنة أن مقدار الدية يتفق مع ما قرره الشريعة الاسلامية في هذا الشأن، حيث حددت الدية بألف دينار من الذهب، أي ما يساوي مائة وسبعة وعشرين ألف جنيه.

كما نظم المشروع أحكام النقل المجاني، وكذلك نقل أمتعة المسافرين وما يتخذ بشأنها من اشتراطات.

(ج) تضمن الفصل الثالث الأحكام الخاصة بالقطر داخل الموانئ وخارجها، ومنها أن تكون ادارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة المقطورة الذي يصدر تعليماته للسفينة القاطرة، وبناء عليه فان السفينة المقطورة هي المسؤولة عن الأضرار التي تنشأ عن عملية القطر سواء حدث الضرر للسفينة القاطرة أو للغير، وتقوم هذه المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض، وتنتفي اذا تثبت مجهز السفينة المقطورة السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ السفينة القاطرة. ويجوز باتفاق صريح تعديل هذا الحكم.

أما في حالة القطر خارج الموانئ فتكون الادارة للسفينة القاطرة والمسؤولية تقع عليها.

كما أن نظام المسؤولية الذي وضعه المشروع في حالة القطر لا يعمل به الا اذا وقع الضرر أثناء تنفيذ العملية فقط.

وتنقضي الدعاوى الناشئة عن القطر - سواء من أحد طرفيه أو من الغير - بمضي سنتين من انتهاء عملية القطر.

(د) نظم الفصل الرابع الأحكام الخاصة بالارشاد، وقد أسند المشروع كل ما يتعلق بالنواحي الادارية والفنية المتعلقة بالارشاد الى القوانين والقرارات الخاصة، مع العناية بالمسائل القانونية وحدها، كتعيين سلطة الربان أثناء وجود المرشد على السفينة، وتنظيم الدعاوى المتعلقة بالارشاد، وكذلك تحديد المناطق التي يكون الارشاد فيها اجباريا في مصر، فضلا عن مسؤولية مجهز السفينة على الأضرار التي تلحق الغير بسبب أخطاء المرشد في تنفيذ عملية الارشاد، ويجوز للمجهز الرجوع على المرشد بمقدار الخطأ الذي نشأ منه.

تناول المشروع في الباب الرابع منه الأحكام الخاصة بالحوادث البحرية وقد نظمتها المواد من ٢٩٢ حتى ٣٣٩ ويشتمل هذا الباب على ثلاثة فصول: الأول خاص بالتصادم، والثاني بالانقاذ، والثالث بالخسارات البحرية وذلك على النحو الآتي:

(أ) تناول الفصل الأول، استعراض الحوادث التي تتعرض لها السفينة وأحكام التصادم، ونطاق تطبيقه ثم أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تنجم عن التصادم، وهذه المسؤولية تقوم على فكرة الخطأ الواجب الإثبات فضلا عن كيفية إثبات الخطأ وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر. ثم حكم المسؤولية اذا وقع الحادث بقوة قاهرة، بالإضافة الى أحكام المسؤولية الناشئة عن التصادم بسبب خطأ المرشد.

كما تناول بعض الأحكام التي تفرضها الاعتبارات الانسانية وآداب الملاحة البحرية، وكذلك الاختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عن التصادم، وقد استقى المشروع هذه الأحكام من نصوص اتفاقية بروكسل سنة ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض قواعد الاختصاص المدني في وسائل التصادم البحري.

كما تضمن المشروع انقضاء الدعاوى الناشئة عن التصادم بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث.

تضمن الفصل الثاني "الانقاذ" وقد استقى المشروع هذه التسمية من التشريعات الانجلوسكسونية وذلك على خلاف ما درج عليه الفقه المصري في تسميتها بالمساعدة والانقاذ، وذلك لأن الانقاذ هو حصيلة العملية التي تبدأ بالمساعدة وتنتهى بالانقاذ.

وقد عين المشروع نطاق تطبيق أحكام الانقاذ ثم حالاته وحكم الانقاذ الاختياري والانقاذ الاجباري. ثم بيان المكافأة التي تستحق عنه أو المصاريف في حالة القطر ثم تقدير المكافأة وتوزيعها بين السفن التي اشتركت في الانقاذ، ثم تنظم مبدأ استحقاق المكافأة عن انقاذ الأشخاص. وأجاز المشروع للمحكمة ابطال وتعديل كل اتفاق على الانقاذ اذا قررت أن شروطه غير عادلة وهذا ليس خروجاً على المؤلف اذ غالباً ما يتوافر في اتفاق الانقاذ شروط عقد الاذعان، فتجرى عليه أحكام المادة ١٤٩ من التقنين المدني. ثم بيان الأسس التي يجب على المحكمة مراعاتها في تقدير المكافأة وكيفية توزيعها كما يجوز للمحكمة تخفيض المكافأة في حالة افتعال الانقاذ أو الغش. وتنقضي دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن الانقاذ بمضي سنتين من تاريخ انتهاء الأعمال.

كما تضمن المشروع الحكم بأن الاختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عن الانقاذ والتحكيم في شأنها يكون أمام المحاكم المصرية. اذا وقع الانقاذ في المياه الإقليمية المصرية وكانت كل من السفينتين تتمتع بالجنسية المصرية.

(ج) تناول المشروع في الفصل الثالث منه نظام الخسارات البحرية وهو نظام قديم استقر العرف البحري في شأنه على قواعد خاصة جمعتها بعض المنظمات الدولية المعنية بالملاحة البحرية في عام ١٩٧٩ وتعرف باسم "قواعد يورك انفرس". وقد استعان المشروع بهذه القواعد ولكنه لم ينقلها برمتها.

وقد نظم المشروع أحكام الخسارات المشتركة وتناول مصادرها وقسمها الى نوعين هما: الخسارات المشتركة، والخسارات الخاصة، ثم تحديد شروط اعتبار الخسارة مشتركة. أما بشأن الخسارة الخاصة فيطبق بشأنها القواعد العامة، فيتحمل الخسارة مالك الشيء أو من انفق المصروفات على أن يكون له حق الرجوع على من أحدث الضرر أو أفاد من المصروفات.

ثم تناول المشروع أحكام ما يقبل وما لا يقبل في الخسارات المشتركة، وكذلك قواعد تسويتها. ثم الحكم بانقضاء دعاوى الاشتراك في الخسارات بمضي سنتين.

- الباب الخامس ويتضمن الأحكام الخاصة بالتأمين البحري ويتكون من فصلين يحتويان على المواد من ٣٤٠ الى ٤٠٠، الأول منها خاص بالأحكام العامة المتعلقة بانعقاد عقد التأمين والتزامات أطرافه وتسوية الضرر، أما الثاني فهو خاص بالأحكام الخاصة ببعض أنواع التأمين البحري الدائعة في العمل وهي التأمين على السفينة، والتأمين على البضائع والتأمين من المسؤولية.

وقد استمد المشروع الأحكام الخاضعة بالتأمين من المبادئ العامة في عقد التأمين البحري والحلول المعمول بها في شأنه والتي استنبطت من دراسة أهم وثائق التأمين الدائعة في المعاملات البحرية وخاصة وثائق هيئة "اللويذر" وغيرها من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، وذلك على النحو الآتي:

(أ) تناول الفصل الأول تعريف التأمين البحري وقد اشترط اثبات عقد التأمين البحري بالكتابة، وكذلك البيانات التي تشتمل عليها وثيقة التأمين وتحديد شكل هذه الوثيقة.

كذلك النص في المشروع على مبدئين هامين:

الأول، يتعلق بصلاحية جميع الأموال المعرضة للأخطار البحرية لتكون موضوعا للتأمين البحري، والثاني، خاص بضرورة وجود مصلحة للمؤمن له وللمستفيد من التأمين في عدم حصول الخطر لكيلا يستفيد منه طمعا في الحصول على مبلغ التأمين، بالإضافة الى عدم قبول دعوى بالتأمين اذا انقضى شهران من تاريخ ابرامه أو من التاريخ المعين لبدء سريان الخطر ثم تنظيم عقد التأمين وفسخه، حيث أجاز للمؤمن طلب ابطاله أو فسخه في بعض الأحوال، وكذلك تم تحديد التزامات المؤمن ومسؤوليته عن الضرر المادى الذي يلحق بالشئ المؤمن عليه وعن الاخطار التي يشملها التأمين في حالة الاضطرار الى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة. ثم عرض لبعض أمثلة الاخطار التي لا يشملها التأمين الا باتفاق خاص كأخطار الحرب والثورات والتفجيرات النووية.. وغيرها.

ثم بيان للأضرار التي لا يسأل عنها المؤمن وحدود التعويض الذي يجوز الاتفاق على اعفاء المؤمن منه وتسمى (بالمسموحات) كذلك التزامات المؤمن له وآثار تخلف المؤمن له عن دفع قسط التأمين. وتسوية الأضرار عند وقوع الخطر المؤمن ضده بطريق دفع التعويض.

بالإضافة الى تنظيم أحكام التسوية بطريق الترك، وقد استقاهها المشروع من القانون الفرنسى الصادر عام ١٩٦٧، كما نظم مسألة الحلول القانونى للمؤمن الذي دفع التعويض محل المؤمن له في جميع الحقوق التي نشأت بعد الحادث. كما تضمن المشروع انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري بمضي سنتين.

(ب) وقد نظم الفصل الثانى الأحكام الخاصة ببعض أنواع التأمين البحري وهى التأمين على السفينة، والتأمين على البضائع، والتأمين ضد المسؤولية وتحديد صور هذا التأمين، وكذلك اعفاء المؤمن من تعويض الضرر الذي ينشأ عن عيب ذاتى في السفينة أو من خطأ متعمد من الربان فضلا عن شمول التأمين المسؤولية المؤمن له قبل الغير عن الأضرار التي تحدث عن التصادم، بالإضافة الى أقساط التأمين المستحقة في مختلف صور التأمين على السفينة،

واعتبار مبلغ التأمين بكامله ضمانا لكل حادث يقع خلال سريان التأمين ولو تعددت الحوادث. وكذلك الأحوال التي يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن واعتبار كل سفينة وحدة قائمة بذاتها. وتسوى الأضرار التي قد تحدث لها اذا كان للمجهز عدة سفن وأبرم تأمينا خاصا على كل منها لدى نفس المؤمن. ثم مصير التأمين عندما تنتقل ملكية السفينة المؤمن عليها الى مالك جديد.

وكذلك التأمين على البضائع وبيان صور هذا التأمين، والحكم بسريان مبدأ مهم يقضى ببقاء البضائع مشمولة بالتأمين في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة، كما تحددها وثيقة التأمين. وعدم جواز زيادة مبلغ التأمين على قيمة البضائع المؤمن عليها. ثم كيفية تقدير قيمة الخسائر التي تصيب البضاعة، وتحديد الحالات التي يجوز فيها ترك البضاعة للمؤمن.

ثم وجوب اشتغال وثيقة الاشتراك على الشروط العامة المشتركة بين جميع الشحنات، وتعيين الحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد فيه المؤمن بدفعة عن كل شحنة، ثم التفرقة بين الشحنات التي تشملها وثيقة الاشتراك وبيان الجزاء الذي يترتب على مخالفة المؤمن له الالتزام باخطار المؤمن بالشحنات التي ينقلها، ثم الحكم بالالتزام في جميع حالات التأمين على البضائع باخطار المؤمن بحصول الضرر خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تسلم المؤمن له البضائع.

كما نظم المشروع التأمين ضد المسؤولية، وهو نظام حديث من التأمين، ويقضى بسريان مبدأ أساسي هو عدم التزام المؤمن بدفع التعويض الا اذا وجه الغير الذي أصابه الضرر - مطالبة ودية أو قضائية - الى المؤمن له، ثم الحكم بالالتزام كل مؤمن من كل حادث بالمبلغ المذكور في وثيقة التأمين مهما كان عدد الحوادث. وكذلك جواز اجراء تأمين لضمان مسؤولية من يقوم ببناء أو اصلاح سفينة عما يقع للسفينة أو للغير من ضرر أثناء عمليات البناء والاصلاح. هذا وقد رأت اللجنة ادخال تعديلات على نصوص بعض مواد مشروع القانون على النحو الآتي:

- اضافة عبارة "مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة في القوانين الخاصة" الى صدر المادة الأولى من مواد الاصدار، مع حذف عبارة "كما يلغى كل حكم يخالف أحكام هذا القانون" الوارد في عجزها، وعلة هذا التعديل وجود بعض الأمور الفنية والادارية في مجال التجارة

البحرية، ويقتضي الأمر تنظيمها بقوانين خاصة، لكونها عرضة للتغيير والتبديل، ولا يسوغ وضعها في قانون عام. وهذه الأمور نظمها قوانين خاصة، وقد حرصت اللجنة على اجراء هذا التعديل للتأكد على أن الأحكام الواردة في القوانين الخاصة هي التي تطبق عندما يكون هناك تعارض بينها وبين الأحكام الواردة في القانون العام.

- وكذلك حذف المادة الثانية الخاصة بجواز صدور قرار من رئيس الجمهورية بتعديل المبالغ المنصوص عليها في المشروع بشأن تحديد المسؤولية المدنية، لأن القواعد القانونية والاتساق التشريعي يتطلبان أن يكون تعديل القانون بناء على قانون وليس بموجب قرار. فاذا ما دعت الحاجة الى تعديل هذه المبالغ ففي الامكان أن يتم هذا بمقتضى قانون.

- ترقيم الفقرات الواردة بمواد مشروع القانون مسابقة لما ورد في القانون المدني من ترقيم الفقرات الواردة بمواده، فضلا عن ان هذا النهج يؤدي الى توضيح الفقرات الواردة بمواد المشروع.

- حذف عبارة "تعتبر السفينة مالا منقولاً" الوارد في صدر المادة (٤) من المشروع، مع اعادة صياغة هذه المادة، لأن السفينة بطبيعتها منقول، ولا داعي للنص على هذا، فعبارة "تعتبر منقول" تدل على أن الشيء ليس منقولاً وإنما اعتبر كذلك مجازاً.

وكذلك استبعاد رقم المادة (٩٧٦) من القانون المدني من الحكم الوارد بالمشروع، فربما يتغير رقم هذه المادة اذا ما عدل القانون المدني.

- استبدال عبارة "علما آخر" بعبارة "علما غيره" الواردة في المادة (٦)، لأن العبارة الأولى أدق في الصياغة من العبارة الثانية.

- اعادة نص الفقرة (١) من المادة (٨) لضبط الصياغة وتوضيح حكمها، وزيادة العقوبة الواردة بالفقرة (٣) من ذات المادة بجعلها الحبس والغرامة التي لا تجاوز خمسة آلاف جنيه بدلا من الحبس مدة لا تجاوز سنة والغرامة التي لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه. وعلة هذا كي تتناسب العقوبة مع مخالفة الأحكام الواردة بالمادة، وكذلك حتى لا تكون هناك تسوية في

العقوبة بين من يأتي للصيد أو القطر أو الارشاد في المياه الاقليمية وبين من يأتي للنزهة في مياهنا الاقليمية طبقا لحكم المادة (٧) من المشروع.

- اعادة صياغة المادة (١١) لتوضيح الحكم الوارد بها.

- اضافة عبارة "ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد اخفاء العيب غشا منه" الى عجز المادة (١٦)، وذلك حتى لا تسري مدة انقضاء دعوى ضمان العيوب الخفية بمضي سنة في حالة الغش كما يقضى الحكم الوارد في هذه المادة، انما يترك أمر معالجة حالة الغش للقواعد العامة وليس للحكم الوارد بالمشروع.

- حذف كلمة "الحائزين" الواردة في صدر الفقرة (٢) من المادة (١٨) لأن هذه الكلمة بها تزيد فيما يتعلق بالحكم الوارد بهذه الفقرة.

- اعادة ترتيب الفقرات الواردة بالمادة (١٩) ليكون النص أكثر وضوحا.

- اضافة عبارة "ما لم يتفق على غير ذلك" الى المادة (٢١)، حتى يترك للمالكين على الشيوع حرية الاتفاق على تحديد النسبة التي يتحملونها بالنسبة لنفقات الشيوع وفي الخسارة على خلاف الحكم الوارد بالمادة.

- حذف عبارة "تنتهى حالة الشيوع ببيع السفينة اختيارا أو بحكم" الواردة في صدر المادة (٢٦)، وسبب ذلك انتهاء حالة الشيوع بالبيع دون حاجة الى نص على ذلك، فضلا عن عدم جواز الحديث عن الشيوع الا حيث تكون الملكية قائمة فاذا انتقلت الملكية فلا حديث عن الشيوع القديم، وبالنسبة للشيوع الجديد الذي يترتب على البيع فهو ليس في حاجة الى حكم هذه المادة، حيث أن الذي يحكمه هو القواعد العامة.

- تعديل صياغة صدر المادة (٢٩) بحيث تم فيه استبدال كلمة "حقوق" بكلمة "ديون" الواردة بها، لأن الحق هو الذي له امتياز وليس الدين وذلك طبقا للقانون المدني. وكذلك تعديل البند (٢) من ذات المادة حتى يشمل النص كل أنواع الضرائب والرسوم المستحقة للدولة أو أحد الأشخاص العامة عن مزاوله النشاط البحري بالاضافة الى اضافة كلمة "التلوث" الى نص

البند (٥) من هذه المادة، نظرا لأن التلوث أصبح يشكل ظاهرة خطيرة مما يقتضى النص عليه في هذا المشروع.

- استبدال عبارة "بيع السفينة جبرا" "بيع السفينة قضائيا" الوارد بالبند (أ) من المادة (٣٧)، وسبب ذلك كى يشمل الحكم الوارد بالبند البيع الادارى بالاضافة الى البيع القضائى. فبيع السفينة اذا كان يحدث بحكم قضائى فانه قد يحدث بأمر ادارى، والبيع الجبرى يشمل البيع القضائى والبيع الادارى.

- اضافة عبارة "أو انتشاله أو رفعه" الى نص المادة ٣٩، حتى تتمكن الادارة البحرية المختصة من حبس حطام السفينة ضمانا لمصاريف ازالة أو انتشال أو رفع هذا الحطام.

- تعديل صياغة المادة (٤١) بعد حذف عبارة "والا كان باطلا" وذلك لأن شرط الكتابة الذي ينعقد بها رهن السفينة هو شرط انعقاد وليس اثبات أو شروط صحة.

- استبدال عبارة "الممرات المائية" بعبارة "الممرات البحرية" ردة في البند (أ) من المادة (٦٠)، حيث ان العبارة الأولى هى التي تنص عليها المعاهدات الدولية التي تنظم هذا الموضوع. كما أن هيئة قناة السويس قد اقترحت هذا التعديل.

كذلك تم في هذه المادة اضافة عبارة "أو انتشال أو رفع" الى البند (أ)، وكلمة "التلوث" للأسباب السابق الاشارة اليها عند الكلام عن المادتين (٢٩)، (٣٩).

- اضافة كلمة "الاذن" في نهاية نص المادة (٦٣)، لأن الاذن من القاضي هو الذي يقرر استغلال السفينة.

- رأت اللجنة كذلك استبدال كلمة "يعد" بكلمة "يعتبر" الواردة في المواد ٨٦، ١٤٤، ٢٠٧، ٢١٠، ٢١١، ٢٢٤، ٢٢٨، ٢٤٠، ٢٥٦، ٢٦٧، ٣١٩، ٣٢٢، ٣٢٣، ٣٣٧ من المشروع، ايضا للمقصود.

- تعديل صياغة المادة (١١٥) بما يتيح للبحار اثبات علاقة العمل بينه وبين رب العمل سواء حرر عقد بهذه العلاقة أو لم يحرر، وذلك حماية للعامل.

- تعديل صياغة البند (٢) من المادة (١٢٣) لتوضيح حكمه بشأن أداء السلفة لزوجة البحار أو غيرها من تربطهم بالبحار صلة قرابة.

- اضافة عبارة "في بلده" الى عجز المادة (١٢٨) حتى يتم أداء نفقات دفن البحار في بلده.

- اضافة كلمة "كتابي" الى الاذن المنصوص عليه في المادة (١٣٢)، وذلك حتى لا يلزم الربان العامل المفصول بترك السفينة في ميناء أجنبي الابناء على اذن مكتوب من القنصل المصرى أو السلطة البحرية المحلية، وذلك حماية للبحار.

- تعديل صياغة نص المادة (١٤٨) بحيث تم فيها قصر الأعمال الاضافية الأخرى التي تسند الى المقاول البحري الذي يقوم بأعمال الشحن والتفريغ - على الأعمال المادية المتصلة بعمليات الشحن والتفريغ دون أعمال الوكالة البحرية، وذلك على خلاف نص المادة كما وردت في المشروع والذي يقضى باسناد بعض الأعمال القانونية البحري كأعمال الوكالة البحرية الى مقاول الشحن والتفريغ، على الرغم من أن هذه الأعمال يجب أن تقتصر على الوكلاء البحريين (أمين السفينة وأمين الحمولة).

وقد ترتب على تعديل هذه المادة باستبعاد أعمال الوكالة البحرية من نطاق نشاط مقاول الشحن والتفريغ، تعديل المادة (١٥١) من المشروع بما يتمشى مع التعديل الذي تم في المادة (١٤٨)، ومن ناحية أخرى فان مقاول الشحن والتفريغ قد يتعرض لمسؤوليات جسام عند تنفيذ الأعمال التي يعهد اليه بها، فان الأمر يقتضى أن يستفيد المقاول من قواعد تحديد المسؤولية المقررة للناقل البحري للبضائع والمنصوص عليها في المادة (٢٣٣) من المشروع.

- استبعاد عبارة "والبرقية والتلوكس" الواردة في صدر المادة (١٥٣) بشأن اثبات عقد ايجار السفينة، وذلك لأن الاختراعات الحديثة قد تأتى بأسلوب جديد غير البرقية والتلوكس في مجال الكتابة، كما أن هذين الأسلوبين أصبحا الآن أقل الصور، مما يقتضى الأمر استبعادهما من النص الوارد بهذه المادة وترك أمر اثبات هذا العقد للقاضى عند اثاره النزاع بشأن اثباته.

- اضافة عبارة "وذلك دون الاخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية في عجز المادة (١٥٧)، حتى يستطيع المؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن لاستيفاء حقوقه عن المضار التي

يحدثها بالسفينة طبقا لقواعد المسؤولية التقصيرية لأنهما ليس بينهما علاقة تعاقدية تبيح للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن بما يجاوز ما هو مستحق طرفه للمستأجر الأصلي".

- استبدال عبارة "في أي وقت" بعبارة "في كل وقت" الواردة في المادتين (١٨٩) (١٩٠)، لأن العبارة الأولى أدق في التعبير.

- اضافة كلمة "عقد" الى نص المادة (١٩٦) احكاما للصياغة.

- اعادة صياغة المادة (٢٠٤) لتوضيح حكمها بشأن حامل سند الشحن أو المحال اليه هذا السند، وكذلك المظهر اليه.

- اعادة صياغة حكم الفقرة (٢) من المادة (٢١٠) لحماية الغير حسن النية بشأن اثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن أو خلاف ما ورد به من بيانات.

- استبدال عبارة "في المدة" بعبارة "في الفترة" الواردة في المادة (٢٢٧) لأن العبارة الأولى أدق لغوية.

- اضافة عبارة "أو لنائبه أو لأحد من" تابعيه في عجز المادة ٢٢٩، حتى لا يعفي الناقل من المسؤولية الناشئة عن هلاك البضاعة أو تلفها اذا أثبت أن الهلاك أو التلف يرجع لسبب أجنبي لا بد له وحده فيه، بل عليه كذلك أن يثبت أن هذا السبب لا دخل لنائبه أو أحد من تابعيه فيه.

- حذف عبارة "وعلاقة السببية بينها وبين الهلاك أو التلف" الواردة في عجز المادة (٢٣٠)، لأن الناقل متى أثبت عدم صحة البيانات التي تعتمد الشاحن ذكرها في سند الشحن فليس هناك داع لمطالبته باثبات علاقة السببية الذي أدى الى هلاك البضائع أو تلفها، ما دام أنه أثبت الغش.

- استبدال عبارة "وقوع خطأ" بعبارة "صدور خطأ" الواردة في عجز المادة ٢٣٢، لأن التعبير الأول أدق.

- استبدال عبارة "أو امتناع عن فعل" "أو امتناع صدر منه" الواردة في الفقرة (٣) من المادة (٢٣٥) كدقة المعنى الأولى في توضيح الامتناع الذي يؤدي الى احداث الضرر.

- اضافة عبارة "أو من أحد تابعيه" الى عجز المادة (٢٤١) للأسباب السابق ذكرها بشأن المادة (٢٢٩).

حذف عبارة "الا اذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ من السفينة القاطرة" الواردة في عجز الفقرة (١) من المادة ٢٧٩، وكذلك استبدال عبارة "باتفاق كتابي" بعبارة "باتفاق صريح" الواردة في صدر الفقرة (٢) من المادة ذاتها.

وعلة هذا أن السفينة القاطرة بالنسبة للعمل داخل الموانى تكون مؤتمرة بصورة مباشرة بأمر ربان السفينة المقطورة، مما يقتضى عدم محاسبتها عن الضرر الذي يحدثه أثناء عملية القطر والذي يسأل في هذا الشأن هو مجهر السفينة المقطورة وحده، فضلا عن مخالفة العبارة المحذوفة للقوانين المعمول بها في مجال القطر.

- اضافة كلمة "حدود" الى صدر المادة (٢٨٠)، لأن العمل في الموانى ليس محدودا بداخلها فقط وانما بالمنطقة الارشادية لها، وقد تكون عملية القطر مرتبطة بالارشاد خارج الميناء ولكنها في المنطقة المحدودة بالارشاد، مما يقتضى اضافة كلمة "حدود" قبل كلمة "الموانى" الواردة بهذه المادة.

كذلك تم حذف عبارة "الا اذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة القاطرة" من عجز الفقرة (٢) من هذه المادة للأسباب السابق بيانها بشأن المادة (٢٧٩).

- حذف الفقرة (٢) الواردة في المادة (٢٨٦) والخاصة برجوع المجهز على المرشد بمقدار الضرر الذي نشأ عن الخطأ الذي صدر منه. وذلك للعلة السابق الاشارة اليها.

- كما رأت اللجنة اجراء بعض التعديلات اللفظية على نصوص بعض مواد مشروع القانون الأخرى بغية أحكام الصياغة وضبطها.

واللجنة توافق على مشروع القانون، وترجو المجلس الموقر الموافقة عليه معدلا بالصيغة المرفقة.

رئيس اللجنة المشتركة

حلمى عبد الآخر

(*) مسابقة للنهج الذي ألزم المجلس به نفسه بالتأني في دراسة كل ما يصدر عنه، إيماناً منه بأن واجب المشروع يقتضيه اجلاء النص فلا يحمل القاضي شقة استجلائه "فجلاء النص خير من استجلائه"، فقد أصدر السيد الدكتور رئيس المجلس القرار رقم ١٣ لسنة ١٩٩٠ بتشكيل لجنة فنية لنظر مشروع القانون من هيئة مكتب لجنة الشؤون الدستورية والتشريعية والسادة رئيسى لجنتى النقل والمواصلات والشؤون الدينية والاجتماعية والأوقاف وبعض أعضاء المجلس والمتخصصين والخبراء في مجال التجارة البحرية.

وكذلك بعض فقهاء قانون التجارة البحرية في الجامعات البحرية في الجامعات المصرية وفضيلة مفتى الجمهورية وأمين عام مجلس الشعب ومندوبين من وزارتى العدل والنقل البحري، وذلك لدراسة تمهيدية للمشروع قبل عرضه على اللجنة المشتركة.

وقد عقدت اللجنة الفنية ستة اجتماعات لنظر المشروع برئاسة السيد الدكتور رئيس المجلس في ٢٤ من يناير، ٧ و ١٤ و ٢٠ و ٢١ و ٢٨ من فبراير سنة ١٩٩٠، حضرها السيد الدكتور وزير الدولة لشئون مجلسى الشعب والشورى، كما حضر معظم هذه الاجتماعات السيدان وزير النقل والمواصلات والنقل البحري، والعدل.

الباب الثانى

أشخاص الملاحة البحرية

٦٩ - يشتمل هذا الباب على أربعة فصول تدور كلها حول الأشخاص الذين لهم شأن في الاستثمار البحري، وهم: مالك السفينة، ومجهزها، والربان، والبحارة، والمقاولون والوكلاء البحريون.

٧٠ - ويتعلق الفصل الأول بمالك السفينة ومجهزها، وقد استهلته المادة ٧٨ بتعريف المجهز بأنه من يقوم باستغلال السفينة لحسابه يوصفه مالكا أو مستأجرا لها. وأقامت قرينة يعتبر المالك بمقتضاها مجهزا حتى يقوم الدليل على العكس.

٧١ - ولما كان تجهيز السفينة يتضمن جملة أمور فنية وإدارية قابلة للتبديل تبعا لتقدم التكنولوجيا في فنون الملاحة البحرية، فقد استصوب المشرع ترك تنظيم هذه الأمور الى الجهات الادارية والفنية المختصة ليكفل لها المرونة اللازمة لتعديل أحكامها كلما اقتضى التقدم العلمى ذلك (المادة ٧٩).

٧٢ - وغنى عن البيان أن أهم ما يعرض من مسائل بمناسبة الكلام عن مالك السفينة هي مسئوليته عن أفعال الأشخاص الذين يعملون عليها وعلى الالتزامات التي يعقدها الربان في شئون تتعلق بها. ولهذا وجه المشروع كل عنايته الى هذه المسألة فخصص لها المواد من ٨٠ الى ٩١، واستعان في صدها بأحكام الاتفاقية الدولية المنعقدة بمدينة لندن في ١٩ من نوفمبر ١٩٧٦. واقتضى السير في ركب هذه الاتفاقية - العدول في مجال المسؤولية - عن نظام الترك العينى المأخوذ به في التقنين البحري القائم الى نظام تحديد المسؤولية بمبالغ قصوى.

٧٣ - وبدأت المادة ٨٠ أحكام المسؤولية بالإشارة الى نوعيها التقليديين، فأقامت المالك مسئولا عن أفعال الربان والبحارة وغيرهم من الأشخاص الذين يعملون في السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها (المسؤولية التقصيرية)، كما أقامته مسئولا عن الالتزامات الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان في حدود سلطته (المسؤولية العقدية).

٧٤ - وأشارت المادة ٨١ في مطلعها الى أن تحديد المسؤولية جائز أيا كان نوعها أي سواء أكانت مسؤولية عقدية أم مسؤولية تقصيرية.

وعلى الرغم من هذا التعميم فقد قصر النص ميزة التحديد على ديون ذكر مصادرها على سبيل الحصر. والأمر الذي يلفت النظر في تعداد هذه المصادر أن من بين الديون التي أجازت الاتفاقية الدولية لمالك السفينة التمسك بتحديد المسؤولية في شأنها الديون الناشئة عن الأضرار البدنية والأضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة أو التي تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة. ومعنى هذا أن للناقل - متى كان مالكا للسفينة - حق التمسك بالتحديد المنصوص عليه في الاتفاقية في حالة مسئوليته عن الأضرار التي تحدث للمسافرين أو للبضائع المشحونة في السفينة. ولا يثير هذا الوضع أية صعوبة اذا كانت الاتفاقية هي وحدها

الواجبة التطبيق. بيد أن هناك اتفاقيات أخرى تتعلق بمسؤولية الناقل في حالتي نقل الأشخاص ونقل البضائع، وتقضى هذه الاتفاقيات بدورها بتحديد مسؤولية الناقل ولكن على أسس تختلف عن الاتفاقية التي نحن بصددھا. فإذا كانت هذه الاتفاقيات واجبة التطبيق ھي الأخرى، فكيف التنسيق بين أحكامھا وأحكام اتفاقية مسؤولية المالك في الغرض الذي يكون فيه المالك ناقلا في نفس الوقت. وھو الغرض الغالب في العمل، أتكون للمالك حرية الاختيار فيحدد مسؤوليته بالاستناد الى اتفاقية مسؤولية المالك أو اتفاقية مسؤولية الناقل تبعا لمصلحته؟ أم تحجب احدى الاتفاقيتين الأخرى؟ وإذا كان الجواب ايجابا، فأی الأمرين يكون الحاجب، وأيھما يكون المحجوب؟ هذا هو الموضوع الذي أثار جدلا في الفقه، وأراد المشروع أن يحسمه بحل يوضح الحدود بين أحكام المسؤوليتين.

ويتلخص هذا الحل في وجوب العمل بأحكام مسؤولية الناقل وحدها متى وجد عقد نقل، سواء في ذلك أكان الناقل مالكا السفينة أم غير مالك. أما حيث لا يوجد عقد النقل، فان أحكام مسؤولية المالك ھي التي تكون واجبة التطبيق بغرض أن الدين مما يجوز التمسك بتحديد المسؤولية في شأنه. وأقام المشروع هذا الحل بنص هو المادة ١٩٨ بمطلع الفصل الخاص بعقد النقل البحري حيث ذكر أن أحكام هذا الفصل تسري "دون غيرها سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزا أم مستأجرا لها". وقد يقال وكيف تقع الاتفاقيات الدولية في مثل هذا التناقض؟ والحقيقة أنه لا تناقض، لأن لكل اتفاقية دولية كفاية ذاتية وكيانا قائما بذاته، فلا تكمل أحكام غيرها، ولا تستكمل أحكامھا بأحكام غيرها، الأمر الذي اقتضى أن تغطي الاتفاقية الخاصة بمسؤولية المالك كل الديون التي رأت تحديد المسؤولية في شأنھا، ومن بينها الديون الناشئة عن الأضرار التي تلحق المسافرين أو البضائع في مجال عقد النقل، اذ من الجائز أن تصدق دولة عليها ولا تصدق على الاتفاقيات الخاصة بمسؤولية الناقل، فيجد مالكو السفن من رعاياھا سبيلا الى تحديد مسؤوليتھم، ومن الواضح أن اعتبارا كهذا لا محل له في تشريع داخلي تتماسك أحكامه ويكمل بعضها بعضا.

وأكدت الفقرة الثانية من المادة ٨١ على أن التمسك بتحديد المسؤولية جائز ولو كان الدين لصالح الدولة أو احدى الأشخاص العامة لكيلا يظن أن حقوق هذه الجهات في تأمين من الدفع بتحديد المسؤولية.

٧٥ - واستثنت المادة ٨٢ بعض الديون فلم تجز التمسك بتحديد المسؤولية في شأنها، ولكل استثناء منها علته: فاستثناء الديون الناشئة عن تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها وشحناتها يبرره أن من الضروري المبادرة الى تطهير الممرات المائية ضمانا لسيولة الملاحة البحرية وانتظامها. واستثناء الديون الناشئة عن الانقاذ يبرره أنها تنشأ عن جهود ينبغي أن تعوض كاملة. واستثناء الديون الناشئة عن الاسهام في الخسارات المشتركة يفسره أن هذه الديون تمثل حصة في مشاركة تظل ناقصة اذا لم تقدم الحصة بكاملها. أما استثناء حقوق الربان والبحارة والتابعين وخلفائهم فتمليه رعاية هؤلاء الأشخاص وتمكينهم من الحصول على حقوقهم. واستثناء الأضرار النووية والأضرار الناشئة عن التلوث فهو أمر استحدثته الاتفاقية الجديدة (١٩٧٦) وفرضه التطور التكنولوجي في الملاحة البحرية وحماية البيئة.

٧٦ - وتكلمت المواد من ٨٣ الى ٨٦ في كيفية تعيين الحد الأقصى للمسؤولية وتوزيع المبلغ الذي يحكم به ويقوم ذلك على الأسس الآتية:

(١) العبرة بالحمولة الكلية للسفينة وترك المشروع كيفية حساب هذه الحمولة للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

(٢) يختلف مبلغ الأساس تبعا لحمولة السفينة ونوع الضرر (بدني أو غير بدني).

(٣) مبالغ الأساس لا تقابل بدقة المبالغ التي عينتها الاتفاقية الدولية، ولكنها في نظر المشروع عادلة تحقق التوازن بين المصالح المتعارضة وتتناسب وما طرأ على أسعار النقد من تقلبات، وقد أجاز قانون الاصدار تعديل هذه المبالغ بقرار من رئيس الجمهورية تحقيقا للمرونة في التطبيق.

(٤) تأكيداً لحماية المضرور "أبطلت الفقرة الثانية من المادة ٨٣ كل اتفاق سابق على وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه تحديد المسؤولية بأقل من المبالغ المعينة في النص.

(٥) إذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها كاملة اشترك الباقي منها مع ديون الأضرار غير البدنية في المبالغ المخصصة لهذه الديون لأن الضرر البدني أولى بالرعاية عن الضرر غير البدني.

(٦) يتم التوزيع داخل كل مجموعة من الأضرار بنسبة كل دين. ومع ذلك تقرر المادة ٨٥ امتيازاً للديون الناشئة عن الأضرار التي تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو مساعدات الملاحة على الديون الناشئة عن الأضرار غير البدنية الأخرى، وذلك لأنها تتعلق بانتظام الملاحة البحرية.

(٧) المبالغ التي تعين بتعويض الأضرار غير البدنية عن حادث واحد تشكل مجموعة قائمة بذاتها تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث ولا يشاركها في ذلك ما قد يستحق من تعويضات عن حوادث أخرى.

٧٧ - وعالجت المادة ٨٧ الغرض الذي ينشأ فيه عن الحادث الواحد دين على المالك وحق له قبل الدائن، فالزمت المالك بأجراء المقاصة أولاً بين الحق الذي له والدين الذي عليه، حتى إذا ما أسفرت المقاصة عن فائض للدين الذي عليه أمكنه التمسك بتحديد المسؤولية في شأنه. ويتغيا هذا الحل اتقاء الاسراف في محابة المالك إذ أجاز له التمسك بتحديد المسؤولية أولاً ثم بالمقاصة ثانياً، إذ تجرى المقاصة عندئذ بين حق ظل محتفظاً بكامل مقداره ودين تحمل التخفيض وهو في زحمة الديون التي اشتركت في التوزيع.

وحماية لمالك السفينة وضماناً لانتظام الاستثمار حظرت الفقرة الثانية من المادة ٨٧ اتخاذ أي إجراء على أموال المالك إذا وضع تحت تصرف الدائن المبالغ المخصصة للتعويض أو قدم ضماناً كافياً.

- ٧٨ - وتكلمت المادة ٨٨ في الغرض الذي يوفي فيه المالك السفينة قبل اجراء التوزيعات أحد الديون المشتركة في التوزيع فأجازت له الحلول محل الدائن في التوزيع بمقدار ما أوفي.
- كما أجاز النص للمحكمة أن تقضى بناء على طلب المالك بتجنيب مبالغ لأداء تعويضات يثبت المالك أنه من المحتمل أن يلتزم الوفاء بها، وهي حيلة تقدر المحكمة ضرورتها.
- ٧٩ - ولما كان تحديد المسؤولية ميزة يجب ألا ينالها المالك الا اذا كان حسن النية، فقد حرّمته المادة ٨٩ منها اذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن سوء نيته، وحرص النص على بيان المعنى المقصود من سوء النية في هذا المجال.
- ٨٠ - وتكلمت المادة ٩٠ في تقادم دعوى المسؤولية ضد مالك السفينة وجعلت مدة التقادم سنتين من تاريخ وقوع الفعل الموجب للمسؤولية وبيّنت أسباب انقطاع هذه المدة.
- ٨١ - واختتمت المادة ٩١ هذا الفصل بالنص على سريان أحكام تحديد المسؤولية ولو كان مستغل السفينة غير مالك لها، كما اذا كان مجهزا أو مستأجرا أو مديرا للشيوخ. كما نصت على سريان الأحكام المذكورة في حالة مسؤولية الربان أو البحارة والتابعين، ولكنها حرصت على النص على أنه مهما تحدد الأشخاص المسؤولون في الأضرار الناشئة عن حادث واحد، فان المسؤولية لا تتخطى الحدود المبينة في المادة ٨٣. وراعى المشروع في هذا المقام أيضا مصلحة الربان والبحارة فأجاز لهم في الفقرة الثانية من المادة ٩١ التمسك بتحديد المسؤولية ولو نشأ الضرر عن خطأ شخصي صادر منهم بصفتهم المذكورة.
- ٨٢ - وخصص المشروع الفصل الثاني للربان نظرا لأهمية الدور الذي يقوم به في قيادة السفينة وإدارتها والمحافظة على سلامتها وسلامة شحنتها والأشخاص الموجودين عليها.
- واستهلت المادة ٩٢ أحكام هذا الفصل ببيان كيفية تعيين الربان وعزله وتقرير حق له في التعويض اذا كان العزل تعسفيا. ولم يتكلم المشروع في الشروط والمؤهلات التي يجب أن تتوافر فيمن يعين ربانا لوجود قوانين خاصة في هذا الشأن.
- ٨٣ - وعهدت المواد من ٩٣ الى ٩٥ بقيادة السفينة الى الربان على أن تنتقل القيادة من بعده الى الضابط الذي يليه في المرتبة عند وجود مانع يحول دونه والقيام بها، وتجنب هذه

النصوص الدخول في المسائل الفنية ولكنها حرصت في الوقت ذاته على الإشارة الى الواجبات التي تقتضيها آداب القيادة ويكمل هذه الواجبات بعض أخلاقيات لم تشر اليها النصوص لأنها مما لا يفرضه القانون، وانما مرجعها التقاليد البحرية وضمير الربان. ومن أمثلتها أن الربان ينبغي أن يكون آخر من يغادر السفينة اذا أشرفت على الغرق أو اشتعلت فيها النيران ويحترم الربانية عادة هذا التقليد، ومنهم من يتعلق بسفينته فيظل على ظهرها اذا نكبت حتى يهوى معها الى قاع البحر.

٨٤ - وتتكم المواد من ٩٦ الى ١٠٠ في سلطات الربان، وهى سلطات واسعة تناسب ضخامة مسؤوليته. فهو الموثق، والأمين على النظام في السفينة، والقائم بجمع الاستدلالات واجراء التحريات، والأمر بالتحفظ، والنائب القانونى عن المجهز في اجراء الأعمال اللازمة للسفينة والرحله. وقديما قالوا أن الربان هو السيد على السفينة بعد الله، ولا يزال لهذا القول الكثير من مدلوله على الرغم من تقدم وسائل الاتصال بالسفينة وهى في عرض البحر وانتشار وكلاء المجهزين في مختلف الموانئ.

وترد على هذه النصوص الملاحظات الآتية:

(١) ذكرت المادة ٩٦ أن للربان سلطات على الأشخاص الموجودين في السفينة وأن له توقيع العقوبات التأديبية، ولم تذكر هذه العقوبات تاركة الأمر للقوانين الخاصة بذلك.

(٢) تعتبر المادة ٩٩ الربان نائبا قانونيا عن المجهز، ولكنها تقيد هذه النيابة بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، ولا تقررها للربان الا حيث لا يوجد المجهز أو من يمثله في المكان الذي يجرى فيه الربان العمل القانونى اذ متى حضر الأصيل وجب أن يحتجب الوكيل. ونظر النص الى مصلحة الغير حسن النية فقرر له حماية من وجهين: الأول أنه لم يجز الاحتجاج عليه بالقيود الاتفاقية التي قد ترد على النيابة المذكورة، والثانى أنه افترض عدم علمه بوجود المجهز في المكان الذي يتم فيه العمل القانونى ووضع على عاتق خصمه اثبات هذا العلم. وفي كلا الوجهين يتغيا النص حماية ظاهر الأشياء.

(٣) أشارت المادة ١٠٠ الى وظائف الربان التجارية وأوجبت عليه اتباع تعليمات المجهز بشأنها.

٨٥ - وتتعلق المواد من ١٠١ الى ١٠٤ بواجبات الربان الادارية، فأشارت الى الوثائق التي يجب أن يحتفظ بها على السفينة، والى الدفاتر التي يمسكها وكيفية التأشير عليها، والى التقارير التي يقدمها عند وقوع حوادث غير عادية أثناء الرحلة وكيفية فحص الوقائع الواردة بها وحجيتها في الاثبات.

٨٦ - ومنحت المواد من ١٠٥ الى ١٠٧ الربان سلطات خاصة لمواجهة ما قد يطرأ عليه أثناء السفر من ظروف تلجئه الى اتخاذ تدابير استثنائية.

فأجازت له المادة ١٠٥ الاقتراض بضمان السفينة وأجرة النقل. فاذا لم يكف هذا الضمان لتغطية القرض جاز له رهن الشحنة. واذا تعذر القرض، جاز بيع البضائع المشحونة بقدر المبلغ المطلوب. ولما كان القرض أو البيع تصرفا استثنائيا ينبغي ألا يلجأ اليه الربان الا تحت ظروف ملجئة، فقد اشترط النص لاجرائه الحصول على اذن من القاضي أو القنصل أو السلطة القضائية المحلية بحسب الأحوال. ولم يهمل النص مصالح أصحاب البضائع فأجاز لهم المعارضة في بيعها وطلب اخراجها من السفينة بشرط أداء أجرة النقل كاملة.

وأيا كانت الظروف التي يوجد فيها الربان، فقد حرمت عليه المادة ١٠٦ بيع السفينة ولو سارت غير صالحة للملاحة الا بتفويض خاص من المالك. وروعى في هذا الحكم أن وسائل الاتصال بالمالك قد صارت ميسرة في كنف التقدم التكنولوجي الحديث، فلا مبرر لانفراد الربان بتصرف يخرج السفينة من ذمة مالكة وينهى الاستثمار.

أما المادة ١٠٧ فتواجه الفرض الذي يضطر فيه الربان الى وقف السفر لاجراء اصلاحات في السفينة. والمفروض بدهاءة أن الاصلاحات ضرورية لا تستطيع السفينة مواصلة الرحلة بدونها. والأمر الذي عنى به النص هو بيان حقوق أصحاب البضائع لاتقاء الضرر الذي يترتب على تأخير السفر، وقد خيرهم النص بين أمرين: اما الانتظار حتى يتم الاصلاح واما اخراج بضائعهم من السفينة، فاذا اختاروا الانتظار فلا يتحملون زيادة في الأجر عن مدة الاصلاح. واذا اختاروا اخراج البضائع، وجب أن يدفعوا أجرة النقل كاملة.

واذا اتضح أن اصلاح السفينة في مدة معقولة غير مستطاع، وجب أن يخطر الربان أرباب البضائع بذلك ثم يعمل على استئجار سفينة أخرى لاستكمال السفر ويتحمل ما قد ينشأ عن

ذلك من نفقات. فاذا تعذر عليه ذلك، فلا مناص من أن يخرج أرباب البضائع بضائعهم ولا يلزمون الا بدفع أجرة ما تم من سفر، ثم يتولى كل منهم تدبير شأنه كما يترأى له.

٨٧ - ولعل أهم النصوص الخاصة بالربان هي المادة ١٠٨ التي وضعت عليه واجب المحافظة على السفينة وشحناتها وسلامة الأشخاص الموجودين عليها، ثم اقامته مسئولاً مدنياً أن أخطأ في أداء هذا الواجب ولو كان الخطأ يسيراً. ولم يشر النص الى المسؤولية التأديبية أو الجنائية لوجود قوانين خاصة في هذا الشأن.

٨٨ - ويتعلق الفصل الثالث بالبحارة وعقد العمل البحري وينقسم الى فرعين: الأول للأحكام العامة، والثاني لعقد العمل البحري. واستهلكت المادة ١٠٩ الأحكام العامة وأوضحت في الفقرة الأولى منها المقصود من لفظ "البحار" فذكرت أنه ينصرف الى كل شخص يرتبط بعقد عمل بحري أيا كانت طبيعة العمل المعهودة اليه. فيشمل اللفظ والحال كذلك الربان والضباط والمهندسين والأطباء والاداريين والميكانيكيين والملاحيين والطهارة وخدم المطاعم والغرف وغيرهم ممن يؤدون عملاً في السفينة بمقتضى عقد عمل. واستبدل المشروع لفظ "البحارة" بلفظ "الطاقم" واذا كان صحيحاً أن اللفظ الأخير هو الذائع في الأوساط البحرية المصرية فإن عريبته محل شك وجدير بالذكر أن تعريف البحار وان جاء عاماً شاملاً لكل من يرتبط بعقد عمل بحري، فإن المشروع رأي تخصيص الربان بالذكر لتعدد صفاته القانونية فاعتبره بحاراً تجرى عليه أحكام عقد العمل البحري فيما يتعلق بالعقد الذي يبرمه مع المجهز. وينبغي على أن الربان يعتبر تابعاً للمجهز، فضلاً عن صفته كنائب عنه في القيام بالأعمال القانونية اللازمة للسفينة والرحلة، وصفته كممثل للسلطة العامة في المحافظة على النظام وتوثيق التصرفات وجميع الاستدلالات واجراء التحريات والتحفظ.

أما تعريف الربان وغيره من المشتغلين في السفينة وتعيين عدد البحارة الذين يتعين وجودهم فيها والشروط والمؤهلات التي يجب أن تتوافر فيهم فهي أمور تركتها الفقرة الثانية من المادة ١٠٩ للقوانين الخاصة والأعراف البحرية وبالاتفاقيات الدولية النافذة في مصر.

٨٩ - وتتكلم المواد من ١١٠ الى ١١٢ في الجواز البحري والترخيص بمزاولة العمل على السفن.

والجواز البحري لازم لكل مصرى يعمل على سفينة تبحر خارج المياه الإقليمية المصرية، أما في الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية فلا ضرورة للجواز. وتركت المادة ١١٠ تنظيم أحكام منح الجواز للقوانين الخاصة.

وبالمثل توجب المادة ١١١ على كل شخص - مصرى كان أو غير مصرى - يريد العمل على السفن المصرية أن يحصل على ترخيص من الجهة المختصة، وتركت تنظيم أحكام هذا الترخيص بدوره للقوانين والقرارات الخاصة ليكون تغييرها أو تعديلها مرنا.

أما المادة ١١٢ فتهدف الى منح بعض ميزات للمصريين، فقصرت عليهم العمل في السفن التي تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو بالارشاد في الموانئ المصرية، ولكنها أجازت استخدام الملاحين والمرشدين الأجانب بترخيص خاص لكيلا توصل الباب دون الاستعانة بالخبرة الأجنبية ان اقتضت الضرورة. ويلاحظ أنه لا تكرر بين هذا النص والمادة الثامنة التي تقصر بدورها القطر والارشاد في الموانئ المصرية والملاحة الساحلية بين هذه الموانئ على السفن المصرية، لأن القصر في هذه المادة الأخيرة يتعلق بالسفينة، بينما هو في المادة ١١٢ خاص بالبحارة. أما بالنسبة الى السفن المصرية بصفة عامة فقد اكتفى النص باستلزام تخصيص نسب معينة من عدد البحارة الذين يعملون فيها ومن الأجور التي يتقاضونها للمصريين، ولكنه لم يعين هذه النسب تاركا الأمر لقرار من الوزير المختص ليسهل تعديلها كلما لزم الحال. ويلاحظ أن الرخصة التي يمنحها النص للوزير المختص تسمح له بتعيين نسب تختلف عن النسب التي قد تشترطها قوانين أخرى، كقوانين الشركات مثلا.

٩٠ - أما أحكام عقد العمل البحري فقد استهلتها المادة ١١٣ بتعريف لهذا العقد يتفق وخصائص عقد العمل بصفة عامة بعد تطويرها لتناسب العمل في البحر.

ولعل أول ما يلفت النظر في شأن أحكام عقد العمل البحري أن الفقرة الأولى من المادة ١١٤ لا تقصى عن تنظيم هذا العقد الأحكام العامة الواردة بقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية الا حيث يوجد نص في المشروع، وذلك حرصا على تمكين العمال البحريين من الاستفادة من الحقوق والمزايا المقررة في هذه القوانين للعاملين عامة. وينبنى على ذلك أن نصوص المشروع تكون هي الواجبة التطبيق أولا على عقد العمل البحري، فاذا خلا المشروع من

النص الخاص، سرت الأحكام العامة المنصوص عليها في قوانين العمل والتأمينات الاجتماعية بما تتضمنه من حقوق ومزايا لا يشملها المشروع الا اذا كانت هذه القوانين تقصى عن نطاق تطبيقها العاملين في البحر، ويلاحظ في هذا الصدد أن المشروع تعمد ترك بعض التفاصيل المتعلقة بكيفية تنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد العمل البحري للقوانين الخاصة التي يجب النظر اليها بوصفها مكملة لأحكام المشروع وفي مرتبتها من حيث التطبيق.

واستثنت الفقرة الثانية من المادة ١١٤ الأشخاص الذين يعملون على السفن الصغيرة التي تقل حمولتها الكلية عن عشرين طنا فلم تخضعهم لأحكام عقد العمل البحري لأن من يعمل على مثل هذه السفن يكون عادة مالكا لها أو شريكا في ملكيتها وقلما يستخدم عمالا بحريين، واذا استخدمهم فالغالب أن يكونوا من طبقة الصبيان.

٩١ - وتشترط المادة ١١٥ أفراغ عقد العمل البحري في محرر. والكتابة هنا ليست شرط صحة وانما شرط اثبات. ولاحظ المشروع أن الأمر قد يقتضى استخدام البحارة على وجه السرعة دون أن يكون هناك متسع من الوقت لتحرير العقد، فأجاز للبحار وحده اثباته بكافة الطرق حماية له وصونا لحقوقه، وهى ميزة كانت القواعد العامة كفيلة بتقريرها للبحار ولو لم يأت نص بشأنها، لأن العقد يعتبر بالنظر الى رب العمل تجاريا فيجوز اثباته في مواجهته بكافة الطرق بينما يعتبر بالنظر الى البحار مدنيا تسري عليه القواعد العامة في الاثبات.

٩٢ - وتتكمّل المادة ١١٦ في عدد النسخ التي تحرر من العقد وفي البيانات التي تذكر فيه ولا يترتب على اهمال ذكر هذه البيانات بطلان، وانما لا يستطيع العقد بداهة أن يؤدي وظيفته في الاثبات الا بقدر ما يشتمل عليه من بيانات.

٩٣ - وتتكمّل المادتان ١١٧ و ١١٨ في واجبات البحار، وقد تعمد المشروع البدء بها ليكون حاضرا واضحا في ذهن البحار وضميره أن ما سيأتى بعد ذلك من حقوق ومزايا مقررة له ليس منحة بدون ثمن، وانما هو مقابل واجبات أن أهملها كان عليه الحساب. وتتلخص هذه الواجبات في تأدية العمل المعهود اليه واطاعة أوامر الرؤساء وعدم مغادرة السفينة دون اذن لكيلا يكون الأمر فوضى في ادارتها. كما ألزمت المادة ١١٧ البحار بالعمل في حالة الخطر على انقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها وشحناتها لكيلا يقف البحار ساعة المحنة

متفرجا غير مكترث وكأن الأمر لا يعنيه. بيد أن النص لم يلزمه بهذا العمل الإضافي الا مقابل مكافأة مالية تشجيعا له على القيام به.

وخصت المادة ١١٨ بالذكر واجب امتناع البحار عن شحن بضائع في السفينة لحسابه الخاص الا باذن، اذ قد يغريه العمل في السفينة على اختلاس عمليات نقل اضرارا برب العمل. ولم يجعل النص جزاء مخالفة هذا الخطر مصادرة البضائع لحساب رب العمل كما فعل التشريع القائم، اذ لا محل لمثل هذا الحكم الشاذ، واكتفي النص بالزام البحار بدفع أجرة النقل مضافا اليها "مبلغ يعادلها" جزاء له على ما فعل، فضلا عن حق الربان في الأمر بالبقاء البضائع في البحر اذا كانت تهدد سلامة السفينة أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات.

٩٤ - وافترضت المادة ١١٩ التزامات رب العمل بالالتزام الأساسي وهو أداء أجر البحار وفقا لشروط العقد أو العرف البحري. وفصلت المواد من ١٢٠ الى ١٢٤ أحكام هذا الالتزام. فأضافت الى الأجر نسبة أثناء السفن لتكون مقابل الاغتراب. واذا كان الأجر معينا بالرحلة وتقرر تقصير السفر فلا يخفض الأجر، وعلى العكس من ذلك يزداد اذا تقرر تأجيل السفر أو اطالة الرحلة. واذا توفي البحار أثناء السفر وكان معينا بالرحلة للذهاب فقد استحق له الأجر كاملا واذا كان معينا للذهاب والاياب وتوفي أثناء الذهاب استحق له نصف الأجر، ويستحق له كاملا اذا توفي أثناء الاياب. ويجوز تقديم سلف للبحارة من أجورهم ولكن في حدود ضيقة لكيلا يتصرف البحار مقدما في الجزء الأكبر من أجره ولا يبقى له ما يكفي لمواجهة نفقاته الضرورية عند عودته. ورعاية لمصلحة الأشخاص الذين يتولى البحار الانفاق عليهم أجاز المشروع تفويضهم في قبض السلفة ولم يجز استردادها منهم ولو الغى العقد بفعل البحار نفسه اذ الغالب أن تكون السلفة قد صرفت في الشؤون الضرورية لأسرة البحار أثناء غياب عائلها. أما الحجز على أجر البحار فقد أحالت المادة ١٢٤ في شأنه الى القواعد العامة، اذ لا مبرر لتقرير معاملة استثنائية للعمال البحريين في هذا المجال.

٩٥ - ثم واصلت المواد من ١٢٥ الى ١٢٩ الكلام في بقية التزامات رب العمل، فذكرت أربعة التزامات، وكلها التزامات عتيقة جرى عليها العرف البحري منذ القدم وهي:

١ - تقديم الغذاء للبحار وكفالة اقامته أثناء السفر بدون مقابل.

٢ - علاج البحار بدون مقابل اذا أصيب وهو في خدمة السفينة، الا اذا كانت الاصابة نتيجة سوء سلوك فيكون العلاج بمقابل يخصم من الأجر. وينقض هذا الالتزام اذا تبين أن الاصابة غير قابلة للشفاء، وتغطي الموقف عندئذ قوانين التأمينات الاجتماعية. ولا يقتصر الأمر على العلاج فحسب، وانما يستحق البحار المصاب أيضا أجره كاملا خلال الرحلة. أما بعد انتهائها فتسري أحكام قوانين العمل. بيد أن استحقاق الأجر أو غيره من المستحقات رهين بسلوك البحار، فاذا كانت الاصابة نتيجة عصيان أو سكر أو سوء سلوك فلا يستحق شيئا.

٣ - أداء نفقات دفن البحار اذا توفي وهو في خدمة السفينة أيا كان سبب الوفاة، أي لو نشأت عن سوء سلوك، اذ يمحو الموت الاساءة وينال المسيء العفو بدفنه.

٤ - اعادة البحار الى الوطن اذا حدث أثناء السفر ما يوجب انزاله من السفينة، الا اذا كان ذلك بناء على أمر من السلطة المحلية أو على رغبة من البحار نفسه. ويعاد البحار المصرى الذي عين في ميناء مصرى الى هذا الميناء. واذا عين في ميناء أجنبى كان له الخيار بين العودة الى هذا الميناء أو الى أي ميناء مصرى. ويعاد البحار الأجنبى الى الميناء الأجنبى الذي عين فيه، الا اذا اتفق على اعادته الى ميناء مصرى. ويشمل الالتزام باعادة البحار نفقات غذائه واقامته فضلا عن نقله.

٩٦ - وتكلمت المواد من ١٣٠ الى ١٣٤ عن بعض تفصيلات تتعلق بانقضاء عقد العمل البحري. ويستوقف النظر فيما يأتى:

١ - اذا كان العقد محدد المدة وانتهت المدة أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون حتى دخول السفينة أول ميناء مصرى. ومع ذلك أن مرت السفينة بعد انتهاء العقد بالميناء الذي يعاد اليه البحار، فلا يمتد العقد الا الى وقت رسو السفينة في هذا الميناء (المادة ١٣٠) وامتداد العقد بهذه الكيفية أمر تقتضيه بالبداية سلامة السفينة.

٢ - اذا انقضى العقد بوفاة البحار أثناء الدفاع عن السفينة أو الشحنة أو المسافرين استحق وراثته تعويضا خاصا بينت المادة ١٣١ مبلغه فضلا عن التعويضات التي تقررها قوانين العمل والتأمينات الاجتماعية.

٣ - اذا فصل البحار أثناء السفر، فلا يجوز الزامه بترك السفينة في ميناء اجنبى الا باذن من القنصل المصرى أو من السلطات المحلية عند عدم وجوده. وغنى عن البيان أن الاذن ينبغى الا يمنح الا لأسباب خطيرة كتمرد أو تهديد بالقتل أو اشعال النار أو غير ذلك من أفعال سوء السلوك التي تعرض السفينة أو المسافرين أو الشحنة للخطر. ومنعا للتعسف أوجبت المادة ١٣٢ اثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه في دفتر البحار والا اعتبر تعسفيا.

٤ - ينقضى عقد البحار المعين بالرحلة اذا حالت القوة القاهرة دون البدء في السفر أو مواصلته، ولا يستحق البحار عندئذ أجرا الا عن الأيام التي قضاها فعلا في العمل ولا يجوز له المطالبة بأية مكافأة أو تعويض (المادة ١٣٣).

٥ - اذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة فلا يستحق البحار أجرا الا عن الأيام التي قضاها في العمل. ومع ذلك أجازت الفقرة الأولى من المادة ١٣٤ للمحكمة أن تعفي رب العمل من دفع الأجور كلها أو بعضها اذا ثبت أن ما وقع من ضرر كان نتيجة فعل البحارة أو تقصيرهم في انقاذ السفينة أو المسافرين أو الشحنة. أما الفقرة الثانية من المادة ١٣٤ فقد أجازت لرب العمل انهاء العقد في الحالة المشار اليها دون اخطار سابق.

٩٧ - ووضعت المادة ١٣٥ تقادما قصيرا مدته سنة تنقضي به الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري. ولا ينصرف النص الى الدعاوى التي يوجهها البحار الى رب العمل فحسب، وانما يشمل أيضا الدعاوى التي يوجهها هذا الأخير الى البحار كالدعاوى التي يكون موضوعها الطلب المذكور في المادة ١٣٤

٩٨ - وازدافت المادة ١٣٦ عقوبة توقع على رب العمل أن تخلف عن تنفيذ التزاماته المنصوص عليها في هذا الفصل، وذلك دون اخلال بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى، ولتصور وقوع الجريمة في حق أكثر من عامل واحد، فقد نص عجز المادة على تعدد العقوبة بتعدد مع وقع الجريمة في شأنه.

٩٩ - ويترك المشروع البحارة ليلتقى في الفصل الرابع بأشخاص آخرين لا يعملون في البحر ولكن في شئون تتعلق بالسفينة، وهم المقاولون البحريون والوكلاء البحريون سواء من كان

منهم وكيلًا عن السفينة أو وكيلًا عن الشحنة، وكلاهما تعبير نقله المشروع عن الاصطلاح الدائع في المعاملات البحرية، وإن كان الأصح في لغة القانون القول "وكيل المجهز" أو "وكيل صاحب الشأن في البضاعة" لأن الوكالة لا تكون عن جماد مثل السفينة أو الشحنة.

١٠٠ - وبدأ المشروع الكلام عن هؤلاء الأشخاص بأحكام عامة تجمعهم في إطار واحد وتهدف إلى حمايتهم باخضاعهم لقانون يألفونه ويرتاحون إليه وبإزالة عبء مسؤوليتهم بتقادم قصير.

وتحقيقاً لهذا الهدف جعلت المادة ١٣٧ القانون الواجب التطبيق على الأعمال أو العقود التي يجريها المقاول أو الوكيل البحري هو قانون الميناء الذي يتم فيه العمل أو العقد، وغالباً ما يكون الميناء الذي يوجد فيه موطن المقاول أو الوكيل فيكون القانون الوطني هو الواجب التطبيق. ويلاحظ أن الإسناد في النص موجه إلى الأحكام الموضوعية في القانون الواجب التطبيق وليس إلى أحكام تنازع القوانين في هذا القانون.

١٠١ - وقررت المادة ١٣٨ للمقاول أو الوكيل البحري حقاً فذاً هو إجازة إقامة دعواه على صاحب العمل أو الموكل أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطنه لكيلا يتحمل مشقة إقامة الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه كما تتطلب القواعد العامة. ولا تعمل هذه القاعدة في النطاق الداخلي فحسب، وإنما تسري أيضاً في مجال الاختصاص الدولي ولعل فائدتها للمقاول أو الوكيل البحري المصري في هذا المجال الأخير أكبر منها في المجال الداخلي، لأنها تمكنه من مقاضاة خصمه أمام قضاء قريب منه يتكلم لغته ويسير على أوضاع مألوفة له.

١٠٢ - وحددت المادة ١٣٩ مدة قدرها سنتان لانقضاء دعوى صاحب العمل أو الموكل قبل المقاول أو الوكيل. ويلاحظ أن النص يقصر الانقضاء على الدعاوى التي يوجهها صاحب العمل أو الموكل إلى المقاول أو الوكيل. أما الدعاوى في الاتجاه العكسي فلا يشملها النص. ومن ثم تجرى عليها القواعد العامة:

١٠٣ - تم تناول المشروع "وكيل السفينة" فذكر في المادة ١٤٠ أن وظيفته الأصلية هي النيابة عن المجهز في القيام بالأعمال القانونية المعتادة اللازمة للسفينة والرحلة، ك شراء

المؤن والوقود وقطع الغيار والتعاقد على اجراء الاصلاحات وقبض أجرة النقل وغير ذلك كثير، وهى أعمال من اختصاص الربان في الأصل وقد يقوم بها بنفسه، وقد يعهد بها الى وكيل، وهو الوضع الغالب في العمل لكثرة حاجات السفينة عند رسوها في الميناء وقصر المدة التي تقضيها فيه الأمر الذي يوجب اعداد حاجاتها مقدما لتجدها جاهزة حاضرة عند الوصول.

وأجازت المادة ١٤١ أن يعهد الى وكيل السفينة فضلا عن وظيفته الأصلية بعمليات اضافية كتسلم البضائع توطئة لشحنها عند القيام أو لتسليمها الى المرسل اليه عند الوصول.

١٠٤ - وأقامت المادة ١٤٢ مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز على أساس أنه وكيل بأجر ملزم - طبقا للفقرة الثانية من المادة ٧٠٤ من القانون المدنى - بأن يبذل في تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد.

أما في شأن مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها عندما يتسلمها لشحنها في السفينة أو بعد تفريغها منها لتسليمها لأصحابها، فقد كان المشروع بين حلين فاما أن يفترض خطأه، ويوازن هذا الافتراض بتحديد مسؤوليته على غرار مسؤولية الناقل البحري، وأما أن يقيم المسؤولية على فكرة الخطأ الواجب الاثبات ويجعلها شاملة لكل الضرر. وباستطلاع رأي الشركات القائمة بعمليات الوكالة البحرية في مصر تبين أنها تفضل الحل الثانى فأقره المشروع في المادة ١٤٣

١٠٥ - وأفادت المادة ١٤٤ من وظيفة وكيل السفينة فاعتبرته نائبا عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه في مصر، كما اعتبرت موطنه فيها مواطنا للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية. ويحقق هذا الحكم فائدة عظيمة لمن يريد عمل الاعلان فقد هيا له النص شخصا مقيما لتوجيه الاعلان اليه.

١٠٦ - أما وكيل الشحنة فقد عرفته المادة ١٤٥ بأنه نائب عن أصحاب الشأن في تسليم البضاعة عند وصولها ودفع أجرة النقل ان كانت مستحقة. فهو والحال كذلك لا يكلف بأعمال مادية فحسب كتسلم البضاعة وتخزينها، وانما أيضا بأعمال قانونية كدفع أجرة النقل وعمل التحفظات بشأن البضاعة ومن هنا كانت صفته كوكيل ويقوم وكيل الشحنة بخدمات جلية

لأصحاب الشأن في البضاعة لأن الغالب ألا يكونوا حاضرين عند وصول السفينة فيتلقى هو البضاعة ويحافظ عليها حتى يسلمها اليهم.

١٠٧ - وتوجب عليه صفته كوكيل بأجر أن يبذل في تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد واهتمت المادة ١٤٦ بوجه واحد من وجوه هذه العناية وهو المحافظة على حقوق صاحب الشأن في البضاعة تجاه الناقل بعمل التحفظات اللازمة اذا لاحظ ضياع جزء من البضاعة أو تأخير وصولها. وواجه النص اهمال هذا الواجب بقريضة افترض فيها أن الوكيل تسلم البضاعة بحالتها المبينة في سند الشحن ولم يجز اثبات عكس هذه القريضة في مواجهة صاحب الشأن في البضاعة، ولكنه فتح له هذا الطريق في العلاقة بينه وبين الناقل.

١٠٨ - ونظمت المادة ١٤٧ مسئولية وكيل الشحنة، فنصت على مساءلته قبل أصحاب الشأن عن البضاعة التي تسلمها، بصفته وكيلًا بأجر وأجرت عليه أحكام المادة ١٤٣

١٠٩ - ثم تناول المشروع المقاول البحري في المواد من ١٤٨ الى ١٥١ مبتدئًا ببيان وظيفته وهي القيام بعمليات الشحن والتفريغ لحساب مجهز السفينة أو صاحب الشأن في البضاعة شاحنا كان أو مرسلا اليه (الفقرة الأولى من المادة ١٤٨). ومن الواضح أن هؤلاء الأشخاص يلجأون الى المقاول البحري للاستفادة من خبرته في عمليات الشحن والتفريغ وما يملكه من أدوات ومعدات لازمة لهذه العمليات كالصنادل والبراطم والودائع وغيرها.

ويجوز أن يقوم المقاول البحري بجانب هذا العمل الأصلي بعمليات أخرى اضافية، ومن أمثلتها تسلم البضائع على البر والمحافظة عليها حتى يتم شحنها أو تسليمها الى المرسل اليه. بيد أن هذه الأعمال الاضافية لا تدخل في وظيفة المقاول البحري الا اذا كلف بها باتفاق صريح (المادة ١٤٨ فقرة ثانية).

١١٠ - ويقوم المقاول البحري بالعمل لحساب من كلفه به، ولا يكون مسئولًا الا قبله، ولهذا أوجبت الفقرة الثانية من المادة ١٤٩ على الناقل - اذا كلف المقاول بعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن في البضاعة أو بناء على شرط في سند الشحن - أن يخطر المقاول بحقيقة الوضع ليسلم لحساب من يعمل وتجاه من هو مسئول.

١١١ - ويسأل المقاول البحري عما يعهد اليه من أعمال عن خطئه وخطأ تابعيه، وهو خطأ واجب الاثبات وعندما يقوم بأعمال وكيل السفينة أو وكيل الشحنة تسري عليه الأحكام الخاصة بكل منهما (المادتان ١٥٠ و ١٥١).

الباب الثالث

استغلال السفينة

١١٢ - يتناول هذا الباب أهم موضوعات قانون التجارة البحرية، وحوله تدور الموضوعات الأخرى.

ويستغل المالك السفينة بوجوه عديدة. فقد يؤجرها مجهزة أو غير مجهزة وقد يتولى تشغيلها لحسابه في عمليات النقل أو القطر أو الارشاد وإذا كان صحيحا أن الاستغلال المباشر هو أكثر ما يقع في العمل، فإن تأجير السفن ليس بالأمر النادر، إذ كثيرا ما تحتاج المنشآت التجارية الكبرى الى استئجار سفينة بأكملها أو الى استئجار جزء منها لنقل ما تستورده من مواد أولية أو تصدير ما تصنعه من منتجات، بل كثيرا ما تضطر شركات النقل البحري نفسها الى استئجار سفن شركات أخرى لمواجهة ضغط طلبات النقل في مواسم معينة.

وحرصا على وضوح العرض خصص المشروع لكل وجه من وجوه الاستغلال فصلا قائما بذاته ولو اقتضى الأمر بعض التكرار.

١١٣ - ففي الفصل الأول تكلم المشروع في ايجار السفينة مجهزة وغير مجهزة، وجمع النوعين في أحكام عامة قبل أن يفرق بينهما في فرعين منفصلين.

وافتحت المادة ١٥٢ الأحكام العامة بتعريف عقد ايجار السفينة معتمدة في ذلك على مضمون العقد، أي ما يحمله من التزامات أساسية على طرفيه، التزام على المؤجر بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر طول مدة العقد، والتزام على المستأجر بدفع الأجرة.

١١٤ - واشترطت المادة ١٥٣ افراغ عقد الايجار في محرر، ولكنها لم تجعل الكتابة شرط صحة وانما مجرد شرط اثبات، واستثنت ايجار السفن الصغيرة التي لا تزيد حمولتها الاجمالية على عشرين طنا تاركا اثبات الاجارة في شأنها للقواعد العامة.

١١٥ - وحماية لحقوق الأشخاص الذين يتعاقدون مع المستأجر، كالشاحنين والمسافرين، لم ترتب المادة ١٥٤ على بيع السفينة المؤجرة انتهاء عقد الايجار، غير أن هذه الحماية مقيدة بعدم الاضرار بالمشتري فلا يحتج عليه بعقد ايجار السفينة اذا زادت مدته على سنة الا اذا كان مقيدا في سجل السفينة، واستثنى من ذلك السفن الصغيرة التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا، (المادة ١٥٥).

١١٦ - ومنحت المادتان ١٥٦ و ١٥٧ المستأجر حقين هامين ما لم ينص العقد على ما يخالفها:
الأول: حق استغلال السفينة في نقل الأشخاص ونقل البضائع ولو لم تكن مملوكة له.

والثاني: حق التأجير من الباطن، ونظمت الفقرتان الثانية والثالثة من المادة ١٥٧ آثار هذا التأجير، فأبقت على العلاقة المباشرة بين المؤجر والمستأجر الأصلي وأكدت عدم وجود مثل هذه العلاقة بين المؤجر والمستأجر من الباطن، ولكنها أجازت للمؤجر - استثناء وضمانا لحقوقه - الرجوع على هذا المستأجر في حدود ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي، ويستمد الحق في هذا الرجوع من النص ذاته.

١١٧ - وضمانا لدين الأجرة قررت المادتان ١٥٨ و ١٥٩ للمؤجر حق حبس البضائع الموجودة في السفينة وحق امتياز عليها. ومن الواضح أن الحبس أو الامتياز لا ينصب الا على البضائع المملوكة للمستأجر. أما البضائع المملوكة للغير - كالشاحن - فهي ضامنة لأجرة النقل المستحقة للمستأجر (الناقل) ولا يفيد المؤجر من هذا الضمان الا اذا استعمل حق مدينه واسم هذا المدين في الرجوع الى صاحب الشأن في البضاعة.

وحرصا على انتظام الملاحة البحرية، أوجبت المادة ١٥٨ اطلاق سراح البضاعة المحبوسة اذا قدم المدين كفالة تكفي لتغطية الدين. كما أوجبت اخراجها وايداعها لكي لا تتأخر الرحلة أو تبحر السفينة وهي تحمل بضائع محجوزا عليها.

١١٨ - واختتمت المادة ١٦٠ الأحكام العامة بحكم خرجت فيه على القواعد العامة، وهو اسقاط فكرة التجديد الضمني عند انتهاء عقد ايجار السفينة. فلا يتجدد العقد والحال كذلك الا

بالاتفاق الصريح. وتبرير هذا الحل أن مالك السفينة غالبا ما يؤجرها قبل انتهاء العقود الجارية عليها بحيث تتعاقب الايجارات بغير انقطاع ولا يتعطل الاستغلال.

١١٩ - ثم انتقل المشروع الى نوعى الايجار، فتناول كلا منهما على حدة وبدأ بايجار السفينة "غير مجهزة" قاصدا بهذا الاصطلاح أحد وضعين: اما تأجير السفينة عارية بلا بحارة ولا مؤن ولا لوازم الا الحد الأدنى من الأدوات والأجهزة اللازمة لتسييرها في البحر بصورة مأمونه، واما تأجيرها بتجهيز ناقص. وفي كلا الوضعين يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر بالحالة المتفق عليها (المادة ١٦١).

١٢٠ - وأوضحت المادة ١٦٢ كيفية تنفيذ هذا الالتزام الأساسى، فأوجبت على المؤجر أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المعينين صالحة للملاحة بوجه عام وللاستعمال المتفق عليه بوجه خاص، وأبقت المؤجر ضامنا لهذه الصلاحية طوال مدة العقد. ولهذا ألزمته باصلاح ما يصيب السفينة من تلف اذا نشأ ذلك عن القوة القاهرة أو عيب ذاتى أو عن الاستهلاك العادى. وينبنى على ذلك أنه لا ضمان على المؤجر اذا نشأ التلف عن فعل المستأجر أو عن استعماله السفينة استعمالا غير عادى أو في غير الغرض المتفق عليه، بل أن المستأجر يلتزم في هذه الفروض باصلاح التلف.

وإذا استطاع المؤجر اصلاح التلف في أربع وعشرين ساعة فعادت السفينة صالحة للملاحة، مر الحادث بغير عواقب. أما اذا ظلت السفينة معطلة لأكثر من ذلك فلا تستحق الأجر عن المدة الزائدة.

١٢١ - ويملك المستأجر في هذا النوع من التأجير الادارتين الملاحية والتجارية للسفينة، ولهذا وضعت عليه المواد من ١٦٣ الى ١٦٦ الالتزام باستعمالها استعمالا عاديا وفي الغرض المتفق عليه، والمحافظة عليها، واصلح التلف المنسوب اليه، والتعاقد مع البحارة وأداء استحقاقاتهم ودفع مصروفات الاستغلال ونفقات التأمين، ثم رد السفينة عند انتهاء العقد. ولما كان رد السفينة في الميعاد المتفق عليه من الامور الجوهرية بالنسبة الى المؤجر لأنه هو الذي يمكنه من تنفيذ التزاماته الناشئة عما يكون قد أبرمه من ايجارات لاحقه، فقد نصت الفقرة الأخيرة من المادة ١٦٥ على جزاء مالى يوقع على المستأجر أن تأخر في الرد وقد

أخذ النص بالرفق فالزمه بدفع ما يعادل الاجرة عن الخمسة عشر يوما الأولى ثم مثلى الاجرة ان تمادى في التأخير لأكثر من ذلك.

١٢٢ - ووضعت المادة ١٦٧ تقادما قصيرا مدته سنتان للدعاوى الناشئة عن ايجار السفينة غير مجهزة وتسري المدة من تاريخ رد السفينة الى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها. ويشمل هذا التقادم كل ما ينشأ عن العقد من دعاوى، سواء منها ما يقيمه المؤجر على المستأجر أم ما يوجهه المستأجر الى المؤجر.

١٢٣ - أما ايجار السفينة مجهزة فيقع بصورتين: التأجير لرحلة أو لرحلات معينة، والتأجير لمدة معينة وجمع المشروع صورتين في أحكام مشتركة قبل أن يتناول كلا منهما على حدة. ١٢٤ - وتدور الأحكام المشتركة حول أربع مسائل:

الأولى: التزام المؤجر بوضع السفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر، الأمر الذي يقتضى أن تكون صالحة للملاحة وللغرض المتفق عليه، وأن تكون كاملة التجهيز (المادة ١٦٨).

الثانية: مسؤولية المؤجر عن تعويض الضرر الذي يصيب البضائع التي يضعها المستأجر في السفينة. وللمؤجر دفع هذه المسؤولية باثبات أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة، أو أن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه، الأمر الذي يقتضى أن يثبت السبب الأجنبي، كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو العيب الذاتي في البضاعة أو فعل المستأجر أو فعل تابعيه (المادة ١٦٩). ويلاحظ أن المشروع لم يفتح الطريق أمام المؤجر للتنصل من المسؤولية باثبات أن الضرر ينشأ عن "خطأ ملاحي" من الربان أو من تابعيه، لأن المشروع قوض الدفع الخاص بالخطأ الملاحي في كل مجال.

الثالثة: مسؤولية المستأجر عن تعويض الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع الاخرى المشحونة فيها اذا نشأ الضرر عن استعمال السفينة استعمالا معيبا أو عن عيب في بضاعة (المادة ١٧٠).

الرابعة: تحديد مدة قدرها سنتان تسقط بها الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة مجهزة. وتولت المادة ١٧١ بيان كيف يبدأ سريان المدة في حالتي التأجير بالرحلة والتأجير بالمدة.

١٢٥ - ثم انتقل المشروع الى "التأجير بالرحلة" فذكر في المادة ١٧٢ بغير حصر البيانات التي يشتمل عليها عقد الايجار، ولم يبين ما يترتب على عدم ذكرها من آثار تاركا الأمر للقواعد العامة، ولكن العقد لا يستطيع على أية حال أن يقوم بدوره في الاثبات الا في نطاق البيانات التي يتضمنها.

١٢٦ - وتكلمت المادة ١٧٣ في التزامات المؤجر مفصلة ما ذكرته المادة ١٦٨ اجمالا، فأوجبت عليه تقديم السفينة في الزمان والمكان المعينين صالحة للملاحة مجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها. ويظل هذا الالتزام عالقاً بذمة المؤجر طوال مدة الرحلة بحيث اذا اقتضى الأمر خلالها اصلاح السفينة أو استكمال تجهيزها التزم المؤجر بذلك.

١٢٧ - واحتفظت المادة ١٧٤ للمؤجر بكل من الادارة الملاحية والادارة التجارية للسفينة، وهو وضع منطقي لأن المؤجر هو الذي يتولى تجهيز السفينة بالمؤن والأجهزة والأدوات والبحارة، وهو الذي ينوى تنفيذ الرحلة فهو والحال كذلك المسئول عنها. ومن المعلوم أن الادارة تكون حيث تكون المسئولية.

١٢٨ - وتتعلق المواد من ١٧٥ الى ١٨٠ بالتزامات المستأجر. واهتمت على وجه الخصوص بالتزامه بمراعاة مهل الشحن والتفريغ (وكان العرب يسمونها أيام السقائف) لكيلا تظل السفينة راسية على رصيف الميناء لفترة طويلة في انتظار وضع البضائع فيها أو تفريغها منها، الأمر الذي يعود على المؤجر بالضرر وينشأ عنه خلل في انتظام العمل في الميناء. وتركت المادة ١٧٥ كيفية حساب المهل وبدء سريانها للعرف السائد في ميناء الشحن أو التفريغ بحسب الأحوال، وحيث لا يوجد العرف الخاص يسرى العرف البحري العام.

وبينت المادة ١٧٦ جزاء عدم مراعاة المهل، وتدرجت في الجزاء لاحتمال أن تكون ظروف المستأجر قد اضطرته الى التأخير فمنحه مدة اضافية أولى يستحق المؤجر خلالها تعويضا يوميا يحدده العقد أو العرف ثم مدة ثانية يضاف فيها الى التعويض اليومى نصفه، كل هذا اذا لم يجاوز الضرر التعويضى اليومى، فاذا جاوزه قضى بالتعويض المناسب ومن البديهي ان التعويض يستحق في جميع الأحوال الا اذا كان التأخير في الشحن والتفريغ منسوبا الى

المستأجر أو المرسل اليه أو تابعيها. فاذا كان سببه القوة القاهرة أو خطأ المؤجر أو خطأ تابعيه، فلا تعويض. ويعتبر التعويض اليومي من ملحقات الاجرة وتجرى عليه أحكامها.

ولا تكتمل مهلة الشحن مهلة التفريغ ما لم يتفق على ادماجها فتكون العبرة عندئذ باتمامهما في المهلة المعينة بغض النظر عما صرفه صاحب الشأن في البضاعة من وقت في اتمام كل منهما على حدة. وينبنى على قاعدة عدم الربط بين مهلة الشحن ومهلة التفريغ أنه اذا استطاع المستأجر انجاز الشحن قبل انتهاء المهلة المقررة له فلا يضاف ما اقتصده منها الى مهلة التفريغ. وأجازت المادة ١٧٧ الاتفاق على منح المستأجر مكافأة ان أسرع في انجاز الشحن والتفريغ قبل المهل المقررة لانجازهما، لتكون المكافأة ثواب الهمة كما كان التعويض اليومي عقاب الاهمال والتراخي.

واذا انقضت مهل الشحن أو التفريغ دون أن ينفذ المستأجر التزامه اعتبر متخلفا عن التنفيذ فيجوز للمؤجر طبقا للقواعد العامة طلب فسخ عقد الايجار مع التعويض ولا يثير هذا الفسخ صعوبة في حالة التخلف عن الشحن، بعكس الحال عند التخلف عن التفريغ حيث تكون البضاعة في السفينة ويحتاج الأمر الى تنظيم كيفية اخراجها، وواجهت المادة ١٧٨ هذا الوضع فرخصت الربان في انزال البضاعة على نفقة صاحب الشأن فيها ومسئوليته، ولكنها ألزمت الربان باتخاذ ما يلزم من تدابير للمحافظة عليها لكيلا يتعسف في استعمال السلطة فيلقى بالبضاعة على رصيف الميناء ثم يبحر بسفينة غير آبه بمصيرها.

ومن حق المستأجر أن يشحن من البضائع ما تستوعبه السفينة وفقا لشروط العقد. فاذا شحن أقل من ذلك فلا حق له في تنقيص الاجرة (المادة ١٧٩) لأن السفينة كانت تحت تصرفه عند بدء الرحلة وتظل تحت تصرفه خلالها. والمؤجر ممنوع من استعمالها بغير ترخيص منه (المادة ١٨٠).

١٢٩ - ووضعت المواد من ١٨١ الى ١٨٤ أحكاما بشأن بعض المسائل التي يثيرها انقضاء عقد الايجار.

فقضت المادة ١٨١ بفسخ العقد دون تعويض على طرفيه اذا استحال البدء في السفر بسبب قوة القاهرة أو خطر التجارة مع الدولة التي يقع فيها ميناء التفريغ.

وأجازت المادة ١٨٢ للمستأجر إنهاء العقد قبل البدء في شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عن الضرر. وإضافة المادة ١٨٣ حقه بعد بدء السفر في طلب تفريغ بضائعه قبل الوصول الى الميناء المتفق عليه بشرط أداء الأجرة ونفقات التفريغ كاملة. ولهذين الحكمين أهمية عملية في التجارة الدولية، إذ قد يكون قصد المستأجر من الايجار نقل البضائع التي باعها الى منشأة تجارية ثم يفسخ البيع قبل الشحن أو يشهر افلاس المنشأة أثناء السفر فلا تبقى للمستأجر بعد ذلك حاجة الى الايجار، فمن حسن التشريع تمكينه من إنهاء العقد دون تفريط في حق المؤجر في جبر الضرر الذي يلحقه من ذلك.

وواجهت المادة ١٨٤ الغرض الذي تحول فيه القوة القاهرة مؤقتاً دون البدء في السفر أو دون الاستمرار فيه. والقاعدة الأساسية في هذا الغرض هي بقاء عقد الايجار قائماً وناظراً ما دام الأمر لا يعدو تأجيل السفر أو وقفه لبعض الوقت، ولا تزداد الأجرة مقابل أيام التعطيل ومع ذلك قد لا تحتل مصلحة المستأجر الانتظار فاجاز له النص اخراج بضائعه من السفينة لمواجهة الموقف بالحل الملائم كالبحت عن سفينة أخرى أو عن وسيلة أخرى لنقل البضائع وإذا أخرج المستأجر البضائع وظلت في الميناء حتى زال أثر القوة القاهرة وتأهبت السفينة الأصلية للسفر، فله أن يعيد شحن البضائع فيها، لأن العقد لا يزال نافذاً كما قدمنا أياً كان الحل الذي يختاره المستأجر، فعليه دفع الأجرة كاملة ونفقات اخراج البضائع من السفينة واعدتها اليها.

١٣٠ - ولا شك في أن دفع الأجرة المتفق عليها هو أهم ما يقع على المستأجر من التزامات بيد أن ظروفها قد تطرأ يصير معها استحقاق الأجرة أو استحقاقها بكاملها محل نظر، وواجهت المواد من ١٨٥ الى ١٨٨ هذه الظروف ووضعت لكل منها الحل الملائم.

١٣١ - فإذا بدأ السفر ثم استحال الاستمرار فيه بسبب لا يرجع الى المؤجر أو الى تابعيه، التزام المستأجر بدفع الأجرة وإنما بقدر ما تم من السفر فقط (المادة ١٨٥) فإذا وقعت الاستحالة بعد أن قطعت السفينة ربع الرحلة مثلاً فلا يلتزم المستأجر الا بدفع ربع الأجرة، وترد على هذا النص ملاحظتان:

(أ) لا يلزم المستأجر بدفع الأجرة أصلا اذا نشأت الاستحالة من فعل المؤجر أو من فعل تابعيه، كما اذا أشعلوا النار في السفينة أو حطموا أجهزتها فاستحال عليها مواصلة السير.

(ب) يجب عدم الخلط بين هذا النص والمادة ١٨١ التي تقضى بفسخ عقد الايجار اذا قامت قوة قاهرة يستحيل معها البدء في السفر، لأن هذه المادة الأخيرة تواجه الفرض الذي تقع فيه الاستحالة قبل البدء في السفر بينما تتكلم المادة ١٨٥ في الفرض الذي تقع فيه الاستحالة بعد أن تكون السفينة قد أبحرت.

١٣٢ - واذا حدث أثناء السفر ما يتعذر معه بلوغ ميناء التفريغ فقد ألزمت المادة ١٨٦ المؤجر بتوجيه السفينة الى أقرب ميناء ثم البحث عن سفينة أخرى أو عن وسيلة أخرى لنقل البضائع الى ميناء التفريغ، يتحمل المؤجر مصروفات هذا النقل، ويتحملها المستأجر اذا كان تعذر بلوغ الميناء المذكور ناشئا عن قوة قاهرة مؤقتة كاغلاق الميناء بسبب ثورة أو وباء. وفي جميع الأحوال يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة.

١٣٣ - واذا هلك البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة فلا تستحق الأجرة (المادة ١٨٧ فقرة أولى). والمفروض بدهه ان الهلاك وقع بقوة قاهرة أو بفعل الغير الذي تتوافر فيه عناصر القوة القاهرة.

اذ يكون من العدل عندئذ أن يقتسم الطرفان آثار الحادث فيخسر المستأجر بضائعه، وتضيع على المؤجر أجرته، الا اذا قبل المستأجر المخاطرة فيلزم بدفع الاجرة في جميع الأحوال، أي ولو هلكت البضاعة.

واذا كان الهلاك بفعل المؤجر أو بفعل تابعيه، فعليه التعويض وفقا للمادة ١٦٩، وغنى عن البيان أن المستأجر لا يلزم في هذا الفرض بدوره بدفع الأجرة.

أما اذا كان الهلاك بفعل المستأجر، فقد أوجبت عليه الفقرة الثانية من المادة ١٨٧ الأجرة كاملة. والأمر الذي يستوقف النظر في هذا النص أن من بين الأسباب التي ذكرها لاستحقاق الأجرة اضطرار الربان الى القاء البضاعة في البحر أو اتلافها بأي أسلوب آخر بسبب "خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها" ولكن النص اشترط لاستحقاق الأجرة في هذا الفرض

أن يكون المؤجر غير عالم بحقيقة البضاعة وقت شحنها. فإذا ثبت علمه بحقيقتها، ضاعت عليه الأجرة إذ كان من واجبه أن يمنع البضاعة في السفينة.

وتستحق الأجرة كاملة عن الحيوانات التي تنفق أثناء السفر بشرط ألا يكون ذلك بسبب يرجع الى خطأ المؤجر أو خطأ تابعيه (المادة ١٨٧ فقرة ثالثة).

١٣٤ - والهلاك وحده في الظروف السالف ذكرها هو الذي يعفي المستأجر من دفع الأجرة. أما تلف البضاعة أو نقص كميتها أو انخفاض قيمتها أثناء الرحلة، فلا يبرر امتناع المستأجر عن دفع الأجرة أو طلب تخفيضها. وأكدت المادة ١٨٨ هذا المعنى في أحد تطبيقاته فنصت على أن المستأجر لا يبرأ من الالتزام بدفع الأجرة بترك البضائع التالفة أو الناقصة للمؤجر، مفوضة بذلك صورة أخرى من صور نظام الترك العيني.

١٣٥ - أما "التأجير بالمدة" فقد استهلكت المادة ١٨٩ أحكامه بتعداد البيانات التي تذكر في العقد، وهو تعداد لم يرد على سبيل الحظر، ولا يترتب على اهمال ذكر بعض البيانات البطلان حتماً، وإنما يؤدي هذا الاهمال بداهة الى اضعاف قدرة العقد على اثبات مختلف وجوه الاتفاق.

١٣٦ - وتكلمت المادتان ١٩٠، ١٩١ في التزامات المؤجر، فأوجبته عليه أولاً تقديم سفينة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ نوع النقل المبين في العقد. والالتزام هنا - كما هو الشأن في الايجار بالرحلة - التزام بقاء يظل عالقاً بذمة المؤجر طوال مدة العقد، الأمر الذي يقتضى أن يقوم بما تحتاجه السفينة من اصلاحات وتجهيزات خلال تلك المدة.

أما ادارة السفينة، فقد احتفظت المادة ١٩١ بالادارة الملاحية للمؤجر ونقلت الادارة التجارية الى المستأجر. وبنى على ذلك أن الربان يتلقى التعليمات من جهتين:

من المؤجر فيما يتعلق بالشئون الفنية للملاحة، ومن المستأجر فيما يتعلق بالشئون التجارية كاصدار سندات الشحن وتعيين خط سير السفينة والموانئ التي تتجه اليها، وكيفية تنفيذ عملية الشحن والتستيف ووضع الفواصل والتفريغ والتسليم.

والعلة التي من أجلها قسم المشروع الادارة في هذا المقام بين المؤجر والمستأجر بينما جمعها وعهدا بها بشطريها الى المؤجر في حالة الايجار بالرحلة، هي أن هذه الاجارة الأخيرة تتعلق برحلة أو برحلات معينة وبعمليات تجارية حددت من قبل وقدرت نفقاتها مقدما فلا يحتاج الأمر بعد ابرام العقد الى الرجوع الى المستأجر في شأنها. أما في حالة الايجار بالمدة فان السفينة توضع تحت تصرف المستأجر لمدة معينة فيستعملها في شئونه ويوجهها الى حيث تستلزم هذه الشئون. فقد تخرج السفينة من ميناء الاسكندرية مثلا متجهة الى ميناء مرسيليا لتفريغ بضائع المستأجر ثم يعن له وهي في الطريق أن يوجهها الى ميناء بيرييه لانزال جزء من البضاعة أو لأخذ بضاعة أخرى. وقد تبحر السفينة من ميناء الاسكندرية في رحلة سياحية نظمها المستأجر لزيارة موانى البحر المتوسط ثم يصدر الى الربان أمرا بالعودة أو بعدم المرور بموانئ معينة أو بالاتجاه الى موانئ أخرى لأخذ سائحين آخرين وهكذا. ولهذا يتعذر في حالة الايجار بالمدة تعيين التشغيل التجارى للسفينة وقت ابرام العقد كما يتعذر تعيين نفقات هذا التشغيل مقدما، فلا مناص والحال كذلك من ترك الادارة التجارية للمستأجر والزامه بنفقاتها، كل هذا ما لم يوجد اتفاق على مخالفة هذه الأحكام.

١٣٧ - أما المستأجر، فالالتزامه الأساسى هو دفع الأجرة. وتكلمت المادتان ١٩٢، ١٩٣ في الظروف التي تطرأ فتعفيه من هذا الالتزام أو تجيز له طلب تخفيض الأجرة.

فنصت المادة ١٩٢ على استحقاق الأجرة كاملة ولو توقفت السفينة بعض الوقت عن العمل بسبب حوادث الملاحة كهياج البحر أو شدة العواصف أو ازدحام أرصفة الميناء. ومع ذلك اذا أصيبت السفينة بضرر واحتاج اصلاحها مدة تجاوز أربعين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة.

وأبرأت المادة ١٩٣ المستأجر من الالتزام بدفع الأجرة اذا هلكت السفينة أو صارت غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة أو فعل المؤجر أو تابعيه.

واذا انقطعت أنباء السفينة ثم تبين هلاكها، فلا تستحق الأجرة الا الى تاريخ آخر نباء عنها.

واذا امتنع المستأجر عن أداء الأجرة المستحقة عليه، فقد منحت المادة ١٩٤ ثلاثة أيام بعد اعداره للوفاء، فاذا ظل على حالة ممتنعا أو عاجزا عنه، استرد المؤجر حق التصرف في

السفينة. واسترداد هذا الحق لا يحتاج الى قضاء، وانما يقع بحكم القانون. ولم يهمل النص مصلحة المستأجر فأوجب على المؤجر نقل بضائعه الموجودة في السفينة الى ميناء الوصول مقابل أجره المثل والتعويض ان كان له محل.

١٣٨ - والالتزام الأساسى الثانى الذي يقع على المستأجر هو رد السفينة عند انتهاء مدة الايجار ونظمت المادة ١٩٥ هذا الالتزام فقضت بأن يكون الرد في الميناء الذي سلمت فيه السفينة الى المستأجر ما لم يتفق على غير ذلك، وبامتداد العقد بحكم القانون الى نهاية الرحلة اذا انقضت المدة أثناء السفر، وبعد تخفيض الأجرة اذا رد المستأجر السفينة قبل نهاية مدة الايجار الا اذا وجد اتفاق على التخفيض.

١٣٩ - وفي الفصل الثانى تناول المشروع عقد النقل البحري بنوعيه (نقل البضائع ونقل الأشخاص) وسائر في تنظيم كل منهما أحدث الاتجاهات الدولية.

ففي مجال نقل البضائع استعان المشروع بالأحكام التي وضعتها الاتفاقية التي أعدتها عام ١٩٧٦ لجنة قانون التجارة الدولية (الانسترا) التابعة لهيئة الأمم المتحدة لتحل محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض قواعد سندات الشحن وبروتوكول بروكسل لعام ٦٨ المعدل لأحكامها، والتي تم اقرارها في مؤتمر هامبورج بتاريخ ٣١ / ٣ / ٧٨. وفي مقدمة الأفكار التي نقلها المشروع عن الاتفاقية الجديدة تنظيم مسؤولية الناقل بما يحقق حماية جديدة للشاحن، لأن اتفاقية بروكسل والبروتوكول الذي أعقبها وان حققا شيئاً من التقدم في هذا المجال فقد ظلا في جانب الناقل بحجة المخاطر التي يتعرض لها النقل بالبحر، وهى حجة أسقطها التقدم التكنولوجى في الملاحة البحرية، فضلا عن أن النقل بالبحر لا يفوق في مخاطره أنواع النقل الأخرى، لاسيما النقل الجوى الذي نظمت المسؤولية في مجاله بكيفية تحقق توازنا عادلا بين المصالح المتعارضة. واذا كانت الدول مالكة الأساطيل التجارية الضخمة قد أظهرت خلال المناقشات التي أسفرت عن اعداد الاتفاقية الجديدة رضائها عن نظام المسؤولية الذي أخذت به، فان من واجب الدول الشاحنة وكلها من الدول النامية - ومنها مصر - تأييد هذا النظام بالمبادرة الى نقله الى التشريع الداخلى لاسيما اذا كانت الدولة قد صدقت على الاتفاقية كما فعلت مصر.

ولم يقتصر الأمر على المسؤولية وحدها، وإنما نقل المشروع عن الاتفاقية الجديدة أفكاراً أخرى كتنظيم النقل بالحاويات، وتنظيم العلاقات القانونية في حالة وجود ناقل متعاقد وآخر فعلى، وتعديل أحكام الاختصاص بما ييسر على أطراف عقد النقل مقاضاة بعضهم بعضاً أمام المحاكم العادية أو أمام هيئات التحكيم.

وهكذا كان شأن المشروع أيضاً فيما يتعلق بنقل الأشخاص، السير في ركب الاتجاهات الدولية الحديثة التي أخذت بها اتفاقية أتينيا المبرمة في الثالث عشر من ديسمبر سنة ١٩٧٤

١٤٠ - وتكلم المشروع عن كل من نقل البضائع ونقل الأشخاص على حدة ولكنه جمعها قبل أن يفرق بينهما في أحكاماً مشتركة. فعرف عقد النقل البحري في المادة ١٩٦ مستعينا في ذلك بما ينشئه العقد من التزامات أساسية على طرفيه، التزام بالنقل على الناقل، والتزام بدفع أجرة النقل على الشاحن أو المسافر.

واشترط في المادة ١٩٧ إفراغ العقد في محرر، ولكنه له يجعل الكتابة شرط صحة وإنما مجرد شرط اثبات.

وتصدى في المادة ١٩٨ لمسألة جوهرية هي تعيين نطاق تطبيق أحكام عقد النقل، المبدأين الآتيين:

- ١ - تسري أحكام عقد النقل أياً كانت صفة الناقل، مالكا للسفينة أو مجهزا أو مستأجرا لها.
- ٢ - إذا وقع التنازع بين أحكام عقد النقل وأحكام أخرى وردت بالمشروع، فالأرجحية لأحكام عقد النقل. ويقع هذا التنازع على وجه الخصوص إذا كان الناقل مالكا للسفينة، إذ يعرض عندئذ السؤال: أي الأحكام تكون واجبة التطبيق على مسؤوليته، أهى أحكام مسؤولية المالك، أم أحكام مسؤولية الناقل؟ وأجابت المادة ١٩٨ بأنها أحكام مسؤولية الناقل معبرة عن ذلك بقولها أن أحكام عقد النقل تسري "دون غيرها" أياً كانت صفة الناقل.

١٤١ - ثم انتقل المشروع الى "نقل البضائع" وهو في الوقت الحاضر النقل الذي لم تستطيع الطائرة منافسة السفينة فيه نظرا لضخامة حجم السفن وقدرتها على استيعاب كميات كبيرة من المشحونات، على عكس الحال في نقل الأشخاص حيث يفضل المسافرون استعمال

الطائرة في النقل لما توفره من وقت ونفقات، ففقدت السفينة في هذا المجال ما كان لها من شأن يوم ان كانت الوسيلة الوحيدة للانتقال بين القارات.

وافتح المشروع أحكام نقل البضائع بالكلام في "سند الشحن" وهو الوثيقة الهامة في هذا النوع من النقل. وعهدت المادة ١٩٩ الى الناقل باصدار سند الشحن عند تسلم البضاعة. وأجازت للناقل - نزولا على ما يجرى عليه العمل أحيانا - الاكتفاء باعطاء إيصال بتسليم البضاعة على أن يستبدل به سند شحن بعد وضع البضاعة في السفينة، كما أجازت للشاحن - بعد اتمام عملية الشحن - أن يطلب من الناقل وضع بيان على السند يفيد حصول الشحن وتاريخه.

١٤٢ - وجاءت المادة ٢٠٠ بتعداد البيانات التي تذكر في سند الشحن، وهو تعداد ورد على سبيل المثال لا الحصر. ولا يترتب على اهمال ذكر بعض البيانات البطلان، وانما لا يستطيع السند بداهة أن يقوم بدوره في الاثبات الا في نطاق البيانات التي يتضمنها، كما لا يستطيع أن يقوم بوظيفته الاقتصادية كأداة للتعامل على البضاعة أثناء وجودها في الطريق الا اذا كانت البيانات الخاصة بها كاملة. ومن بين البيانات التي ذكرها النص "العلامات المميزة" الموضوع على البضاعة. ونظرا لأهمية هذه العلامات في التعرف على البضاعة عند الوصول، وجهت المادة ٢٠١ النظر الى ضرورة كفايتها ووضوحها ووضعها بكيفية تضمن بقاءها مقروءة حتى نهاية الرحلة.

١٤٣ - وذكرت المادة ٢٠٢ أن السند يحرر من نسختين، تسلم أحدهما الى الشاحن، وتبقى الأخرى لدى الناقل، ويتفق هذا العدد وما يجرى عليه العمل فعلا، ويوقع الناقل - أو الربان بوصفه نائبا عنه - النسخة التي تسلم الى الشاحن. وللتوقيع في هذا المجال معنى خاص يساير الأساليب العلمية الحديثة المستعملة في التوقيع. والنسخة الممهوره بالتوقيع هي وحدها القابلة للتداول وهي التي تعطى حاملها الشرعى الحق في تسليم البضاعة، ويجوز أن يحرر منها عدة نسخ، فاذا سلم الناقل البضاعة بناء على أحداها اعتبرت الأخرى ملغاة بالنسبة اليه.

١٤٤ - وتكلمت المادة ٢٠٣ في شكل سند الشحن. ويتوقف هذا الشكل أمران:

١ - كيفية تداول السند، بالحوالة المدنية اذا كان أسميا، بالمناولة اذا كان للحامل، وبالتظهير اذا كان للأمر. ولم ينتظر المشروع حتى يتطور القانون التجارى المصرى في شأن تداول الصكوك، فنص على أن مجرد التوقيع على ظهر السند يعتبر بمثابة تظهير ناقل للملكية.

٢ - تعيين الحامل الشرعى للسند، وقد عينته المادة ٢٠٤ بأنه المرسل اليه المذكور أسمه في السند أو المتنازل اليه اذا كان السند اسميا، وحامله اذا كان السند للحامل أو المظهر على بياض، والمظهر اليه الأخير اذا كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر اليه وازاء هذا الوضوح لا يجد الناقل حرجا في تسليم البضاعة الى صاحب الحق في تسليمها وهو مطمئن أن هذا التسليم سيكون مبرئا لذمته.

١٤٥ - وافتتحت المادة ٢٠٥ التزامات الشاحن، فأوجبت عليه تقديم البيانات الخاصة بالبضاعة كتابة لقيدها في سند الشحن. ويجب أن تكون البيانات صادقة مطابقة لحالة البضاعة وطبيعتها. وللناقل أن يتحقق من ذلك لأنه سيكون مسئولا عن تسليم البضاعة بحالتها المبينة في سند الشحن. غير أن الناقل قد لا يجد متسعا من الوقت لفحص البضاعة والتحقق من وزنها وحجمها وطبيعتها وغير ذلك من البيانات التي قدمت اليه، وقد لا تكون لديه أو لدى الميناء الموجود فيه الوسائل المادية لاجراء هذا الفحص، ولهذا أجازت له المادة ٢٠٥ عمل "تحفظات" عند قيد البيانات في سند الشحن.

ولما كان الاسراف في استعمال هذه الرخصة يضعف من حجية سند الشحن ويوحى بالشك في البضاعة، فقد أحاطها النص بقيدين هما: وجود أسباب جدية للشك في صحة البيان، وذكر أسباب التحفظ في السند. وينبغى ألا يفسر هذا القيد الأخير باستلزام ذكر أسباب التحفظ بأسهاب وتفصيل، اذا قد لا يجد الربان وقتا لذلك وقد يجد حرجا في ذكر تفاصيل عن مبررات التحفظ، فيحسن أن يكتفى القضاء بالاجمال الذي يعطى فكرة واضحة عن جدية التحفظ.

واهتم النص بوجه خاص بالبضائع الخطرة أو القابلة للالتهاب أو الانفجار فالزم الشاحن باخطار الناقل بخطورتها ليكون له الخيار بين رفض نقلها أو قبول النقل مع اتخاذ التدابير

اللازمة للوقاية منها، كما ألزم النص الشاحن بوضع بيان على البضاعة التحذير من خطورتها كلما كان ذلك مستطاعا.

١٤٦ - وأقامت المادة ٢٠٦ الشاحن مسئولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات. ويدخل في ذلك عدم الاخطار عن خطورة البضاعة واهمال وضع بيانات عليها للتحذير من خطورتها. وقد يظن الشاحن أنه يفلت من هذه المسؤولية بالنزول عن سند الشحن للغير، ولكن النص خيب ظنه فأبقاه مسئولا، لأنه هو الذي ارتكب الوزر فكان حقا عليه أن يتحمل مسؤوليته.

١٤٧ - وجاءت المادة ٢٠٧ لتقضى على ضرب من الغش استثنى في العمل، وصورته أن ينفق الشاحن والناقل على اصدار سند شحن "نظيف" أي خال من تحفظ بشأن البضاعة مقابل تعهد الشاحن بتعويض الناقل عما يتحمله بسبب ذلك من ضرر. وكثيرا ما يقدم الشاحن خطاب ضمان لتغطية هذا التعهد. حقيقة ان الدافع على هذا العمل قد يكون في بعض الفروض بريئا، كما اذا أراد الشاحن اجتناب اعادة عد البضاعة أو وزنها أو قياس حجمها لضيق الوقت أو لضخاماتها أو لملافاة نفقات فكها ثم اعادة حزمها أو لتعذر اجراء شيء من ذلك لعدم وجود الوسائل الكافية في الميناء، غير ان الغالب الأعم أن يكون الهدف خبيثا بغية تضليل الغير كالمؤمن أو المشتري المرسل اليه. ولهذا جرد النص مثل هذا الاتفاق من الفاعلية تجاه الغير حسن النية الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة البيانات الخاصة بالبضاعة، وسواء في ذلك أكان الشاحن أو الناقل حسن النية أم سىء النية. وقرر النص أن من الخير أن يفيد المرسل اليه - اذا كان حسن النية - من هذه الحماية فاعتبره من الغير في حكمه ليقطع دابر كل شك حول هذه الصفة. والمفروض بداهة أن البضاعة مرسلة الى شخص غير الشاحن. فاذا أرسل الشاحن البضاعة الى نفسه فكان شاحنا ومرسلا اليه في نفس الوقت، فلا تشمل الحماية التي يقررها النص.

١٤٨ - ولم يقف المشروع عند مجرد تقرير مسؤولية الشاحن عن الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي يقدمها عن البضاعة، وانما أضاف في المادة ٢٠٨ حلا وقائيا وهو تخيير الربان - بوصفه نائبا عن الناقل - بين اخراج البضاعة من السفينة أو قبول نقلها مقابل أجرة

المثل. وإذا لم يتبين الربان وجود البضاعة الا أثناء السفر، جاز له أن يأمر بالقائها في البحر اذا كان وجودها يهدد السفينة أو البضائع الأخرى أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعا قانونا.

وخصت المادة ٢٠٩ البضائع الخطرة بالذكر فأجازت للناقل - اذا وضعت في السفينة دون علمه - أن يخرجها في كل وقت أو أن يتلفها أو أن يبقيها في السفينة مع ازالة خطورتها دون أية مسؤولية عليه. أما اذا كان يعلم بطبيعة البضاعة عند شحنها فلا يجوز له بعد ذلك أن يخرجها من السفينة الا اذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة. ولا مسؤولية على الناقل في هذا الفرض بدوره الا ما تعلق بالخسارات المشتركة ان كان لها محل.

١٤٩ - وتتكم المادة ٢١٠ في حجية سند الشحن، فنصت على أن اصدار السند ينهض دليلا بذاته على أن الناقل تسلم البضاعة من الشاحن. وإذا كان السند "نظيفا" فالمفروض أن الناقل تسلم البضاعة بالحالة المبينة فيه وإذا ذكر في السند حصول الشحن على سفينة معينة وفي تاريخ معين، صار السند دليلا على وقوع الشحن فعلا على هذه السفينة وفي هذا التاريخ. ولا تقتصر حجية السند على اثبات تسلم البضاعة وشحنها، وانما يعتبر السند أيضا حجة في اثبات ما يشتمل عليه من بيانات أخرى، كتعيين ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو مقدار الأجر. المستحقة عند الوصول.

والسند حجة في الاثبات في العلاقة بين الناقل والشاحن وفي العلاقة بين كل منهما والغير. ولكن شتان الفرق بين حجية السند في الفرضين:

ففي العلاقة بين الناقل والشاحن ليست للسند الا حجية نسبية، فيجوز لكل منهما اثبات ما يخالف الدليل المستخلص منه، فيجوز للناقل مثلا أن يثبت أنه يتسلم كمية البضاعة المذكورة في السند أو أن هناك تحفظات سرية بشأن حالتها. كما يجوز للشاحن بدوره أن يثبت عدم صحة البيان الخاص بتعيين ميناء التفريغ أو باستحقاق جزء من أجرة النقل عند الوصول. ويقع هذا الاثبات أو ذاك وفقا للقواعد العامة.

أما بالنظر الى الغير، فلا يجوز اثبات ما يخالف السند، ولكن يجوز للغير اثبات ذلك، وهو يؤدي هذا الاثبات بكافة الطرق لأنه لم يكن طرفا في عقد النقل. فاذا ذكر في سند الشحن أن

وزن البضاعة ألف كيلو جراما مثلا، فلا يجوز للشاحن أن يثبت في مواجهة الغير - كالمؤمن - أن الكمية أكثر من ذلك طمعا في الحصول على تعويض أكبر. وعلى العكس من ذلك، يكون من حق المؤمن أن يثبت أنها أقل من ذلك ليدفع تعويضا أقل، والفكرة التي وراء هذا الحكم هي حماية الظاهر. وغنى عن البيان أن الغير لا يحظى بهذه الحماية الا اذا كان حسن النية لا يعلم بعدم صحة البيان المذكور في السند. ومرة أخرى يضيف المشروع حمايته على المرسل اليه فيعتبره من الغير في حكم المادة ٢١٠

١٥٠ - أما إيصال الشحن فهو دليل على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه ما لم يثبت الناقل ما يخالف ذلك. (المادة ٢١١) وتسري في هذا الشأن القواعد العامة بشأن الصورية.

١٥١ - ومما شاة لما يجرى عليه العمل، لاسيما في نقل البضائع سائبة، أجازت المادة ٢١٢ اصدار أذون بتسليم كميات معينة من البضاعة بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن.

١٥٢ - وقبل أن ينتقل المشروع الى الالتزامات التي ينشئها عقد النقل وقف عند سؤال يتوقف عليه مصير هذه الالتزامات، وهو هل يترتب على بيع السفينة فسخ عقود النقل المرتبطة بها؟ وأجابت المادة ٢١٣ سلبا، لأن هذا الفسخ - ان أجيز - يضر بالتجارة الدولية ويضع الشاحنين في حرج شديد.

وينبنى على ذلك أن عقد النقل يظل ساريا قبل المشتري وتنتقل اليه التزامات الناقل وحقوقه.

١٥٣ - ثم تكلمت المواد من ٢١٤ الى ٢١٧ في التزامات الناقل. فأوجبت عليه المادة ٢١٤ تجهيز السفينة لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل المتفق عليه واستقبال نوع البضاعة محل النقل. وألزمته المادة ٢١٥ بالقيام بعمليات الشحن والتستيف والتفريغ، ولكنها أجازت الاتفاق على أن يتولى الشاحن عمليتي الشحن والتفريغ أما التستيف فيجب أن يتولاه الناقل لأنه عملية فنية يتوقف عليها توازن السفينة وقدرتها على مواجهة توازن البحر وسلامة البضائع المشحونة فيها. كما يلتزم الناقل بالمحافظة على البضاعة أثناء وجودها في حراسته، وهو التزام بوسيلة وليس التزاما بنتيجة يبرأ منه اذا أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير اللازمة لمنع

الضرر أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذها. وأخير يلتزم الناقل بتسليم البضاعة عند الوصول.

١٥٤ - وجاءت المادتان ٢١٦ و ٢١٧ بتفصيلات تتعلق بتنفيذ التزامات الناقل:

فتكلمت المادة ٢١٦ في مسألة هامة هي الشحن على سطح السفينة. ولما كان هذا النوع من الشحن يمثل خطرا على البضاعة لأنه يعرضها للرطوبة وحرارة الشمس والأمطار والأنواء، فقد قيده النص من جملة وجوه، فلم يجزه الا اذا قبله الشاحن كتابة أو أوجبه القانون أو العرف في ميناء الشحن، واشترط النص ذكره في سند الشحن في جميع الأحوال ليعلم الغير الذي يتعامل على البضاعة بمقتضى السند أنها منقولة بهذه الكيفية فينظم معاملته على هذا الأساس وأقام النص حالة اهمال ذكر الشحن على السطح في السند قرينة على عدم وجود اتفاق يجيزه، وهى قرينة بسيطة في العلاقة بين الناقل والشاحن، مطلقة بالنظر الى الغير أما اذا ادعى الناقل أنه أجرى الشحن على السطح نزولا على ادارة القانون أو العرف في ميناء الشحن فعليه بيان هذا القانون أو اثبات هذا العرف، ويكون له في هذا الفرض أن يحتج برخصة النقل على السطح في مواجهة الشاحن والغير على السواء. وغنى عن البيان أن أجره النقل على السطح تكون عادة أقل من أجره النقل في العنابر. كما يلاحظ أن ذبوع استعمال الحاويات في حزم البضائع قلل من أهمية التفرقة بين النقل على السطح في العنابر.

وتكلمت المادة ٢١٧ على وجه من وجوه العناية بالبضاعة عندما تتوقف السفينة عن السفر أثناء الرحلة، فألزمت الناقل بالعمل على اعداد سفينة أخرى - ولو لم تكن مملوكة له - لاكمال السفر، وهو التزام يقع عليه أيا كان سبب توقف السفينة، ولو كان بسبب قوة القاهرة، لأن الموقف يقتضى التصرف السريع للمحافظة على البضاعة ولا يحتمل اضاءة الوقت في البحث عن مصدر الحادث. ويتكلم النص فيمن يتحمل المصروفات التي تنشأ عن الاستعانة بالسفينة الأخرى ونقل البضاعة عليها، والزم الشاحن في جميع الأحوال بدفع أجره النقل كاملة ما دام أن البضاعة بلغت ميناء الوصول.

١٥٥ - أما التزامات الشاحن، فهي تسليم البضاعة للناقل تمهيدا لشحنها، ودفع أجره النقل.

وتناولت المادة ٢١٨ الالتزام الأول فذكرت أن التسليم يقع في الزمان والمكان المتفق عليهما. وعند عدم وجود الاتفاق يسرى العرف في ميناء الشحن وتركت مسألة تقدير التعويض عند التخلف عن مراعاة ميعاد التسليم لاتفاق الطرفين والقواعد العامة ولكنها اشترطت ألا يزيد التعويض على مقدار الأجرة منعا للتعسف.

أما الالتزام بدفع الأجرة فقد فصلت المواد ٢١٩ الى ٢٢١ بعض وجوهه فاذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول، فلا يلتزم بأدائها الشاحن وحده وانما يلتزم بها المرسل اليه أيضا اذا قبل البضاعة ومصدر التزامه هو سند الشحن. واذا لم يذكر في السند أن الأجرة أو جزءا منها مستحق عند الوصول، فالمفروض أن الناقل قبضها كاملة من الشاحن، وهي قرينة بسيطة في العلاقة بين الناقل والشاحن، قاطعة مطلقة بالنظر الى الغير حسن النية. ويعتبر المرسل اليه من الغير في هذا المقام بدوره. وتستحق الأجرة عن البضائع التي يقرر الربان لقاءها في البحر مع مراعاة أحكام الخسارات المشتركة واذا هلكت البضاعة فلا تستحق الأجرة. وأما تلف البضاعة أو نقص كمياتها أو قيمتها أثناء السفر فلا يبرر الامتناع عن أدائها بأكملها. والهلاك المبرئ من دين الأجرة هو الذي يقع بقوة قاهرة أو باهمال الناقل، فاذا كان بفعل الشاحن أو بسبب عيب في البضاعة فلا أثر له في تنفيذ الالتزام بدفع الأجرة. بل أن المادة ٢٢٢ تقيم الشاحن في هذه الفروض مسئولاً أيضا عن تعويض الضرر الذي يصيب السفينة والبضائع الأخرى المشحونة عليها.

١٥٦ - وتكلمت المواد من ٢٢٣ الى ٢٢٦ في أحكام تسليم البضاعة عند الوصول، والقاعدة الأساسية في هذا المقام أن التسليم يجب أن يقع للحامل الشرعي لسند الشحن، وقد يسر المشروع الأمر على الربان بالمادة ٢٠٤ التي تعين من هو الحامل الشرعي للسند ويقوم تسليم البضاعة الى وكيل الشحن مقام تسليمها الى الحامل الشرعي لأنه وكيله في هذا الخصوص. ويعتبر تسليم نسخة من سند الشحن الى الناقل قرينة على أنه قام بتسليم البضاعة الى صاحب الحق في تسلمها، ولكنها قرينة بسيطة يجوز تقويضها بالدليل العكسي.

واذا تزامم على تسلم البضاعة من الربان جملة أشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول، فالغالب الا يكلف الربان نفسه عناء البحث عن يكون صاحب الأفضلية في تسلم

البضاعة فيقوم بإيداعها عند أمين ويكلفه بتسليمها الى من يتقدم - بحكم يعطيه الحق في تسلمها. وإذا تقدم حملة النسخ الى الربان تباعا - وهو الفرض الغالب في العمل - فانه يبرئ ذمته بتسليم البضاعة للحامل الذي يتقدم اليه أولا. ويتضح من ذلك أن التزام على التسليم لا يهم الربان ولا يؤخره من التخلص من البضاعة لاستئناف السفر، وأن المنازعة الحقيقية بين حملة النسخ هي من طبيعة قانونية فحسب، وقد واجهتها المادة ٢٢٥ بالفرقة الآتية:

وإذا وقع التزام والبضاعة لا تزال عند الربان أو عند الأمين الذي سلمها له، فالأفضلية لحامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقا على تظهيرات النسخ الأخرى، لأنها أولى النسخ التي أطلقت في التداول، وقد نقل التظهير الذي وقع عليها ملكية البضاعة الى المظهر اليه فوقع تظهير النسخ الأخرى على بضاعة ملكية البضاعة الى ذمة المظهر.

وإذا وقع التزام بعد أن يكون الربان قد سلم البضاعة لأول حامل تقدم اليه ثم ظهر حامل آخر تحمل نسخته تظهيراً سابقاً على تظهير الحامل الذي تسلم البضاعة، فالأفضلية لهذا الأخير لأنه يحوز البضاعة فعلاً، فإذا كان حسن النية جاز له التمسك بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ويتفق هذا الحل وما قضت به المادة ٩٥٤ من القانون المدني التي ترجح حق من تسلم البضاعة على حق من تسلم مستندات فقط.

وتصدت المادة ٢٢٦ للغرض الذي لا يحضر فيه المرسل اليه لتسلم البضاعة، أو يحضر ويمتنع عن التسلم لعدة أو لأخرى، أو يمتنع عن دفع الأجرة وغيرها من المبالغ المستحقة بمناسبة النقل، وكلها فروض تستلزم اتخاذ إجراء سريع لكيلا تظل السفينة قابضة على رصيف الميناء في انتظار وصول صاحب الشأن في البضاعة ليتسلمها أو ليدفع المبالغ المستحقة عليها. ودفعاً لهذا الضرر أجاز النص للناقل أن يستصدر أمراً من قاضي الأمور الوقفية باخراج البضاعة من السفينة وإيداعها عند أمين، كما أجاز له أن يطلب بيعها لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة عليها. وضمنا لحقوق الناقل قرر له النص امتياز على ثمن البضاعة.

١٥٧ - ثم انتقل المشروع الى مسؤولية الناقل، واستحدث في هذا المجال نظاما المسؤولية في ذلك أحكام قانون هارتر الأمريكي - فقد ظلت في جوهرها متأثرة أزالت جانبا من الغبن عن

الشاحنين لاسيما بابطال بعض وجوه شروط الاعفاء من المسؤولية مزددة في ذلك أحكام قانون هارتر الأمريكي - فقد ظلت في جوهرها متأثرة بالمبادئ التي استقرت في التشريع الانجليزي في وقت كان الاسطول التجاري البريطاني سيد أساطيل العالم والمحتكر - أو يكاد - لمعظم عمليات النقل البحري الدولي، الأمر الذي يفسر لماذا جاءت هذه المبادئ في صالح الناقلين مقتررة في حماية الشاحنين. ويبدو هذا الطابع الانجليزي في الاتفاقية ليس فقط في أسلوب صياغتها أو في المصطلحات التي استعملتها، وانما في تحيزها الواضح للناقلين بتمكينهم من الافلات من المسؤولية بالاحتماء وراء عدد وفير من الدفوع والاعفاءات ولاسيما الاعفاء الخاص بالخطأ الملاحي الذي أسئ استعماله في العمل حتى صار ملاذ الناقلين كلما سدت أمامهم أبواب الدفوع والاعفاءات الأخرى، الأمر الذي تنذر به الفقهاء، وضج منه الشاحنون، ونادى الجميع بضرورة اصلاحه.

وغنى عن البيان أن اصلاح هذا الحال لم يكن بغية الدول الناقلة ذات الأساطيل التجارية الضخمة، اذ كانت راضية عنه سعيدة به، ولكن الاصلاح كان مطلب الدول الشاحنة من الدول النامية. وكان طبيعيا أن تتدخل هيئة الأمم المتحدة في هذا الصراع لتهدئته باتفاقية جديدة تقيم العدل بين المصلحتين المتعارضتين، فعهدت الى لجنة قانون التجارة الدولية التابعة لها باعداد مشروع هذه الاتفاقية، واستطاعت اللجنة بعد ما يقرب من سبع سنوات من العمل الجاد أن تعد مشروعا أودعته خلاصة الفكر القانون في هذا المجال آخذة في الاعتبار ما بلغه التقدم التكنولوجي في الملاحة البحرية. وأرضى المشروع الدول الناقلة والدول الشاحنة على السواء، وتم اقرار هذه الاتفاقية الجديدة في مؤتمر هامبورج بتاريخ ٣١ / ٣ / ١٩٧٨، على ما سبقت الإشارة اليه.

هذه الاتفاقية هي التي استعان المشروع بأحكامها في مجال مسؤولية الناقل، لا رغبة منه في مسايرة الركب العالمي فحسب، وانما اقتناعا بأن الأحكام المذكورة تتفق ومصلحة مصر التي وان كانت تملك أسطولا تجاريا يرجى له النمو والتقدم فانها لا تزال في عداد الدول الشاحنة التي تعنيها حماية الشاحنين قبل المغالاة في رعاية المجهزين. ومع ذلك لم ينقل المشروع

أحكام الاتفاقية نقلا حرفيا وكاملا، وانما تصرف في عباراتها بما يتفق والتقاليد المصرية في صياغة النصوص وخالفها في المواضع التي تتطلب المصلحة ذلك.

١٥٨ - وبدأت المادة ٢٢٧ الكلام في أحكام المسؤولية عن الهلاك والتلف بأمرين هامين:

الأول: تقرير مبدأ المسؤولية بقولها أن الناقل ضامن للهلاك والتلف، وهو تعبير يحمل معنى أن المسؤولية هي الأصل ولا يحتاج قيامها الى اثبات، وان نفيها استثناء يتطلب اقامة الدليل عليه.

الثاني: تعيين نطاق تطبيق الأحكام الخاصة التي وضعها المشروع في خصوص المسؤولية، وبدأ النص بتعيين النطاق الزمني فقصر تطبيق هذه الأحكام على الفترة الواقعة بين تسليم البضاعة الى الناقل في ميناء الشحن وقيامه بتسليمها الى صاحب الحق في تسليمها في ميناء التفريغ، أما قبل هذه الفترة أو بعدها فتسري على مسؤولية الناقل القواعد العامة ولو نشأت المسؤولية بمناسبة عمليات تابعة أو مكملة لعقد النقل البحري. ومعنى هذا أن المشروع تولى فيما يتعلق بنظام المسؤولية عن مبدأ وحدة عقد النقل البحري، فأخضع المرحلة البحرية المحضة للنظام الخاص الذي وضعه، والمرحلتين السابقتين على هذه المرحلة واللاحقة لها للقواعد العامة.

وكذلك عين النص نطاق تطبيق أحكام المسؤولية باقصاء نوعين من النقل عن هذه الأحكام، هما الملاحة الساحلية بين الموانئ الداخلية ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك، والنقل بمقتضى عقد ايجار الا اذا صدر سند شحن تنفيذا لهذا النقل ولما كان ضياع البضاعة دون ثبوت هلاكها يجرى الشاحن فلا يدري على أي أساس يقيم دعواه ضد الناقل، فقد أقامت المادة ٢٢٨ قرينة على هلاك البضاعة اذا لم تسلم خلال الستين يوما التالية لانقضاء ميعاد التسليم. وروعى في رحابة هذا الميعاد تغليب اليقين على الشك.

١٥٩ - والمسؤولية في كنف المشروع ليست موضوعية، وانما هي تقوم على فكرة الخطأ المفترض بحيث لا يحتاج المدعى الى اثبات الضرر فيفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ولهذا لم يوصد المشروع في وجه الناقل باب في المسؤولية فأجاز له في المادة ٢٢٩ نفيها باثبات أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الحادث أو

لمنع نتائجه أن وقع أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير. والغالب عملاً أن يضطر الناقل لتقديم هذا الدليل الى اثبات مصدر الضرر، أي السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو العيب الذاتي في البضاعة أو فعل الشاحن أو تابعيه لم يستثن المشروع من ذلك الا الهلاك أو التلف الناشئ عن الحريق اذ أخذ في شأنه بفكرة الخطأ الواجب الاثبات لسببين:

١ - ان القانون يفرض على الناقل اتخاذ تدابير للوقاية من الحريق والغالب ألا يقتصر الناقل عليها وانما يضيف اليها تدابير أخرى زيادة في الحيلة.

٢ - ان الحريق - اذا شب في السفينة - لا يلتهم البضاعة وحدها وانما يأتي على السفينة أيضا فيكون الناقل من ضحاياه، وقد يكون أكثرهم تأثراً به.

١٦٠ - ولم يضمن المشروع على الناقل ببعض اعفاءات يفيد منها باثبات يسير. فأعفته المادة ٢٣٠ من المسؤولية عن الهلاك أو التلف اذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو عن قيمتها كما اذا أخفي قابليتها للكسر أو الطعن، أو تعمد تقديرها بأقل من قيمتها أملاً في الحصول على تخفيض في أجرة النقل أو رغبة في التدليس على الغير كادارة الجمرك مثلاً. ويفيد الناقل من هذا الاعفاء اذا أثبت عدم صحة البيان وعلاقة السببية بينه وبين الهلاك أو التلف.

١٦١ - وكذلك أعفت المادة ٢٣١ الناقل من المسؤولية في حالة النقل على سطح السفينة (والمفروض أنه مرخص في هذا النقل طبقاً للمادة ٢١٦) اذا أثبت أن الضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، كما اذا أثبت أن تلف البضاعة يرجع الى تأثرها بحرارة الشمس أو الرطوبة أو بالأمطار أو أن هلاكها حدث بسبب ارتفاع الأمواج أو اشتداد الريح الذي قطع حبال البضاعة وجرفها إلى البحر.

١٦٢ - ومن المواضع التي وقف فيها المشروع الى جانب الناقل فأعفاه من المسؤولية باثبات يسير، حالة نقل الحيوانات الحية، وهو نوع من النقل استبعدته اتفاقية بروكسل على أساس أن هذه الحيوانات لا تعتبر بضاعة في حكمها، فاستردته الاتفاقية الجديدة ونظمتها بأحكام تلائمه. ونقلت المادة ٢٣٢ هذا التنظيم، فأعفت الناقل من المسؤولية اذا أثبت أن هلاك الحيوان أو اصابته منسوب الى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل كما اذا لم يتحمل الحيوان دوار

البحر فنفق أو أخافه منظر البحر فامتنع عن الطعام فهزل، أو أزعجه ارتفاع الأمواج فاقتتل مع غيره من الحيوان وقتل أو حطم قيوده وانطلق يثير الفرع في السفينة مما اضطر الربان إلى اصدار الأمر باطلاق النار عليه. ويسر النص على الناقل هذا الاثبات فأقام قرينة تفترض أن الضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ومن ثم لا يكون الناقل مسئولاً عنه اذا أثبت أنه نفذ تعليمات الشاحن بشأن النقل، ويكون على الشاحن عندئذ اذا أصر على المسؤولية - أن يثبت أن الضرر راجع الى خطأ الناقل أو الى خطأ تابعيه.

١٦٣ - وفي مقابل تشديد مسؤولية الناقل بافتراض خطئه، حددها المشروع بمبالغ قصوى لكيلا ينوء تحت أعبائها فيعجز عن مواصلة الاستغلال أو عن تطويره. وكان على المشروع وهو بصدد البحث عن الوسيلة الى هذا التحديد أن يختار بين ضوابط ثلاثة: اما عدد الطرود أو وحدات الشحن - فيجعل لكل طرد أو وحدة حدا أقصى. واما الوزن فيضع لكل كيلو جرام من وزن البضاعة حدا أعلى، واما الجمع بين الضابطين فتكون العبرة بعدد الطرود أو يوزن البضاعة تبعا لأعلى المبلغين. واختار المشروع هذا الحل الأخير ونص عليه في الفقرة الأولى من المادة ٢٣٣. ويلاحظ أن المبالغ التي حددها المشروع ليست بمبالغ مقطوعة وانما هي حدود قصوى لا يجوز للمحاكم أن تتجاوزها ولكن من حقها أن تهبط بها ليكون التعويض بقدر الضرر. كما يلاحظ أن الحدود التي وضعها المشروع معقولة، ولا تجحف بالشاحن ولا ترهق الناقل.

ويثير تقدير الحد الأعلى للتعويض على أساس عدد الطرود صعوبة في الفرض الذي تجمع فيه الطرود في حاويات، وهو أسلوب حديث في التعبئة يصون البضاعة من التلف ويبسر شحنها وتفريغها وفرزها وتسليمها عند الوصول. والسؤال الذي يعرض في هذا العدد هو: هل تعتبر الحاوية بما تحتوي عليه من طرود وحدة شحن واحدة أم تكون العبرة بعدد الطرود؟ واذا هلك الحاوية ذاتها أو تلفت فهل تعتبر طردا وتدخل في تقدير الحد الأعلى للتعويض؟ وأجابت الفقرة الثانية من المادة ٢٢٣ بقولها أن كل طرد يعتبر وحدة شحن مستقلة بشرط أن يذكر عدد الطرود في سند الشحن، والا اعتبرت الحاوية وما فيها من طرود وحدة شحن

واحدة. وتعتبر الحاوية ذاتها وحدة شحن اذا هلكت أو تلفت ومن ثم تدخل في تقدير الحد الأعلى للتعويض بشرط ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه.

١٦٤ - ولا محل لتحديد المسؤولية اذا أخطر الشاحن الناقل قبل الشحن بأهمية البضاعة وقدم له بياناً موضحاً فيه طبيعتها وقيمتها وما يعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصة ويحدث هذا في نقل البضائع النادرة الكبيرة القيمة المادية أو المعنوية، كاللوحات الفنية والقطع الأثرية والتحف والمخطوطات القديمة ومخلفات العباقرة والمعادن الثمينة والأحجار الكريمة والأجهزة الدقيقة. والغالب أن يتقاضى الناقل أجرة إضافية مقابل العناية الخاصة بالبضاعة. وبسبب هذه الظروف مجتمعة سلبته المادة ٢٣٤ ميزة تحديد المسؤولية بشرط أن يذكر البيان الخاص بالبضاعة في سند الشحن وأقام النص قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضاعة ولكنه أجاز للناقل اثبات ما يخالفها ويتضح من إطلاق عبارة النص أن للناقل اثبات عدم صحة البيان الخاص بالقيمة في مواجهة الشاحن والغير - كالمؤمن على السواء، وعلى هذه الصورة تكون المادة ٢٣٤ استثناء من الفقرة الثانية من المادة ٢١٠، وهو استثناء له ما يبرره لأن البضاعة ليست عادية والشاحن هو الذي يقدر قيمتها والغالب أن يكون التقدير عشوائياً ولا سبيل للناقل الى التحقق من صحته الا باستعانة بخبراء أخصائيين في الفن أو الآثار أو الجواهر أو غير ذلك تبعاً لطبيعة البضاعة ومن غير المعقول الزام الناقل بعمل هذا التقدير لأنه يرهقه وقد يحمله على رفض النقل أو التشدد فيه، فكان من الأوفق تيسير الأمر عليه بإجازة اثبات ما يخالف القيمة المعلنة في جميع الأحوال.

١٦٥ - وافترضت المادة ٢٣٥ أن دعوى المسؤولية وجهت الى تابع الناقل - كالربان أو أحد البحارة - فأجازت للتابع التمسك بأحكام الاعفاء من المسؤولية وتحديدتها بشرط أن يثبت أن الفعل الذي ارتكبه وقع "حال تأدية وظيفته أو بسببها" ويرجع في تفسير هذه العبارة الى فقه التقنين المدني في شأن الفقرة الأولى من المادة ١٧٤ من هذا التقنين ويلاحظ أن الدعوى التي توجه الى التابع هي دعوى المسؤولية التقصيرية التي تتطلب اثبات خطأ البائع وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر. ويتضح من هذا أن التحديد لا يتعلق بالمسؤولية العقدية وحدها وإنما

ينصرف أيضا الى المسؤولية التقصيرية وهذا هو السبب الذي من أجله ذكرت المادة ٢٣٣ أن التحديد يشمل المسؤولية أيا كان نوعها.

ومن البديهي أنه لا يجوز في حالة مقاضاة كل من الناقل والتابع أن يزيد مجموع التعويض الذي يحكم عليهما على الحد المنصوص عليه في المادة ٢٣٣

ويحرم التابع - كالناقل - من ميزة التحديد اذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من التابع بقصد احداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك بأن ضررا يمكن أن يحدث.

١٦٦ - وفي مقابل تحديد المسؤولية أبطلت المادة ٢٣٦ الاتفاقات التي يكون موضوعها اعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها بأقل من الحدود القصوى أو تعديل عبء اثباتها أو تعويضه عنها بالنزول له عن بعض حقوق الشاحن كالحق في مبلغ التأمين على البضاعة هذا هو المبدأ وترد عليه الاستثناءات الآتية:

١ - يقتصر البطلان على الاتفاقيات التي تتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، اذ يخشى عندئذ أن يستغل الناقل حاجة الشاحن الى النقل فيفرض عليه شروطا باهظة. فلا ينال البطلان اذن الاتفاقيات التي تتم بعد وقوع الحادث حين يكون الناقل والشاحن ندين لا سلطان لأحدهما على الآخر.

٢ - يجوز الاتفاق على زيادة الحدود القصوى للتعويض ولو تم الاتفاق قبل وقوع الحادث لأن البطلان مقرر لمصلحة الشاحن فينبغي أن يقتصر على الاتفاقيات الضارة به. أما الاتفاقات التي تزيد من حقوقه كنزول الناقل عن بعض المزايا المقررة له فلا مبرر لحظرها (المادة ٢٣٧).

٣ - يجوز الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة ٢٣٦ اذا كانت الظروف الاستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر هذا الاتفاق، وذلك بالشروط المنصوص عليها في المادة ٢٣٨. ومن أمثلة الظروف الاستثنائية أن يكون النقل الى ميناء ضرب عليه الحصار البحري أو الى منطقة قطبية تنتشر فيها جبال الجليد أو أن يقتضى النقل المرور بمناطق كانت ميدانا لمعارك بحرية

ولا تزال مزروعة ببعض الألغام. ومن الواضح أن الناقل لا يقبل على هذا النقل الا مقابل شروط خاصة، كزيادة الأجرة، أو تخفيض الحدود القصوى للتعويض أو تعديل عبء الإثبات أو النزول له عن مبلغ التأمين على البضاعة، أو غير ذلك من الظروف التي يرى أنها تعوضه عن مخاطر هذا النقل. والتشديد في قبول مبررات هذا الاستثناء واجب لكي لا يتحول الى ثغرة تبتلع الأصل وهو البطالان.

١٦٧ - وتتكلم المادة ٢٣٩ فيما يجب على صاحب الشأن في تسلم البضاعة أن يعملها اذا وصلت ناقصة أو تالفه، وفرقت بين وضعين:

اذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا يمكن تبينه دون حاجة الى فحص البضاعة. وجب اخطار الناقل به كتابة في ميعاد لا يجاوز يومى العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة، فاذا لم يتم الاخطار، فالمفروض أن البضاعة سلمت بحالتها المذكورة في سند الشحن، ويكون على طالب التعويض بعد ذلك اثبات أنه تسلمها ناقصة أو تالفة. واشترط المشروع أن يكون الاخطار مكتوبا ليمنع الجدل في حصوله ولكنه لم يشترط أن يكون باعلان رسمى، اذ قد لا يتسع الوقت لعمل مثل هذا الاجراء، كما يكتفى بأية كتابة يوقعها من تسلم البضاعة ويبين فيها نوع الضرر الذي وقع.

واذا كان الهلاك غير ظاهر جاز عمل الاخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية للتسليم. ولوحظ في تعيين هذا الميعاد أمران: اجتناب الاسراف في تضيقه لتكون لدى صاحب الشأن في البضاعة فسحة من الوقت لفتح الحاويات والطرود وازالة الأغلفة ثم فحص البضاعة، واجتناب الافراط في توسعته لكيلا تضيق معالم مصدر الضرر. وجزاء اهمال عمل الاخطار في هذا الفرض هو نفس جزاء اهمال عمله في حالة الهلاك أو التلف الظاهر قرينة على تسليم البضاعة بالحالة المذكورة في سند الشحن، والقاء عبء اثبات ما يخالفها على طالب التعويض.

ويتضح من ذلك أن المادة ٢٣٩ لا تنشئ في حالة اهمال عمل الاخطار دفعا بعدم قبول دعوى المسؤولية، وانما مجرد قرينة في غير صالح المدعى. ومعنى هذا أن الحق في اقامة الدعوى على الناقل لا يسقط الا بالتقادم.

ومن البديهي أنه لا ضرورة لعمل الاخطار اذا أجريت معاينة للبضائع وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل والمرسل اليه. اذ يكون المفروض عندئذ أن البضاعة سلمت بالحالة المذكورة في محضر اثبات الحالة.

١٦٨ - وتنتهي عند المادة ٢٣٩ أحكام المسؤولية في حالي الهلاك والتلف، وتبقى حالة المسؤولية عن التأخير. وتناولت المادة ٢٤٠ هذه المسؤولية فأقامتها هي الأخرى على فكرة الخطأ المقترض وأتاحت للناقل نفيها باثبات أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع التأخير أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير.

وبينت الفقرة الثانية من النص متى يقع التأخير في التسليم فقالت:

اذا أهمل الناقل مراعاة الميعاد المتفق عليه، وعند عدم وجود الاتفاق اذا لم يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي "أي المتوسط الحرص" اذا وجد في ظروف مماثلة. والضابط مادي، ليست العبرة فيه بظروف الناقل الشخصية وانما بظروف النقل.

ووضعت الفقرة الثالثة من النص حد أقصى للتعويض عن الضرر الناتج عن التأخير هو الحد الأقصى المبين في المادة ٢٣٣

وأنشأت الفقرة الرابعة من النص دفعا بعدم قبول دعوى المسؤولية عن التأخير فنصت على عدم استحقاق أية تعويضات اذا لم يخطر طالب التعويض الناقل - كتابة - بالتأخير خلال ستين يوما من تاريخ التسليم.

١٦٩ - ولما كان تحديد المسؤولية ميزة لا ينبغي أن يحظى بها الناقل الا اذا كان جديرا بها، فقد حرّمته المادة ٢٤١ منها اذا أثبت الشاحن أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من الناقل بقصد احداث الضرر (وهو الغش) أو بعدم اكتراث مصحوب بوعي وادراك بأن ضررا يمكن أن يحدث (وهو الخطأ الجسيم أو الخطأ غير المغتفر كما يسميه القضاء الحديث) وقد تبدو العبارة التي استعملها المشروع في هذا النص غريب على الصياغة المصرية، ولكنها العبارة السائدة في مجال النقل على اختلاف أنواعه، وهي التي تفضلها الاتفاقيات الدولية لأنها تقرب الشقة بين تباين التشريعات الوطنية في معنى الخطأ الجسيم ونصت الفقرة

الثانية من المادة على حالتين يفترض فيهما الغش في جانب الناقل، وذلك فيما لو أصدر سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها في السند بقصد الاضرار بالغير حسن النية، وفيما لو شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة.

١٧٠ - وأتت المادة ٢٤٢ باعفاء آخر لصالح الناقل، وارجائه الى هذا الموضع لأنها أرادت أن يكون شاملا للمسئولية عن الهلاك والتلف والتأخير على السواء. هذا الاعفاء هو الخاص بالضرر الذي ينشأ عن الانقاذ، كما اذا اضطرت السفينة الى الانحراف عن خط سيرها لنجدة سفينة أخرى فتأخر وصول البضاعة أو غرق أو تلف جزء منها أثناء عمليات الانقاذ أو غنى عن البيان أن النص يتغيا الحث على الاقبال على الانقاذ يرفع المسئولية عن الناقل اذا نشأ عنه ما يوجبها. ولكن النص خشى أن يغرى ذلك الربان والبحارة فيسرفون في التدابير التي يتخذونها للانقاذ طمعا في مكافأته ضاربين بمصالح أرباب البضائع المشحونة في سفينتهم عرض الحائط. ولهذا فرق النص بين أمرين: انقاذ الأرواح وجعله معفيا من المسئولية دون شرط أو قيد، لأن كل جهد يصرف في انقاذ الروح البشرية يكون معقولا، وكل خسارة تلحق الأموال بسببه تهون وانقاذ الأموال، وهذا قيده النص بأن يكون التدبير الذي يتخذ "معقولا" لأن المفاضلة فيه بين مال ومال وخير للناقل أن يحافظ على مال أو تمن عليه من أن يضحى به لينقذ مالا لا يعنيه.

١٧١ - وتصدت المادة ٢٤٧ بفقراتها الثلاث لفرضين يتولى فيهما جملة ناقلين عملية النقل: تناولت الفقرتان الأولى والثانية الفرض الذي يعهد فيه الناقل الذي أبرم عقد النقل (الناقل المتعاقد) الى ناقل آخر (الناقل الفعلي، ويمكن تسميته أيضا الناقل البديل)، بتنفيذ النقل بأجمعه أو جزء منه، ووضعنا من اجازة هذا الفصل للناقل المتعاقد دون حاجة الى موافقة الشاحن الا اذا اتفق على خلاف ذلك. والسؤال الذي يعرض في هذا الفرض هو أي من الناقلين، المتعاقد أم الفعلي. يكون مسئولا عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها؟ وأجاب النص: يسأل الناقل المتعاقد عن النقل بأجمعه ولا يسأل الناقل الفعلي الا عن الجزء من النقل الذي تولاه، ولكنه مسئول عنه بالتضامن مع الناقل المتعاقد. وينبنى على ذلك أن طالب

التعويض يستطيع أن يوجه دعواه الى الناقل المتعاقد وحده أو الى الناقل الفعلي وحده اذا أثبت أن الضرر وقع أثناء وجود البضاعة في حراسته، أو الى الناقل المتعاقد والناقل الفعلي مما يوصفهما متضامنين.

وإذا أقيمت الدعوى على الناقل المتعاقد وحده، جاز له ادخال الناقل الفعلي فيها اذا أثبت أن الضرر وقع أثناء تنفيذ الجزء من النقل الذي تولاه هذا الناقل الأخير. وإذا دفع الناقل المتعاقد التعويض، جاز له الرجوع على الناقل الفعلي. وتسري على كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣. ولا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض منهما عن الحد الأقصى للتعويض.

وتناولت الفقرة الثالثة من المادة ٢٤٣ حالة النقل بسند شحن مباشر، وفيها يتفق الناقل الأول الذي يصدر سند الشحن مع الشاحن على أن يتولى النقل الى نقطة معينة، ثم يسلم البضاعة الى ناقل ثان لينقلها بدوره الى نقطة لاحقة، ثم يسلمها هذا الناقل الى ناقل ثالث وهذا الى رابع وهكذا بالتتابع حتى تصل البضاعة الى مكان الوصول. ويقترّب هذا الوضع من الوضع السابق حيث يوجد ناقل متعاقد وآخر فعلي، ولكن الفرق بينهما أن الناقل المتعاقد في الوضع الأول يعهد الى الناقل الفعلي بتنفيذ النقل أو بتنفيذ جزء منه دون ترخيص من الشاحن بل ودون علمه أحياناً، بينما لا يصدر الناقل في الوضع الثاني سند الشحن المباشر الا بناء عن اتفاق مع الشاحن. وأفادت الفقرة الثالثة من المادة ٢٤٣ من الشبه بين الوضعين فأجرت عليهما نفس الأحكام، فجعلت الناقل الأول كالناقل المتعاقد - مسئولاً عن النقل بأكمله، وقصرت مسؤولية كل من الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير على الجزء الذي تولاه من النقل على أن يكون متضامناً في هذه المسؤولية مع الناقل الأول كما هو الشأن بالنظر الى الناقل الفعلي في الوضع الآخر. ولم يستثن النص من التطابق بين الوضعين الا أمراً واحداً، هو تمكين الناقل الأول من نفي مسؤوليته تجاه الشاحن باثبات أن الضرر وقع أثناء وجود البضاعة في حراسة ناقل لاحق، وهي ميزة لا يتمتع بها الناقل المتعاقد في الوضع الآخر، ويفسرهما الفرق الذي أشرنا اليه بين الوضعين.

١٧٢ - وتكلمت المادة ٢٤٤ في انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر، ووضعت في هذا الصدد المبادئ الآتية:

١ - مدة الانقضاء سنتان تسريان من تاريخ تسليم البضاعة ان كان هناك تسليم، ومن التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم اذا هلك البضاعة. ويرجع في تعيين هذا التاريخ الأخير الى الفقرة الثانية من المادة ٢٤٠. والمقصود من تقصير مدة الانقضاء في هذا المجال تصفية عملية النقل بأسرع وقت مستطاع ليكلا تتراكم الدعاوى.

٢ - يشمل هذا الانقضاء كل دعاوى تستند الى حق ينشئه عقد نقل البضائع بالبحر. فلا يقتصر على دعاوى المسؤولية وحدها ولا على دعاوى المسؤولية عن الأضرار التي تقع خلال الفترة التي حددتها المادة ٢٢٧ دون غيرها، ولا على الدعاوى التي توجه الى الناقل وحده، وانما ينصرف الى كل دعوى تنشأ عن عقد النقل، كالدعوى التي يقيمها الناقل على الشاحن أو على المرسل اليه للمطالبة بأجرة النقل أو بالتعويض عن الضرر الذي أحدثته البضاعة للسفينة أو للبضائع الأخرى.

٣ - ينقطع سريان المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو يندب خبير لتقدير الأضرار، وذلك بالإضافة الى الأسباب المقررة في القانون المدني.

٤ - تتقضي دعاوى رجوع الملتزمين بعضهم على البعض الآخر بمضي تسعين يوما من تاريخ اقامة الدعوى على الملتزم الذي يباشر الرجوع أو من تاريخ قيامه بالوفاء، بغض النظر عن انقضاء مدة السنتين أو عدم انقضائها. ومثال ذلك: يقيم الشاحن دعوى التعويض على الناقل المتعاقد بسبب التلف بعد ثلاثة وعشرين شهرا من التسليم، فيكون لهذا الناقل تسعون يوما من تاريخ اقامة الدعوى عليه لادخال الناقل الفعلي في الدعوى أو لاقامة دعوى مستقلة عليه، ولا يحول دون ذلك أن مدة السنتين المنصوص عليها في الفقرة الأولى من النص تكون قد انقضت. واذا وفي الناقل المتعاقد مبلغ التعويض اختيارا قبل انقضاء مدة السنتين ببضعة أيام، كان له الرجوع على الناقل الفعلي خلال تسعين يوما من تاريخ الوفاء. واذا وقع الوفاء في هذا المثال بعد شهر من تاريخ التسليم ولم يباشر الناقل المتعاقد الرجوع

على الناقل الفعلي الا بعد انقضاء خمسة شهور من تاريخ الوفاء جاز لهذا الناقل الأخير أن يتمسك في مواجهته بالتقادم على الرغم من أن ميعاد السنتين لا يزال مفتوحا.

١٧٣ - وتتعلق المادة ٢٤٥ بالاختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر. والأمر الذي استحدثته هو منح الاختصاص بالاضافة الى الاختصاص المقرر في القواعد العامة - الى محاكم ثلاث: محكمة ميناء الشحن ومحكمة ميناء التفريغ، ومحكمة الميناء الذي حجز فيه على السفينة. والخيار بين المحاكم المختصة للمدعى، يختار منها المحكمة الأنسب له وغالبا ما تكون المحكمة الأقرب اليه، وضمانا لفاعلية الاختيار أبطل النص كل اتفاق سابق على قيام النزاع يكون موضوعه سلب المدعى الحق في الاختيار أو تقييده. اما بعد قيام النزاع، فاتفاق صحيح لانتقاء مظنة ضغط أحد المتعاقدين على الآخر.

١٧٤ - أما المادتان ٢٤٦ و ٢٤٧ فتتعلقان بالتحكيم، ومن المعلوم أن هذا الأسلوب في التقاضى هو المفضل عند الناقلين والشاحنين على السواء. ووضعت المادة ٢٤٧ قاعدة أساسية في شأنه، هي تقيد المحكمين بالفصل في النزاع على مقتضى القانون، وابطال كل اتفاق يبرم قبل قيام النزاع على تفويضهم بالحكم على غير مقتضى القانون ولو كانوا مفوضين بالصلح. وعلة هذا الحظر أن الأحكام التي وضعها القانون بشأن عقد النقل تقيم توازنا بين المصالح المتعارضة يخشى الاخلال به أن أجزى للطرف القوى اجبار الطرف الآخر وقت ابرام العقد على قبول اطلاق يد المحكمين في عدم التقيد به، أما بعد قيام النزاع حيث تنتقى العلة فلا حرج من مخالفة المعلوم.

وتناولت المادة ٢٤٦ مكان التحكيم، وهو أمر ذو بال بالنظر الى المدعى الذي يهمله أن يجرى التحكيم في مكان يناسبه ولا يكلفه نفقات باهظة. وكان له ما يريد، اذ فتحت له المادة خيارا رحبا بين ستة أماكن، وأكدت فاعليته بابطال كل اتفاق سابق على قيام النزاع يسلبه أو يقيده.

١٧٥ - وفي الجزء الثانى من هذا الفصل تناول المشروع عقد نقل الأشخاص، وتغيا في هذا المجال بدوره اقامة التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة المسافرين بمراعاة العدالة في توزيع أعباء العقد بينهما.

وتناول المشروع موضوعات هذا النقل في ترتيب منطقي فبدأ بوثيقة النقل ثم انتقل الى الالتزامات التي تترتب على العقد ثم تكلم في مسؤولية الناقل، ثم في نقل أمتعة المسافرين، ثم في الاختصاص، وانتهى بصورة من النقل ذاعت في العمل، وهى الرحلات البحرية السياحية.

١٧٦ - ففيما يتعلق بوثيقة النقل، أوجبت المادة ٢٤٨ اصدارها لتكون أداة لاثبات العقد، وذكرت بياناتها دون حصر، ولم تجز النزول عنها الى الغير دون موافقة الناقل ليكون على علم بالأشخاص الذين سيرافقونه في السفر.

١٧٧ - وهناك نوع من نقل الأشخاص يجرى بسفن صغيرة الحجم داخل الموانئ أو في مناطق محددة لتقديم خدمات معينة كالنزهة أو الانتقال بين موقع وآخر في الميناء أو للعبور بين شاطئين قريبين أو للخروج لاستقبال السفن القادمة. وأجازت المادة ٢٤٩ أن يتم هذا النقل بمجرد ايصال يذكر فيه اسم الناقل والخدمة التي يؤديها بدلا من اصدار بطاقة تحتوى على كل البيانات التي ذكرتها المادة ٢٤٨

١٧٨ - وتكلمت المادة ٢٥٠ في التزامات الناقل، فأوجبت عليه اعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم، لا لتكون صالحة للملاحة فحسب، وانما للسفر المتفق عليه أيضا. ومثال ذلك أن يتفق على أن تسافر السفينة الى منطقة قطبية لتتنقل فريقا من العلماء الى محطة ارساد مقامة في هذه المناطق، فيكون من واجب الناقل أن يعد سفينة قادرة على ارتياد هذه البحور مجهزة بما يلزم لمواجهة العواصف الثلجية. ومثال ذلك أيضا نقل فريق رياضى يشترك في سباق للسباحة، فاذا اشترط مدير الفريق على الناقل أن يكون النقل بسفينة يوجد بها مسبح ليوصل الفريق مرانه أثناء السفر، فان الناقل يخل بالتزامه أن أعد سفينة صالحة للملاحة ولكن لا يوجد بها مسبح أو يوجد بها مسبح غير صالح للاستعمال. والتزام الناقل في هذا الصدد التزام بقاء وليس التزام ابتداء فحسب، وينبنى على ذلك أن الناقل يلزم باجراء ما تحتاجه السفينة أثناء الرحلة من اصلاحات لتظل صالحة للملاحة وللسفر المتفق عليه.

كما يلتزم الناقل ببذل العناية للمحافظة على سلامة المسافرين، والتزامه في هذا الصدد التزام بوسيلة وليس التزام بنتيجة يبرأ منه اذا قام بالتدابير المعقولة للعناية بالمسافر والمحافظة على سلامته. ولا شك في أنه يكون من الشطط في نقل الأشخاص بالذات الزام الناقل بسلامة

المسافر كنتيجة حتمية للعقد، لأن المسافر يظل رغم عناية الناقل محتفظا بحرية الحركة ومن واجبه أن يحافظ على نفسه قبل أن يحافظ عليه الغير.

١٧٩ - وافترضت المادة ٢٥١ التزامات المسافر بالزامه بالحضور للسفر في الميعاد والمكان المبينين في بطاقة السفر، وأجازت للناقل الابحار دون انتظار المسافر اذا لم يحضر في الميعاد، وألزمت المسافر بالأجرة كاملة.

ولكن قد تجد بعض الظروف التي تحول دون المسافر والسفر كالوفاة أو المرض، وقدرت المادة ٢٥٢ هذه الظروف فأجازت للمسافر عند وقوعها فسخ العقد بشرط اخطار الناقل قبل الميعاد المقرر للسفر بثلاثة أيام على الأقل. فاذا تم الاخطار في الميعاد فلا يستحق الناقل الا ربع الأجرة، وقد أبقاه له النص ليعوضه عن المكان الذي حجزه للمسافر والذي قد لا يوفق الى اعادة بيعه في الفترة الضيقة اللاحقة على الاخطار.

وأضاف النص أن هذه الأحكام تسري على أفراد عائلة المسافر الذين كان مقررا أن يسافروا معه اذ قد لا يستطيعون السفر دون رب العائلة فاذا أخطروا الناقل في الميعاد كان لهم فسخ العقد مع التزامهم بدفع رفع الأجرة فقط.

هذا كله بفرض وقوع الظروف المانعة من السفر قبل موعد السفر. أما اذا بدأ السفر فلا أثر لما يقع للمسافر من أحداث على العقد (المادة ٢٥٣). فاذا توفي أثناء السفر أو اذا مرض وترك السفينة في أول ميناء، فلا أثر لذلك في التزامه بدفع الأجرة كاملة.

١٨٠ - وافترضت الفقرة الأولى من المادة ٢٥٤ قيام مانع يحول دون السفينة وبدء السفر، فأجاز للمسافر فسخ العقد، وفرقت فيما يتعلق باستحقاق التعويض بين فرضيين.

فاذا كان المانع منسوبا الى فعل الناقل. التزم بتعويض يعادل نصف الأجرة. ولا يلتزم بتعويض ما في الفرض العكسي، وتيسيرا للمسافر، افترض النص نسبة المانع الى الناقل حتى يقيم هو الدليل على خلاف ذلك.

واذا بدأ السفر ثم توقف لمدة تجاوز ثلاثة أيام، فقد أجازت الفقرة الثانية من المادة ٢٥٤ للمسافر الفسخ أيضا، ولكنها أعفت الناقل من التعويض اذا أثبت أن سبب توقف السفر غير

راجع اليه، كما اذا كان راجعا الى أمر من السلطة المحلية بعدم مغادرة الميناء. واذا استطاع الناقل تدبير الأمر لنقل المسافرين الى مكان الوصول بسفينه على مستوى السفينة التي توقفت عن السفر فلا فسخ لانتقاء علقته.

١٨١ - وكذلك أجازت المادة ٢٥٥ للمسافر الفسخ وطلب التعويض عند الاقتضاء اذا أدخل الناقل - قبل السفر أو أثناء السفر - تعديلا جوهريا في شروط النقل، لتعديل مواعيد القيام، أو إلغاء الرسو في بعض الموانى المتوسطة، أو تغيير خط سير السفينة. وكثيرا ما يكون لهذه المسألة أهمية قصوى عند المسافرين. خذ مثلا مصرى يسافر على سفينة ايطالية خط سيرها المعلن عنه هو الاسكندرية - بيروت - نابولى، فاذا فوجئ هذا المسافر في ميناء بيروت بأن الناقل قرر الابحار الى ميناء لدولة معادية قبل الاتجاه الى نابولى فانه يقع في حرج شديد لا يخرج منه الا تمكينه من مغادرة السفينة والبحث عن سفينة أخرى يستكمل بها الرحلة الى نابولى. ولهذا أجاز له النص فسخ العقد وطلب التعويض عن الضرر الذي يلحقه بسبب هذا الفسخ، كنفقات اقامته في بيروت في انتظار سفينة أخرى متجهة الى نابولى والأجرة التي يدفعها لهذه السفينة فضلا عن الضرر المترتب على التأخير. ويلاحظ أن تعديل شروط النقل لا يبرر للمسافر فسخ العقد وطلب التعويض الا اذا "كان التعديل جوهريا"، وضابط الجوهرية شخصى يراعى فيه ظروف المسافرين، ففي المثال السابق يعتبر تعديل خط سير السفينة للمرور بميناء العدو جوهريا بالنظر الى المسافرين المصرى ولكنه قد لا يعتبر كذلك بالنسبة الى المسافرين.

١٨٢ - ثم جاء دور مسؤولية الناقل، فجعله المشروع مسئولا عن وفاة المسافرين أو اصابته أو تأخير وصوله، ولكن المشروع وضع للمسؤولية عن الوفاة أو الاصابة البدنية نظاما يختلف عن نظام المسؤولية في حالة التأخير لأن المسؤولية الأولى أخطر شأنًا من الثانية، وكثيرا ما يتجاوز المسافرين عن محاسبة الناقل عن التأخير اما لتفاهة الضرر واما لنفورهم من اجراءات التقاضى ونفقاتها.

١٨٣ - وتناولت المواد من ٢٥٦ الى ٢٦١ المسؤولية عن الوفاة أو الاصابة البدنية واستهلت المادة ٢٥٦ أحكام هذه المسؤولية بتقريرها واقامتتها عن المبدئين الآتين:

(١) لا عمل للأحكام التي وضعها المشروع في شأن هذه المسؤولية الا اذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر أثناء تنفيذ عقد العمل. وتولت الفقرة الثانية من المادة ٢٥٦ تحديد فترة تنفيذ العقد فقالت انها تشمل فترة صعود المسافرين في ميناء القيام وفترة السفر وفترة نزول المسافرين من السفينة في ميناء متوسط أو في ميناء الوصول، ثم أضافت الفترة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده الى السفينة أو بعد نزوله منها، كما اذا استقبل تابعو الناقل المسافرين عند باب ميناء القيام وتولوا نقلهم في قوارب الى السفينة الراسية خارج الميناء، أو اقتضى الأمر تغيير السفينة في ميناء متوسط وتولى الناقل نقل المسافرين الى السفينة الأخرى.

(٢) تقوم المسؤولية - فيما عدا حالة الحريق - على فكرة الخطأ المفترض وهو نفس الأساس الذي بنيت عليه المسؤولية في حالة نقل البضائع. ولما كان التزام الناقل بسلامة المسافرين التزاما بوسيلة فحسب، فقد أعفته المادة ٢٥٦ من المسؤولية اذا أثبت أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير. والغالب عملا أن يتعذر على الناقل اقامة هذا الاثبات الا ببيان مصدر الضرر أي باثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة، أو فعل الغير أو فعل المسافرين، وقد تصدت المادة ٢٥٧ لهذا السبب الأخير فنصت على اعفاء الناقل عن المسؤولية اذا أثبت أن الضرر كله يرجع الى فعل المسافرين كما اذا تعرضت السفينة أثناء السفر لعاصفة عاتية ألقت بها على الصخور فاستولى الذعر على المسافرين وألقى بنفسه في البحر قبل أن يفقد الربان الأمل في انقاذ السفينة ويأمر بانزال المسافرين الى قوارب النجاة واذا ثبت الناقل أن خطأ المسافرين أن لم يحدث الضرر كله، فقد أسهم في احداثه، أعفي من المسؤولية بقدر هذا الخطأ.

١٨٤ - وحدد المشروع مسؤولية الناقل عن وفاة المسافرين أو اصابته ليهون على الناقل عبء هذه المسؤولية. ووضعت المادة ٢٥٨ الحد الأقصى للتعويض وهو مائة وخمسون ألف جنيه لكل مسافة، ويشمل هذا المبلغ مجموع الطلبات التي تقدم من المسافرين وورثته والأشخاص الذين يعولهم. والمبلغ ليس مقطوعا، وانما هو حد أعلى لا يجوز للمحكمة أن تقضى بأكثر منه، ولكن يجوز لها أن تهبط به تبعا لمقدار الضرر ولما كانت الغاية من التحديد تخفيف

عبء المسؤولية على الناقل، فلا حرج أن تخلص عن هذه الحماية فاتفق مع المسافر على تعويض أكبر.

١٨٥ - ولا يفيد الناقل من ميزة تحديد المسؤولية الا اذا لم يصدر منه غش أو خطأ جسيم. ولهذا نصت المادة ٢٥٩ اطلاقاً على مسؤوليته من قيد التحديد اذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه بقصد احداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك بأن ضرر يمكن أن يحدث، وهو نفس التعبير الذي استعمله المشروع في صدد نقل البضائع.

١٨٦ - وأبطلت المادة ٢٦٠ كل اتفاق يتم قبل الحادث ويكون موضوعه الاعفاء من المسؤولية أو تحديدها بأقل من الحد الأقصى أو تعديل عبء الاثبات أو النزول للناقل عن مبلغ التأمين على شخص المسافر. وابطال هذه الاتفاقيات هو المقابل الذي يتحمله الناقل نظير ميزة تحديد المسؤولية.

١٨٧ - وأوجبت المادة ٢٦١ اخطار الناقل بالاصابة خلال خمسة عشرة يوماً من تاريخ مغادرة المسافر السفينة. والمقصود من هذا الحكم ملافاة ضياع مصدر الضرر. ولهذا لم ينشئ النص في حالة اهمال الاخطار دفعا بعدم قبول دعوى المسؤولية وانما مجرد قرينة على أن المسافر غادر السفينة بغير اصابة حتى يقيم الدليل على أن الاصابة حدثت خلال تنفيذ عقد النقل. ولا اخطار في حالة الوفاة.

١٨٨ - وتكلمت المادة ٢٦٢ في المسؤولية عن التأخير واقامتها على فكرة الخطأ المفترض أيضاً وأعفت الناقل منها اذا أثبت أنه قام هو ومن ينوب عنه وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع الضرر أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير.

ولا تحديد للتعويض في حالة المسؤولية عن التأخير، وتسري فيما يتعلق بشروط الاعفاء من هذه المسؤولية أحكام المادة ٢١٧ من القانون المدني.

١٨٩ - ووضعت المادة ٢٦٣ في شأن انقضاء دعوى المسؤولية المبادئ الآتية:

(١) تختلف مدة الانقضاء في حالة الوفاة أو الاصابة عنها في حالة التأخير، فهي في الأولى سنتان وفي الثانية ستة أشهر فقط، وذلك لخطورة الضرر في الحالة الأولى اذا قورن بالضرر في الحالة الثانية. ويلاحظ أن مدة انقضاء الدعوى عن التأخير في حالة نقل الأشخاص أقصر منها في حالة نقل البضائع لأن الضرر في الحالة الأولى يكون عادة أقل منه في الحالة الثانية.

(٢) تسري مدة الانقضاء في حالة التأخير من اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة، سواء في ذلك أغادرها في ميناء الوصول أم في ميناء آخر وكذلك تسري المدة من اليوم التالي لمغادرة السفينة في حالة الاصابة، سواء في ذلك أعمل الاخطار المنصوص عليه في المادة ٢٦١ أم لم يعمل.

(٣) يختلف بدء سريان مدة الانقضاء في حالة الوفاة باختلاف وقت حدوثها. فاذا حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل، سرت المدة من اليوم الذي كان يجب أن يغادر فيه المسافر السفينة واذا حدثت بعد أن غادر المسافر السفينة بسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، سرت المدة من يوم حدوث الوفاة. ومثال ذلك أن يصاب المسافر أثناء السفر بسبب سقوط جسم صلب على رأسه أثناء سيره في ممرات السفينة فيسعف ويغادر السفينة وهو مصاب ثم يقضى نحبه بعد ثلاث أشهر من تاريخ مغادرة السفينة، فتسري مدة الانقضاء من تاريخ الوفاة هذا اذا استندت دعوى المسؤولية الى الوفاة. أما اذا أقيمت على أساس الاصابة، فتسري المدة من اليوم التالي لمغادرة السفينة كما تقدم ذكره. ولما كان من غير المقبول تعليق بدء سريان مدة الانقضاء على حدوث الوفاة وهي واقعة لا يعلم الا الله متى تقع، فقد أسقط النص الدعوى على أية حال بعد انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة المسافر السفينة. ولهذا فمن الخير للمسافر الذي يغادر السفينة مصابا أن يقيم الدعوى على أساس الاصابة أولا مع الاحتفاظ بحق طلب تكملة التعويض أن وقعت الوفاة، فاذا حدثت بعد سنة ونصف مثلا من مغادرة السفينة كان للورثة سنة ونصف أخرى لاقامة الدعوى بتكملة التعويض فاذا تراخوا في اقامة هذه الدعوى حتى انقضاء السنوات الثلاث، جاز الدفع في مواجهتهم بالانقضاء ولا يقبل منهم أن مدة السنتين من تاريخ الوفاة لم تنقض.

١٩٠ - وافترضت المادة ٢٦٤ أن دعوى المسؤولية وجهت الى وكيل الناقل أو الى أحد تابعيه، فأجرت عليها أحكام مسؤولية الناقل، بشرط أن يثبت الوكيل أو التابع ان الفعل المنسوب اليه صدر حال تأدية وظيفته أو بسببها. وينبنى على ذلك أن الوكيل أو التابع يستطيع أن يتمسك بتحديد المسؤولية وبالتقدم القصير، ويمتنع عليه مقابل ذلك الافادة من شروط الاعفاء من المسؤولية ان وجدت.

١٩١ - وتصدت المادة ٣٦٥ لبعض مسائل كانت ولا تزال محل جدل في الفقه وهى:

١ - النقل المجانى، وقد استبعدته من الأحكام التي وضعها المشروع بشأن عقد نقل الأشخاص الا اذا كان الناقل محترفاً، لأن مثل هذا الناقل لا يرضى عادة بنقل شخص دون مقابل الا اذا كان يرجو من ورائه نفعاً مادياً، كما اذا استضاف رياضياً مشهوراً أو ممثلاً ذائع الصيت قاصداً بذلك الدعاية لمنشأته.

٢ - التسلل، وهو دخول السفينة خلسة بقصد السفر دون مقابل، وقد استبعد النص هذا النقل بدوره لأنه لا يقع بمقتضى عقد نقل.

٣ - نقل المرافقين، وهو نقل الأشخاص الذين يوافق الناقل على أن يرافقوا حيواناً حياً أو مالا ذا طابع خاص كالأجهزة الدقيقة واللوحات الفنية مما ينقل بمقتضى عقد نقل البضائع. وقد أجرى النص على نقل هؤلاء المرافقين أحكام عقد نقل الأشخاص.

١٩٢ - ووضعت المواد من ٢٦٦ الى ٢٧١ أحكاماً تتعلق بنقل أمتعة المسافرين، فالزمت الناقل بنقل هذه الأمتعة في الحدود التي يعينها العقد أو العرف. ثم فرقت بين نوعين من الأمتعة، المسجلة، والأمتعة غير المسجلة.

أما الأمتعة المسجلة فهي التي يسلمها المسافر الى الناقل ليسجلها في دفتر خاص ويحتفظ بها طوال فترة السفر ثم يسلمها الى المسافر عند مغادرة السفينة، وتدخل فيها السيارات والمركبات التي تقل مع المسافر. وعامل المشروع هذه الأمتعة معاملة البضائع وأجرى عليها عقد نقل البضائع، الا في أمرين:

الأول: مقدار الحد الأقصى للتعويض، اذ جعله خمسة آلاف جنيه لكل مسافر الا فيما يتعلق بالسيارات والمركبات فيكون الحد الأعلى خمسين ألف جنيه لكل سيارة أو مركبة بما في ذلك ما قد يوجد بها من أمتعة.

الثاني: انقضاء الدعوى، اذ لم يجر عليه أحكام المادة ٢٤٤ وانما أخضعه لحكم خاص نص عليه في المادة ٢٧١

وأما الأمتعة غير المسجلة، فهي التي يحتفظ بها المسافر، ولهذا لم يجعل النص الناقل مسئولاً عن هلاكها أو تلفها الا اذا أثبت المسافر خطأ الناقل أو خطأ تابعيه، كما اذا سرقوا محتويات الحقائب أو حاولوا فتحها فأتلفوها. وحدد النص المسؤولية عن هذه الأمتعة بألفي جنيه لكل مسافر. ولا يسرى هذا التحديد على الأشياء التي يودعها المسافر لدى الربان أو من يقوم مقامه ويخطره بأهميتها، كالنقود والجواهر والوثائق. ومراعاة الاعتبارات الانسانية لم يجر النص حبس الأمتعة غير المسجلة وفاء لأجرة النقل.

وتنقضي الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة - المسجلة وغير المسجلة - بمضي سنتين من اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة، أو - في حالة الوفاة - من اليوم الذي كان يجب أن يغادرها فيه. ويلاحظ أن هذه المدة وان كانت تعادل مدة انقضاء دعوى المسؤولية في حالة نقل البضائع، فان المدتين تختلفان من حيث بدء سريانها.

١٩٣ - وتكلمت المادة ٢٧٢ في الاختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بالبحر، والهدف الذي تتغياه هو تيسير الأمر على المدعى بتمكينه من اقامة الدعوى أمام المحكمة الأنسب له وحمايته من الاتفاقات التي قد يفرضها عليه الطرف الآخر قبل قيام النزاع لسلبه حق الاختيار أو تقييده. ويلاحظ أن المشروع لم يضع في مقام نقل الأشخاص نصوصاً تتعلق بالتحكيم كما فعل في نقل البضائع، والعلة أن نظام التحكيم لا يؤتى أنفع ثماره الا في مجال التجارة. والغالب أن الأمر بالنظر الى المسافر يخرج عن هذا المجال. ومع ذلك فليس هناك ما يحول دون المتعاقدين والاتفاق على التحكيم وتنظيمه بالكيفية التي تروق لهم.

١٩٤ - واختتم المشروع أحكام عقد نقل الأشخاص بالمواد من ٢٧٣ الى ٢٧٨ التي تتكلم في الرحلات البحرية للسياحة. والأمر الذي يلفت النظر في هذا المجال أن المسافر المشترك في

الرحلة لا يتعاقد مع الناقل مباشرة وإنما مع منظم الرحلة الذي يتعهد بإبرام عقد النقل من الناقل وتنفيذ الرحلة بما قد تشتمل عليه من خدمات لا تتعلق بالنقل وإنما بالسياحة، كزيارة الأماكن الأثرية في الموانئ التي ترسو فيها السفينة وحجز الأماكن في الملاهي والمسارح والفنادق وغيرها.

وتتولى مكاتب السياحة القيام بهذا العمل، ويتم التعاقد معها عادة بأحد أسلوبين: فاما أن يعلن المكتب عن الرحلة وشروطها فيعتبر ذلك إيجاباً من جانبه حتى اذا ما تقدم المشترك بطلب الاشتراك اعتبر ذلك قبولاً فيتم العقد بالشروط المعلن عنها.

واما أن تتقدم جماعة من المشتركين الى مكتب السياحة بطلب تنظيم الرحلة وتتفق معه على شروطها.

ويبرم منظم الرحلة عقد النقل مع الناقل بوصفه وكيلاً عن كل مشترك، ولهذا تترتب بين الناقل والمشارك كل آثار عقد النقل وفي مقدمتها أحكام المسؤولية وتأكيذاً لهذا المعنى أوجب المشروع تسليم كل مشترك أو كل جماعة من المشتركين تذكرة سفر تشتمل على بيانات يتعلق بضعها بالنقل وبعضها الآخر بالخدمات الأخرى التي يلتزم، بها منظم الرحلة لتكون هذه البطاقة حجة المشترك في اثبات عقد النقل وعقد الاشتراك في الرحلة، كما أوجب المشروع تسليم المشترك دفترًا يشتمل على قسائم تبين في كل منها الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها على البر. وتفيد هذه القسائم بدورها في اثبات الالتزام بتقديم هذه الخدمات. ويسأل منظم الرحلة تجاه المشترك اذا تخلف عن تنفيذ الالتزامات المبينة في تذكرة الرحلة أو دفتر الخدمات الخاص بها. كما اذا ألغى الرحلة أصلاً، أو أنقص مدتها، أو أجرى تعديلاً في برنامجها أو تجاوز عن تقديم بعض الخدمات التي تعهد بها، أو تعاقد على سفينة غير المتفق عليها، أو وضع المسافر في درجة أدنى من الدرجة المبينة في بطاقته.

وكذلك يسأل منظم الرحلة قبل المشترك عن تنفيذ النقل، وأجرى المشروع على هذه المسؤولية نفس الأحكام التي وضعها بشأن مسؤولية الناقل من حيث تحديدها وبطلان شروط الإعفاء منها وتقدمها والاختصاص بنظر الدعوى الخاصة بها. وعلة هذا الحل هي تيسير الأمر على

المشترك بتمكينه من مقاضاة الشخص الذي يعرفه ويتعاقد معه اذا شق عليه الرجوع على الناقل مباشرة.

١٩٥ - وفي الفصل الثالث تكلم المشروع عن القطر، هو عملية تقوم بها في الغالب سفن متخصصة مجهزة لهذا الغرض وتؤدي خدمات مختلفة، كمعاونة السفن على الرسو بمحاذاة أرصفة الميناء، وسحب السفن التي تتعطل لانها داخل الميناء أو في عرض البحر، أو سحب السفن التي تصير غير صالحة للملاحة الى الأحواض التي تفك فيها لتباعد حطاما، والمعاونة على تعويم السفن التي تقذفها الأمواج فوق الشعب والصخور.

١٩٦ - وتجري العملية بناء على عقد بين مجهزة السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة يتعهد بمقتضاه الأول باعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وتنفيذ هذه العملية، ويتعهد الثاني بدفع أجرة القطر. ومن المعلوم أن هناك جدلا فقهيًا حول طبيعة هذا العقد. ولم يشأ المشروع أن يقحم نفسه في هذا الجدل النظري، فوجه اهتمامه الى المسألتين العمليتين اللتين تعرضان في هذا المقام، وهما: لمن تكون ادارة عملية القطر، لربان السفينة القاطرة أم لربان السفينة المقطورة؟ وعلى من تقع المسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ العملية؟ وأجاب المشروع بقاعدة منطقية هي الربط بين الادارة والمسؤولية، فوضع الثانية حيث تكون الأولى. واذا كان صحيحا أن المشروع ترك تنظيم ادارة العملية لاتفاق الطرفين، فقد وضع في المادتين ٢٧٩ و ٢٨٠ نظاما احتياطيا ليرجع اليه عند عدم وجود الاتفاق وهو نظام مستحدث نقله المشروع عن القانون الفرنسي الصادر في الثالث من يناير ١٩٦٩ بشأن تجهيز السفن والبويع البحرية، ويقوم هذا النظام على التفرقة بين القطر داخل الموانى والقطر خارجها.

ففيما يتعلق بالقطر داخل الميناء، تكون ادارة العملية لربان السفينة المقطورة. ولكن ليس معنى هذا أن يظل ربان السفينة القاطرة سلبيا، وانما المقصود أن التعليمات الخاصة بادارة عملية القطر تصدر من ربان السفينة المقطورة ويكون على ربان السفينة القاطرة تنفيذها، وتسأل سفينته عن الخطأ في هذا التنفيذ. ولما كانت الادارة في هذا الغرض للسفينة المقطورة فهي أيضا المسؤولة عن الأضرار التي تنشأ عن العملية، سواء أحدث الضرر للسفينة القاطرة

أم للغير. وتقوم المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض، وتنتفي إذا أثبت مجهز السفينة المقطورة السبب الأجنبي القوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ السفينة القاطرة. وقد خص المشروع هذا السبب الأخير بالذكر ليتبين أن ربان هذه السفينة لا يظل سلبيا أثناء تنفيذ العملية وانما يقوم بدور ايجابي هو تنفيذ التعليمات التي تصدر من ربان السفينة المقطورة ويكون مسئولا أن أخطأ في تنفيذ هذه التعليمات.

ويجوز باتفاق صريح تعديل هذه الأحكام. ولم يشترط المشروع أن يكون الاتفاق مكتوبا، ولكنه استلزم أن يكون صريحا قاطعا فيما قصده المتعاقدان، فاذا اكتنفه الشك، وجب طرحه جانبا والعمل بما يقضى به القانون.

ويكون الحكم عكسيا بالنسبة الى القطر خارج الموانئ، فتكون الادارة للسفينة القاطرة، والمسئولية عندها، الا اذا أثبت مجهزها السبب الأجنبي وعلى وجه الخصوص خطأ السفينة المقطورة، ويجوز باتفاق صريح - لا يشترط أن يكون مكتوبا - تعديل هذه الأحكام.

وجدير بالذكر أن نظام المسؤولية الذي وضعه المشروع في حالة القطر لا يعمل به الا اذا وقع الضرر أثناء تنفيذ العملية. ولا يبدأ التنفيذ منذ البدء في سحب السفينة المقطورة فحسب، وانما منذ أن تبدأ السفينة القاطرة قبل السحب مباشرة في عمل الحركات (المناورات) للاقتراب من السفينة المقطورة والدخول في المجال الذي تكون فيه تحت تأثير ما تقوم به هذه السفينة الأخيرة من حركات، وتدخل في ذلك عملية القاء الحبال التي تستعمل في السحب، وتنتهي عملية القطر بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال الذي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة.

١٩٧ - ونصت المادة ٢٨١ على أن تنقضي بمضي سنتين الدعاوى الناشئة عن القطر، سواء أكانت الدعاوى موجهة من أحد طرفي العملية الى الآخر أو من أحدهما الى الغير، أو من الغير الى أيهما. وتسري المدة من انتهاء عملية القطر.

١٩٨ - واختتم المشروع هذا الباب بالفصل الرابع الخاص بالارشاد. والخطة التي اتبعها في هذا الصدد هي ترك كل ما يتعلق بالنواحي الادارية والفنية من الارشاد للقوانين والقرارات

الخاصة وتوجيه العناية الى المسائل القانونية وحدها، تتعين سلطة الربان أثناء وجود المرشد على السفينة، وتنظيم الدعاوى الناشئة عنه.

١٩٩ - ومسايرة لهذه الخطة تركت المادة ٢٨٢ تعيين الجهات التي يكون فيها الارشاد اجباريا (ما عدا قناة السويس التي خصها النص بالذكر) وكيفية تنفيذه، وتحديد مناطقه، وتعيين الرسوم التي تستحق عنه، والاعفاء منه، للقوانين والقرارات الخاصة، واكتفت المادة ٢٨٣ بالزام السفينة الخاضعة للارشاد باتباع الأحكام التي تنص عليها هذه القوانين والقرارات الخاصة، واكتفت المادة ٢٨٣ بالزام السفينة الخاضعة للارشاد باتباع الأحكام التي تنص عليها هذه القوانين والقرارات.

٢٠٠ - ونصت المادة ٢٨٤ على قاعدة تفرضها آداب المهنة، وهي وجوب تقديم السفينة التي تكون في خطر على غيرها من السفن التي طلبت الارشاد ولم يطلب من المرشد ذلك.

٢٠١ - وألزمت المادة ٢٨٥ مجهز السفينة المخدومة بنفقات غذاء المرشد واقامته وتعويضه اذا منعه الأحوال الجوية من مغادرة السفينة بعد انتهاء عمله أو اذا طلب منه الربان البقاء للفادة من خبرته مثلاً.

٢٠٣ - ثم وضعت المادة ٢٨٦ قاعدة حرية هامة هي بقاء الربان أثناء قيام المرشد بعمله سيد السفينة وقائدها، وما للمرشد الا ناصح يدلي بالرأي ولا يتولى تنفيذه. هذا الأصل هو الذي تقوم عليه أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية الارشاد ولهذه المسؤولية جملة وجوه تناولتها المواد من ٢٨٧ الى ٢٩٠

الوجه الأول: المسؤولية تجاه الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد أثناء عملية الارشاد، كما اذا أشار بعمل حركة ترتب عليها ارتطام السفينة برصيف الميناء فأتلفتته أو الاصطدام بقارب كان يعبر الميناء فأغرقته، والمسئول عن هذه الأخطاء هو مجهز السفينة المخدومة، لأن المرشد لا يحجب الربان فيظل الربان في نظر الغير قائد السفينة المسئول عن كل ما يقع من أخطاء في قيادتها أو ادارتها، ثم ان المرشد يعتبر أثناء تأدية عمله على السفينة تابعا للمجهز فيسأل عنه المجهز مسؤولية المتبوع عن التابع ولو كان الارشاد اجباريا واذا التزم المجهز بتعويض الغير، جاز له الرجوع على المرشد بمقدار الخطأ الذي صدر منه.

والوجه الثاني: المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بسفينة الارشاد أثناء تنفيذ العملية والمسئول عن تعويض هذا الضرر هو مجهز السفينة المخدومة أيضاً، الا اذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ المرشد، والعبرة في هذا المجال بالخطأ الجسيم وحده، اذ لا مفر من وقوع أخطاء يسيره في عملية دقيقة تجرى أحيانا في ظروف جوية قاسية وتستلزم وضع سفينة صغيرة الحجم، هي سفينة الارشاد، بمحاذاة سفينة عملاقة يرتج البحر من حولها بسبب قوة آلاتها.

والوجه الثالث: المسؤولية عن الضرر الذي يصيب المرشد أو بحارة سفينة الارشاد أثناء تنفيذ العملية. وتقع هذه المسؤولية بدورها على مجهز السفينة المخدومة، الا اذا أثبت أن الضرر الذي أصاب المرشد. اذا كان الأمر يتعلق به - نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو بحارة سفينة الارشاد، أو اذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البحار - اذا كان الأمر يتعلق ببحار - نشأ عن خطأ صدر من هذا البحار أو من أحد زملائه البحارة الآخرين أو من المرشد. وجسامة الخطأ في هذا المجال ليست مشروطة لأن من واجب المرشد والبحارة العناية بأنفسهم، وليس من المقبول تحميل مجهز السفينة المخدومة مسؤولية ما يرتكبونه من رعونة وخفة.

والوجه الرابع: المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالسفينة المخدومة. وتقع هذه المسؤولية على المرشد، بشرط أن يثبت المجهز صدور خطأ جسيم من المرشد في تنفيذ عملية الارشاد. فلا تقوم هذه المسؤولية والحال كذلك على افتراض الخطأ كما هو الوضع في الوجوه السابقة، وانما تقوم على الخطأ الواجب الاثبات. واستلزم المشروع أن يكون الخطأ جسيما ليرفع عن المرشد الحرج والقلق وهو يؤدي مهمته الدقيقة الصعبة.

٢٠٣ - ولا تعمل أحكام المسؤولية التي تقدم ذكرها الا اذا وقع الضرر "أثناء تنفيذ عملية الارشاد، فما حدود الفترة التي يستغرقها هذا التنفيذ؟ هل هي من الضيق بحيث تقتصر على الوقت الذي يقتضيه المرشد في السفينة المخدومة لتأدية عمله؟ أم هي من الاتساع بحيث تشمل كل العمليات السابقة على هذا الوقت واللاحقة له ما دامت تتعلق بالارشاد ولو بطريق غير مباشر؟ خذ مثلا حالة الخروج لاستقبال سفينة قادمة، هل يبدأ الارشاد منذ الوقت الذي تغادر فيه سفينة الارشاد رصيف الميناء الذي ترسو عليه؟ وفي حالة مصاحبة سفينة مغادرة،

هل يظل تنفيذ الارشاد مستمرا حتى تعود سفينة الارشاد الى رصيف الميناء الذي خرجت منه؟ والاجابة على ذلك أن فترة تنفيذ الارشاد ليست بهذا القدر من الضيق، ولا بهذا القدر من السعة، وانما تبدأ العملية في حالة الخروج لاستقبال سفينة قادمة منذ دخول سفينة الارشاد في المجال الذي تكون فيه تحت تأثير هذه السفينة وتمتد العملية لتشمل الحركات (المناورات) التي تقوم بها سفينة الارشاد للاقتراب من السفينة المخدومة وصعود المرشد الى هذه السفينة والوقت الذي يقضيه فيها لتأدية عمله وتنتهي العملية بوصول السفينة المخدومة الى رصيف الميناء ومغادرة المرشد لها. واذا كان الأمر يتعلق بمصاحبة سفينة مغادرة، فان فترة الارشاد تبدأ منذ صعود المرشد اليها في ميناء القيام وتمتد العملية لتشمل الوقت الذي يقضيه المرشد في السفينة المخدومة لتأدية عمله، وفترة قيام سفينة الارشاد بالحركات اللازمة للاقتراب من السفينة المخدومة لالتقاط المرشد، وينتهي "الارشاد" بابتعاد سفينة الارشاد عن السفينة المخدومة حتى تخرج من المجال الذي تكون فيه تحت تأثيرها.

٢٠٤ - ونصت المادة ٢٩١ على أن تنقضي بمضي سنتين الدعاوى الناشئة عن الارشاد. وتسري المدة من وقت انتهاء العملية.

الباب الرابع

الحوادث البحرية

٢٠٥ - تتعرض السفينة وهي تقوم بالملاحة البحرية لحوادث كثيرة كالتصادم والجروح والارتطام بالصخور والألغام وانفجار المراجل والحريق وتعطيل الآلات وغير ذلك من نوازل البحر.

ويحتل التصادم المقام الأول بين هذه الحوادث لكثرة وقوعه، وفداحة الخسائر التي نجم عنه، وتعدد ذوى المصلحة فيه، وحدة المنازعة بينهم لاسيما عندما يتعلق الأمر بتحديد الفعل الذي وقع بسببه الحادث، وقد يقع الحادث البحري وتتمكن السفينة من مواجهته بوسائلها الذاتية فيمر بسلام، كما اذا شب حريق في السفينة واستطاع الربان السيطرة عليه بما لديه من وسائل الاطفاء، أو اذا ألقت الريح السفينة فوق صخر واستطاع الربان بمهارته وخبرته تعويمها

واستثناء السفر. وقد يكون الحادث كبيرا يعرض السفينة وما تحمل من أشخاص وأموال لخطر داهم ولا يستطيع الربان دفعه فيبادر الى طلب النجدة. وغنى عن البيان أن حماية الأرواح والأموال في البحر تقتضى الزام السفن بمساعدة بعضها بعضا في وقت اللجئة، ومن واجب الشارع تنظيم هذا الالتزام بكيفية تكفل للسفينة التي تقدم المساعدة أو الانقاذ الحصول على مكافأة عادلة دون استغلال الظرف الذي توجد فيه السفينة المنكوبة.

وقد يفرض الحادث على الربان التضحية ببعض أجزاء السفينة أو من الشحنة لاجتناب ضرر أكبر، فيعود هذا العمل بالنفع على مالك السفينة وأصحاب البضائع التي أنقذت، ويتعين عندئذ النظر في كيفية توزيع الخسارات على جميع ذوى الشأن في الرحلة لكى لا يثرى بعضهم على حساب البعض الآخر.

تلك هى الموضوعات التي يتناولها هذا الباب في فصول ثلاث: الأول في التصادم والثانى في الانقاذ والثالث في الخسارات المشتركة.

٢٠٦ - واستهلت المادتان ٢٩٢ و ٢٩٣ أحكام التصادم ببيان نطاق تطبيقها، ووضعت في هذا الصدد المبادئ الآتية:

١ - لا يقتصر تطبيق هذه الأحكام على التصادم الذي يقع بين السفن البحرية فحسب، ولكنها تسري أيضا عند وقوع تصادم بين سفينة بحرية ومركب تستعمل في الملاحة الداخلية. فيكفي إذن أن تكون إحدى السفن المتصادمة من السفن البحرية. أما التصادم الذي يقع بين مراكب الملاحة الداخلية، فلا يشمل التنظيم الذي تضمنه هذه الأحكام ولو وقع في البحر.

٢ - فيما عدا العائمات المفيدة بمرسى ثابت كالجسور والكبارى والأرصفة العائمة، تعتبر كل عائمة سفينة بحرية أو مركب للملاحة الداخلية على حسب الأحوال.

ومعنى هذا أن التصادم لا يخضع لأحكام هذا الفصل الا اذا وقع بين عائمات غير مقيدة، تملك كل منها حرية الحركة ومن ثم يمكن أن تكون مصدرا للحادث.

٣ - لا عبرة بالمياه التي يقع فيه التصادم، فقد يقع في أعلى البحر أو في الميناء أو في قناة أو في بحيرة أو في نهر.

٤ - لا يشترط وقوع تصادم مادي بين السفن، أي ارتطام بعضها ببعض الآخر فيكفي أن ينشأ الحادث عن قيام إحدى السفن المتصادمة بحركة "مناورة" خاطئة أو إهمال القيام بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر. ومثال ذلك أن تسير سفينة على مقربة من سفينة أخرى دون مراعاة السرعة أو المسافة التي تقضى بها قواعد السير في البحر فتحرك الأمواج من حولها، وتحدث الضرر أو أن تسير سفينة في الضباب بدون إطلاق الصفارات أو الأجراس المعتادة ثم فاجأ سفينة أخرى بوجودها على مقربة منها فتقوم بحركة مفاجئة لاجتناب الارتطام بها ويحدث الضرر بسبب هذه الحركة.

٥ - تسري أحكام التصادم ولو كانت إحدى السفن المتصادمة مخصصة من قبل الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية، وهو استثناء من المادة الثانية ولا يشمل هذا الاستثناء السفن الحربية التي رؤى بقاؤها خاضعة للقوانين الخاصة بها.

تلك هي المبادئ التي تحدد نطاق تطبيق الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل وكلها تسهم في توسعة هذا النطاق لأن التصادم يحدث نفس الضرر أينما وقع وأيا كانت الجهة التي تتبعها السفينة المتصادمة وأيا كان الغرض الذي تستعمل فيه.

٢٠٧ - وتناولت المواد من ٢٩٤ الى ٢٩٧ المسؤولية عن الأضرار التي تنجم عن التصادم. وتتلخص المبادئ التي وضعتها في هذا الخصوص فيما يأتي:

أولاً: تقوم المسؤولية في مجال التصادم على فكرة الخطأ الواجب الإثبات، ولا محل في شأنها لافتراض الخطأ في جانب دون الآخر، لأن الحادث يقع بفعل فاعلين أو أكثر، ويتعذر تعيين أيهم المخطئ وأيهم المصيب إلا إذا فتح الباب على مصراعيه ليثبت كل منهم خطأ الآخرين فيبرئ نفسه، ثم لا مجال لحماية أحدهم بافتراض خطأ الآخرين، لأنهم على قدم المساواة شركاء في أحداث ضرر وينبغي أن يتحمل مسؤوليته من يثبت الخطأ في جانبه منهم. وينبنى على هذا الأصل أنه لا يجوز أن تقام الدعوى على أساس مسؤولية تفترض الخطأ، كمسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في المادة ١٧٨ من القانون المدني، وهو حل استقر عليه القضاء، ورأي المشروع النص عليه، ليقطع دابر كل جدل حوله.

ويقع أغلب الخطأ الذي ينجم عنه التصادم بسبب اهمال في قيادة السفينة أو قلة خبرة القائم بالقيادة أو بسبب عدم مراعاة قواعد السير في البحر، كإساءة استعمال الأنوار ليلاً، أو اهمال إطلاق الاشارات الصوتية بالصفارات أو الأجراس وقت الضباب، أو عدم اتباع تعليمات، المرشد، أو الانحراف عن خط السير العادي، أو السير بسرعة داخل الموانئ أو اهمال وضع الأنوار في أعلى السفينة اذا تعطلت في البحر، أو اهمال الاتجاه الى اليمين عند تقابل السفينة بسفينة قادمة من الاتجاه الآخر في الممرات المائية.

واثبات الخطأ في مجال التصادم من أعسر الأمور، لاسيما اذا وقع الحادث في أعلى البحر حيث لا يوجد شهود الا بحارة السفن المتصادمة والمسافرين عليها، وغالبا ما يشهد هؤلاء لصالح السفينة التي كانوا عليها، كما لا يمكن الاطمئنان الى تقارير الربابنة لأن كلا منهم يحاول التنصل من المسؤولية بالقائها على الآخرين، ولا يعين المحكمة على كشف الحقيقة الا تقارير الخبراء، وان كان الخصوم لا يسلمون بها بسهولة ويحاولون نقضها بأراء خبراء من عندهم، ويقف المؤمنون وراء هذا النزاع، كل يشد أزر عميله لينجو من التعويض الذي غالبا ما يكون باهظا، وهكذا تتسم قضايا التصادم عادة بطول الجدل وحدته.

وغنى عن البيان أنه لا يكفي لقيام المسؤولية اثبات الخطأ، وانما يجب أيضا اثبات علاقة السببية بين الخطأ والضرر.

ثانيا: اذا تبين أن الحادث وقع بقوة قاهرة، فلا مسؤولية تجاه الغير ولا مسؤولية على احدى السفن تجاه الأخرى، وتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر. ويسرى نفس الحكم اذا ظل سبب الحادث مجهولا أو قام شك حوله، اذ لا مسؤولية الا اذا ثبت خطأ فاذا تعذرت نسبة خطأ مؤكدا الى احدى السفن المتصادمة افتقدت المسؤولية أساسها فلا تقوم. ولا عبرة لما اذا وقع الحادث وقت أن كانت احدى السفن المتصادمة راسية على رصيف الميناء، وقد خص المشروع هذا الفرض بالذكر لينفي كل قرينة في صالح السفينة الراسية.

ثالثا: اذا ثبت أن التصادم وقع بخطأ احدى السفن المتصادمة دون غيرها تحملت هذه السفينة المسؤولية بأكملها تجاه الغير وتجاه السفن التي صدمتها.

وإذا ثبت أن التصادم وقع بخطأ أكثر من سفينة من السفن المتصادمة أي بخطأ مشترك، تحملت كل سفينة من المسؤولية بنسبة الخطأ الذي وقع منها، ولا تضامن بينها إذا كان الضرر الذي أصاب الغير ماديا. أما الضرر البدني كالوفاة أو الإصابة، فتكون السفن المخطئة متضامنة في المسؤولية عنه تجاه الغير، حتى إذا ما دفعت احداها أكثر من حصتها، كان لها الرجوع على السفن الأخرى ومن الواضح أن علة التفرقة هي تفضيل الأدمية.

٢٠٨ - وذكرت المادة ٢٩٨ ان أحكام المسؤولية الناشئة عن التصادم تسري ولو وقع الحادث بخطأ المرشد والواقع أنه لا جديد في هذا النص، وكان يمكن الاستغناء عنه، لأن المادة ٢٨٦ أبقت قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله، ثم أن المرشد وهو يؤدي عمله على السفينة يعتبر - في الرأي الراجح - تابعا للمجهز فيسأل المجهز بهذه الصفة عن أخطائه، ومع ذلك ورد النص للتأكيد.

٢٠٩ - وجاءت المادة ٢٩٩ بأحكام تفرضها الاعتبارات الانسانية وآداب الملاحة البحرية فأوجبت المساعدة المتبادلة بين السفن المتصادمة وتبادل المعلومات لتعرف كل منها هوية الأخرى. فإذا وقع التصادم بين سفينتين مثلا فأوشكت احدهما على الغرق وظلت الأخرى قادرة على الملاحة فليس من الشبهة أن يلوذ ربان هذه السفينة بالفرار تاركا السفينة الأخرى تذهب الى أعماق البحر بما عليها من أشخاص، وانما تفرض عليه آداب المهنة أن يبادر الى مساعدة السفينة المنكوبة وبذل المهمة لانقاذ الأشخاص الموجودين عليها. ولم يشأ المشروع أن يترك هذا الواجب الانساني للاخلاقيات وحدها، فجعل منه التزاما قانونيا يسأل الربان أن أهمله وفعل المشروع ذلك وهو يعلم أن الغالبية العظمى من الربانية يقدسون هذا الواجب ولا يحتاجون إلى من يفرضه عليهم، وإنما أراد المشروع بالنص عليه أن يذكر القلة التي قد يلهيها حب لذات فتنسأه أو تتناساه.

ولا يقتصر الأمر على المساعدة فحسب، وانما يجب أيضا على ربان كل سفينة أن يعلم السفن المتصادمة الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المتجهة اليها ليسهل الاتصال بين المنشآت التي تتبعها هذه السفن لتسوية آثار الحادث بينها.

وترد على المادة ٢٩٩ الملاحظات الآتية:

١ - لا يتعلق الالتزام بالمساعدة الا بالسفينة المنكوبة والأشخاص الموجودين عليها دون الأموال.

٢ - تكون المساعدة بالقدر الذي لا يعرض السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى، اذ لا معنى لانقاذ حياة مقابل فقدان حياة أخرى.

٣ - لا التزام بتبادل الهويات الا اذا كانت الظروف تسمح بذلك، والغالب ألا تسمح الظروف، اذ ينشغل كل ربان عند وقوع الحادث بأمور سفينته وبمساعدة السفن المتصادمة الأخرى ان كان ذلك في استطاعته ولا يفكر في اعلامها بأمور هي - في أغلب الظن - على علم بها.

٤ - يقع الالتزام بالمساعدة والالتزام بتبادل الهويات على الربان وليس على مجهز السفينة، وينبنى على ذلك أن يكون الربان هو المسؤول عن مخالفتها ويسأل المجهز أيضا اذا ثبت أن المخالفة وقعت بناء على تعليمات صريحة منه.

٢١٠ - وتتعلق المادة ٣٠٠ بالاختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عن التصادم. ونقل المشروع في هذا النظام أحكام اتفاقية "بروكسل" بتاريخ العاشر من مايو ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض قواعد الاختصاص المدنى في مسائل التصادم البحري والهدف الذي يتغياه النص هو التيسير على صاحب الدعوى بمنحه اختيارا رحبا لاقامة دعواه في المكان الأنسب له.

كما أشار النص الى التحكيم فأجاز الاتفاق عليه، ولكنه اشترط أن يجرى حسب اختيار المدعى - في أحد الأمكنة التي تجوز اقامة الدعوى فيها أمام القضاء العادى لكى لا يتخذ التحكيم أداة لافساد الميزة التي تقررها الفقرة الأولى للمدعى.

٢١١ - وتكلمت المادة ٣٠١ في انقضاء الدعاوى الناشئة عن التصادم فجعلت مدته سنتين تسريان من تاريخ وقوع الحادث، ولا يستثنى من ذلك الا رجوع السفن المتصادمة بعضها على البعض الآخر بناء على المسؤولية التضامنية بينها، اذ يسقط هذا الرجوع بمضي سنة واحدة من تاريخ قيام السفينة التي تباشر الرجوع بالوفاء وجدير بالذكر أن المشروع لا يقرر دفعا بعدم قبول الدعوى.

وأفادت الفقرة الثانية من المادة ٣٠١ من القاعدة المعمول بها دوليا والتي تجيز لكل دولة اعتبار عدم امكان الحجز على السفينة المدعى عليها في مياهها الاقليمية من أسباب وقف التقادم، ولكن النص قصر هذه الميزة على الدائن المصرى أو المستوطن المصرى. وجدير بالذكر أن المادة ٢٩٣ التي أجرت أحكام التصادم على السفن التي تخصصها لخدمة الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية استثنت هذا الحكم لأن هذه السفن بوصفها مالا عاما تكون غير قابلة للحجز عليها، فلا تحول هذه الصفة والحال كذلك دون سريان التقادم في صالحها.

٢١٢ - وفي الفصل الثانى تكلم المشروع عن الانقاذ. وأول ما يستوقف النظر في هذا الفصل هو عنوانه، اذ أسماه المشروع "الانقاذ"، بينما درج الفقه المصرى - تشبيها بالفقه الفرنسى القديم - على تسميته "المساعدة والانقاذ"، وتطلق عليه التشريعات الأنجلو سكسونية "الانقاذ" بينما يسميه القانون الفرنسى الصادر في السابع من يوليو ١٩٦٧ "المساعدة"، ورجح المشروع تسميته "الانقاذ" لأن هذا اللفظ هو مدلول حصيلة العملية التي تبدأ دائما بمساعدة وتنتهى بانقاذ. فالمساعدة وسيلة والانقاذ نتيجة، وتسمية الأشياء بنتائجها خير من تعريفها بالوسائل التي تؤدي إليها.

٢١٣ - وافتحت المادتان ٣٠٢ و ٣٠٣ أحكام الانقاذ بتعيين نطاق تطبيقها، وتتضمن الأولى من المادتين المبادئ الآتية:

١ - لا يشترط لسريان أحكام الانقاذ أن تكون السفينتان، المنقذة والمنكوبة، من السفن البحرية، وانما يجب أن تكون احدهما على الأقل من هذه السفن. وتطبيقا لهذا المبدأ تسري الأحكام المذكورة اذا كانت السفينتان من السفن البحرية، أو اذا كانت احدهما بحرية والأخرى من مراكب الملاحة الداخلية، ولا تسري اذا كانت العائمتان من مراكب الملاحة الداخلية.

٢ - تعتبر كل عائمة في هذا المقام سفينة أو مركب ملاحة داخلية على حسب الأحوال. فلا محل والحال كذلك للتقيد بتعريف معين للسفينة أو لمركب الملاحة الداخلية.

٣ - لا أهمية للمياه التي يجرى فيها الانقاذ، فقد يقع في أعلى البحر أو في الموانى أو في القنوات أو في البحيرات أو في الأنهار.

٤ - يجب أن تكون العائمة المنكوبة في خطر، أي في ظروف تجعل هلاكها أو هلاك حمولتها أو الأشخاص الموجودين عليها كبير الاحتمال.

والمعنى المشترك في هذه المبادئ هو الحرص على التوسع في تطبيق أحكام الانقاذ لتشمل كل عائمة أيا كان نوعها واينما كانت مادامت في خطر. وأضافت المادة ٣٠٣ سعة على سعة فأجرت أحكام الانقاذ فيما عدا القليل منها - على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية وذلك استثناء من المادة الثانية. ويبرر هذا الاستثناء أن الانقاذ واجب اخلاقي عند وقوع الخطر دون اعتبار لنوع الملاحة التي تقوم بها السفينة المنقذة أو السفينة المنكوبة. ولم يدخل المشروع السفن الحربية في هذه الاستثناء لتظل في نطاق القوانين الخاصة بها.

٢١٤ - والأصل أن الانقاذ اختياري لا يفرض القانون على السفن لأنه قد يعرضها للخطر فاذا طلبت السفينة المنكوبة النجدة فلا جناح على السفينة التي تسمع النداء ان هي أعرضت عنه. ولا شك في أن امتناعها عن النجدة يعتبر عملا منافيا للأخلاق وآداب المهنة، ولكن الأمر يهون ويمكن استساغته اذا تعلق بانقاذ أموال. أما اذا طلبت النجدة لانقاذ أشخاص يصارعون الموت في البحر فان الامتناع عنها يكون اسفا لا يصدر الا عن شيطان، ولهذا جعلت المادة ٣٠٤ الانقاذ في هذه الحالة اجباريا دون أي تفرقة تقوم على الجنسية أو الجنس أو اللون أو الدين بل ذهبت إلى أبعد من ذلك ففرضت الالتزام بالانقاذ ولو كان الشخص المعرض للخطر ينتمي الى دولة عدوة لمصر. غير أن انقاذ الأرواح البشرية لا يكون واجبا الا اذا كان لا يعرض السفينة المنقذة أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى اذ لا جدوى من انقاذ شخص اذا كان مقابل هذا الانقاذ هلاك شخص أو أشخاص آخرين. أما تعريض الأموال للخطر فلا يكون مبررا للامتناع عن تقديم الانقاذ لأن الروح البشرية أغلى من كل مال. ولا يقع الالتزام بالانقاذ على مجهز السفينة، وانما على الربان، فهو المسئول مدنيا (فضلا عن المسؤولية الجنائية) عند مخالفته. ويسأل المجهز أيضا اذا ثبت أن الامتناع عن تقديم الانقاذ كان بناء على تعليمات صريحة منه.

٢١٥ - والانتقاذ غير مجاني، وينبغي الا يكون مجانيا ليجد المنقذ حافزا ماديا يدفعه اليه.ولهذا جعلت المادة ٣٠٥ اجرا عليه هو المكافأة بالاضافة الى مصاريف الانتقاذ واشترطت لاستحقاق المكافأة أمرين.

الأول: أن يؤدي الانتقاذ الى نتيجة نافعة كتعويم السفينة المنكوبة بعد جنوحها أو انتشال شخص أو مال من الغرق.

الثاني: ألا تجاوز المكافأة قيمة الأشياء التي أنقذت، اذ خير لصاحب المال أن يتركه يغرق أو يهلك من أن يدفع عن انقاذه مكافأة تربو على قيمته. ولا عمل لهذا الشرط بداهة في حالة انقاذ الأشخاص لأن الروح البشرية لا تقوم بمال.

أما اذا لم تؤد أعمال الانتقاذ الى نتيجة نافعة، فان السفينة التي قدمت لها أعمال الانتقاذ لا تلتزم الا بالمصاريف التي أنفقت في هذا الشأن.

٢١٦ - ولما كان الانتقاذ يحمل السفينة المنكوبة التزاما بدفع المكافأة أو المصاريف فمن الواجب أن يترك لها تقدير ضرورته، فاذا لم تطلبه تقديرا منها بأنها تستطيع مواجهة الحادث بوسائلها الذاتية دون مساعدة من أحد، فلا يجوز لأية سفينة أخرى أن تفرضه عليها طمعا في الحصول على المكافأة. ولهذا قضت المادة ٣٠٦ بعدم استحقاق المكافأة أو المصاريف اذا رفضت السفينة المنكوبة الانتقاذ صراحة، ومع ذلك احتاط النص للقرض الذي ترفض فيه السفينة المنكوبة مكابرة من ربانها أو طمعا في اقتصاد المكافأة فاشتراط النص أن يكون الرفض "لسبب معقول" وينبنى على ذلك أنه اذا رفضت السفينة المنكوبة الانتقاذ وقامت به السفينة المنقذة رغم ذلك ثم طلبت المكافأة والمصاريف فامتنعت السفينة المنكوبة عن دفعها بحجة أنها رفضت الانتقاذ وأنها لم تكن في حاجة اليه، فان المكافأة أو المصاريف تستحق اذا أثبتت السفينة المنقذة خطورة الموقف الذي كانت السفينة المنكوبة توجد فيه وعدم قدرتها على مواجهته وفساد قرار ربانها برفض الانتقاذ. وبعبارة أخرى اذا أثبت أن الرفض لم يكن "بسبب معقول"، ومن الواضح أن الهدف من اتاحة الفرصة لمناقشة قرار الرفض هو حفز السفينة المنقذة على الاقدام على الانتقاذ رغم هذا القرار اذا قدرت فساده وأن حياة الأشخاص وسلامة السفينة كانتا تستلزمان التدخل السريع.

٢١٧ - ونصت المادة ٣٠٧ على استحقاق المكافأة أو المصاريف ولو كانت السفينة المنقذة والسفينة المنكوبة مملوكتين لشخص واحد، لأن المكافأة لا تستحق لمالك السفينة المنقذة وحده، وانما يكون لبحارتها وغيرهم من الأشخاص الذين اشتركوا في الانقاذ نصيب فيها، كما أن مقرها يهم الشاحنين والمؤمنين. واستبعدت المادة ٣٠٣ هذا الحكم اذا كانت السفينتان مملوكتين للدولة أو لشخص عام ومتخصصتين لمرفق عام غير تجارى، اذ يكون استحقاق المكافأة أو عدم استحقاقها مرتبطا بقواعد ادارية ومالية رأي المشروع أن يترك لها المجال.

٢١٨ - ونصت المادة ٣٠٨ على عدم استحقاق أي مكافأة أو مصاريف في حالة القطر اذا حدث أثناء تنفيذ العملية ما يستوجب أن تقوم السفينة القاطرة بانقاذ السفينة المقطورة أو انقاذ ما عليها من أشخاص أو أموال، لأن أعمال الانقاذ العادية مما يدخل في التزامات السفينة القاطرة. ومع ذلك اذا بذلت هذه السفينة جهدا يجاوز أعمال الانقاذ العادية استحققت المكافأة أو المصاريف نظير هذا الجهد الاضافي.

٢١٩ - وتطبيقا للاتفاقيات الدولية، قضت المادة ٣٠٩ بعدم استحقاق أي مكافأة أو مصاريف عن انقاذ رسائل البريد أيا كان نوعها.

٢٢٠ - وتكلمت المواد من ٣١٠ الى ٣١٤ في كيفية تقدير المكافأة ووضعت في هذا الخصوص المبادئ الآتية:

أولاً: تقدير المكافأة وتوزيعها بين السفن التي اشتركت في الانقاذ وتقسيم حصة كل سفينة منها بين مالكيها وربانها وبحارتها، كل هذا متروك لاتفاق ذوى الشأن. فاذا لم يوجد اتفاق كان التقدير للمحكمة هذا هو الأصل، ومع ذلك لم يشأ المشروع أن يفرض قواعد المتعلقة بتوزيع المكافأة بين المالك والربان والبحارة على السفينة المنقذة اذا كانت أجنبية، لأن الأمر يتعلق بشأن من شئونها الداخلية المحضة، وقد تفضل أن تتم تسويته وفقاً لأحكام قانونها الوطنى، ولذا نصت الفقرة الأخيرة من المادة ٣١٠ على قاعدة اسناد تقضى بتطبيق قانون العلم في هذا الخصوص.

ثانياً: هناك اتجاه في الاتفاقيات الدولية وبعض التشريعات الوطنية الى عدم تقرير مكافأة عن انقاذ الأشخاص بحجة أن انقاذ الروح البشرية واجب انساني ينبغى أن يؤديه كل فرد دون أن

ينتظر ثوابا عليه الا من عند الله. ومع التسليم بوجود هذا الواجب الانساني الأخلاقي، قدر المشروع أن من غير المنطقي أن تستحق المكافأة عند انقاذ الأموال ولا تستحق عند انقاذ الأشخاص، اذ يخشى أن يفضل بحارة السفينة المنقذة - أو على الأقل ذوو النفوس المريضة منهم - انقاذ البضائع على انقاذ الأشخاص لعلمهم أنهم سوف لا يكافئون على هذا الانقاذ. ثم انه من الانصاف أن يحصل المنقذ على مكافأة نظير جهده ومخاطرته اذا كانت الحالة المالية للشخص الذي أنقذه تسمح بدفع المكافأة. ولهذا رأس المشروع أن يعالج المسألة من زاويتها العملية فنص في الفقرة الأولى من المادة ٣١١ على مبدأ استحقاق المكافأة عن انقاذ الأشخاص، وترك تقديرها للاتفاق وللقاضى عند الخلاف. وواجه النص الفرض الذي يكون فيه الشخص الذي أنقذ فقيرا لا يستطيع دفع أي مكافأة فرخص القاضي في اعفائه منها. وهكذا وفق النص بين الوجهين المادى والأخلاقي من المسألة. وقد يقال ألا يخشى أن يفضل المنقذ الغنى على الفقير؟ والجواب أن تفضيل شخص على شخص أهون من تفضيل مال على روح بشرية. ثم أن الغالب أن يجرى الانقاذ في ظروف لا تسمح بالسؤال عن الحالة المالية للشخص الذي ينقذ، فالكل غرقى يصارعون الموت، ولا يختار المنقذ من ينقذه منهم، وانما هو يمد يده الى أقرب الغرقى اليه فينتشله.

ولم يكتف المشروع بتقرير المكافأة عند انقاذ الأشخاص القادرين على دفعها، وانما جعل للأشخاص الذين ينقذون الأرواح البشرية نصيبا في المكافأة التي تعطى لمن قاموا بانقاذ الأموال، لكي لا ينصرف المنقذون عن انقاذ الأرواح البشرية مفضلين انقاذ كمية أكبر من البضائع تكبر معها مكافآتهم. ولا مكان للاشتراك في هذه المكافأة لمن حصل على مكافأة خاصة من الشخص الذي أنقذه اذ لا يجوز أن يثاب المنقذ على عمله مرتين.

ثالثا: يحصل الانقاذ عادة في ظروف لا تسمح بسلامة تقدير الشروط التي يتم بمقتضاها، فقد يستغل المنقذ ضعف مركز السفينة المنكوبة أو الشخص المعرض للخطر فيفرض شروطا باهظة للانقاذ لاسيما فيما يتعلق بمقدار المكافأة.

وقد يتفق الطرفان على مكافأة تبدو في وقت الاتفاق عادلة ثم يتبين أن الخدمات التي قدمتها السفينة المنقذة تجاوز مقدار هذه المكافأة. ولمواجهة هذه الاحتمالات أجارت المادة ٣١٢

للمحكمة ابطال أو تعديل كل اتفاق على الانقاذ اذا قدرت أن شروطه غير عادلة. وليس في هذا خروج عن المؤلف، اذ الغالب أن تتوافر في اتفاق الانقاذ شروط عقد الاذعان فتجرى عليه أحكام المادة ١٤٩ من التقنين المدني التي لا تخرج المادة ٣١٢ من المشروع عن أن تكون ترديدا لها.

رابعاً: بينت المادة ٣١٣ الأسس التي يجب على المحكمة مراعاتها وهي تقدر للمكافأة أو تفصل في كيفية توزيعها، وجاء ذكر هذه الأسس بحسب ترتيب أسبقيتها.

خامساً: أجازت المادة ٣١٤ للمحكمة تخفيض المكافأة أو الغاءها أصلاً في فرضين:

الأول: اذا تبين أن الأشخاص الذين تولوا الانقاذ ارتكبوا أفعالا جعلت الانقاذ لازماً، أي أنهم افعلوه افتعالاً، كما اذا أشعلوا النار في السفينة ليتولوا اطفاءها، أو كما اذا ألقوا بأحد المسافرين في البحر ليقوموا بانقاذه.

والثاني: اذا ارتكبوا غشاً: كما اذا استغلوا حالة الذعر والفرع والهرج والمرج في السفينة المنكوبة لارتكاب أفعال شائنة، كنهب الشحنة أو سرقة أمتعة المسافرين.

٢٢١ - ونصت المادة ٣١٥ على أن تنقضي بمضي سنتين دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن الانقاذ. وتسري المدة من تاريخ انتهاء أعمال الانقاذ. ويقف سريانها - فضلاً عن الأسباب العامة المنصوص عليها في القانون المدني - اذا تعذر حجز السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية المصرية وكان المدعى مصرياً أو يستوطن مصر. ولا محل لهذا الحكم اذا كانت السفينة المدعى عليها مخصصة من قبل الدولة أو أحد الأشخاص العامة لمرفق عام غير تجارى. ويفهم هذا المعنى من مطلع المادة ٣٠٣ التي أجرت على هذه السفن أحكام الانقاذ ما عدا بعض أحكام، منها هذا الحكم.

٢٢٢ - وتتعلق المادة ٣١٦ بالاختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عن الانقاذ والتحكيم في شأنها. والأمر الذي عنيت به هو استلزام اقامة الدعوى أمام المحاكم المصرية أو اجراء التحكيم في مصر اذا وقع الانقاذ في المياه الإقليمية المصرية وكانت كل من السفينة التي

قامت بالانقاذ والسفينة التي أنقذت من السفن التي تتمتع بالجنسية المصرية. وأبطل النص كل اتفاق يأتى على خلاف هذا الحكم.

٢٢٣ - وتناول المشروع في الفصل الثالث نظام الخسارات البحرية، وهو نظام عتيق استقر العرف البحري في شأنه على قواعد خاصة جمعتها عام ١٨٧٩ بعض المنظمات الدولية المعنية بالملاحة البحرية وصارت تعرف باسم "قواعد يورك وانفرس" ثم تابعت هذه المنظمات تعديلها وتهذيبها كلما تغير العرف، فأعادت صياغتها عام ١٨٩٠ وعام ١٩٢٤ ثم عام ١٩٥٠ وأدخلت على هذه الصياغة بعض تعديلات عام ١٩٧٤

وعلى الرغم من ذبوع هذه القواعد، فانها لم تفرغ في اتفاقية دولية كما حدث بالنسبة الى الكثير من مسائل القانون البحري الأخرى. والسبب في ذلك مردود الى ما صادفته من قبول لدى المجهزين والشاحنين والمؤمنين وغيرهم من ذوى الشأن في الملاحة البحرية حتى درجوا على اعتبارها جزءا متما لما يبرمون من اتفاقات ولو لم يشيروا اليها صراحة، كما درج القضاء في كل الدول على تطبيقها بوصفها تعبيراً عن العرف البحري. ويضاف الى ذلك أنه من الخير ترك هذه القواعد طليقة تتغير بتغير الزمن، تعاد صياغتها من حين الى حين دون أن تقنن في اتفاقية دولية تفقدها ميزة المرونة.

وهناك رأي ينادى بالغاء نظام الخسارات المشتركة بحجة أنه يتطلب نفقات كثيرة ويثير صعوبات تتعلق بالتسوية لاسيما اذا وقع الحادث لسفينة ضخمة تحمل شحنات لعدد كبير من الملاك، اذ تزيد كثرة العدد في تعقيد التسوية، وقلما يستطيع الخبير الذي يتولاها ارضاء جميع ذوى الشأن فيها. ثم الغالب في الوقت الحاضر أن تأخذ التضحية صورة مبالغ ينفقها الربان في سبيل السلامة المشتركة ويريد المجهز توزيعها على المشتركين في الرحلة، وقد تحدثه نفسه بالغش فيبالغ في تقدير المبالغ التي أنفقها أو يطالب بمبالغ لم ينفقها. ويقول أصحاب هذا النظر أنه من المستطاع الاستغناء عن نظام الخسارات المشتركة بجعل التأمين البحري اجباريا وتعميمه ليشمل الخسارات المشتركة والخسارات الخاصة مقابل زيادة في قسط التأمين. ولم يساير المشروع هذا الاتجاه لأن نظام الخسارات المشتركة راسخ في التجارة البحرية، ولم يحدث في أي اجتماع دولي أن نادت جهة عملية بالغاءه. يضاف الى

ذلك أن شعور الربان بأن ما ينفقه من مبالغ للسلامة العامة لا يتحمله المجهز وحده وإنما يشاركه في تحمله جميع ذوى الشأن في الرحلة، هذا الشعور يجعل الربان يتخذ قرار التضحية دون طول تردد قد تضيع معه فرصة النجاة. ولهذا كله رأي المشروع الإبقاء على نظام الخسارات المشتركة، بل أنه أبقاه مطلقاً من كل قيد يعلق تطبيقه على بلوغ الخسارة مقدارا معيناً، وهو حل يشير بعض الفقه بالأخذ به لاستبعاد الخسارات القليلة القيمة، ورفضه المشروع تاركاً أمر مثل هذه الخسارات لاتفاق ذوى الشأن.

وكان طبيعياً أن يستعين المشروع بقواعد "يورك وانفرس" ولكنه لم ينقلها برمتها، لأنها تتضمن تطبيقات جزئية ليس مكانها تقنين يبغى الاقتصار على الكليات وترك الجزئيات يحورها العمل ويشكلها العرف.

٢٢٤ - وافتتحت المادة ٣١٧ أحكام الخسارات المشتركة بالكلام في مصادرها. والأصل في هذا المقام هو ترك الحرية لأصحاب الشأن لتنظيم كيفية توزيع الخسارات بينهم باتفاق يعقدونه لهذا الغرض. فإذا لم يوجد اتفاق، طبقت النصوص، وإذا غاب النص طبق العرف البحري، وإذا تعارض النص والعرف فالأرجحية للعرف إلا إذا كان النص أمراً ومرجع القاضي في العرف هو قواعد "يورك وانفرس" يلجأ أولاً إلى التطبيقات الخاصة (القواعد المعينة بالأرقام) فإذا لم يجد بينها التطبيق الذي ينشده، لجأ إلى القواعد الكلية (المعينة بالحروف) لأن الخاص يحجب العام، ولأن هذه هي الخطة التي رسمتها قاعدة التفسير التي وضعت على رأس القواعد في صياغة عام ١٩٥٠

٢٢٥ - وقسمت المادة ٣١٨ الخسارات البحرية إلى نوعين: خسارات مشتركة، وأخرى خاصة. وتولت المادة ٣١٩ تعريف كل من النوعين، وبدأت ببيان الشروط التي إذا توافرت اعتبرت الخسارة مشتركة، ثم عرفت الخسارة الخاصة بأنها الخسارة التي لا تتوافر فيها هذه الشروط. ولما كانت الخسارة تستلزم توافر شروط معينة فالأصل أن تكون الخسارة خاصة حتى يقوم الدليل على توافر هذه الشروط المشتركة فتعتبر مشتركة.

وتتلخص الشروط التي تتطلبها المادة ٣١٩ لاعتبار الخسارة مشتركة فيما يأتي:

١ - أن تقع الخسارة نتيجة حادث بحري يقتضى بذل تضحية غير اعتيادية أو انفاق مصروفات غير عادية لاتقاء خطر يحدق بالسفينة أو بالشحنة. ونظرا للتقدم التكنولوجي غالبا ما تتخذ الخسارة صورة مصروفات ينفقها الربان ثم يوزعها المجهز على ذوى الشأن في الرحلة البحرية.

٢ - أن تبذل التضحية أو تنفق المصروفات عن ارادة حرة من الربان، أي بناء على تقديره للظروف ثم اتخاذه القرار المناسب فاذا فرضت التضحية أو الانفاق على الربان من قبل السلطة العامة مثلا، فلا تعتبر الخسارة مشتركة.

٣ - أن تبذل التضحية أو تنفق المصروفات في سبيل السلامة المشتركة. ولا يشترط أن يكون الخطر محدقا بالسفينة والشحنة معا، فقد يقتصر على الشحنة بل وعلى جزء منها دون تخصيص، كالخطر الذي يهدد البضائع المشحونة في العنابر المجاورة للمكان الذي شب فيه الحريق، ويجب أن تكون التضحية أو الانفاق بمقدار معقول، أي الى الحد اللازم لاتقاء الخطر، فاذا جاوز الربان هذا الحد صار اسرافا من الربان يتحمل المجهز المقدار الزائد منه.

٤ - أن يوجد خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، ويكون القصد من التضحية أو انفاق المصروفات اتقاء هذا الخطر. والخطر الداهم هو الذي يتحتم لمواجهته اتخاذ تدبير سريع والا وقع الضرر. ولا يشترط أن يقع الخطر بالفعل، بل يكفي أن يعتقد الربان لأسباب معقولة أنه واقع حتما وأن السفينة أو شحنتها هالكة ولا محالة اذا لم يبادر الى بذل التضحية أو اتفاق المصروفات.

تلك هى الشروط اللازمة لاعتبار الخسارة مشتركة. وفي قواعد يورك وانفرس، المعينة بالأرقام صور عديدة لما يعبر ولما لا يعبر من الخسارات المشتركة ولم ينقل المشروع هذه الصور لأنها من الجزئيات التي لم يشأ أن ينقل بها النصوص.

٢٢٦ - ولا تثير الخسارة الخاصة أية صعوبة قانونية، اذ تجرى في شأنها القواعد العامة فيتحمل الخسارة مالك الشئ أو من أنفق المصروفات على أن يكون له الرجوع على من أحدث الضرر أو من أفاد من المصروفات التي أنفقت. ولهذا بادرت المادة ٣٢٠ الى تأكيد هذه الحلول لتتفرغ النصوص التالية لمسائل الخسارات المشتركة وتودر هذه المسائل حول

ثلاث نقاط: تعيين ما يقبل وما لا يقبل في الخسارات المشتركة، وتسوية الخسارات، وأحكام الدين الذي ينشأ عنها.

٢٢٧ - وتناولت المواد من ٣٢١ الى ٣٢٨ المسألة الأولى (ما يقبل وما لا يقبل في الخسارات المشتركة) ووضعت في هذا الخصوص القواعد الآتية:

١ - كل تضحية أو مصروفات لا يقرر الربان بذلها أو انفاقها لا تقبل في الخسارات المشتركة. ولم ترد هذه القاعدة في مجموعة (يورك وانفرس)، ولكن المشروع وضعها مسaire للرأي الغالب في القضاء العالمي، ولأن من شأنها منع الفوضى التي تقع اذا تعددت الجهات التي تملك اصدار قرار التضحية أو الانفاق.

٢ - لا تقبل في الخسارات المشتركة الا الأضرار المادية التي تكون التضحية هي السبب المباشر والمؤثر في احداثها. بمعنى أنه يجب أن تكون هناك علاقة سببية بين الضرر والتضحية. وفي الفقرة الثانية من المادة ٣٢٢ - أمثلة لأضرار مادية لا تقبل في الخسارات المشتركة لأنها غير مباشرة.

٣ - لا يخول دون اعتبار الخسارة مشتركة أن يقع الحادث الذي نشأت عنه بخطأ أحد ذوى الشأن في الرحلة. وفي هذه الحالة لا تقبل أموال هذا الشخص التي ضحيت في المجموعة الدائنة بينما تسهم أمواله التي انقذت في المجموعة المدينة.

٤ - النفقات البديلة تقبل في الخسارات المشتركة. فاذا اقتضت الضرورة صرف نفقات معينة تدخل بطبيعتها في الخسارات المشتركة ثم استبدلت بها نفقات أخرى، فان المبلغ الذي يقبل في الخسارات المشتركة هو الذي أنفق فعلا لا المبلغ الذي كان مزمعا انفاقه، بشرط ألا يجاوزه اذ لا يجوز أن يكون من شأن استبدال النفقة زيادة أعباء المشتركين في الخسارة.

٥ - البضائع التي تشحن على سطح السفينة خلافا لأحكام المادة ٢١٦ (أي دون اذن الشاحن ودون التزام في القانون أو في العرف) تعتبر من الخسارات المشتركة اذا أنقذت فتقبل في المجموعة المدينة لتتحمل نصيبا من الضرر المشترك. أما اذا ضحيت فلا تقبل في المجموعة الدائنة الا اذا تبين أن شحنها على السطح لم يكن باذن مالكها أو كان بناء على نص في

القانون أو ما جرى عليه العرف في ميناء الشحن. ويستثنى من هذه القاعدة الأخيرة الملاحة الساحلية بين الموانئ الداخلية، إذ تقوم بهذه الملاحة عادة سفن صغيرة الحجم تضع الجانب الأكبر من شحنتها على سطحها كما أن المادة ٢١٦ استثنتها من قيود الشحن على السطح.

٦ - البضائع التي تنقل خلصة (وهي التي عبرت عنها المادة ٢٢٦ بالبضائع التي لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال) تسهم في المجموعة المدينة إذا أنقذت لتحمل نصيبا من الضرر المشترك، ولا تقبل في المجموعة الدائنة إذا ضحيت.

٧ - البضائع التي يقدم عنها بيان بأقل من قيمتها الحقيقية تدخل في الخسارات المشتركة فإذا ضحيت أدرجت في المجموعة الدائنة بقيمتها التي أعلنت. وإذا أنقذت أدرجت في المجموعة المدينة بقيمتها الحقيقية هذا وذاك عقابا على الكذب.

٨ - الأمتعة غير المسجلة (وهي التي عبرت عنها المادة ٣٢٨ بالأمتعة التي لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال) ورسائل البريد على اختلاف أنواعها لا تسهم في الخسارات المشتركة إذا أنقذت، وتقبل في المجموعة الدائنة بقيمتها التقديرية إذا ضحيت.

٢٢٨ - وتكلمت المواد من ٣٢٩ إلى ٣٣٦ في تسوية الخسارات المشتركة ووضعت القواعد الآتية:

١ - تتكون من الالتزامات والحقوق الناشئة عن الخسارات المشتركة مجموعتان أحدهما مدينة والأخرى دائنة.

٢ - تسهم في المجموعة المدينة الأموال التي أفادت من التضحية التي بذلت أو المبالغ التي أنفقت، أي أنقذ من الأموال المشتركة في الرحلة (السفينة وأجرة النقل والبضائع) وبينت المادة ٣٣٠ كيفية تقدير قيمة ما يسهم به كل مال في تعويض الأضرار المشتركة.

٣ - تقبل في المجموعة الدائنة الأموال التي ضحيت والمبالغ التي أنفقت وبينت المادة ٣٣١ كيفية تقدير قيمة الخسارة عندما يتعلق الأمر بالسفينة والبضائع. وجدير بالذكر أن المشروع أخذ في هذا الصدد بطريقة "فرق القيمة" وهي الطريقة التي أقرتها قواعد "يورك وانفرس"

في صياغة عام ١٩٥٠ عوضا عن الطريقة النسبية التي كانت سائدة منذ صياغة عام ١٨٩٠ وتعلق بها القضاء في كثير من الدول.

٤ - المصروفات التي تنفق لتحصيل المبالغ الناشئة عن الاسهام في الخسارات المشتركة تعتبر من الخسارات المشتركة وتقبل فيها.

٥ - المبالغ التي يقدمها أصحاب البضائع لضمان ما يستحق عليهم في الخسارات المشتركة تودع أحد المصارف في حساب مشترك باسم نائب عن المجهز ونائب عن أصحاب البضائع لكيلا ينفرد المجهز بالتصرف فيها.

٦ - توزع الخسارات المشتركة بين جميع ذوى الشأن في الرحلة البحرية. ويتولى التسوية خبير يعينه ذوو الشأن أو يعينه القاضي عند الخلاف. وهناك خبراء أخصائيون في هذه العملية ولهم في بعض الدول اتحادات. وتقوم مكاتب هيئة اللويدز بالخبرة في الموانئ الهامة.

٧ - اذا عارض أحد ذوى الشأن في التسوية وجب عرضها على المحكمة، وللمحكمة أن تصدق عليها، أو أن ترفضها، وفي الحالة الأخيرة تعين المحكمة خبيرا آخر لاجراء تسمية جديدة.

٢٢٩ - وتتعلق المواد من ٣٣٧ الى ٣٣٩ بالدين الذي ينشأ عن الاسهام في الخسارات المشتركة. وتتلخص القواعد التي وضعتها في هذا الخصوص فيما يأتي:

١ - يضمن هذا الدين حقان: الأول حق حبس البضائع التي يجب أن تسهم في الخسارات حتى يقدم أصحابها ضمانا كافيا لدفع نصيبها في الخسارات. والثاني حق امتياز ينصب على البضائع التي أنقذت أو ثمنها اذا كان الدين مستحقا للمجهز، وعلى السفينة التي أنقذت وأجرتها، اذا كان الدين مستحقا لأصحاب البضائع. ويشمل الامتياز مصروفات التسوية.

٢ - لا تضامن بين الملتزمين بالمبالغ الناشئة عن الاسهام في الخسارات المشتركة. ومع ذلك أجرت المادة ٣٣٩ على هؤلاء الملتزمين حكما من أحكام التضامن هو توزيع نصيب المعسر منهم على الآخرين.

٢٣٠ - تنص المادة ٣٤٠ على أن تقضى بمضي سنتين دعاوى الاشتراك في الخسارات المشتركة. وتجرى على هذه المدة أسباب الانقطاع المقررة في القانون المدني، ويضاف إليها سبب آخر هو تعيين خبير التسوية، إذ تنقطع المدة بهذا التعيين ويظل التقادم معطلا حتى يعتزل الخبير أو ينهى مهمته ويتم التوقيع على التسوية، فيسرى عندئذ تقادم مدته سنتان أيضا من تاريخ الاعتزال أو التوقيع على التسوية.

الباب الخامس

التأمين البحري

٢٣١ - يبرم التأمين البحري بمقتضى عقود مطبوعة تنظم العلاقات بين أطرافها تنظيما تفصيليا يتناول المسائل الأساسية والثانوية على السواء. ولهذا تتميز هذه العقود بالاطالة والتعقيد، وكثيرا ما يوقعها المؤمن له دون أن يكلف نفسه عناء قراءتها بكاملها أو التدقيق في مضمون بنودها. ودرج المؤمنون على اعداد عقودهم بهذه الصورة لعدم اطمئنانهم الى كفاية النصوص القانونية، ولأن التأمين من العقود التي تبرم في محيط من الاحتمالات توحى بالافاضة في الايضاح.

وجاء هذا الباب حصيلة دراسة عدد من أهم وثائق التأمين الذائعة في المعاملات البحرية لاسيما وثائق هيئة اللويدز. وقد استخرج المشروع خلاصتها وأفرغها في نصوص تتضمن المبادئ العامة في عقد التأمين البحري والحلول المعول بها في أهم أنواع هذا التأمين. والمأمول أن تركز منشآت التأمين الى هذا التنظيم المتسم بالعملية فتعرض عن الاسهاب في العقود التي تطبعها وعن تكرار الأحكام التي أعناها المشروع عن ذكرها.

٢٣٢ - ويشمل الباب على فصلين: الأول خاص بالأحكام العامة المتعلقة بانعقاد عقد التأمين والتزامات أطرافه وتسوية الضرر. والثاني في الأحكام الخاصة ببعض أنواع التأمين البحري الذائعة في العمل. وافتتحت المادة ٣٤١ الفصل الأول بوضع تعريف للتأمين البحري لكيلا يختلط بغيره من أنواع التأمين الأخرى.

٢٣٣ - واشترطت المادة ٣٤٢ اثبات عقد التأمين البحري بالكتابة وأعقبتها المادة ٣٤٣ بذكر البيانات التي تشتمل عليها وثيقة التأمين دون حصر لهذه البيانات. ثم تكلمت المادة ٣٤٤ في شكل الوثيقة.

والأمر الذي يستوقف النظر في هذا النص هو ما جاء في فقرته الأخيرة التي تعطل عمل قاعدة تطهير الدفوع في مجال التأمين البحري، وهو حل اختلف عليه الفقه ورجحه القضاء.

٢٣٤ - وأجازت المادة (٣٤٥) للمؤمن اعادة التأمين ونصت على انتقاء العلاقات المباشرة بين المؤمن له الأصلي والمؤمن الثانى الذي أعيد التأمين لديه. ومعنى هذا أن اعادة التأمين تؤدي الى وجود عقدين للتأمين، كل منهما مستقل عن الآخر، عقد بين المؤمن له الأصلي والمؤمن الأول وموضوعه التأمين على السفينة أو البضائع، وعقد بين المؤمن الأول (وهو المؤمن له في هذا العقد) والمؤمن الثانى وموضوعه التأمين ضد مسئولية المؤمن الأول في عقد التأمين على السفينة أو البضائع. واعادة التأمين من العمليات الذائعة في المعاملات البحرية، وهناك منشآت متخصصة فيها.

٢٣٥ - ووضعت المادة (٣٤٦) مبدئين هامين: الأول، صلاحية جميع الأموال المعرضة للأخطار البحرية لتكون موضوعا لتأمين بحرى. والثانى، ضرورة وجود مصلحة للمؤمن له أو للمستفيد من التأمين في عدم حصول الخطر لكيلا يستقدمه طمعا في الحصول على مبلغ التأمين.

٢٣٦ - ولما كان من غير المقبول أن يبرم التأمين ويظل عاطلا بسبب عدم سريان الخطر المؤمن منه، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة ٣٤٧ على عدم قبول دعوى التأمين اذا انقضى شهران من تاريخ ابرامه أو من التاريخ المعين لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر في السريان. ويلاحظ أن العبرة في هذا المقام ليست بوقوع الخطر وانما ببدء سريانه، أي ببدء تعرض المال المؤمن عليه للخطر ولم تجر الفقرة الثانية هذا الحكم على وثيقة التأمين بالاشتراك الا فيما يتعلق بالشحنة الأولى، وهو استثناء اقتضته طبيعة هذا النوع من الوثائق.

٢٣٧ - وتناولت المواد من (٣٤٨ الى ٣٥١) بطلان عقد التأمين وفسخه، فأجازت للمؤمن طلب ابطاله أو فسخه على حسب الأحوال في الفروض الآتية:

١ - اذا قدم المؤمن له بيانات غير صحيحة أو سكت عن تقديم بيانات لازمة وكان من شأن هذا الأمر أو ذلك أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته، جاز للمؤمن طلب ابطال العقد، ويستحق المؤمن في هذا الغرض قسط التأمين كاملا اذا ثبت سوء قصد المؤمن له، ونصف القسط اذا انتفي سوء القصد.

٢ - اذا تراخى المؤمن له فلم يخطر المؤمن في الميعاد القانوني بما طرأ من ظروف زاد معها الخطر المؤمن ضده جاز للمؤمن طلب فسخ العقد. أما اذا وقع الأخطار وتبين أن زيادة الخطر لم تنشأ عن فعل المؤمن له، ظل التأمين ساريا مع زيادة القسط. واذا تبين العكس كان للمؤمن الخيار بين فسخ العقد مع الاحتفاظ بقسط التأمين، والابقاء على العقد مع زيادة القسط.

٣ - اذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها جاز للمؤمن طلب ابطال العقد، ويحتفظ المؤمن في هذا القرض بقسط التأمين كاملا اذ تبين أن زيادة مبلغ التأمين كانت نتيجة تدليس من المؤمن له، كما اذا تعدد المغالاة في تقدير قيمة الأشياء المؤمن عليها أو كميتها أو أهميتها. أما اذا انتفي التدليس فلا بطلان، انما يخفض مبلغ التأمين الى قيمة الأشياء المؤمن عليها. واذا كان مبلغ التأمين أقل من قيمة هذه الأشياء، فلا أثر لذلك في صحة العقد ولا يلتزم المؤمن الا في حدود المبلغ المتفق عليه. ومن الواضح أن الهدف من هذه الأحكام هو منع اتخاذ التأمين وسيلة للاثراء بغير وجه حق.

٤ - ويقع عقد التأمين باطلا اذا أبرم بعد هلاك الشيء المؤمن عليه أو بعد وصوله، اذ يكون التأمين عندئذ غير ذي موضوع. فما جدواه اذا وقع الخطر وهلك الشيء؟ ولم يبرم اذا تحققت السلامة؟ وكيفي لوقوع البطلان أن يبلغ نبأ هلاك الشيء أو وصوله الى مكان ابرام العقد أو مكان المؤمن له أو مكان المؤمن ولو لم يثبت علمهما شخصا بالهلاك أو الوصول، الا اذا كان التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل الا اذا ثبت العلم الشخصي.

٢٣٨ - وتكلمت المادتان ٣٥٢، ٣٥٣ في الغرض الذي يكون فيه الخطر الواحد مؤمنا عليه من قبل عدة مؤمنين. واختصت أولى المادتين بالغرض الذي يتعدد فيه المؤمنون في عقد واحد، فالزمت كلا منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفي حدود هذه الخطة وبغير تضامن بينهم. وتناولت المادة ٣٥٣ الغرض الذي تتعدد فيه العقود ويزيد مجموع مبالغها على قيمة

الشيء المؤمن عليه، فأجازت للمؤمن له - فيما عدا حالة الغش - مطالبة كل مؤمن بنسبة مبلغ التأمين الذي التزم به الى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه. كما أجازت للمؤمن الذي يدفع التعويض الرجوع على المؤمنين الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من التعويض بنسبة المبلغ الذي التزم به. وعلى الرغم من انتقاء التضامن بين المؤمنين المتعديين، فقد قضى النص بتوزيع حصة المعسر منهم على زملائه الموسرين. أما في حالة ثبوت الغش من المؤمن له، فقد نصت الفقرة الأخيرة من المادة ٣٥٣ على أن يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن، وأجازت للمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضى بالتعويض المناسب لمن يستحقه بما لا يجاوز القسط الكلى للتأمين.

٢٣٩ - وافقت المادة (٣٥٤) الكلام في التزامات المؤمن بمبدأ عام وهو شمول التأمين للأضرار الآتية:

- ١ - الضرر المادي الذي يحدث للشيء المؤمن عليه بسبب خطر يغطيه التأمين.
- ٢ - حصة هذا الشيء في الخسارات المشتركة الا اذا نشأت عن خطر لا يشمل التأمين.
- ٣ - المصروفات التي تنفق بسبب خطر يشمل التأمين لحماية الشيء المؤمن عليه من ضرر مادي أو للحد من هذا الضرر.

٢٤٠ - وأضافت المادة ٣٥٥ مبدأً مكملًا للمبدأ السابق هو مسؤولية المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق بالشيء المؤمن عليه ولو وقع الضرر بسبب خطأ من المؤمن له أو من تابعة البريين. وخشية أن يغري هذا المبدأ المؤمن له على العبث والاهمال في بذل العناية المعقولة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه ومراقبة تابعة استطرد النص فأجاز للمؤمن التخلص من دفع التأمين اذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ عمدي أو خطأ جسيم من المؤمن له. أما خطأ التابعين البريين أيا كانت جسامته فلا سبيل للمؤمن الى الإفلات من المسؤولية عنه.

ولا يقتصر الأمر على خطأ المؤمن له وخطأ تابعة البريين، وانما أقامت الفقرة الثانية من النص المؤمن مسؤولاً أيضاً عن أخطاء التابعين البحريين (الربان والبحارة)، ولا سبيل

للمؤمن الى الافلات من هذه الاخطار بدورها أيا كان نوع الخطأ وأيا كانت جسامته، ولا يستثنى من ذلك الا خطأ الربان المعتمد في حالة التأمين على السفينة، فقد أعفت الفقرة الثانية من المادة (٣٧٧) المؤمن من المسؤولية عنه.

٢٤١ - وأبقت المادة ٣٥٦ المؤمن مسئولا عن الاخطاء التي يشملها التأمين في حالة الاضطراب الى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة، ومن أمثلة التغيير الاضطرابي الانحراف لانقاذ شخص يغرق أو الافلات من عدو أو لاتقاء عاصفة. وتقتصر مسؤولية المؤمن في حالة التغيير غير الاضطرابي على الاضرار التي تحدث في جزء من الطريق المتفق عليه أو الطرق المعتاد في حالة عدم وجود اتفاق.

٢٤٢ - وضربت الفقرة الأولى من المادة (٣٥٧) أمثلة لاطار لا يشملها التأمين الا باتفاق خاص، فذكرت أخطار الحرب والثورات والتفجيرات النووية وغير ذلك من الاخطار المذكورة في النص. وأضافت الفقرة الثانية أن التأمين لا يشمل الاضرار التي يحدثها الشيء المؤمن عليه للأحوال الأخرى أو الأشخاص وهو أمر بديهى لأن التأمين يتعلق بضمان الأضرار التي تقع على هذا الشيء، لا الأضرار التي تقع منه، اذ محل ضمان هذا الأضرار الأخيرة، هو التأمين ضد المسؤولية.

٢٤٣ - وتولت المادة (٣٥٨) بيان ما تشمله أخطار الحرب اذا اتفق على تغطيتها. وافترضت المادة (٣٥٩) في حالة الشك في مصدر الضرر أنه لم ينشأ عن خطر حربى حتى يقوم الدليل على العكس، وهو حل يتفق والرأي الغالب في الفقه.

٢٤٤ - وذكرت المادة (٣٦٠) أمثلة لأضرار لا يسأل عنها المؤمن، وأهمها الأضرار غير المباشرة المترتبة على تعطيل السفينة أو التأخير أو فروق الأسعار أو العقوبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له.

٢٤٥ - أما المادة (٣٦١) فتتعلق بما يسمى "بالمسموحات" وهى حدود للتعويض يتفق على اعفاء المؤمن منها، كما اذا اتفق على اعفائه من الأضرار التي لا تجاوز مائة جنيه مثلا، فاذا جاوز الضرر هذا الحد فبلغ ألف جنيه مثلا، فالأصل أن يخصم حد الاعفاء من التعويض ولا يلتزم المؤمن الا بالمقدار الذي يجاوز هذا الحد (تسعمائة في المثال) الا اذا اتفق على

تعطيل الاعفاء، عندما يجاوز الضرر الحد المتفق عليه فيلتزم المؤمن عندئذ بدفع التعويض كاملاً بما فيه المقدار الذي يشمل الاعفاء (ألف في المثال) وفي جميع الأحوال يحسب الاعفاء بعد استئزال النقص العادي الذي يصيب الشيء المؤمن عليه أثناء الطريق لأن هذا النقص من الأضرار التي نصت المادة (٣٦١) على عدم مسئولية المؤمن عنها. ويلاحظ أن المشروع لم ينص على مسموحات قانونية، فالمسموح في كفه لا يتقرر الا باتفاق أو عرف.

٢٤٦ - وذكرت المادة ٣٦٢ التزامات المؤمن له. وغنى عن البيان أن الالتزام بدفع قسط التأمين يأتي في مقدمتها. وتوجد التزامات أخرى لا تقل عنه أهمية، كالالتزام ببذل العناية المعقولة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه، فلولا هذا الالتزام لما أمكن النص في المادة ٣٥٥ على شمول التأمين للأضرار التي تنشأ على أخطاء المؤمن له الشخصية، والالتزام بالتصريح عند إبرام التأمين وأثناء سريانه بالبيانات والمعلومات التي تمكن المؤمن من تقدير الخطر وما قد يطرأ عليه من زيادة، إذ لا سبيل للمؤمن إلى العلم بها الا عن طريق المؤمن له.

٢٤٧ - وتكلمت المادة ٣٦٣ في آثار تخلف المؤمن له عن دفع قسط التأمين وراعت فيما وضعت من أحكام المحافظة على حقوق طرفي العقد، فأجازت للمؤمن إيقاف مفعول العقد أو فسخه، ولكنها لم ترتب أثراً على الإيقاف أو الفسخ الا اذا أخطر به المؤمن له وانقضت مدة معينة يستطيع خلالها اتقاء هذه النتيجة بدفع القسط المتأخر والمصروفات ليعود مفعول العقد إلى السريان. واعاد النص مفعول العقد الموقوف بعد مضي أربع وعشرين ساعة من تاريخ دفع القسط والمصروفات.

ولم يهمل النص حقوق الغير حسن النية الذي تنتقل إليه وثيقة التأمين، فلم يجعل لإيقاف العقد أو فسخه أثراً بالنسبة إليه بشرط أن يتم انتقال الملكية قبل وقوع حادث وقبل الاخطار بالإيقاف أو الفسخ.

٢٤٨ - وأضافت المادة ٣٦٤ التزامين آخرين على المؤمن يفرضهما حسن النية الذين ينبغي أن يتوافر في تنفيذ العقود، وهما الأول: بذل الهمة عند وقوع الحادث لانقاذ الأشياء المؤمن عليها أو تحديد الضرر، إذ من غير المعقول أن يقف المؤمن له عند وقوع الحادث متفرجاً

غير مكثرت معتمدا على التعويض الذي يدفعه المؤمن والثاني: اتخاذ الاجراءات اللازمة للمحافظة على حق الرجوع على الغير المسئول.

٢٤٩ - ثم جاء دور الكلام في تسوية الأضرار عند وقوع الخطر المؤمن ضده وجعلت المادة ٣٦٥ التسوية بطريق دفع التعويض هي الأصل. ولم تجز التسوية بطريق ترك الأشياء المؤمن عليها الا عند وجود اتفاق أو نص في القانون.

٢٥٠ - واذا جرت التسوية بطريق دفع التعويض، فإن التزام المؤمن يقتصر على دفعه، ولهذا نصت المادة ٣٦٦ على أنه لا يلتزم باصلاح ما يصيب الأشياء المؤمن عليها من تلف أو استبدال غيرها بها. وعلى العكس من ذلك ألزمت المادة ٣٦٧ بدفع حصة هذه الأشياء في الخسارات المشتركة.

٢٥١ - وفصلت المواد من ٣٦٨ الى ٣٧٠ أحكام التسوية بطريق الترك فاشتترطت أن يكون الترك شاملا لجميع الأشياء المؤمن عليها، وأن يكون غير معلق على الشرط، وحظرت الرجوع فيه الا برضا المؤمن، ورتبت عليه انتقال ملكية الأشياء المتروكة الى المؤمن من يوم اعلانه بالرغبة في الترك مقابل التزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله، ولكنها أجازت له رفض انتقال الملكية اليه مع بقاءه ملتزما بدفع مبلغ التأمين بكاملة اذا قدر أن هذه الملكية تعود عليه بالضرر، كما اذا كان الشيء سفينة صارت حطاما في البحر يعترض طريق السفن ويعرض مالكا للمسئولية اذا ارتطمت به، ونقل المشروع هذا الحكم عن القانون الفرنسي الصادر عام ١٩٦٧ الذي أكد ما درج عليه العمل في وثائق التأمين الفرنسية. وتكلمت المادة ٣٦٩ في كيفية اعلان الرغبة في الترك وميعاد تقديمه، وازافت المادة ٣٧٠ التزام المؤمن له بالتصريح بجميع عقود التأمين الأخرى المتعلقة بالشيء المؤمن عليه ليتمكن المؤمن من استعمال حق الرجوع المشار اليه في المادة ٣٥٣

٢٥٢ - وسواء أكانت التسوية بطريق دفع التعويض أم بطريق الترك، فقد ألزمت المادة ٣٧١ المؤمن له بمراجعة الصديق فيما يدلى به من بيانات بشأن الحادث، فاذا تعمد اغفال أسباب وقوعه أو المغالاة في الأضرار التي أحدثها أو قدم أي معلومات أخرى من شأنها تضليل

المؤمن فقد رتب النص على هذا التضليل سقوط حقه في مبلغ التأمين كله أو بعضه اذا ترتب على التضليل ضرر للمؤمن.

٢٥٣ - وأحلت المادة ٣٧٢ المؤمن الذي دفع التعويض محل المؤمن له في جميع الحقوق التي نشأت له عن الحادث، وهو حلول قانوني خصه النص بالذكر لأنه لا يتدرج تحت حالات الحلول القانوني المنصوص عليها في المادة ٣٢٦ من التقنين المدني. ومع وجود هذا النص لم يعد هناك محل للجدل فيما اذا كان للمؤمن رجوع مباشر على الغير المسئول عن الضرر، ولكن حقوقه قبل هذا الغير لا تجاوز حقوق المؤمن له، كما يجوز للغير التمسك قبله بكل ما يستطيع الاحتجاج به تجاه المؤمن له.

٢٥٤ - واختتمت المادة ٣٧٣ الأحكام العامة بالكلام في انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري فجعلت مدته سنتين، واخضعت له كل دعوى تنشأ عن العقد أيا كان موضوعها وأيا كان المال المؤمن عليه، وبينت كيفية بدء سريان المدة في مختلف القروض، وأجرت على المدة أحكام الانقطاع المنصوص عليها في القانون المدني وأضافت إليها أسبابا جديدة مشتقة من أساليب التعامل في مجال التأمين البحري، ولم يشر النص الى وقف المدة لأنه يخضع للقواعد العامة. وهناك قضاء حسن يرتب على المفاوضات الجدية بين الطرفين بقصد الوصول الى تسوية ودية وقف التقادم طوال الفترة التي يتبادل فيها الطرفان العروض بصورة متصلة.

٢٥٥ - وفي الفصل الثاني وضع المشروع أحكاما خاصة ببعض أنواع التأمين البحري، فتكلم في نوعين من التأمين هما التأمين على السفينة، والتأمين على البضائع، بوصفهما أكثر أنواع التأمين البحري وقوعا في العمل، وأضاف إليها نوعا ثالثا هو التأمين ضد المسؤولية، وهو نوع من التأمين لم يكن معروفا في الأوساط البحرية التي ظلت لحقبة طويلة من الزمن تنفر من تحمل المسؤولية وتستسيغ شروط الاعفاء منها، حتى تغير الحال بعد إبرام الاتفاقيات الدولية التي أخذت بمبدأ المسؤولية المحدودة وابطلت شروط الاعفاء، فاضطر ملاك السفن والقائمون بعمليات النقل البحري الى الالتجاء الى التأمين لمواجهة الأعباء التي ترتبها عليهم هذه المسؤولية.

٢٥٦ - واستهلت المادة ٣٧٤ الفرع الأول الخاص بالتأمين على السفينة بالاشارة الى صور هذا التأمين فقالت أنه يعقد لرحلة واحدة أو لرحلات متعاقبة أو لمدة محدودة وبينت المادتان ٣٧٥ و ٣٧٦ متى يبدأ سريان التأمين ومتى ينتهى في كل صورة منها.

٢٥٧ - وأعفت المادة ٣٧٧ المؤمن من تعويض الضرر الذي ينشأ عن عيب ذاتى في السفينة الا اذا كان العيب خفيا، ومن تعويض الضرر الذي ينشأ عن خطأ متعمد من الربان دون البحار كما اذا أشعل النار في السفينة أو تعمد الارتطام بالصخور، وهو حل تقليدى أكده النص استثناء من حكم الفقرة الثانية من المادة ٣٥٥ التي تقيم المؤمن مسئولا عن الضرر الذي يصيب الأشياء المؤمن عليها بخطأ الربان أو البحارة. ويشترط أن يكون الخطأ عمديا، أي بقصد احداث الضرر، والاثبات على المؤمن.

وعلى العكس من ذلك، قضت المادة ٣٧٨ بشمول التأمين لمسئولية المؤمن له قبل الغير عن الأضرار التي تحدث عن التصادم، وهو بدوره استثناء من حكم الفقرة الثانية من المادة ٣٥٧ التي تستبعد من التأمين الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال والأشخاص، فهذه الأضرار لا يشملها التأمين، وانما يغطيها تأمين يعقد خصيصا ضد المسئولية.

٢٥٨ - وبينت المادة ٣٧٩ ما يستحق من قسط التأمين في مختلف صور التأمين على السفينة.

٢٥٩ - واعتبرت المادة ٣٨٠ مبلغ التأمين بكامله ضمانا لكل حادث يقع خلال سريان التأمين ولو تعددت الحوادث. بمعنى أن قيام المؤمن بدفع تعويض عن حادث ما لا يستتبع تخفيض مبلغ التأمين بمقدار التعويض الذي دفع، وانما يظل مبلغ التأمين بمقداره المعين في العقد طوال مدة سريان التأمين دون زيادة القسط أو تحصيل قسط اضافي ما لم يتفق على خلاف ذلك.

٢٦٠ - وقضت المادة ٣٨١ بمسئولية المؤمن في حالة التسوية بطريق التعويض عن مصروفات استبدال القطع والاصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة. ويلاحظ أنه لا تعارض بين حكم هذه المادة وما جاء بالمادة ٣٦٦ التي تعفي المؤمن من الالتزام باصلاح الأشياء المؤمن عليها أو استبدال غيرها بها، لان هذه المادة الأخيرة تعفي المؤمن من الاصلاح أو الاستبدال فحسب، ولكنها لا تعفيه من الالتزام بدفع مصروفات الاصلاح أو

الاستبدال الذي وضعته المادة ٣٨١ على عاتقه في حالة التأمين على السفينة. أما التعويضات الاخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو بطلانها فلا يسأل عنها المؤمن.

٢٦١ - ولم تجز المادة ٣٨٢ عند وقوع الحادث المنازعة في تسوية السفينة اذا كانت قد قدرت في عقد التأمين الا اذا ثبت التدليس من جانب المؤمن له. ومع ذلك تجوز المنازعة اذا تعلق الأمر بتقدير حصة السفينة في الخسارات المشتركة أو بمصروفات الانقاذ. وتشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والملحقات المملوكة للمؤمن له. واذا أبرم تأمين خاص على هذه الملحقات ثم هلكت السفينة كليا أو تركت للمؤمن وجب تخفيض القيمة المقدرة للسفينة بما يعادل قيمة الملحقات لكيلا يعوض المؤمن له عنها مرتين.

٢٦٢ - وتكلمت المادة ٣٨٣ في الأحوال التي يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن، وكلها تدور حول معنى واحد هو هلاك السفينة فعلا أو حكما أو اصابتها بتلف لا يرجى اصلاحه أو بطلب اصلاحه نفقات باهظة أو اذا كان انقاذها يتطلب نفقات من هذا القبيل. واذا كان التأمين شاملا لاطار الحرب، اعتبرت السفينة في حكم الهالكة اذا أسرت أو احتجزت أو أوقفت بأمر من السلطة العامة ولم يتمكن المؤمن له من استردادها خلال فترة يرجع بعدها فقد الأمل في الاسترداد.

٢٦٣ - واذا كان للمجهز عدة سفن وأبرم تأمينا خاصا على كل منها لدى نفس المؤمن فقد أكدت المادة ٣٨٤ ما جرى عليه العمل من اعتبار كل سفينة وحدة قائمة بذاتها وتسوى الأضرار التي تحدث لها كما لو كانت تابعة لمجهز مختلف، فلا يغطي التأمين الخاص بها الأضرار التي تحدث للسفن الأخرى ولا تكمل مبالغ التأمين الخاصة بهذه السفن ما يحدث لها من أضرار. وكذلك تعتبر البضائع المملوكة للمجهز والموجودة على السفينة المؤمن عليها بالنسبة الى المؤمن كما لو كانت مملوكة للغير، فلا يشملها التأمين على السفينة.

٢٦٤ - وتكلمت المادة ٣٨٥ عن مصير التأمين عندما تنتقل ملكية السفينة المؤمن عليها الى مالك جديد. والحقت بانتقال الملكية حالة تأخير السفينة غير مجهزة لأن المستأجر في هذه الصورة من الايجار يتحمل نفقات التأمين. والقاعدة التي وضعها النص هي انتقال التأمين بحكم القانون الى المالك الجديد أو المستأجر، بشرط اخطار المؤمن بانتقال الملكية أو الايجار.

ومع ذلك أجاز النص للمؤمن فسخ العقد لأن التأمين من العقود الملحوظ فيها الاعتبار الشخصي، وقد لا يطمئن المؤمن الى المالك الجديد أو الى المستأجر المجهز. كما أبقى النص المؤمن له الأصلي ملزماً بدفع أقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ انتقال الملكية أو الايجار. وإذا لم يخطر المؤمن بانتقال الملكية أو بالايجار في الميعاد المحدد، وقف سريان التأمين من تاريخ انتهاء هذا الميعاد، ولكنه يعود الى السريان اذا وقع الإخطار. ولما كان المؤمن لا يضمن الخطر الذي يقع أثناء توقف التأمين، فقد ألزمه النص برد جزء من القسط مقابل مدة الايقاف.

ولم يجز النص أحكامه على ملكية السفينة على الشيوع الا اذا شمل انتقال الملكية أغلبية الحصص.

٢٦٥ - واختتمت المادة ٣٨٦ أحكام التأمين على السفينة بتأكيد سريانها ولو كان التأمين يقتصر على فترة وجود السفينة في سيناء أو مرسى أو حوض جاف أو في أي مكان آخر، كما أجرى النص الأحكام المذكور اذا أبرم التأمين على السفينة وهي في دور البناء.

٢٦٦ - ويتكلم الفرع الثاني في التأمين على البضائع. واستهلته المادة ٣٨٧ ببيان صور هذا التأمين فقال أنه يقع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو "وثيقة اشتراك". والمقصود بوثيقة الاشتراك العقد الذي يكون موضوعه التأمين خلال مدة معينة على شحنات متعددة خاصة بالمؤمن. ويطلق على هذه الوثيقة أحيانا اسم (الوثيقة العائمة) لأنها لا تتضمن تحديدا للبضائع التي تغطيها.

٢٦٧ - ووضعت المادة ٣٨٨ مبدأ هاما هو بقاء البضائع مشمولة بالتأمين في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما تحددها وثيقة التأمين. وجاءت المادة ٣٨٩ بتطبيق لهذا المبدأ عندما نصت على بقاء البضائع مشغولة بالتأمين البحري أثناء الرحلة ولو كانت محلا لنقل برى أو نهري أو جوى مكمل للرحلة الا اذا اتفق على غير ذلك.

٢٦٨ - وعملا بالقاعدة العامة، لم تجز المادة ٣٩٠ أن يزيد مبلغ التأمين على قيمة البضائع المؤمن عليها، ولكن الصعوبة في هذا المقام تتعلق بكيفية تقدير هذه القيمة هل تقدر على

أساس ثمن شراء البضائع أو سعرها الجارى في مكان وزمان الشحن مضافا اليه نفقات النقل والربح المأمول؟ أم على أساس قيمتها في زمان ومكان الوصول؟ أم على أساس ثمن بيعها اذا بيعت؟ ورعاية من المبالغ الثلاثة.

ولحقوق المؤمن له، أخذ النص بأفضل هذه الأسس له، أي بالأعلى.

٢٦٩ - أما الخسائر التي تصيب البضاعة، فتقدر وفقا للمادة ٣٩١ على أساس الفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في مكان وزمان واحد، ثم تطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين ومثال ذلك أن يكون مبلغ التأمين ٨٠٠ وقيمة البضاعة سليمة ١٠٠٠ وقيمتها تالفة ٧٥٠، فمعنى ذلك أن البضاعة فقدت ربع قيمتها (٢٥٠) فتطبق هذه النسبة على مبلغ التأمين فيكون التعويض المستحق هو ربع المبلغ، أي ٢٠٠. وجدير بالذكر أن المشروع أتبع في هذا المجال الطريقة النسبية لأنها أنسب للتأمين على خلاف موقفه في صدد الخسائر المشتركة حيث أخذ بطريقة فرق القيمة.

٢٧٠ - وذكرت المادة ٣٩٢ الحالات التي يجوز فيها ترك البضاعة للمؤمن، وكلها تدور حول أحد معنيين: هلاك البضاعة فعلا أو حكما، أو فقدان المؤمن له كل مصلحة في الاحتفاظ بها. والأمر الذي يلفت النظر في هذا النص هو ما جاء في البند الأخير من الفقرة الأولى الذي يجيز الترك "اذا بيعت البضاعة أثناء الرحلة بسبب اصابتها بتلف مادي" فان الترك في هذه الحالة لا ينصب على البضاعة ذاتها وانما على الثمن الذي بيعت به.

واذا كان التأمين يشمل اخطار الحرب، جاز الترك اذا أسرت السفينة أو احتجزت أو أوقفت ولم يتمكن المؤمن له من اخراج البضاعة منها واستردادها خلال فترة معينة تعتبر البضاعة بعد فواتها في حكم الهالكة.

٢٧١ - وتتعلق المادة ٣٩٣ بوثيقة الاشتراك، فأوجب أن تشتمل على الشروط العامة المشتركة بين جميع الشحنات وعلى تعيين الحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة، لأن مسئوليته عن الشحنة الواحدة لا تجاوز المبلغ المعين لها. اما الشروط الخاصة بكل شحنة على حدة كتعيين البضائع التي تشملها الرحلة والسفينة، فتعين بملاحق بمناسبة كل شحنة.

٢٧٢ - وتكلمت المادة ٣٩٤ عن الشحنات التي تشملها وثيقة الاشتراك، وفرقت بين نوعين منها:

الأول: الشحنات التي تقع لحساب المؤمن له شخصيا أو تنفيذا لعقد يلزم بابرار التأمين (كالبيع "سيف" مثلا وهذه الشحنات يسرى عليها التأمين تلقائيا من وقت تعرضها للخطر المؤمن ضده بشرط الاخطار عنها في الميعاد المعين في الوثيقة. والثاني، الشحنات التي تتم لحساب الغير ويكون للمؤمن له مصلحة جدية فيها بوصفه وكيلا بالعمولة أو أمينا للبضائع أو غير ذلك من الصفات، وهذه الشحنات لا يسرى عليها التأمين الا من وقت اخطار المؤمن بها. ولم يشر النص الى الشحنات التي يجريها المؤمن لحساب الغير تنفيذا لتعليمات صادرة اليه دون أن تكون له مصلحة جدية فيها، لأن هذه الشحنات لا تشملها وثيقة الاشتراك بداهة.

٢٧٣ - وبينت المادة ٣٩٥ الجزاء الذي يترتب على مخالفة المؤمن له الالتزام باخطار المؤمن بالشحنات التي يجديها، فأجازت للمؤمن فسخ التأمين فورا مع التعويض ويكون له في حالة سوء النية استرداد المبالغ التي دفعتها عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له.

٢٧٤ - واستلزمت المادة ٣٩٦ في جميع حالات التأمين على البضائع اخطار المؤمن بحصول الضرر خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تسليم المؤمن له البضائع والا افترض أنه تسلمها سليمة حتى يقيم الدليل على خلاف هذه القرينة. وروعى في تحديد هذا الميعاد التوفيق بين مصالح طرفي العقد باتاحة الوقت الكافي للمؤمن له لفحص البضاعة وكشف ما أصابها من ضرر واتقاء والتراخي الذي قد يضيع على المؤمن جدوى التحريات التي يجريها للتحقيق من طبيعة الضرر وارتباطه بالخطر المؤمن ضده وغير ذلك من الأمور التي يتوقف عليها التزامه بدفع مبلغ التعويض. ويلاحظ أن النص لا ينشئ دفعا بعدم قبول الدعوى، وانما مجرد قرينة في غير صالح المؤمن له حتى يثبت ما يخالفها.

٢٧٥ - ويتعلق الفرع الثالث بالتأمين ضد المسؤولية، وافتتحت المادة ٣٩٧ بمبدأ أساسى هو عدم التزام المؤمن بدفع التعويض الا اذا وجه الغير الذي أصابه الضرر مطالبة ودية أو قضائية - الى المؤمن له، لأن مسؤولية المؤمن تابعة لمسؤولية المؤمن له، فاذا لم يطالبه

المضرور بالتعويض، فلا محل لالتزام المؤمن به ويتفرغ عن هذا الأصل أنه لا يجوز أن يزيد التزام المؤمن على مقدار التعويض الذي يلتزم به المؤمن له تجاه الغير المضرور. وطبقت المادة ٣٩٨ هذا الأصل عندما افترضت وجود تأمين على السفينة وتأمين آخر ضد المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها السفينة للغير، فلم تجعل لهذا التأمين الأخير أثرا في حالة التصادم الا اذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفي لتغطية الضرر.

٢٧٦ - وافترضت المادة ٣٩٩ وجود عدة تأمينات لضمان المسؤولية فقصت بأنه مهما كان عدد الحوادث التي تقع فلا يلتزم كل مؤمن عن كل حادث الا في حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين الخاصة به على ألا يتجاوز مجموع ما يحصل عليه المؤمن له قيمة الضرر الناشئ عن المسؤولية.

٢٧٧ - وأجازت المادة ٤٠٠ لمن يقوم ببناء سفينة أو باصلاح سفينة اجراء تأمين لضمان مسؤوليته عما قد يقع للسفينة أو للغير من ضرر أثناء عمليات البناء أو الاصلاح. ولما كان هذا التأمين لا يعتبر في الأصل بحريا، فلا تسري عليه أحكام التأمين البحري الا اذا اتفق طرفا العقد على ذلك. فاذا لم يقع هذا الاتفاق، جرت عليه أحكام التأمين البري.

ويتشرف وزير العدل بعرض مشروع القانون المرافق رجاء الموافقة عليه والسير في اجراءات اصداره.

تحريرا في / / ١٩٨٨

وزير العدل

المستشار/

(فاروق سيف النص)