

قانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠

بإصدار قانون التجارة البحرية(*)

باسم الشعب

رئيس الجمهورية

قرر مجلس الشعب القانون الآتي نصه ، وقد أصدرناه :

(المادة الأولى)

مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة في القوانين الخاصة بعمل بأحكام قانون التجارة البحرية المرافق ، ويلغى قانون التجارة البحرية 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 تسرى أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية .

مادة ٣ - تسرى 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 تسرى 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 ، وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بهذه الجنسية ، فإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين .

مادة ٦ - (١) على كل سفينة مصرية أن ترفع علم جمهورية مصر العربية ولا يجوز أن ترفع علما آخر إلا في الحالات التي تجرى 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 لذوى الشأن شهادة بذلك .

(٤) أو يعاقب 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 التزهة الذى يخالف أحكام هذه المادة .

مادة ٨ - (١) لا يجوز لغير السفن التى تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الإرشاد فى المياه الإقليمية ، كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية .

(٢) ويجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التى تحمل جنسية أجنبية فى القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة فى 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) تسرى أحكام التشريعات الجنائية المصرية على الجرائم التى ترتكب على كل سفينة ترفع علم جمهورية مصر العربية .

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

مادة ١٠ - تختص المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة التى ترفع علم جمهورية مصر العربية بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بها ما لم ينص القانون على غير ذلك .

مادة ١١ - (١) تقع التصرفات التى يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمى وإلا كانت باطلة .

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

(٣) ولا تكون التصرفات المشار إليها في الفقرة السابقة نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناء على طلب ذوى 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 تتجاوز 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

أولاً - بناء السفينة

مادة ١٣ - لا يثبت عقد بناء السفينة و كل 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 - تنقضى دعوى ضمان العيوب الخفية بمضى سنة من وقت العلم بالعيب ، كما تنقضى تلك الدعوى بمضى سنتين من وقت تسلم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشا منه .

مادة ١٧ - تسرى أحكام المادتين ١٥ ، ١٦ من هذا القانون على العقود التي يكون محلها إجراء إصلاحات بالسفينة .

ثانيا - الملكية الشائعة

مادة ١٨ - (١) يتبع رأى الأغلبية فى 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 فى السفينة ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى .

(٣) ويجوز لكل مالك من الأقلية التى لم توافق على القرار ، الطعن فيه خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة ، وللمحكمة 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 أى حق عيني آخر عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة .

(٢) وكل اتفاق على تقييد سلطة المدير بغير ماورد 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 مسئولاً 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 مستولا 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 ووصول 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 عرضا حقيقيا وفقا للقانون وأن يقيم الدعوى عند الاقتضاء ، وذلك خلال ثلاثين يوما 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 الشيوخ وبيع السفينة ، وبين الحكم كيفية حصول البيع وشروطه .

مادة ٢٧ - إذا وقع الحجز على حصص مثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع الجبرى 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 ينقضى 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 الخسارات 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 بترتب 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 مادامت 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 وتشارك 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 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 - تنقضى حقوق الامتياز على السفينة في الحالتين الآتيتين :
(أ) بيع السفينة جبراً .

(ب) بيع السفينة اختيارياً . وينقضى 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) تنقضى حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند ٦ من المادة ٢٩ فإنها تنقضى 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 الذى كان يجب تسليمها فيه

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

(٣) وفى جميع الأحوال الأخرى تسرى المدة من يوم استحقاق الدين .

(٤) ولا يترتب على تسليم الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل فى السفينة مبالغ مقدما أو على الحساب اعتبار ديونهم المشار إليها فى 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 فى 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 ضامانا لمصاريف ازالته أو انتشاله أو رفعه ، ولها بيعه إداريا بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالأفضلية على الدائنين الآخرين ، ويودع باقى الثمن خزانة المحكمة المختصة .

مادة ٤٠ - تسرى أحكام المواد من ٢٩ إلى ٣٩ من هذا القانون على السفن التى يستغلها المجهز المالك أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلي ،

ومع ذلك لا تسرى 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 لتقضى 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 يستوفى 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 بدائره محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب .

١١٩ مادة ٤٥ - يقيد الرهن في سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة ،
وإذا ترتب الرهن على السفينة وهى فى دور البناء وجب قيده فى سجل
السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرتة 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 يأتى :

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

(ب) تاريخ العقد .

(ج) مقدار الدين المبين فى العقد .

(د) الشروط الخاصة بالوفاء .

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

(و) المحل المختار للدائن فى دائرة مكتب التسجيل الذى يتم فيه
القيد .

١٢٠ مادة ٤٧ - يثبت مكتب التسجيل ملخص عقد الرهن ومحتويات
القائمتين المنصوص عليهما فى المادة السابقة فى السجل ، ويسلم الطالب
إحدهما بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك فى
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 فى قيد الرهن .

مادة ٤٩ - يحفظ قيد الرهن لمدة عشر سنوات من تاريخ إجرائه ويبطل أثر هذا القيد إذا لم يجدد قبل نهاية هذه المدة .

مادة ٥٠ - يكون الرهن تاليا في المرتبة للامتياز ، وتكون مرتبة الديون المضمومة برهون بحسب تاريخ قيدها ، وإذا قيدت عدة رهون في يوم واحد اعتبرت في مرتبة واحدة .

مادة ٥١ - الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتبعونها 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 الشروع 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 المزااد 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 الحائر لمحضر 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 المقيدين في سجل السفن على يد محضر في محلهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمانها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين وباستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فوراً 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 باجراء البيع بالمزايدة .

مادة ٥٦ - إذا لم يتقدم أى دائن مرتين 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 أى إجراءات أخرى .

مادة ٥٧ - (١) مع مراعاة أحكام الفقرة (١) من المادة ١٢ من هذا القانون إذا بيعت السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً لأجنبي كان البيع باطلا ما لم يتزل الدائن المرتهن في عقد البيع عن الرهن .

(٢) ويعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين البائع الذى 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 ، وفى 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 التحفظى

مادة ٥٩ - يجوز الحجز التحفظى 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 التحفظى إلا وفاء لدين بحرى ، ويعتبر الدين بحريا إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية :

(أ) رسوم الموانئ والممرات المائية .

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

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

(د) الخسائر فى الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التى تسببها السفينة أو التى 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) الخسارات 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 تنفقها 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 أى 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 بحرى متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة أو على أى سفينة أخرى مملوكة للمستأجر ، ولا يجوز توقيع الحجز على أى سفينة أخرى للمالك الموجر بمقتضى ذلك الدين البحرى .

(٢) وتسرى أحكام الفقرة السابقة في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة مسئولاً عن دين بحرى .

مادة ٦٣ - (١) يأمر رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يكفى 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 بتنظيم 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 الذى وقع

فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصوره ثلاثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور .

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

مادة ٦٥ - على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التى وقع الحجز فى 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 الأساسى .

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

ثانيا - الحجز التنفيذى

مادة ٦٧ - (١) لا يجوز توقيع الحجز التنفيذى على السفينة إلا بعد التنبيه على المدين رسميا بالدفع ، ويجوز أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد .

(٢) ويجب تسليم التنبيه لشخص المالك أو فى 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 الذى 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 التكليف
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
الأساسى وشروط البيع والأيام التي تجرى فيها المزايدة .

(٢) ويعلن عن البيع بالنشر في إحدى الصحف اليومية كما
تلتصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة وعلى السفينة ذاتها وفي أى
مكان آخر تعينه المحكمة ، ويشتمل الإعلان ما يأتى :

(أ) اسم الحاجز وموطنه .

(ب) بيان السند الذى يحصل التنفيذ بموجبه .

(ج) المبلغ المحجوز من أجله .

(د) الموطن الذى 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 الذى توجد فيه السفينة .

(ى) الثمن الأساسى وشروط البيع .

(ك) اليوم والمحل والساعة التى يحصل فيها البيع .

(٣) ولا يجوز إجراء البيع إلا بعد مضى 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 المدعى - أن تقضى باعتبار الحجز كأن لم يكن .

مادة ٧١ - يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما أسبعة أيام ، ويقبل أكبر عطاء فى الجلسة الأولى بصفة مؤقتة ويتخذ أساسا للمزايدة فى الجلسة الثانية التى يقع البيع فيها نهائيا للمزاد الذى قدم أكبر عطاء فى الجلستين .

مادة ٧٢ - إذا لم يقدم عطاء فى اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمنا أساسيا جديدا أقل من الأول بما لا يجاوز الخمس وتعين اليوم الذى تحصل فيه المزايدة ، وتتبع إجراءات الإعلان المنصوص عليها فى المادة ٧٠ من هذا القانون .

مادة ٧٣ - يجب على الراى على المزاد أن يدفع خمس الثمن فور رسو المزاد عليه على أن يودع باقى الثمن والمصروفات خزانة المحكمة خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ رسو المزاد وإلا أعيد بيع السفينة على مسئوليته .

مادة ٧٤ - (١) لا يجوز استئناف حكم مرسى المزاد إلا لعيب فى إجراءات المزايدة أو فى شكل الحكم .

(٢) ويكون ميعاد الاستئناف خمسة عشر يوما من تاريخ صدور الحكم ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة .

مادة ٧٥ - (١) الدعاوى التى ترفع بطلب استحقاق وبطلان الحجز يجب تقديمها إلى قلم كتاب المحكمة التى تجرى البيع قبل اليوم المعين للمزايدة بثمان وأربعين ساعة على الأقل ، ويرتب على تقديم هذه الدعاوى وقف إجراءات البيع ، ويجوز استئناف الحكم الصادر فى 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 التى ترفع بعد صدور حكم مرسى المزاد مناقضة فى تسليم المبالغ المتحصلة من البيع .

مادة ٧٦ - تسرى فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من المزايدة الأحكام المنصوص عليها فى قانون المرافعات المدنية والتجارية بشأن توزيع حصيلة التنفيذ .

مادة ٧٧ - إذا بيعت السفينة نتيجة للحجز عليها فلا يلتزم الراسى عليه المزااد بعقود عمل ربان السفينة أو البحارة الذين يعملون عليها :

الباب الثانى

فى أشخاص الملاحة البحرية

الفصل الأول

المالك والمجهز

مادة ٧٨ - المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها ويعتبر المالك مجهزة 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 فى جمهورية مصر العربية فى هذا الخصوص والعرف البحرى .

مادة ٨٠ - يسأل مالك السفينة أو مجهزةا مدنيا عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التى يبرمها فى حدود سلطاته القانونية .

مادة ٨١ - (١) لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أيا كان نوع هذه المسئولية بالمبالغ المنصوص عليها فى البند (أ) من الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون إذا كان الدين ناشئا عن أحد الأسباب الآتية :

(أ) الأضرار التى 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 وفقاً 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
مأخذ الدائنين في هذا الحادث ، فلا يسرى تحديد المسؤولية إلا بالنسبة
إلى المبلغ الباقي بعد إجراء المقاصة بين الدينين
(٢) ولا يجوز للدائن اتخاذ أى إجراء على أموال مالك السفينة
إذا وقع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض أو إذا
قدم ضمانا تقبله المحكمة

مادة ٨٨ - (١) إذا وفى 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 أم امتناع صدر من مالك السفينة
أو نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكترات مصحوب بإدراك أن
صررا يمكن أن يحدث

مادة ٩٠ - (١) تنقضى دعوى المسؤولية على مالك السفينة بمضى
سنتين من تاريخ وقوع الفعل المذنب للمسؤولية
(٢) وينقطع سريان المدة المنصوص عليها في الفقرة السابقة بكتاب
مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسلم المستندات المتعلقة بالمطالبة

أويندب خبر لتقدير الأضرار ، وذلك بالإضافة إلى الأسباب الأخرى
المقررة في القانون المدني .

مادة ٩١ - (١) تسرى أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة على
المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوخ البحري والمؤمن والأشخاص
الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة ، كما
تسرى الأحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين
وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم على أن لا تتجاوز مسئولية المالك
ومسئولية 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 مسئوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ عنه
الضرر يرجع إلى خطأ شخصي صادر منهم بصفتهم المذكورة .

الفصل الثاني

الربان

مادة ٩٢ - يعين مجهزة السفينة الربان ويعزله وللربان في حالة
عزله ، الحق في التعويض إن كان له مقتضى وفقاً 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 رأى 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 المراسى 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 فى حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين فى السفينة أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بمجرد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها إلى السلطات الإدارية المختصة فى أول ميناء من موانئ الجمهورية .

(٣) وإذا أصيب أحد الأشخاص الموجودين فى السفينة بمرض معد جاز للربان إنزاله فى 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 التى لا تحتل التأخير ، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التى قد تفيد فى إثبات الجريمة .

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

مادة ٩٩ - (١) يعتبر الربان النائب القانونى 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 التى يقررها له القانون قبل من له مصلحة فى السفينة أو الشحنة .

(٢) ولا يثبت للربان صفة النائب القانونى عن المجهز إلا فى المكان الذى 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 يخطر به وفقاً 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 ، ويشمل الدفتر بياناً 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 خاصاً بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة .

مادة ١٠٣ - على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختياراً

أو اضطراراً 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 تقريراً 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 لما 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 يقرض 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 قاضي الأمور الوقفية بالجهة التي توجد بها السفينة إذا كانت السفينة موجودة في جمهورية مصر العربية

أو من 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 الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المشحونة إليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه .

(٣) ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها مع طالب تفرغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة .

مادة ١٠٦ - لا يجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكيها .

مادة ١٠٧ - (١) إذا اضطر الربان إلى إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة أو إخراج بضائعه منها ، وفى هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة .

(٢) ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة فى الأجرة عن مدة الإصلاح وإذا تعذر إصلاح السفينة فى مدة معقولة وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة فى الأجرة . فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة ، وفى هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه ، وعلى الربان أن يخبرهم بالظرف الذى 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 وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقا للعرف.

(٢) وعلى الربان أن يقوم فى أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة ، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادى إذا سمحت الظروف بذلك .

(٣) ويكون الربان مسئولاً عن أخطائه ولو كانت يسيرة .

الفصل الثالث

البحارة وعقد العمل البحرى

أولا - الأحكام العامة

مادة ١٠٩ - (١) يقصد بالبحار كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى ، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز .

(٢) وتحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة فى 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 بأى عمل فى السفن التى تبحر خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحرى من الإدارة البحرية المختصة .

(٢) وتسرى على الجواز المذكور الأحكام المنصوص عليها
في القوانين والقرارات الخاصة بذلك .
مادة ١١١ - لايجوز لأى شخص أن يقوم بعمل على سفينة
مصرية إلا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة ،
وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك .

مادة ١١٢ - (١) لايجوز لأجنى أن يعمل فى سفينة تقوم
بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو الإرشاد فى الموانى المصرية إلا بترخيص
من الإدارة البحرية المختصة .

(٢) ولايجوز فى السفن المصرية أن يزيد عدد البحارة الأجانب
والأجور المخصصة لهم على النسب التى يصدر بتحديدھا قرار من
الوزير المختص .

ثانيا - عقد العمل البحرى

مادة ١١٣ - عقد العمل البحرى هو العقد الذى يلتزم بمقتضاه
شخص بالعمل فى سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهزة أو ربان .
مادة ١١٤ - (١) تسرى على عقد العمل البحرى الأحكام
الواردة فى القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد
فى شأنه نص فى هذا القانون .

(٢) ولا تسرى أحكام عقد العمل البحرى الواردة فى هذا
القانون على الأشخاص الذين يعملون فى سفن بحرية تقل حمولتها
الكلية عن عشرين طنا .

مادة ١١٥ - لا يثبت عقد العمل البحرى إلا بالكتابة ، ومع ذلك
يجوز للبحار وحده إثباته بجميع طرق الإثبات .

مادة ١١٦ - (١) يحرر عقد العمل البحرى 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 فى العقد تاريخ ومكان إبرامه ومدته
واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذى يلتزم بأدائه
وأجره وكيفية تحديده ورقم وتاريخ ومكان إصدار الجواز البحرى
والترخيص البحرى ، وإذا كان العقد بالرحلة يجب أن يبين فيه
تاريخ السفر والميناء الذى تبدأ منه الرحلة والميناء الذى تنتهى 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 فى حالة الخطر بالعمل على إنقاذ السفينة
والأشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة ، وفى هذه الحالة يمنح
مكافأة عن العمل الإضافى على أن لا تقل عن الأجر المقابل للساعات
التي استغرقها هذا العمل .

مادة ١١٨ - لا يجوز للربان أو لأحد البحارة شحن بضاعة
فى السفينة لحسابه الخاص إلا بإذن من رب العمل ، ويترتب على
مخالفة هذا الحظر إلزام المخالف بأن يدفع لرب العمل أجرة نقل
البضائع التى شحنت مضافاً 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 ومرتبات 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 يصرى 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 لاتجاوز 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 الغاء العقد لأى 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) وينقضى التزام رب العمل بعلاج البحار إذا تبين أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء .

مادة ١٢٧ - (١) يستحق البحار الذى يصاب بجرح أو بمرض وهو في خدمة السفينة أجره كاملا أثناء الرحلة .

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

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

مادة ١٢٨ - (١) إذا توفى البحار وهو فى خدمة السفينة وجب على رب العمل أداء نفقات دفنه فى بلده أيا كان سبب الوفاة .
(٢) وعلى رب العمل أن يودع خزانة الإدارة البحرية المختصة الأجر النقدي وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى 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 فى أحد الموانئ المصرية أعيد إلى هذا الميناء إلا إذا اتفق فى العقد على أن تكون الإعادة إلى ميناء آخر فيها .

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

(٤) ويعاد البحار الأجنبي إلى الميناء الذى 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 مصرى . فإذا مرت السفينة - قبل دخولها أحد الموانى المصرية -
بالميناء الذى يجب إعادة البحار إليه وفقا لأحكام المادة ١٢٩ من هذا
القانون فلا يمتد العقد إلا إلى وقت رسو السفينة فى هذا الميناء .

مادة ١٣١ - إذا توفى البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنها
أو عن المسافرين عليها استحق ورثته مبلغا يعادل أجر ثلاثة أشهر أو
يعادل أجر الرحلة إذا كان معينا بالرحلة وذلك فضلا عن التعويضات
والمكافآت التى يقررها هذا القانون وقوانين العمل والتأمينات
الاجتماعية .

مادة ١٣٢ - إذا فصل البحار فلا يجوز للربان إلزامه بترك
السفينة إذا كان فى ميناء أجنبى إلا بإذن كتابى من القنصل المصرى
أو السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده ، ويجب إثبات قرار الفصل
وتاريخه وأسبابه فى دفتر السفينة وإلا اعتبر الفصل غير مشروع .

مادة ١٣٣ - إذا حالت قوة القاهرة دون البدء فى السفر أو دون
مواصلته استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التى قضاها
فعلا فى خدمة السفينة ولا يجوز له المطالبة بأى 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 فى إنقاذ السفينة أو الحطام
أو المسافرين أو الشحنة .

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

مادة ١٣٥ - تنقضى جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى
بمضى سنة من تاريخ انتهاء العقد .

مادة ١٣٦ - يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه ولا تزيد على
ألفي جنيه رب العمل الذى يخالف أحكام هذا الفصل مع عدم الإخلال
بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى ، وتعدد العقوبة بتعدد
المن وقعت فى شأنهم الجريمة .

الفصل الرابع

الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون

أولا - الأحكام العامة

مادة ١٣٧ - يسرى على العقود والأعمال التى يجريها الوكلاء
البحريون والمقاولون البحريون قانون الدولة التى يقع فيها الميناء
الذى تتم فيه هذه العقود أو الأعمال .

مادة ١٣٨ - يجوز أن تقام دعوى الوكيل البحرى أو المقاول
البحرى على الموكل أو صاحب العمل أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها
موطن الوكيل أو المقاول .

مادة ١٣٩ - تنقضى دعوى الموكل أو صاحب العمل على
الوكيل البحرى أو المقاول البحرى بمضى 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 وكيلًا بأجر .
مادة ١٤٣ - لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحن 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 نائباً عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه في جمهورية مصر العربية ، كما يعد موطن وكيل السفينة في مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية .

ثالثاً - وكيل الشحنة

مادة ١٤٥ - ينوب وكيل الشحنة عن أصحاب الشأن في تسليم البضاعة عند الوصول ودفع أجره 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) وتسرى على وكيل الشحنة الأحكام المنصوص عليها في المادة ١٤٣ من هذا القانون .

رابعاً - المقاول البحري

مادة ١٤٨ - (١) يقوم المقاول البحري بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها .

(٢) ويجوز أن يعهد إلى المقاول 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 القيام 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 - تسرى على المفاوض البحرى أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة ٢٣٣ من هذا القانون .

الباب الثالث

فى 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 جزءاً 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 التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً .

مادة ١٥٤ - لا يترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها .

مادة ١٥٥ - عدا السفن التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً لا يحتج على المشتري بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيداً فى سجل قيد السفن .

مادة ١٥٦ - للمستأجر أن يستغل السفينة فى نقل الأشخاص وفى نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص فى 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 مسئولاً 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 ، مالم تقدر له كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقتية .

(٢) ويأمر القاضي - في حالة استعمال حق الحبس - باخراج البضائع من السفينة وايداعها عند أمين يعينه ، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها ، ويعين ميعادا للبيع وكيفية إجرائه .

مادة ١٥٩ - للمؤجر إمتياز على البضائع المشار إليها في المادة السابقة ضمانا 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 بموئ 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 صلاحية للملاحة وللأعمال المتفق عليه .

(٢) ويلتزم المؤجر باصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئا عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الأعمال العادية لها في الغرض المتفق عليه ، وإذا ترتب على التلف في هذه الحالات تعطيل أعمال السفينة لمدة تجاوز أربعا وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى السفينة فيها معطلة .

مادة ١٦٣ - (١) يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة وأعمالها 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 باصلاح 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 الأعمال العادية ، 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 مثلي 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 - تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير المجهزة بمضى 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 .

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

١٧١ مادة - (١) تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة بمضى 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 مستحيلاً .

(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 مستحيلاً ، وتنتهى 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

١٧٢ مادة - يذكر في عقد إيجار السفينة بالمدة :

(أ) اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما .
(ب) اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرهما 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 لإجرائهما .

(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 بالادارة 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 الذى يجرى فيه الشحن أو التفريغ فإذا لم يوجد عرف في هذا الميناء أتبع العرف البحرى العام .

مادة ١٨٣ - (١) إذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المدة الأصلية التى 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 اليومى المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائدا النصف ، وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى .

(٢) ويعد التعويض اليومى الذى يستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة وتسرى عليه أحكامها .

مادة ١٨٤ - (١) إذا تم الشحن قبل انتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الأمام 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 للموئجر أن يشحن في السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته .

مادة ١٨٨ - يفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على الموئجر أو المستأجر إذا قامت قوة القاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً أو إذا منعت التجارة مع الدولة التي يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة .

مادة ١٨٩ - يجوز للمستأجر إنهاء عقد إيجار السفينة في أى وقت قبل البدء في شحن البضائع مقابل تعويض الموئجر عما يلحقه بسبب ذلك من ضرر على أن لا يجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها .

مادة ١٩٠ - للمستأجر أن يطلب في أى 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 القاهرة -- 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

أولاً - 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 مجهزا أم مستأجرا لها .

ثانياً - نقل البضائع

مادة ١٩٩ - (١) يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسليم البضائع سند شحن .

(٢) ويجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالا بتسليم 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 الموضوع عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوع 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 الموضوعية على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة .

مادة ٢٠٢ - (١) يحزر سند الشحن من نسختين ، تسلم إحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للتزول عنها .

(٢) ويوقع الناقل أو من يتوب عنه النسخة المسلمة للشاحن ويكون التوقيع بالكتابة أو بأى وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة ، وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعى الحق فى تسليم البضائع والتصرف فيها .

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

مادة ٢٠٣ - (١) يحزر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره له أو لحامله .

(٢) ويكون التزول عن سند الشحن الإسمى باتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق .

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

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

مادة ٢٠٤ - يكون حاملاً شرعياً لسند الشحن المبين اسمه فيه أو المحال إليه إن كان السند اسمياً ، وحامله إن كان السند لحامله أو مظهرأ 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 ، وتفيد 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 خطيرة أو قابلة للالتهاب 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 تسليم 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 اثناء 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 خطيرة أو قابلة للاشتعال 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 أى مسئولية إلا ما يتعلق بالحسارات 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 يطالب 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 ، وبوقعها 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 بأكمالها بين أذن تسليم متعددة وجب أن يسترد الناقل سند الشحن .

(٤) ويعطى إذن التسليم لحامله الشرعي حق تسليم البضائع المبينة به .

مادة ٢١٣ - لا يترتب على بيع السفينة فسخ عقد النقل البحرى .

مادة ٢١٤ - على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التى شحن فيها ، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها .

مادة ٢١٥ - (١) يلتزم الناقل بشحن البضائع فى السفينة وتفرغها ما لم يتفق على غير ذلك ، كما يلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها .

(٢) يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التى تشحن على السفينة .

مادة ٢١٦ - عدا الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن فى ذلك كتابة ، أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به فى ميناء الشحن أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف فى هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية ، ويجب فى جميع الأحوال أن يذكر فى سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح .

مادة ٢١٧ - على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أيا 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 المسئولية المنصوص عليها فى المادة ٢٢٩ من هذا القانون فتكون المصروفات فى 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 يتمضي 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 تسليم البضاعة إذا قبل تسليمها .

(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 تسليم 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 هلك 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 الشرعى لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسليمها .

مادة ٢٢٤ - يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها ما لم يثبت غير ذلك .

مادة ٢٢٥ - (١) إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع ، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى .

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

مادة ٢٢٦ - (١) إذا لم يحضر صاحب الحق في تسليم البضائع أو حضر وامتنع عن تسليمها أو عن أداء أجره النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل ، جاز للناقل أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى ، 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 تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن ، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها ، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة .

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

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

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

مادة ٢٢٨ - تعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه في (الفقرة ٢) من المادة ٢٤٠ من هذا القانون .

مادة ٢٢٩ - يعفى 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 يده له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه .

مادة ٢٣٠ - إذا تعمد 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 أياً 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 الحديد أعلى .

(٢) وإذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات ، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عدد 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 يتعلق 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 وتحديد لها 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 باطلا 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 لتسليمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف في ميعاد لا يجاوز يومى 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 الذى يسلمها فيه الناقل العادى في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق .

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

(٤) ولا تستحق أى تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير فى 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 فى الحالتين الآتيتين :

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

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

مادة ٢٤٢ - لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح فى البحر أو بسبب التدابير المعقولة التى تتخذها لإنقاذ الأموال فى البحر .

مادة ٢٤٣ - (١) يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (الناقل الفعلى) مالم يتفق على غير ذلك ،

ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسئولاً 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 مسئولاً 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 تسرى 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) تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضى 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 بنadb خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني .

(٣) وينقضى حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من الملتزمين بمضى 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 حمجز 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 لإجراء 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 حمجز 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 التقييد 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 الكافية لاتزيد على عشرين طنا بحريا أو كانت السفينة تقوم بخدمات داخل الميناء أو في مناطق محدودة تعيينها 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 المسافر 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 المبين للسفر بثلاثة أيام على الأقل فإذا تم الإخطار فلا يستحق الناقل إلا ربع الأجرة . وتسرى 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 ، ويعفى الناقل من الالتزام بالتعويض إذا أثبت أن سبب توقف السفر غير راجع إليه ، ولا يجوز الفسخ إذا قام الناقل بنقل المسافر 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 تعديلاً جوهرياً في مواعيد السفر أو في خط سير السفينة أو في موانئ الرسو المتوسطة المعلن عنها ، ومع ذلك

يعنى الناقل من التعويض إذا أثبت أنه بذل العناية المعتادة لتفادى هذا التعديل .

مادة ٢٥٦ - (١) يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذى 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 فى ميناء القيام أو نزوله منها فى ميناء الوصول أو فى ميناء متوسط أو أثناء المدة التى يكون فيها المسافر فى حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو بعد نزوله منها .

مادة ٢٥٧ - يعنى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها فى المادة السابقة إذا أثبت أن وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه .

مادة ٢٥٨ - (١) لا يجوز أن يزيد التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة وفاة المسافر أو إصابته على مائة وخمسين ألف جنيه ، ويجوز الاتفاق على حد للتعويض يزيد على هذا المقدار .

(٢) ويشمل التعويض المقرر فى الفقرة (١) من هذه المادة مجموع طلبات التعويض التى تقدم من المسافر 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) إعفاء الناقل من المسؤولية قبل المسافر أو ورثته أو من 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 يرتبها عليه العقد إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه .

مادة ٢٦٣ - (١) تنقضى دعوى تعويض الضرر الناشئ عن وفاة المسافر أو إصابته بمضي سنتين تسريان اعتبارا 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 تنقضى الدعوى على أى حال بمضى ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة المسافر السفينة .

(٢) وتنقضى دعوى تعويض الضرر الناشئ عن تأخير الوصول بمضى ستة أشهر من اليوم التالى لمغادرة المسافر السفينة .

مادة ٢٦٤ - إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد وكلاء الناقل أو على أحد تابعيه جاز لمن أقيمت عليه الدعوى التمسك بالدفع التى يكون للناقل الاحتجاج بها وبأحكام المسؤولية وانقضاء الدعوى بمضى المدة إذا أثبت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه صدر فى حالة تأدية وظيفته أو بسببها .

مادة ٢٦٥ - (١) لا تسرى أحكام عقد نقل الأشخاص المنصوص عليها فى هذا الفصل على النقل المحانى إلا إذا كان الناقل محترفا ، كما لا تسرى فى حالة الأشخاص الذين يتسجلون إلى السفينة خلسة بقصد السفر بغير أجرة .

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

مادة ٢٦٦ - يشمل التزام الناقل نقل أمتعة المسافر فى الحدود التى يعينها العقد أو العرف .

مادة ٢٦٧ - (١) يسلم الناقل أو من ينوب عنه إيصالا بالأمثلة التي يسلمها إليه المسافر لنقلها وتسجل هذه الأمثلة في دفتر خاص .

(٢) وتعد من الأمثلة 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 الأمثلة المسجلة أو تلفها على خمسة آلاف جنيه لكل مسافر ، إلا إذا كان الضرر متعلقا 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 أمثلة .

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

مادة ٢٦٩ - (١) يسأل الناقل عن هلاك أو تلف الأمثلة 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 الأمثلة 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 يعاقه على المحافظة عليها من أهمية خاصة .

مادة ٢٧٠ - لا يجوز للربان أن يحبس أمتعة المسافر غير المسجلة وفاء لأجرة النقل .

مادة ٢٧١ - تنقضى 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 حمز 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 . وللشرك وحده حق التمسك بهذا البطالان .

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

() 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 دفترًا 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 نصيب المسافر أو أمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل البحري ، وتسرى 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 مجهزة 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 مجهزة 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 مجهزة 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 مجهزة هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر .

مادة ٢٨١ - تنقضى 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) وتسرى فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التي تستحق عنه وفقاً 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 أولاً 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 وإعادةه إلى الميناء الذي قام منه مع التعويض عند الاقتضاء .

مادة ٢٨٦ - تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها .

مادة ٢٨٧ - يسأل مجهزة السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد .

مادة ٢٨٨ - يسأل مجهزة 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 - تنقضى 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) وتسرى 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 تقررها التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية السارية في جمهورية مصر العربية بشأن تنظيم السير في البحار .

مادة ٢٩٣ - تسرى 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 بحمولاتها أو بالأمثلة أو الأشياء الأخرى الخاصة بالبحارة 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 إجباريا 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 وبعارثها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو بعارثها أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي ، ويكون الربان مسؤولا 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 مسؤولا عن مخالفة هذه الالتزامات إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه .

مادة ٣٠٠ - (١) للمدعي إقامة الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية :

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

(ب) المحكمة التي يقع في دائرتها أول ميناء مصري لجأت إليه السفن أو إحدى السفن التي تحدث 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 للخصم -وم 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 المخدمات 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 ملاحة 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 الملاحة 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 انقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضا لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء ، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى ، 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 أعمال الإنقاذ أى مكافأة أو مصاريف إذا كانت السفينة التى قدمت لها هذه الأعمال قد رفضت معونتهم صراحة ولسبب معقول .

مادة ٣٠٧ - تستحق المكافأة ولو تم الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد .

مادة ٣٠٨ - فى حالة القطر لا تستحق أى مكافأة أو مصاريف للسفينة التى تقوم بهذه العملية عن إنقاذ السفينة التى تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة فى القطر .

مادة ٣٠٩ - لا تستحق أى 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 التى اشتركت فى عمليات الإنقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها .

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

مادة ٣١١ - (١) تستحق عن إنقاذ الأشخاص مكافأة يحددها القاضى عند الخلاف ويجوز له أن يعفى الشخص الذى أنقذ من أداء المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك .

(٢) ويستحق الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح البشرية نصيباً عادلاً 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 الأساسين 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 انقذت وأجرة النقل.

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

مادة ٣١٤ - يجوز للمحكمة أن تقضى بتخفيض المكافأة أو إلغائها إذا تبين أن القائمين بالإنقاذ قد ارتكبوا أخطاء جعلت الإنقاذ لازماً أو إذا ارتكبوا سرقات أو اخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش.

مادة ٣١٥ - (١) تنقضى دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن الإنقاذ بمضى سنتين من تاريخ انتهاء أعمال الإنقاذ .

(٢) ومع مراعاة أحكام القانون المدنى يقف سريان المدة المنصوص عليها فى الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها فى 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 الانقاذ أو باجراء التحكيم فى هذه الدعاوى خارج جمهورية مصر العربية وذلك إذا وقع الإنقاذ فى المياه المصرية وكانت السفينة الى قامت بالإنقاذ أو السفينة الى انقذت تتمتع بالجنسية المصرية .

الفصل الثالث

الخسارات البحرية

مادة ٣١٧ - تسرى على الخسارات البحرية الأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوى الشأن .
فإن لم يوجد اتفاق أو نص تطبق القواعد المقررة فى العرف البحرى .
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 ، و كل 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 الذى لحقه الضرر أو من أنفق المصروفات مع مراعاة حقه فى الرجوع على من أحدث الضرر أو من أفاد من المصروفات التى أنفقت .

مادة ٣٢١ - لا تقبل فى الخسارات المشتركة إلا الأضرار المادية التى تصيب السفينة أو الأموال الموجودة عليها والمبالغ التى تنفق من أجلها بشرط أن تكون الأضرار أو المبالغ ناشئة مباشرة عن التضحية التى قرر الربان بذلها أو المصروفات التى قرر انفاقها ، أما الأضرار الناشئة عن التأخير كتعطيل السفينة والأضرار غير المباشرة كفرق أسعار البضائع فلا تقبل فى الخسارات المشتركة .

مادة ٣٢٢ - تعد الخسارة مشتركة لو وقع الحادث الذى نتجت عنه بخطأ أحد ذوى الشأن فى الرحلة وذلك دون إخلال بحق ذوى الشأن الآخرين فى الرجوع على من صدر منه الخطأ .

مادة ٣٢٣ - تعد خسارة مشتركة المصروفات التى أنفقت بدلا من مصروفات أخرى كانت تقبل فى الخسارة أو أنها أنفقت بشرط أن لا تتجاوز المصروفات التى لم تنفق .

مادة ٣٢٤ - عدا الملاحة الساحلية تسهم البضائع التى تشحن على سطح السفينة بالمخالفة لأحكام المادة ٢١٦ من هذا القانون فى الخسارة المشتركة إذا انقذت أما إذا أُلقيت فى البحر أو أُلقيت فلا يجوز لصاحبها طالب 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 أنقذت .

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 هالكت 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 مقدره على الوجه الآتي :

(أ) تقدر قيمة الأضرار التي تلحق بالسفينة في الميناء الذي تنهى 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 هلاكاً 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 بالبضائع في ميناء التفريغ ، ويكون التقدير على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع وى 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 أو لا لوصلها أو في يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور ، وإذا بيعت البضائع التالفه حدد الضرر الذي يقبل في الخسارات المشتركة على أساس الفرق بين الثمن الصافي الناتج عن البيع

وقيمة البضائع وهى سليمة فى آخر يوم لتفريغ السفينة فى الميناء المعين أو لا لو صولها أو فى يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت فى غير الميناء المذكور .

مادة ٣٣١ - إذا لم يدفع أحد ذوى الشأن الأصول المطالبة منه للإسهام فى الخسارات المشتركة فإن المصروفات التى تنفق للحصول على هذه الأموال تقبل فى الخسارات المشتركة .

مادة ٣٣٢ - (١) إذا قدم أصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان إسهامها فى الخسارات المشتركة وجب إيداعها فوراً فى حساب مشترك يفتح باسم نائب عن المجهز ونائب عن أصحاب البضائع الذين قدموا المبالغ المذكورة فى أحد المصارف التى يتفق عليها الطرفان وتحفظ هذه المبالغ لضمان الوفاء بحقوق ذوى الشأن فى الخسارات المشتركة ، ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبالغ أو ردها إلى من دفعها إلا بإذن كتابى من خبير التسوية وذلك مع عدم الإخلال بالحقوق والالتزامات التى تترتب على التسوية النهائية .

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

مادة ٣٣٣ - توزع الخسارات المشتركة بين جميع ذوى الشأن فى الرحلة البحرية .

مادة ٣٣٤ - (١) يقوم بتسوية الخسارات المشتركة خبيراً أو أكثر يعينه ذوى الشأن فإذا لم يتفقوا يعينه قاضى الأمور الوقتية بالمحكمة التى وقع فى 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) وبجوز للخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم .

مادة ٣٣٥ - إذا لم يرض جميع ذوى 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 قاضى 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 الملتزمين 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) تنقضى 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 تسرى 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 - تسرى 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 الشرعى الحق فى المطالبة بالتعويض

والمؤمن أن يحتج فى مواجهته بالدفع التى يجوز له توجيهها إلى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لأمره أو لحاملها .

مادة ٣٤٤ - فى حالة إعادة التأمين لا يكون للمؤمن له أن يتمسك بعقد إعادة التأمين الذى يبرمه المؤمن .

مادة ٣٤٥ - يجوز التأمين على جميع الأموال التى تكون معرضة

للأخطار البحرية ولايجوز أن يكون طرفاً فى عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة فى 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 فى السريان .

(٢) ولايسرى 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 أى علاقة بالضرر الذى لحق الشئ المؤمن عليه .

(٣) وللمحكمة مع مراعاة جميع الظروف ، أن تحكم للمؤمن على المؤمن له فى الأحوال المبينة فى 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 التى تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذى يتحمله المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها ، فإذا لم يتم الإخطار فى هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد .

(٢) وإذا تم الإخطار فى الميعاد المنصوص عليه فى الفقرة السابقة وتبين أن زيادة الخطر لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له بقى التأمين سارياً مقابل زيادة فى 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 الحصنة 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 المتعديدين 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 وللمحكمة
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 يشمل 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 عمدى أو عن خطأ جسم 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 الاضطرار 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 أياً 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 بخلاف 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 لاتعد تلفاً مادياً بلحق 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 يعيها العقد ، ويستتزل مقدار الإعفاء من مبلغ التعويض ما لم يتفق على استحقاق التعويض كاملاً إذا جاوز الضرر حد الاعفاء .

(٢) وفي جميع الأحوال يحسب الإعفاء بعد استئزال النقص العادى الذى يصيب الشيء المؤمن عليه أثناء الطريق .

مادة ٣٦١ - يلتزم المؤمن له بأن يدفع قسط التأمين والمصروفات فى 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 يطلعهُ أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة فى هذه الأخطار فى 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 توكس في آخر موطن للمؤمن له بعلمه المؤمن ، كما يجوز أن يقع الإعذار 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 أى 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 .

١ 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) تنقضى بمضى 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 الذى تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التى تلحق بالسفينة .

(ج) من تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذى كان يجب أن تصل فيه ، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التى 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 وفى حالة تحديد مهلة فى العقد لإقامة دعوى الترك تسرى المدة من تاريخ انقضاء هذه المهلة .

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

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

(٢) وتنقضى بمضى 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 بتدب خبير لتقدير الأضرار ، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني .

الفصل الثانى

أحكام خاصة ببعض أنواع التأمين البحرية

أولاً - 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 فى التأمين بالرحلة منذ البدء فى شحن البضائع إلى الانتهاء من تفريغها دون أن تتجاوز 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 لمن وقت تحركها للسفر حتى رسوها فى المكان المقصود .

مادة ٣٧٥ - إذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر المكان المعين فى وثيقة التأمين لانتهاء الرحلة الأخيرة مكان انتهاء سريان ضمان المؤمن .

مادة ٣٧٦ - إذا كان التأمين لمدة محددة شمل ضمان المؤمن الأخطار التى تقع فى اليوم الأول من المدة والأخطار التى تقع فى اليوم الأخير منها ،

ويحسب اليوم على أساس أربع وعشرين ساعة تبدأ من ساعة إبرام العقد وفقا للتوقيت الزمنى فى المكان الذى أبرم فيه عقد التأمين.

مادة ٣٧٧ - (١) لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتى فى السفينة إلا إذا كان العيب خفيا .

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

مادة ٣٧٨ - عدا الضرر الذى يصيب الأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات أيا كان نوعها التى تترتب على المؤمن له قبل الغير فى حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشئ ثابت أو متحرك أو عائم .

مادة ٣٧٩ - (١) إذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التأمين كاملا بمجرد بدء سريان الاخطار 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 الذى يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الإخطار وتاريخ وقوع الحادث الذى أدى إلى هلاك السفينة أو إعلان تركها .

مادة ٣٨٠ - (١) يضمن المؤمن فى 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 أى 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 بترتب عليه في حالة الهلاك الكلى 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 ممكنا .

(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 .

المادة ٣٨٤ - (١) تسرى 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 لاستمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط أن يخطر المؤمن بذلك خلال خمسة عشر يوما 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 تسرى أحكام هذه المادة في حالة ملكية السفينة على الشيوع إلا إذا شمل انتقال الملكية أغلبية الحصص .

مادة ٣٨٦ - تسرى 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 أى مكان آخر ، كما تسرى هذه الأحكام على التأمين على السفينة وهى في دور البناء .

ثانياً - 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 أى مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان في وثيقة التأمين .

مادة ٣٨٩ - إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلا لنقل برى أو نهري أو جوى مكال لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحرى 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 فى زمان ومكان الشحن أو سعرها الجارى فى هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مشتراة ، وتضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول والربح المتوقع .

(ب) قيمة البضاعة فى زمان ومكان الوصول أو فى التاريخ الذى كان يجب أن تصل فيه فى حالة هلاكها .

(ج) ثمن بيع البضاعة إذا باعها المؤمن له مضافا إليه المبالغ الأخرى التى قد يتفق عليها فى عقد البيع .

مادة ٣٩١ - تقدر الخسائر التى أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة فى زمان ومكان واحد ، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين .

مادة ٣٩٢ - (١) يجوز للمؤمن له ترك البضائع للمؤمن فى الحالات الآتية :

(أ) إذا انقطعت أنباء السفينة مدة ثلاثة اشهر بعد وصول آخر أنباء عنها ويفترض هلاك السفينة فى تاريخ وصول هذه الأنباء .

(ب) إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ عمليات نقل البضائع بأى طريقة أخرى إلى مكان الوصول المتفق عليه

خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المؤمن له بإخطار المؤمن
بعدم صا حية السفينة للملاحة .

(ج) إذا هلك البضائع أو تلفت بما يعادل ثلاثة أرباع قيمتها
المبينة في وثيقة التأمين على الأقل .

(د) إذا بيعت البضائع أثناء الرحلة بسبب إصابتها بتلف ماد 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 تشمل
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 تنفيذها
لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين ، ويشمل التأمين

هذه الشحنات تلقائيا متى تعرضت للخطر المؤمن منه بشرط أن يقدم المؤمن له الإخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في وثيقة التأمين .

(ب) جميع الشحنات التي تم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون للمؤمن له مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلا بالعمولة أو أمينا 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 لايجوز 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 الذى يصيب الغير بفعل السفينة طبقا 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 فى حدود المبلغ المبين فى وثيقة التأمين الخاصة به وإن تعددت الحوادث ، على أن لا يجاوز مجموع ما حصل عليه المؤمن له قيمة الضرر الناشئ عن المسؤولية .

مادة ٤٠٠ - يجوز لمن يقوم ببناء السفينة أو إصلاحها أن يعقد تأميناً لضمان مسؤوليته عن الأضرار التى تصيب السفينة أو الغير أثناء عمليات البناء أو إجراء الإصلاحات ، ولا تسرى على هذا التأمين أحكام التأمين البحرى إلا إذا اتفق على سريانها .

تقرير اللجنة المشتركة

من لجنة الشؤون الدستورية والتشريعية ومكتبى لجنتى النقل والمواصلات ، والشئون الاقتصادية عن مشروع قانون باصدار قانون التجارة البحرية

(القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠)

أحال المجلس بجلسته المعقودة فى ١٤ من يناير سنة ١٩٩٠ ، الى لجنة مشتركة من لجنة الشؤون الدستورية والتشريعية ومكتبى لجنتى النقل والمواصلات والشئون الاقتصادية ، مشروع قانون باصدار قانون التجارة البحرية ، فعقدت اللجنة ثلاثة اجتماعات لنظره فى ٦ و ٢٥ و ٢٦ من مارس سنة ١٩٩٠ ، وحضر الاجتماع الأول منها السيدان المستشار فاروق سيف النصر وزير العدل ، والدكتور محسن شفيق أستاذ القانون التجارى والبحرى بجامعة القاهرة ، وحضر الاجتماعات الثلاثة السادة : المستشار فتحى نجيب مساعد وزير العدل لشئون التشريع ، وعاطف بارونى وكيل أول وزارة النقل البحرى ، والمستشار محمود سمير عبد الفتاح بإدارة التشريع بوزارة العدل ، ومحمود امام عبد ربه مدير عام الموانى والاتفاقات الدولية بوزارة النقل البحرى ، مندوبين عن الحكومة كما حضرها الدكتور سمير الشرقاوى أستاذ القانون التجارى والبحرى بكلية الحقوق جامعة القاهرة .

تدارست اللجنة مشروع القانون ومذكرته الايضاحية ، واستعادت نظر قانونى التجارة البحرى والتجارة الصادرين فى ١٣ من نوفمبر سنة ١٨٨٣ ، وقانون العقوبات الصادر بالقانون رقم ٥٨ لسنة ١٩٣٧ ، والقانون المدنى الصادر بالقانون رقم ١٢١ لسنة ١٩٤٨ ، وقانون المرافعات المدنية والتجارية الصادر بالقانون رقم ١٣ لسنة ١٩٦٨ ، وأحكام القوانين التى صدرت مكمله لقانون التجارة البحرية ، ومنها القانونان رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ بنظام هيئة قناة السويس ، ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن ، وكذلك المعاهدات والاتفاقات الدولية فى مجال المجازة البحرية التى أنضمت اليها مصر ، كما استعادت اللجنة محاضر اجتماعات اللجنة الخاصة (*) لنظر مشروع القانون ، فتبين لها :

(*) مسايرة للنهج الذى ألزم المجلس به نفسه بالتأنى فى دراسة كل ما يصدر عنه ، ايماناً منه بأن واجب المشروع يقتضيه اجلاء النص فلا يحمل القاضى شقة استجلائه «فجلاء النص خير من استجلائه» ، فقد أصدر السيد الدكتور رئيس المجلس القرار رقم ١٢ لسنة ١٩٩٠ بتشكيل لجنة فنية لنظر مشروع القانون من هيئة مكتب لجنة الشؤون الدستورية والتشريعية والسادة رئيسى لجنتى النقل والمواصلات والشئون المدنية والاجتماعية والأوقاف وبعض أعضاء المجلس والمتخصصين والخبراء فى مجال المجازة البحرية .

أن أعمال التجارة البحرية في مصر ينظمها قانون التجارة البحرية 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 الفراسى الصادر سنة ١٨٠٧ وهذا القانون الأخير لم يكن الا ترديدا للتقنين البحرى الفرنسى الصادر فى 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 التى كانت سائدة فى الحقبة من القرن الثانى عشر الى القرن السادس عشر ، والتى كانت تمتد آثارها للعادات والتقاليد البحرية التى نشأت عن الحضارات القديمة فى عصور ما قبل الميلاد والقرون الأولى بعد الميلاد .

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

وحسب اللجنة أن تشير فى 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 الثمانى ولا لبعضها ولا أن يكون عضوا فى أى شركة لتشغيل سفن رافعة للعلم المذكور الا من كان من رعايا أندولة العثمانية العلية » ، والمادة (٢٠) تتضمن أنه بعد المسادة الثالثة يقع البيع للمزايدة الأخير الذى يكون عطرا أكثر من غيره عند انطفاء الشموع الموقدة فى ابتداء المزايدة حسب العادة ، فضلا عن الأحكام التى تتناول أمر قراصنة البحر ومنع التجارة عن بلد ،

وكذلك بعض فقهاء قانون التجارة البحرية فى الجامعات البحرية فى الجامعات المصرية وفضيلة مفنى الجمهورية وأمين عام مجلس الشعب ومندوبين من وزارتى العدل والنقل البحرى ، وذلك لدراسة تمهيدية للمشروع قبل عرضه على اللجنة المشتركة .

وقد عقدت اللجنة الفنية ستة اجتماعات لنظر المشروع برئاسة السيد الدكتور رئيس المجلس فى ٢٤ من يناير ، ١٤٧ 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 البحرى ، والعدل .

وهكذا تسير أحكام هذا القانون بعيدة عن روح وحقائق القرن العشرين في عقوده الأولى ، فاذا شارف هذا القرن على نهاية عقده الأخيرة صارت شقة البعد غيبة وكان الفاصل بين روح أحكامه وروح العصر انقساماً وانقطاً لا وصل ولا اتصال فيه ، وذلك للأسباب الآتية :

— ان القانون البحرى الفرنسى الذى نقلت عنه أحكام قانون التجارة البحرى المصرى ، قد تناولته تعديلات عديدة شملت معظم أحكامه ، آخرها التشريعات الصادرة فى السنوات من ١٩٦٦ الى ١٩٦٨ فى الوقت الذى لم تدخل على التقنين البحرى المصرى أية تعديلات تذكر حتى اليوم ، ولا تزال بعض أحكامه تتحدث عن السفن التى تسير بالشرع .

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

— كما أن أحكام القانون القائم لم تعد صالحة البتة لتنظيم الملاحة البحرية فى مصر لعدم ملاءمتها للحقائق السياسية والاقتصادية السائدة بها ، والتى 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 فى العالم ومعبر الوصول بين الشرق والغرب ، والتى تفتح أمام التجارة البحرية وحركة النقل البحرى أفقاً عظيمة مازالت البشرية — وستظل — تجنى منها الكثير ، وقد ترتب على هذا الوضع الجغرافى الفريد والتميز أن أصبح للموانئ المصرية عظيم الشأن فى ميدان التجارة

البحرية ، حيث تقع على خطوط ملاحية منتظمة مع البلاد الأجنبية ، وهذا يقتضى من مدبر أن تلاحق النهضة التجارية البحرية السائدة فى دول العالم المتقدمة لشدة ارتباطها بالملاحة البحرية التى تعد الشريان الحيوى فى الوجود المصرى نتيجة لطموحاتها نحو البناء والتنمية فى اطار سياسة الانفتاح على العالم التى تنتهجها أخذا وعطاء ، الأمر الذى يتطلب منها العمل على ازدهار تجارتها البحرية ، سواء اتصل هذا الازدهار بتجارة العالم مع بعضه البعض أو بتجارته مع مصر ذاتها .
وغنى عن البيان أن هذا يتطلب العناية بأمور الملاحة البحرية المصرية وشئون النقل البحرى سواء بالنسبة لوسيلة هذه الملاحة أو أشخاصها ، أو فيما يتعلق بالعقود التى 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 الذى يتطلب توفير المناخ القانونى المناسب الذى يتحقق فى كشف تشريع ملائم ومواكب للنهضة البحرية الحديثة للاستغلال التجارى المصرى .

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

- ان المشرع المصرى حاول أن يصلح بقدر الامكان من نصوص القانون القائم وذلك عن طريق اصدار عدة تشريعات اما مكمله لاحكام 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 الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين فى السفن التجارية ، أو تنظيم شئون أفراد طاقم السفن التجارية وعقد العمل البحرى ، والارشاد فى الموانى ، أو بحقوق الامتياز والرهون البحرية ، والنقل البحرى الساحلى ، والكوارث البحرية والحطام البحرى .

ويضاف الى هذه التشريعات القوانين المتعددة التى صدرت بالموافقة على كثير من معاهد الملاحة البحرية الدولية .

- وبديهي ان العلاقات القانونية فى مجال التجارة والنقل البحرى فى مصر الآن ومنذ امد بعيد - نحتاج الى اصلاح كلى ، مما يقتضى سن تشريع جديد يحل محل القانون القائم يكون مسايرا للمستجدات المصرية فى مجال التجارة البحرية والمعاهدات الدولية التى عقدت فى هذا الشأن .

وقد حدا هذا بالحكومة الى بسذل محاولات كثيرة لتعديل القانون القسائم 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 ليتمشى مع ماجد فى ذلك الحين فى ميدان الملاحة والنقل البحرى ، فقامت وزاره العدل فى سنة ١٩٣٢ بتشكيل لجنة لاعداد مشروع قانون بشأن التجارة البحرية ، وقد ائدت هذه اللجنة مشروعا تمهيدا فى عام ١٩٣٥ ، ثم تعاقبت اللجان لمراجعتة ، وانتهى هذا بوضع مشروع نهائى عام ١٩٥١ ، ولكنه لم يقدر له أن يصدر .

وشكلت لجنة فى عام ١٩٥٨ لوضع مشروع موحد للقانون البحرى 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 البحرى فى دول العالم المختلفة .

— ثم شكلت لجنة لاعادة تنقيح مشروع ١٩٦٤ وانتهت من عملها فى عام ١٩٧٥

ثم قدم هذا المشروع الى مجلس الشعب فى ١٩ من مارس سنة ١٩٧٨ . فتم إحالته الى لجنة الشئون الدستورية والتشريعية التى شكلت لجنة فرعية منبثقة عنها برئاسة أحد وكيلى اللجنة وعضوية بعض الخبراء والفقهاء والمتخصصين فى 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 فى ٢٣ من يونيه سنة ١٩٧٩ طلبت الحكومة فى ٤ من سبتمبر سنة ١٩٧٩ الاستمرار فى نظر مشروع القانون .

— فأعادت لجنة الشئون الدستورية والتشريعية تشكيل لجنة فرعية لنظر المشروع برئاسة أحد ركيلىها وعضوية بعض الخبراء والفقهاء المتخصصين فى مجال التجارة البحرية ، وبعض علماء الشريعة الإسلامية .

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

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

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

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

الباب الأول - فى السفينة .

الباب الثانى - فى أشخاص الملاحة البحرية .

الباب الثالث - فى استغلال السفينة .

الباب الرابع - فى الحوادث البحرية .

الباب الخامس - فى التأمين .

وتتلخص فلسفة هذا المشروع فيما يلى :

أولا - مسايرة أحكامه لأهم الاتجاهات العلمية الحديثة فى تشريعات التجارة البحرية الأجنبىة لاسيما القوانين والمراسيم التى صدرت فى فرنسا سنة ١٩٦٦ وما بعدها فيما ينصل بالنقل والتأمين البحرى .

ثانيا - مراعاة نصوص المشروع لأحكام المعاهدات الدولية فى مجال التجارة البحرية والتى انضمت اليها مصر ، وخاصة اتفاقية لندن لسنة ١٩٧٦ بشأن تحديد المسئولية فى الدعاوى البحرية ، واتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ بشأن مسئولية الناقل البحرى ، وذلك فى الحدود التى تلائم التشريع الوطنى .

وجدير بالذكر أن مصر قد صدقت على هاتين الاتفاقيتين ، وأن أولاهما قد دخلت حيز التنفيذ ، والثانية قد أوشكت على ذلك ، وكلتاهما يمثل فى مجال أحدث الاتجاهات فى التشريع البحرى ، كما أنهما وضعتا فى إطار النظام الاقتصادى الدولى الجديد وفى مناخ من الرعاية للدول النامية .

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

رابعا - عنى المشروع أن تقتصر أحكامه على القواعد الأساسية الثابتة ، أما الأحكام التى تتسم بطابع ادارى أو فنى يجعلها هدفا للتغيير والتعديل لتساير التطور السريع فى 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 فى كل سفينة ، وكلها تعالجها قوانين خاصة بها أو أن هناك
مشروعات قوانين بشأنها فى طريقها الى الصدور .

خامسا - سائر المشرع السياسة الاقتصادية التى تنتجها مصر فى الوقت الحاضر ،
وما تقتضيه هذه السياسة من العمل على تدفق الاستثمارات الأجنبية الى البلاد ،
فعمل على التيسير فى شروط اكتساب السفينة للجنسية المصرية بالاكثفاء بتسجيلها
فى مصر ، وملكيته لشخص طبيعى أو معنوى - 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
رأى شركات الوكالات البحرية المصرية ، وكلها من شركات القطاع العام ، والتى 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 طرفى المصلحة على حساب
الطرف الآخر .

سابعا - وضع المشرع أجالا قصيرة - تتراوح بين سنة وسنتين - لتقادم
الدعاوى الناشئة عن العقود البحرية ، مع النص على انقطاع التقادم بالنسبة لدعاوى
النقل والتأمين البحرى بمفاوضات التسوية أو ندب خبير لتقدير الأضرار حتى لا يتعرض
حق المدعى للمستأجر 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 لآجال طويلة يظل فيها الطرف الآخر مهددا بدعاوى قد يتعذر عليه استجماع أدلتها .

ثامنا - عنى المشروع بالمبادئ التى أستقرت عليها أحكام القضاء ، ففطن منها
ما اتسق مع فلسفته واتجاهاته كمسئولية الناقل البحرى والمقاول البحرى وبعض
الأحكام الخاصة بوكيل السفينة .

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

عاشرا - استبعد المشروع من أحكامه ما عفى عليه الزمن من الأنظمة البحرية مما
عمد وازد في القانون القسائم ، كالقرصنة والترك 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 المسئولية المدنية .

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

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

(١) الفصل الأول يتضمن أحكاما عامة بشأن تعريف السفينة وطبيعتها القانونية
من حيث أنها مال منقول يعامل معاملة العقار فى بعض الأحيان مثل رهن
السفينة دون نقل حيازتها الى الدائن المرتهن وتسجيل الحقوق العينية التى
تد عليها ، وعدم تطبيق قاعدة « الحيازة فى المنقول سند الملكية » الواردة
بشأن المال المنقول فى القانون المدنى - ثم بعد ذلك كيفية اكتساب
السفينة للجسسية المصرية بشروط ميسرة تساعد على اكتسابها لهذه
الجسسية ، والعلم الذى يجوز لها رفعه . بالإضافة الى تنظيم استعمال
الأجانب المقيمين فى مصر لسفن النزهة المملوكة لهم فى المياه الاقليمية
المصرية فضلا عن قصر الصيد والقطر والارشاد فى المياه الاقليمية على
السفن المصرية ويجوز للسفن الأجنبية القيام بأى 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
للاستطول المصرى .

كما تضمنت بعض النصوص الواردة فى هذا الفصل العقوبات التى
تتمتع قسما منها من يخالف الأحكام الواردة به .

(ب) يتناول الفصل الثنائي من المشروع فى المواد الواردة به تنظيم الأحكام الخاصة بالحقوق العينية على السفينة كحق الملكية وغيره من الحقوق العينية التى تترتب على السفينة كحق الامتياز البحرى والرهن البحرى ، وقد عنى المشروع فى مقام اكتساب الملكية على السفينة بتملكها وهى فى مرحلة البناء ووضع شروطا خاصة لاثبات هذا العقد وطريقة انتقال الملكية لطالب البناء وضمان متعهد البناء للعيوب الخفية التى توجد بالسفينة ، ويسقط هذا الضمان بمضى سنة من وقت العلم بالعيب أو بمضى ستين من وقت تسلم السفينة ، أما فيما يتعلق بمضى العيب الخفى وآثاره وكيفية تقديره فلم يعالجها المشروع وتركها للقواعد العامة .

كما وجه المشروع عناية خاصة لتنظيم الملكية الشائعة التى مازالت موجودة فى التعامل البحرى نظرا لضخامة الاستثمار وكثرة نفقات الاستغلال فى 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 المسئولية عن الديون الناشئة عن الشيوخ ، وحق كل مالك على الشيوخ فى التصرف فى حصته طبقا للشروط الواردة فى المشروع ، بالإضافة الى أهم أسباب انقضاء الشيوخ ، وهو بيع السفينة اختيارا وجبرا .

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

(ج) تضمن الفصل الثالث من المشروع الأحكام الخاصة بالحجز على السفينة سواء فيما يتعلق بالحجز التحفظى أو الحجز التنفيذى وذلك فى المواد من (٥٩) الى (٧٧) ، وقد ورد بهذه المواد أن الحجز التحفظى يكون لدين بحرى ويتم بأمر المحكمة الابتدائية المختصة ، وكذلك تحديد هذه الديون البحرى ، 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 والإجراءات 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 لايجوز اجراءه الا بناء على دين بحري .

وقد استبعد المشروع من الأحكام الخاصة بهذا الحجز إجراءات 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 إجراءات الحجز وازالة المعوقات التي قد تعترضها ، وفي ذلك الوقت تبليغ الحجز الى كل من يهمه امره .

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

- تناول المشروع في الباب الثاني منه والذي يشتمل على أربعة فصول تحتوي 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 مسئولية استغلال السفينة من قبل مالكها أو مجهزها ، وكذلك مسئوليتيها 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 ركب هذه الاتفاقية الدول في مجال المسئولية عن نظام الترك العيني المأخوذ به في القانون القائم الى نظام تحديد المسئولية بمبالغ قصوى .

وفيما يتعلق بمسئولية المالك عن أفعال الربان والبحارة وغيرهم من الأشخاص الذين يعملون في السفينة ، فانه يسأل عن ذلك طبقا لقواعد المسئولية التقصيرية منى وقعت منهم أثناء تأديتهم لوظائفهم ، أما فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان في

حدود سلطته فيسأل المالك عنها طبقاً لقواعد المسؤولية العقدية ،
ريجوز للمالك تحديد مسؤوليته سواء بالنسبة للمسئولية 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
ولكن 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 فإن مسؤولية المالك هي التي
تكون واجبة التطبيق متى لا يوجد عقد النقل ويجوز التمسك بتحديد
المسئولية .

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

وقد تضمن المشروع كيفية تعيين الحد الأقصى للمسئولية 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 بمضى سنتين من تاريخ وقوع العقد الموجب
للمسئولية وبيان أسباب انقطاع هذه المدة . كما أجاز المشروع تحديد
المسئولية 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 التى تقع على عاتقه ، بالاضافة الى السلطات الخاصة التى تمنح له وتمكنه من اتخاذ تدابير استثنائية فى حالة مواجهته لظروف طارئة تسبب 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 البحرى ، وقد ورد بها تعريف البحار من أنه الشخص الذى يرتبط بعقد عمل بحرئ أيا كانت طبيعة العمل الذى يؤديه فى السفينة ، وكذلك الأحكام الخاصة بالجواز البحرى والترخيص بمزاولة العمل على السفينة والتى يجب أن يحملها البحار .

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

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

كما تناول المشروع أسباب انقضاء عقد العمل البحرى ، وانقضاء الدعاوى الناشئة عنه بمضى سنة من تاريخ انتهاء العقد ، وكذلك العقوبة التى توقع على رب العمل فى حالة عدم تنفيذ التزاماته المنصوص عليها بشأن البحارة وعقد العمل البحرى .

(د) نظم الفصل الرابع الأحكام الخاصة بالأشخاص الذين لا يعملون على السفينة وهى فى عرض البحر ، وانما يعملون على البر ويخدمون أغراض التجارة البحرية فى انوانىء ، وهم المقاولون البحرىون والوكلاء البحرىون سواء من كان منهم وكىلا عن السفينة أو وكىلا عن الشحنة ، وكلاهما تعبیر ذائع فى المعاملات البحرية .

وقد فضلت هذه الأحكام أنه يسرى على الأعمال أو العقود التي يجرونها قانون الميناء الذي يتم نيابة 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 تنقضى دعوى صاحب العمل أو الموكل قبل المفاوض أو الوكيل بمضى سنتين ، أما الدعوى المرفوعة من الوكيل أو المفاوض فان انقضاءها يتم طبقا للقواعد العامة .

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

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

(١) 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 مثبتا بالكتابة ، ولكنه لم يجعل هذه الكتابة شرط صحة وإنما 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 وضمانا 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 إيجار 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 الإيجارات 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 .

وتنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة غير مجهزة بمضى 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 تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة مجهزة بمضى سنتين من تاريخ انتهاء العقد أو الرحلة .

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

وقد نقل المشروع من هذه الاتفاقية أحكام تنظيم مسئولية الناقل بما يحقق حماية جديدة للشاحن على خلاف معاهدة بروكسل التى سادت أحكامها فى اتجاه الناقل ، ونظام النقل بالحاويات ، وتنظيم العلاقات القانونية فى 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 فى الأحكام المتعلقة به بالاتجاهات الدولية الحديثة التى تضمنتها اتفاقية أثينا المبرمة فى عام ١٩٧٤

وقد تضمنت الأحكام الواردة في المشروع تعريفا لعقد النقل البحري مستعينا في ذلك بما ينشئ العقد من التزامات أساسية على طرفيه مثل التزام الناقل بالنقل ، والالتزام 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 الشاحن والبيانات الواردة به وشروطه وشكله وكيفية تداوله وحجيته 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 أسيء 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 لمسائرة الركب العالمي ولللاقتناع بأن أحكامها تتفق مع مصلحة مصر بوصفها دولة شاحنة .

ويترتب على مسئولية الناقل - كما ورد في المشروع - ضمانه للإهلاك والتلف ، ومعنى ذلك أن المسئولية هي الأصل ولا يحتاج قيامها الى اثبات ، وان نفيها استثناء يتطلب إقامة الدليل ، كما أن نطاق التطبيق الزمني 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 المسئولية طبقا لأحكام المشروع على أساس فكرة الخطأ المفترض ، بحيث لا يحتاج المدعى الى اثبات الضرر فيفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ، وللناقل أن يبعد عن نفسه المسئولية 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 وتحديد لها 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 ، أى ما يساوى مائة وسبعة وعشرين ألف جنيه .

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

(ج) تضمن الفصل الثالث الأحكام الخاصة بالقطر داخل الموانى 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 ، وتنتفى اذا تثبت مجهز السفينة المقطورة السبب الأجنبى كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ السفينة القاطرة . ويجوز باتفاق صريح تعديل هذا الحكم .

أما في حالة القطر خارج الموانئ فتكون الإدارة للسفينة القاطرة والمسئولية تقع عليها .

كما أن نظام المسئولية الذي وضعه المشروع في حالة القطر لا يعمل به إلا إذا وقع الضرر أثناء تنفيذ العملية فقط .

وتنقضى الدعاوى الناشئة عن القطر - سواء من أحد طرفيه أو من الغير - بمضى 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 مسئولية مجهزة 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 نظمها 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 المسئولية عن الأضرار التي تنجم عن التصادم ، وهذه المسئولية تقوم على فكرة الخطأ الواجب الاثبات فضلا عن كيفية اثبات الخطأ وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر . ثم حكم المسئولية إذا وقع الحادث بقوة قاهرة ، بالإضافة الى أحكام المسئولية 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 بمضى سنتين من تاريخ وقوع الحادث .

تضمن الفصل الثانى « الانقاذ » وقد استقى المشروع هذه التسمية من التشريعات الانجلوسكسونية وذلك على خلاف ما درج عليه الفقه المصرى فى تسميتها بالمساعدة والانتقاذ ، وذلك لأن الانتقاذ هو حصيلة العملية التى تبدأ بالمساعدة وتنتهى بالانتقاذ .

وقد عين المشروع نطاق تطبيق أحكام الانتقاذ ثم حالاته وحكم الانتقاذ الاختيارى والانتقاذ الاجبارى . ثم بيان المكافأة التى تستحق عنه أو المصاريف فى حالة القطر ثم تقدير المكافأة وتوزيعها بين السفن التى اشتركت فى الانتقاذ ، ثم تنظيم مبدأ استحقاق المكافأة عن انتقاذ الأشخاص . وأجاز المشروع للمحكمة ابطال وتعديل كل اتفاق على الانتقاذ اذا قررت أن شروطه غير عادلة وهذا ليس خروجاً على المألوف اذ غالباً ما يتوافر فى اتفاق الانتقاذ شروط عقد الاذعان ، فتجربى عليه أحكام المادة ١٤٩ من التقنين المدنى . ثم بيان الأسس التى يجب على المحكمة مراعاتها فى تقدير المكافأة وكيفية توزيعها كما يجوز للمحكمة تخفيض المكافأة فى حالة افتعال الانتقاذ أو الغش . وتنقضى دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن الانتقاذ بمضى سنتين من تاريخ انتهاء الأعمال .

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

(ج) تناول المشروع فى الفصل الثالث منه نظام الخسارات البحرية وهو نظام قديم استقر العرف البحرى فى شأنه على قواعد خاصة جمعتها بعض المنظمات الدولية المعنية بالملاحة البحرية فى 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 الخسائر المشتركة ، وكذلك قواعد تسويتها .

ثم الحكم بانقضاء دعاوى الاشتراك في الخسائر بمضى 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 الذائعة 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 الذائعة في المعاملات البحرية وخاصة وثائق هيئة « اللويدز » 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 مبدأين 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 ، بالاضافة الى عدم قبول دعوى التأمين 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 ومسئوليته عن

الضرر المادى الذى يلحق بالشئ المؤمن عليه وعن الاخطار التى يشملها التأمين فى حالة الاضطراب الى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة . ثم عرض لبعض أمثلة الاخطار التى لا يشملها التأمين الا باتفاق خاص كأخطار الحرب والثورات والتفجيرات النووية . . وغيرها .

ثم بيان للأضرار التى لا يسأل عنها المؤمن وحدود التعويض الذى 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 استقفاها المشروع من القانون الفرنسى الصادر عام ١٩٦٧ ، كما نظم مسألة الحلول القانونى للمؤمن الذى دفع التعويض محل المؤمن له فى جميع الحقوق التى نشأت بعد الحوادث . كما تضمن المشروع انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحرى بمضى سنتين .

(ب) وقد نظم الفصل الثانى الأحكام الخاصة ببعض أنواع التأمين البحرى وهى التأمين على السفينة ، والتأمين على البضائع ، والتأمين ضد المسؤولية وتحديد صور هذا التأمين ، وكذلك اعفاء المؤمن من تعويض الضرر الذى ينشأ عن عيب ذاتى فى السفينة أو من خطأ متعمد من الربان فضلا عن شمول التأمين المسؤولية المؤمن له قبل الغير عن الأضرار التى تحدث عن التصادم ، بالإضافة الى أقساط التأمين المستحقة فى مختلف صور التأمين على السفينة ، واعتبار مبلغ التأمين بكامله ضمانا لكل حادث يقع خلال سريان التأمين ولو تعددت الحوادث . وكذلك الأحوال التى يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن واعتبار كل سفينة وحدة قائمة بذاتها . وتسوى الأضرار التى قد تحدث لها اذا كان للمجهز عدة سفن وأبرم تأميننا 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 فى أى مكان توجد فيه أثناء الرحلة ، كما تحددها وثيقة التأمين . وعدم جواز زيادة مبلغ التأمين على قيمة البضائع المؤمن عليها . ثم كيفية تقدير قيمة الخسائر التى تصيب البضاعة ، وتحديد الحالات التى يجوز فيها ترك البضاعة للمؤمن .

ثم وجوب اشتغال وثيقة الاشتراك على الشروط العامة المشتركة بين جميع الشحونات ، وتعيين الحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد فيه المؤمن بدفعة عن كل شحنة ، ثم التفرقة بين الشحونات التي تشملها وثيقة الاشتراك وبيان الجزاء الذي يترتب على مخالفة المؤمن له الالتزام باخطار المؤمن بالشحونات 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 أساسى هو عدم التزام المؤمن بدفع التعويض الا اذا وجه الغير الذى أصابه الضرر - مطالبة ودية أو قضائية - الى المؤمن له ، ثم الحكم بالتزام 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 الآتى .

- اضافة عبارة « مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة فى القوانين الخاصة » الى صدر المادة الأولى من مواد الاصدار ، مع حذف عبارة « كما يلقى كل حكم يخالف أحكام هذا القانون » الوارد فى عجزها ، وعلة هذا التعديل وجود بعض الأمور الفنية والادارية فى مجال التجارة البحرية ، ويقتضى الأمر تنظيمها بقوانين خاصة ، لكونها عرضة للتغيير والتبديل ، ولا يسوغ وضعها فى قانون عام . وهذه الأمور نظمتها قوانين خاصة ، وقد حرصت اللجنة على اجراء هذا التعديل للتأكد على أن الأحكام الواردة فى القوانين الخاصة هى التى تطبق عندما يكون هناك تعارض بينها وبين الأحكام الواردة فى القانون العام .

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

- ترقيم الفقرات الواردة بمواد مشروع القانون مسمايرة لما ورد فى القانون المدنى من ترقيم الفقرات الواردة بمواده ، فضلا عن ان هذا النهج يودى الى توضيح الفقرات الواردة بمواد المشروع .

- حذف عبارة « تعتبر السفينة مالا منقولا » الوارد فى صدر المادة (٤) من المشروع ، مع اعادة صياغة هذه المادة ، لأن السفينة بطبيعتها منقول ، ولا داعى للنص على هذا ، فعبارة « تعتبر منقول » تدل على أن الشئ ليس منقولا وانما اعتبر كذلك مجازا . وكذلك استبعاد رقم المادة (٩٧٦) من القانون المدنى من الحكم الوارد بالمشروع ، فربما يتغير رقم هذه المادة اذا ما عدل القانون المدنى .

- استبدال عبارة « علما آخر » بعبارة « علما غيره » الواردة فى المادة (٦) ، لأن العبارة الاولى أدق فى 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 التى لا تتجاوز خمسة آلاف جنيه بدلا من الحبس مدة لا تتجاوز سنة والغرامة التى لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه . وعلة هذا كى تتناسب العقوبة مع مخالفة الأحكام الواردة بالمادة ، وكذلك حتى لا تكون هناك تسوية فى العقوبة بين من يأتى للصيد أو القطر أو الارشاد فى المياه الاقليمية وبين من يأتى للنزهة فى مياها 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 تسرى مدة انقضاء دعوى ضمان العيوب الخفية بمضى سنة فى حالة الغش كما يقضى بالحكم الوارد فى هذه المادة ، انما يترك أمر معالجة حالة الغش للقواعد العامة وليس للحكم الوارد بالمشروع .

- حذف كلمة « العائزين » الواردة فى 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 التى يتحملونها بالنسبة لنفقات الشيوع وفى الخسارة على خلاف الحكم الوارد بالمادة .

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

- تعديل صياغة صدر المادة (٢٩) بحيث تم فيه استبدال كلمة « حقوق » بكلمة « ديون » الواردة بها ، لأن الحق هو الذى له امتياز وليس الدين وذلك طبقا للقانون المدنى . وكذلك تعديل البند (٢) من ذات المادة حتى يشمل النص كل أنواع الضرائب والرسوم المستحقة للدولة أو أحد الأشخاص العامة عن مزاولة النشاط البحرى بالاضافة الى اضافة كلمة « التلوث » الى نص البند (٥) من هذه المادة ، نظرا لأن التلوث أصبح يشكل ظاهرة خطيرة مما يقتضى النص عليه فى 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 الادارية 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 الذى ينقذ بها رهن السفينة هو شرط انعقاد وليس اثبات أو شروط صحة .

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

كذلك تم فى 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 » فى نهاية نص المادة (٦٣) ، لأن الاذن من القاضى هو الذى يقرر استغلال السفينة .

- رأت اللجنة كذلك استبدال كلمة « يعد » بكلمة « يعتبر » الواردة فى المواد ٨٦ ، ١٤٤ ، ٢٠٧ ، ٢١٠ ، ٢١١ ، ٢٢٤ ، ٢٢٨ ، ٢٤٠ ، ٢٥٦ ، ٢٦٧ ، ٣١٠ ، ٣٢٢ ، ٣٢٣ ، ٣٣٧ من المشروع ، ايضاها 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 « فى بلده » الى عجز المادة (١٢٨) حتى يتم أداء نفقات دفن البحار فى بلده .

- اضافة كلمة « كتابى » الى الاذن المنصوص عليه فى المادة (١٣٢) ، وذلك حتى لا يلزم الربان العامل المفصول بترك السفينة فى ميناء أجنبى 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 التى تسند الى المقاول البحرى الذى يقوم بأعمال الشحن والتفريغ - على الأعمال المسادية المتصلة بعمليات الشحن والتفريغ دون أعمال الوكالة البحرية ، وذلك على خلاف نص المادة كما وردت فى المشروع والذى يقضى باسناد بعض الأعمال القانونية البحرى 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 الذى تم فى المادة (١٤٨) ، ومن ناحية أخرى فان مقاول الشحن والتفريغ قد يتعرض لمسئوليات جسام عند تنفيذ الأعمال التى يعهد اليه بها ، فان الأمر يقتضى أن يستفيد المقاول من قواعد تحديد المسؤولية المقررة للناقل البحرى للبضائع والمنصوص عليها فى المادة (٢٣٣) من المشروع .

- استبعاد عبارة « والبرقية والتلکس » الواردة فى صدر المادة (١٥٣) بشأن اثبات عقد ايجار السفينة ، وذلك لأن الاختراعات الحديثة قد تأتى بأسلوب جديد غير البرقية والتلکس فى 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 اثارة النزاع بشأن اثباته .

- اضافة عبارة « وذلك دون الاخلال بقواعد المسئولية التقصيرية فى عجز المادة (١٥٧) ، حتى يستطيع المؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن لاستيفاء حقوقه عن المضار التى يحدثها بالسفينة طبقاً لقواعد المسئولية التقصيرية لأنهما ليس بينهما علاقة تعاقدية تبيح للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن بما يجاوز ما هو مستحق طرفه للمستأجر الأصلى .

- استبدال عبارة « فى أى وقت » بعبارة « فى كل وقت » الواردة فى المادتين (١٨٩) (١٩٠) ، لأن العبارة الأولى أدق فى التعبير .

- اضافة كلمة « عقد » الى نص المادة (١٩٦) احكاماً 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 « فى المدة » بعبارة « فى الفترة » الواردة فى المادة (٢٢٧) لأن العبارة الأولى أدق لغوية .

- اضافة عبارة « أو لنائبه أو لأحد من » تابعيه فى عجز المادة ٢٢٩ ، حتى لا يعفى الناقل من المسئولية الناشئة عن هلاك البضاعة أو تلفها اذا أثبت أن الهلاك أو التلف يرجع لسبب أجنبى 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 فى عجز المادة (٢٣٠) ، لأن الناقل متى أثبت عدم صحة البيانات التى تعتمد الشاحن ذكرها فى سند الشحن فليس هناك داع لمطالبته باثبات علاقة السببية الذى أدى الى هلاك البضائع أو تلفها ، مادام 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 الموانئ تكون مؤتمرة بصورة مباشرة بأمر ربان السفينة المقطورة ، مما يقتضي 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 الموانئ ليس محدودا بداخلها فقط وانما بالمنطقة الارشادية لها ، وقد تكون عملية القطر مرتبطة بالارشاد خارج الميناء ولكنها في المنطقة المحدودة بالارشاد ، مما يقتضي اضافة كلمة « حدود » قبل كلمة « الموانئ » 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 الإشارة إليها .

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

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

رئيس اللجنة المشتركة

حلمي عبد الآخر

المذكرة الايضاحية

لمشروع قانون التجارة البحرية

(القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠)

١ - تتمتع جمهورية مصر بمركز بحرى مرموق ، اذ تقع على بحرين لهما شأن تجارى عظيم ، وتوجد بها قناة السويس التى تصل البحرين فتقتضِب المسافات وتقتصد الزمن ، وتعتبر موانئها - لا سيما ميناء الاسكندرية وميناء بورسعيد - من أهم المرافئ التى تؤدى للتجارة الدولية أجل الخدمات . واذا كانت الملاحة فى قناة السويس قد شابها فى الفترة بين نهاية الستينات ومطلع السبعينات شىء من الاضطراب بسبب ما وقع على شواطئها من حروب ، فان مصر استطاعت فى حرب أكتوبر من عام ١٩٧٣ أن تسترد بالدم سيادتها على القناة وأن تعيد فتحها للملاحة الدولية واعدادها لاستقبال عمالقة السفن ذات الحمولات الضخمة ، وهى من سمات الملاحة البحرية فى العصر الحاضر .

٢ - وكشفت التجربة التى مرت بها مصر فى أعقاب تأميم شركة قناة السويس وما وقع بسبب هذا التأميم من أحداث سياسية واقتصادية عن ضرورة العناية بالأسطول التجارى المصرى بزيادة وحداته وتزويدها بأحدث أجهزة الملاحة وتوفير العدد الكافى من الأخصائيين فى قيادة السفن وارشادها وقطرها وهندستها وشحن البضائع وتفريغها وممارسة أعمال الوكالة البحرية وغير ذلك من فنون الملاحة البحرية التجارية . وكان من أهم مظاهر عناية الدولة بهذه الملاحة انشاء وزارة للنقل البحرى ، تخطط له ، وتعمل على دعم الأسطول التجارى الوطنى ، وتوفر له ما يلزمه من أخصائيين وبحارة . وآتت هذه الجهود أطيّب الثمرات ، اذ زاد عدد السفن التى تجوب البحار تحت علم جمهورية مصر ، وامتد نشاطها الى البحار البعيدة تبهر بمنتجات مصر الى غيرها من الدول ، وتقبل بما تحتاجه مصر من منتجات هذه الدول . ولا تزال مصر تتطلع الى أسطول تجارى أضخم حجما وأحدث اعدادا يغنيها عن الاستعانة بالسفن الأجنبية فى نقل ما تصدره وما تستورده من سلع ويوفر ما تنفقه من عملات أجنبية لهذا الغرض .

وغنى عن البيان أن نشاطا بحريا هذا شأنه وتلك آماله لا يثمر الا فى كنف تشريع يهيء له المناخ القانونى اللائم ويجرى عليه أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية لتمكينه من السير فى الركب العالمى الذى لا يجوز لأية دولة تحرص على ازدهار تجارتها أن تتخلف عنه .

٣ - وظلت التجارة البحرية في مصر ألى وقتنا الحاضر منظمة بالتقنين البحرى الصادر عام ١٨٨٣ والمنقول عن المجموعة التجارية الفرنسية الصادر عام ١٨٠٧ . ومن المعلوم أن هذه المجموعة نقلت أحكامها المتعلقة بالتجارة البحرية عن التقنين السابق عليها والموضوع عام ١٦٨١ بأمر من الملك لويس الرابع عشر . ومن البديهي أن تشريعا وضع لتنظيم الملاحة البحرية يوم أن كانت تقوم بها سفن صغيرة الحجم تسير بقوة الريح ولا تكاد تقوى على مقاومة الأنواء ونوازل البحر العادية لا يصلح لتنظيم هذه الملاحة بعد أن تطورت صناعة السفن ، واستخدمت طاقات جديدة فى تسيرها ووسائل سريعة للاتصال بها وهى فى أعالي البحر، واستحدثت طرائق للمشحن والتفريغ، وغير ذلك مما تاتى به التكنولوجيا الحديثة من مخترعات فى ميدان الملاحة البحرية .

٤ - ولما تحقق النصر بعد حرب أكتوبر عام ١٩٧٣ وتوطد العزم على إعادة فتح قناة السويس للملاحة الدولية وتهيأت الظروف للانفتاح الاقتصادى ، اتجهت الحكومة الى التفكير فى اعداد مشروع جديد للتقنين البحرى ، فأصدر وزير العدل القرار رقم ٢٤١ لسنة ١٩٧٤ بتشكيل لجنة لهذا الغرض وانتهت اللجنة من اعداد مشروع متكامل قدمته الى وزارة العدل فى شهر فبراير عام ١٩٧٥ . وعرضته الوزارة على مختلف الجهات القضائية والعلمية والعملية المعنية بشئون الملاحة البحرية ، لاستطلاع الراى وابداء الملاحظات . ولما انقضت الفترة الرحبة التى عينتها الوزارة لارسال الآراء والملاحظات ، اجتمعت اللجنة لفحص ما ورد منها وأخذت ببعضها .

٥ - وحرصت اللجنة على أن يكون المشروع الذى تولت اعداده معبرا عن الاتجاهات الحديثة فى التشريع العالمى ، متضمنا أفضل الحلول لأوضاع مصر الاقتصادية والسياسية ، ولهذا اهتمت بمراجعة كثير من التشريعات الأجنبية الحديثة، لاسيما القوانين والراسيم التى صدرت فى فرنسا عام ١٩٦٦ وما بعده ، واطلعت على كثير من أحكام المحاكم الأجنبية دون أن تهمل الحلول التى استقر عليها القضاء المصرى . أما الفقه ، فقد استرشدت به اللجنة فى كل أمر استعصى عليها بسبب غموض أو لبس ، ولا يتسع المجال لذكر المؤلفات الفقهية العديدة التى استعانتم بها اللجنة ، وحسبها أن تشير الى أنها نهجت صدها منها علميا سليما ففتحت صدرها لكل رأى أيا كان قائله وأيا كانت الدولة التى ينتمى اليها بجنسيته .

٦ - ولم تهمل اللجنة الناحية العملية فعكفت على دراسة نماذج من سندات الشحن وعقود ايجار السفن ووثائق التأمين البحرى ، واستظهرت رغبات عديدة من المؤسسات المعنية بالنقل البحرى ، واستطلعت رأى ما تيسر لها من الأخصائيين فى الملاحة البحرية ، واستبانت من هذا كله ما يجرى عليه العمل فى الموانئ المصرية وما درج عليه العرف فى المعاملات البحرية وما يحتاجه الأسطول التجارى المصرى

من حماية تقيته من شرور المنافسة الأجنبية ، ثم أفرغت اللجنة حصيلة هذه البحوث في المشروع فأودعته روحاً لا يكون بدونها إلا صرحاً نظرياً لا حياة فيه .

٧ - وبذلت جملة محاولات لا تقصم إجراءات إصدار المشروع ولكن حالت عقبات كثيرة دون تحقيق هذا الأمل ، فظل المشروع متعثراً حتى منتصف عام ١٩٨٨ حين أصدر وزير العدل المستشار فاروق سيف النصر قراراً بتأريخ بتشكيل لجنة جديدة تكون مهمتها إعادة النظر في المشروع فقد قتل بحثاً في مختلف اللجان السابقة ، وإنما التنسيق بينه وبين ما استحدث في المجالين الوطنى والدولى من أحكام في التشريع البحرى . وأنجزت اللجنة عملها وقدمت مشروع القانون المرافق .

وصار المشروع بعد ما أدخلته عليه اللجنة من اضافة وحذف وتعديل مشتملاً على أربعمئة مادة تجمعها خمسة أبواب : الأول في السفينة ، والثانى فى أشخاص الملاحة البحرية ، والثالث فى استغلال السفينة ، والرابع فى الحوادث البحرية ، والخامس فى التأمين .

الباب الأول

فى السفينة

٨ - يبدأ هذا الباب بالفصل الأول ، عن الأحكام العامة يعقبه فصلان الأول فى الحقوق العينية التى تترتب على السفينة والثانى فى الحجز عليها .

٩ - وتضم الأحكام العامة المواد من ١ الى ١٢ ، وعرفت الفقرة الأولى من المادة الأولى السفينة وأبرزت العناصر اللازمة توافرها لتخضع للتقنين البحرى ، فاشتراطت أن تعمل عادة فى الملاحة البحرية أو أن تكون معدة للعمل فى هذه الملاحة ولو لم تستهدف الربح . وحسم هذا التعريف خلافات فقهية قديمة أثرت حول مسألتين هما : الصفة المميزة للسفينة البحرية ، وطبيعة الغرض من تسييرها فى البحر .

ففيما يتعلق بالمسألة الأولى أشار التعريف الى السفن التى تعمل عادة فى الملاحة البحرية « قاصداً بذلك السفن التى تتعرض لأخطار البحر وإن كانت تقوم فى الوقت ذاته بملاحة غير بحرية فى جانب من الرحلة التى تنفذها .

وفيما يتعلق بالمسألة الثانية ، لم يفرق التعريف بين السفن التى تستهدف الربح والسفن التى تعد للنزهة - كاليخوت وغيرها - فأخضع النوعين للقانون .

واعتبرت الفقرة الثانية من المادة ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها كالأجهزة والآلات وقوارب النجاة جزءا منها يسرى عليه حكمها .

١٠ - أما المادة الثانية فانها تقضى عن أحكام القانون نوعين من السفن هما :
السفن الحربية .

والسفن التى تخصصها الدولة أو يخصصها شخص عام لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية ولا يشترط لاقضاء هذه السفن أن تكون مملوكة للدولة أو للشخص العام ، وإنما يكفي تخصيصها لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية ولو كانت الدولة أو الشخص العام مستأجرا أو مستعيرا لها .

وواضح بمفهوم المخالفة أن أحكام القانون تسرى على السفن التى تستغلها الدولة أو الشخص العام فى غرض تجارى ليكون وضع هذه السفن كوضع السفن التى تستغلها الأشخاص الخاصة ، والمساواة بين السفن التى تخصص لأغراض أيا كانت صفة القائم على الاستغلال أمر تبرر عدالة المنافسة وضرورة تشجيع القطاع الخاص على الاقبال على الاستغلال البحرى . كما يتضح من مطلع النص أن السفن التى تخصصها الدولة أو يخصصها الشخص العام لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية يمكن أن تخضع استثناء لأحكام التقنين اذا وجد نص يقضى بذلك . وفى أحكام التصادم (المادة ٢٩٣) - والانقاذ (المادة ٣٠٣) أمثلة على هذا الاستثناء .

١١ - وأقصت المادة الثالثة عن نطاق المشروع بعض المسائل وان كانت تتصل بالتقنين البحرى ، فانها تتسم بطابع ادارى أو فنى يجعلها هدفا لكثرة ورود التعديل عليها لتساير التطور السريع المشاهد فى تكنولوجيا الملاحة البحرية ، فرئى اسناد تنظيمها الى قوانين خاصة . وخص النص بالذكر مسائل تسجيل السفن والرقابة عليها وسلامتها والوثائق التى يجب أن تحملها .

١٢ - وتناولت المادة الرابعة مسألة من أمهات مسائل قانون التجارة البحرية وهى طبيعة السفينة كمال ، فاعتبرتها مالا منقولاً تجرى عليه فى الأصل الأحكام العامة الواردة بالتقنين المدنى فى شأن هذا النوع من الأموال ، ولكنها أجرت عليها أيضا « القواعد الواردة فى هذا القانون » أى فى التقنين البحرى ، وهى قواعد متفرقة تعامل السفينة معاملة العقار ، فتجيز رهنها دون نقل حيازتها الى الدائن المرتهن ، وتستلزم تسجيل الحقوق العينية التى عليها . وتخضع حجزها لاجراءات قريبة من اجراءات الحجز العقارى . وأضافت الفقرة الثانية من المادة اقضاء قاعدة « الحيازة فى المنقول

سند الملكية ، وهو حل تقليدى مستقر فى جميع التشريعات لأن السفينة منقول من نوع خاص ذى قيمة كبيرة ويقوم بدور مهم فى الاقتصاد القومى ، فضلا عن أن نقل ملكيته يقتضى عمل محرر رسمى ثم تسجيله للاحتجاج به على الغير وكلاهما اجراء يستبعد بداهة تطبيق القاعدة المذكورة .

١٣ - وبينت المادة الخامسة كيف تكتسب السفينة الجنسية المصرية ، ولم يثنأ المشروع وهو بصدد البحث عن ضابط هذه الجنسية الأخذ بفكرة البناء الوطنى ، لأن صناعة السفن فى مصر لا تزال - قاصرة عن تلبية حاجة البلاد الى أسطول تجارى كبير ولهذا رأى المشروع الاستعانة بضابط الملكية الوطنية فاشتراط أن تكون السفينة مسجلة فى ميناء مصرى وأن تكون مملوكة لشخص - طبيعى أو اعتبارى - يتمتع بالجنسية المصرية ومباشرة لسياسة الانفتاح الاقتصادى لم يشترط المشروع لاكتساب السفينة الجنسية المصرية توافر نسبة مصرية معينة فى ادارة الشركة أو فى رأس مالها ، تاركا ذلك لقوانين خاصة تصدر عندما تقتضى الظروف الحاجة اليها . واستثنى المشروع من هذا الاتجاه حالة الملكية الشائعة حيث استلزم أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين وذلك لطبيعة الشيوخ وضالة الملاحة البحرية التى تقوم بها السفن المملوكة على هذا النحو .

١٤ - وذكرت المادة السادسة بعض الواجبات التى تقع على عاتق السفينة التى تتمتع بالجنسية المصرية ، فأوجبت عليها رفع العلم المصرى دون غيره مع مراعاة ما يقضى به العرف البحرى فى هذا المجال ، واتخاذ اسم ، وتعيين الحمولتين الكلية والصافية . وترك المشروع تنظيم هذه الواجبات لقوانين أو قرارات خاصة . وأضافت المادة الجزاء المناسب على مخالفة هذه الواجبات .

١٥ - وأشارت المادة السابعة الى الشروط الواجب توافرها لاستعمال سفن النزهة المملوكة للأجانب فى المياه الإقليمية المصرية والجزاءات التى تترتب عند مخالفة هذه الشروط .

١٦ - وقررت المادة الثامنة بعض امتيازات للسفن التى تتمتع بالجنسية المصرية ، فقصرت الصيد فى المياه الإقليمية والقطر والارشاد فى الموانئ المصرية والملاحة السباحية عليها . ومع ذلك لم يوصد النص الباب أمام السفن الأجنبية فأجاز للوزير المختص أن يمنحها تراخيص للقيام بعمل أو أكثر من هذه الأعمال . ولوحظ فى هذا الاستثناء تيسير الاستعانة بالخبرات والامكانيات الأجنبية كلما دعت الحاجة الى ذلك . وجدير بالذكر أن القطر أو الارشاد المقصور على السفن المصرية

لا يتعلق بالعمليات التي تتم داخل الموانئ المصرية فحسب ، وإنما يشمل أيضا العمليات التي تقع في البحيرات والممرات المائية الموجودة في مصر .

١٧ - وأكدت الفقرة الأولى من المادة التاسعة مبدأ مقرر في القانون الدولي ، وهو أن السفن تعتبر امتدادا لاقليم الدولة التي ترفع علمها . ولهذا المبدأ أهمية خاصة من حيث تعيين القانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع التي تقع في السفينة وقد خص المشروع بالذكر الجرائم ، فاعتبر أن ما يقع منها في السفينة كما لو كان قد وقع في اقليم الدولة التي ترفع السفينة علمها ، ومن ثم يسرى عليها قانونها الوطني .

وأشارت الفقرة الثانية من المادة الى المحافظة على النظام والتأديب في السفن المصرية دون أن تضع أحكاما تفصيلية في هذا الشأن تاركة الأمر للقوانين الخاصة ،

١٨ - وجعلت المادة العاشرة الاختصاص بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بالسفينة للمحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة ما لم يوجد نص خاص يجعل الاختصاص لمحكمة أخرى . وعلى الرغم من أن هذا الاختصاص من النوع المركزي فإنه يتعلق بالنظام العام ، لأن الملاحظ فيه اختيار المحكمة التي توجد في دائرتها الوثائق الخاصة بملكية السفينة أو بالحق العيني المترتب عليها ، الأمر الذي يجعلها أقدر من غيرها على الفصل في الدعاوى المذكورة بالسرعة المنشودة .

١٩ - وتعلق المادة ١١ بكيفية انشاء ونقل وانقضاء حق الملكية بالحقوق العينية الأخرى على السفن . فاشتترطت الفقرة الأولى أن تقع هذه التصرفات بمحرر رسمي ، قد يكون عقدا رسميا أو حكما حائزا قوة الشيء المقضي به ونظمت كيفية عمل المحرر الرسمي عند وقوع التصرف في بلد أجنبي ، وتناولت الفقرة الثانية مسألة قانونية مهمة ، فاشتترطت لنفاذ التصرفات المذكورة في حق الغير أن تكون قد شهِرت بتسجيلها في سجل السفن . ويلاحظ أن التسجيل شرط لنفاذ التصرف في حق الغير فحسب ، أما فيما بين المتعاقدين فيكتفى بالمحرر الرسمي ، وهو حل يختلف عما يجري في شأن العقار حيث يكون التسجيل لازما للاحتجاج بالتصرف فيما بين المتعاقدين وبالنسبة الى الغير على السواء ، وقد رأى المشروع الأخذ بهذا الحل الوسط تيسيرا للتعامل وملافاة لتزيد يغنى عنه اشتراط رسمية المحرر الذي يفرغ فيه التصرف .

٢٠ - ولما كان الأسطول التجاري الوطني من مقومات الثروة القومية ، تلجأ اليه الدولة في اوقات المحن لنقل الجيوش والذخائر والمؤمن ، فإن المحافظة عليه أمر يعنىها في المقام الأول ، ومن واجب التشريع تمكينها من الحيلولة دون تشتيته أو انتقاله

الى ايد غير أمينة على مصالح البلاد . ولهذا حظرت الفقرة الأولى من المادة ١٢ نقل ملكية السفينة المصرية أو تاجيرها لمدة تزيد على سنتين لغير المصريين الا بعد الحصول على اذن خاص من الوزير المختص ، ليكون الأمر دوماً في يد الحكومة ، تمنح الاذن أو تمنعه تبعاً للمصلحة القومية . وأضافت الفقرة الثانية الجزاء الجنائي المناسب على مخالفة هذا الحظر ، أما الجزاء المدني فلم يجد المشروع حاجة للنص عليه ، لأن الحظر مما يتعلق بالنظام العام فتستوجب مخالفته بداهة بطلان التصرف .

٢١ - ويعالج الفصل الثانى موضوعاً هاماً هو حق الملكية وغيره من الحقوق العينية التى تترتب على السفينة ، كحق الامتياز البحرى والرهن البحرى .

ولم يتكلم المشروع وهو فى مقام اكتساب الملكية على السفينة الا عن تملكها بطريق البناء ، لأن هذا الطريق يثير مسائل قانونية استتصوب المشروع حسمها بنصوص واضحة . اما اكتساب ملكية السفينة التى اكتمل بناؤها بالشراء وغيره من التصرفات فتسرى فى شأنه القواعد العامة والقواعد الخاصة المنصوص عليها فى المادتين ١١ و ١٢ اللتين تستلزمان - كما سبق القول - افراغ التصرف فى محرر رسمى ، وشهره للاحتجاج به على الغير ، والحصول على اذن خاص فى حالة بيع السفينة لأجنبى . كما وجه المشروع عناية خاصة الى الملكية الشائعة ، لأن هذا النوع من الملكية لا يزال موجوداً فى التعامل البحرى نظراً لضخامة ثمن السفينة وكثرة نفقات استغلالها مما يلجئ المستثمرين الى التعاون فيما بينهم لانشاء رأس المال اللازم لشراء السفينة ومواجهة نفقات الاستثمار ، فينشئون شركة ان كان الأمر يتعلق باستثمار كبير ، أو يقنعون بالشيوع فى حالة الاستثمار الصغير أو المتوسط كالصيد والملاحة الساحلية .

٢٢ - ففيما يتعلق بعقد بناء السفينة ، وان كان يعتبر فى جوهره بيعاً الا أنه لا تسرى عليه أحكام التقنين البحرى فى شأن بيع السفينة التى اكتمل بناؤها ، فلا ضرورة اذن لافراغه فى محرر رسمى أو شهره ، بيد أن أهمية العقد وما يتضمنه عادة من تفاصيل فنية معقدة يصعب على الشهود استيعابها أو تذكرها يبرران اشتراط اثباته بالكتابة ، وهو ما فعلته المادة ١٣ . فالكتابة والحال كذلك شرط اثبات وليس شرط صحة .

٢٣ - وفصلت المادة ١٤ فى مسألة ملكية السفينة وهى فى دور البناء ، فأبقت الملكية لمعهد البناء ولم تنقلها الى المشتري الا بعد أن يتم بناء السفينة وتجربتها وتسلمها اليه . ولهذا الحل آثار قانونية تبدو على وجه الخصوص اذا هلكت السفينة

وهي في مرحلة البناء إذ يكون الهلاك على متعهد البناء ، وإذا افلس هذا المتعاقد ،
إذ لا يدخل المشتري في التفليسة إلا بوصفه دائنا بما يكون قد دفعه من الثمن وليس
بوصفه مالكا يسترد السفينة .

وليس هناك ما يحول دون أن يتفق الطرفان على ما يخالف هذه القاعدة . ومن
أصله الاتفاقيات الشائعة في هذا المجال أن يكون انتقال ملكية السفينة إلى المشتري
على مراحل كلما تم بناء جزء معين منها انتقلت ملكيته إلى المشتري الذي يتعين عليه أن
يؤدي ما يتأبله من الثمن .

٢٤ - ولما كان عقد بناء السفينة يعتبر في جوهره بيعا كما قدمنا ، فقد رتب
عليه المادة ١٥ أثرا من آثار البيع ، هو ضمان متعهد البناء للعيوب الخفية التي قد
توجد في السفينة ، وأعملت هذا الضمان ولو قام المشتري بتجربة السفينة قبل
تسليمها ، لأن السفينة مال معقد وقد لا تكفي تجربة أو تجربتين للكشف عما تنطوي
عليه عيوب خفية .

- غير أن المشروع لم يلق هذا الضمان الثقيل على متعهد البناء دون أن يعمل
في الوقت ذاته على تخفيفه ليقوم التوازن بين المصلحتين المتعارضتين ، وكلن أسلوبه
لبلوغ هذه الغاية من إسقاط الضمان بعد وقت قصير لكيلا يتراكم على عاتق متعهد
البناء فيعوقه أو يعجزه عن مواصلة النشاط . ولهذا نصت المادة ١٦ على انقضاء
دعوى الضمان يمضي سنة واحدة من وقت العلم بالعيوب . ولاحظ المشروع أن هذا
العلم قد لا يجرى إلا بعد انقضاء مدة طويلة أو أنه قد يجرى مبكرا ولكن يهمله المشتري
فتثور مشكلة الإثبات ، فوضع مدة قصوى - هي سنتان من وقت تسليم السفينة -
تنقضي بعد قوائها دعوى الضمان علم المشتري أن لم يعلم بالعيوب .

وجدير بالذكر أن المشروع اكتفى بإقامة الضمان وبيان كيفية تقادم الدعوى
المتعلقة به وترك بقية مسائله للقواعد العامة فيتعين إذن الرجوع إلى هذه القواعد فيما
يتعلق بمعنى العيب الخفي وآثاره وكيفية تقدير التعويض وغير ذلك من جزئيات .

٢٥ - وقد ر المشروع أن الأمر قد لا يتعلق ببناء السفينة تماما بإجراء إصلاحات
فيها ، وأن هذه الإصلاحات قد تكون من الأهمية بحيث تعادل أو تكاد بناءها ، ويتوقف
عليها سلامتها ، فعامل الإصلاحات معاملة البناء فيما يتعلق بالضمان وأقام متعهد
الإصلاحات ضامنا للعيوب الخفية في الأجزاء التي قام بإصلاحها ، وأجرى على هذا
الضمان أحكام التقادم المنصوص عليها في المادة ١٦ السالف ذكرها (المادة ١٧) .

٢٦ - أما الملكية الشائعة فقد خصص لها المشروع المواد من ١٨ الى ٢٨ . وغنى عن البيان أنه يتعين الرجوع الى الأحكام العامة الواردة بالقانون المدنى بشأن الملكية الشائعة فى المواضع التى لم يرد فى شأنها نص خاص فى هذا التقنين .

واستهلت الفقرة الأولى من المادة ١٨ أحكام الشيوخ البحرى ببيان القاعدة العامة فى اتخاذ القرارات المتعلقة به ، فقضت بأن العبرة برأى الأغلبية . وفسرت الفقرة الثانية المقصود من الأغلبية بأنها أغلبية المالكين الحائزين لأكثر من نصف الحصص فى السفينة (أغلبية رأس المال) ، كل هذا ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على ما يخالف هذه الأحكام ، وخشية أن يصدر القرار عن رعونة أو هوى ، أجازت الفقرة الثالثة لكل مالك من الأقلية التى لم توافق على القرار الطعن فيه وبينت ميعاد للطعن والمحكمة المختصة بنظره وسلطاتها فى الإبقاء عليه أو إلغائه . وحرص المشروع على ألا يتخذ الطعن ذريعة للكيد وتعطيل الاستثمار ، فلم يرتب عليه وقف تنفيذ القرار الا اذا أمرت المحكمة بذلك ، ومن البديهي أن المحكمة لا تأمر به الا اذا اقتنعت بفساد القرار وخطورة المضي فى تنفيذه .

٢٧ - وتكلمت المادة ١٩ فى كيفية ادارة الشيوخ ، فعهدت بها الى مدير أو أكثر من المالكين أو من غيرهم . واذا لم يعين مدير للشيوخ اعتبر كل مالك مديرا ، وهو من الفروض التى يتعدد فيها المديرون ، ويتعين - وفقا لأحكام الفقرة الثالثة من النص - أن يعملوا مجتمعين ، الا اذا اتفق على خلاف ذلك . وحتى يكون المتعاملون مع السفينة على بينة من أسماء المديرين أوجبت الفقرة الأخيرة من ذات النص شهر أسمائهم فى صحيفة تسجيل السفينة حتى ينفذ تعيينهم فى حق الغير .

٢٨ - وتكلمت المادة ٢٠ - فى سلطة المدير ، فأجازت له القيام بجميع الأعمال التى تقتضيها ادارة الشيوخ ، وهى سلطة رحبة تتيح للمدير الحركة لمواجهة متطلبات الادارة الرشيدة . ومع ذلك استثنى النص بعض تصرفات ذكرها على سبيل الحصر واعتبرها من الخطورة بحيث تبرر اشتراط الحصول على اذن من المالكين ، وهى بيع السفينة ورهنتها وترتيب حقوق عينية أخرى عليها وتأجيرها لمدة تجاوز سنة . فاذا أجرى المدير تصرفا منها دون الحصول على الاذن جاز للمالكين طلب ابطال التصرف ، وهو حق يجوز لهم التمسك به فى مواجهة الغير ، الأمر الذى يقتضى من الغير الذى يتعامل مع المدير أن يكون حريصا ليتأكد من سعة وكالته بالاطلاع على الاذن بإجراء التصرف .

بيد أن هذا القيد القانونى هو وحده الذى يجوز الاحتجاج به على الغير ، أما ما عداه من القيود التى قد يضيفها المالكون على سلطة المدير ، فهى وإن كانت

ملزمة في العلاقة بين المالكين والمدير ، فانها عديدة الاثر بالنظر الى الغير ، وهو مبدأ هام يقوم على حماية ظاهر الأشياء ، وقد أكدته الفقرة الثانية من المادة ٢٠ لحماية الغير الذي لا يعلم بهذه القيود ولتيسير التعامل التجاري باعفاء الغير من التحقق من سعة وكالة المدير في كل عمل يجريه معه .

٢٩ - وتناولت المادة ٢١ مسألة توزيع الأرباح الناتجة عن استغلال السفينة المملوكة على الشيوخ وتوزيع الخسائر ونفقات الاستغلال . والأصل في هذا المقام هو احترام ارادة المتعاقدين . فاذا اتفقوا على كيفية التوزيع وجب الأخذ بما اتفقوا عليه . واذا لم يتفقوا - وهو وضع ليس بنادر في مجال الشيوخ لاسيما اذا كان ناشئا عن الارث - فقد وضع النص أحكاما لسد هذا الفراغ تقوم على مبدأ التوزيع بنسبة الحصص .

٣٠ - وتتعلق المادة ٢٢ بالمسئولية عن الديون الناشئة عن الشيوخ . وتدور أحكامها حول المبادئ الآتية :

(١) اذا كان المدير من غير المالكين ، فلا يسأل عن الديون الناشئة عن التصرفات يجريها في حدود سلطته لحساب الشيوخ ، لأنه وكيل يلزم الموكل ولا يلتزم ، واذا جاوز المدير سلطته كان مسئولا تجاه الغير ، لا عن الدين لأنه لم يعقده باسمه واحسابه ، وانما على أساس المسئولية التقصيرية .

(٢) واذا كان المدير من المالكين ، فقد ألقت عليه الفقرة الأولى من النص مسئولية جسيمة ، فجعلته مسئولا ، لا يقدر حصته فحسب ، وانما في جميع أمواله عن الديون المتعلقة بالشيوخ . وتكون المسئولية تضامنية اذا تعدد المديرون المالكون ، ولا سبيل للمدير المشتاع الى الافلات من هذه المسئولية أو تخفيفها في مواجهة الغير . فقد أغلق عليه النص الطريق بقوله « وكل اتفاق على خلاف ما ورد بهذه الفقرة لا يحتج به على الغير » . والعلة هنا - كما في حالة الفقرة الثانية من المادة ٣٠ السالف ذكرها - هي حماية الغير .

(٣) ولا تقع المسئولية عن الديون الناشئة عن الشيوخ على المدير المشتاع وحده ، وانما يشترك فيها المالكون المشتاعون الآخرون ، اذ جعلتهم الفقرة الثانية من المادة ٢٢ مسئولين عن الديون المذكورة في جميع أموالهم وبالتضامن بينهم . ولكن النص أجاز لهم الاتفاق على غير مقتضى هذه المسئولية ، وممكنهم من الاحتجاج بهذا الاتفاق على الغير بشرط شهره . وهنا يبدو الفرق بين وضعهم ووضع المدير المشتاع ، هذا لا يحتج على الغير بالاتفاقات التي تعفيه من المسئولية أو تحددها ، وهؤلاء يحتجون بمثل هذه الاتفاقات بشرط شهرها ومنذ شهرها .

٢١ - وتقرر المادة ٢٣ حق كل مشتاع في التصرف في حصته على الشيوخ دون موافقة المشتاعين الآخرين ، ولكنها تورد على هذا الأصل استثناءين .

(الأول) اذا كان من شأن التصرف أن تفقد السفينة الشروط التي تستلزمها الفقرة الثانية من المادة الخامسة لاكتساب الجنسية المصرية ، ففي هذه الحالة لا يجوز التصرف الا اذا وافق عليه المالكون بالاجماع نظرا لخطورة النتائج التي تترتب على فقدان السفينة جنسيتها .

(الثاني) اذا أراد رهن حصته على الشيوخ ، اذ يجب أن توافق على الرهن أغلبية خاصة نظرا لما ينشأ عن الرهن بدوره من آثار هامة .

وأبقت الفقرة الثانية من المادة ٢٣ المالك الذي تصرف في حصته مسئولاً عن الديون التي تتعلق بالشيوخ حتى يشهر التصرف في صحيفة تسجيل السفينة ، أى حتى الوقت الذي يفترض فيه القانون أن الدائن قد علم بالتصرف .

٣٢ - ولما كان من شأن التصرف في الحصة بالبيع الأجنبي عن الشيوخ اقصام مالك جديد قد لا يعرفه المشتاعون الآخرون أو لا يرتاحون اليه ، فقد أتاحت لهم المادة ٢٤ اقصائه باسترداد الحصة المبعة ، ونظمت كيفية الاسترداد بأحكام روعي فيها التوفيق بين المصالح الموجودة في النزاع .

٣٣ - وافترضت المادة ٢٥ أن أحد المالكين المشتاعين يرتبط في الوقت ذاته بعقد عمل في السفينة كما اذا كان مهندساً أو طبيباً أو بحاراً بها ، وأن فعلاً صدر منه يستوجب توقيع جزاء عليه فصدر قرار من المالكين بعزله . ولاحظ النص الحرج الذي يستشعره هذا المالك من البقاء في الشيوخ بعد أن أدانه زملاؤه ، فأجاز له الانسحاب منه . وتثور عندئذ مسألة تقدير حصة المالك المنسحب ، وقد تركها المشروع لاتفاق المالكين ، فاذا لم يتفقوا تولت المحكمة التقدير بالطريقة التي تراها مناسبة .

٣٤ - وتناولت المادة ٢٦ أهم أسباب انقضاء الشيوخ ، وهو بيع السفينة اختياراً أو اجباراً ، واشترطت للبيع الاختيارى موافقة أغلبية خاصة يكون البيع بدونها قابلاً للبطلان ، وأجازت لكل مالك في حالة وقوع منازعات بين المشتاعين يتعذر معها استمرار الشيوخ على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة انهاء بيع السفينة ، والمسأول أن تترىث المحكمة فلا تقضى بتفويض الشيوخ الا اذا تيقنت من عمق الصدع - وتعذر رآيه .

٢٥ - وافترضت المادة ٢٧ أن حجزا وقع على حصص تشمل أكثر من نصف السفينة وقضت بأن البيع الجبرى الذى يعقب هذا الحجز يشمل السفينة بأكملها ، الأمر الذى يترتب عليه انتهاء حالة الشيوخ ، إذ لا محل لإجبار أرباب الحصص التى لم يشملها الحجز على البقاء فى الشيوخ بعد أن تغيرت معاملة بانتقال أغلبية الحصص الى مالكين جدد . ثم أن البيع الشامل للسفينة بأكملها أقدر على اجتذاب المشتري وأنسب للحصول على ثمن معقول . ولم يخلق المشروع الباب دون مالكي الحصص التى لم يشملها الحجز ان أرادوا الاستمرار فى الشيوخ ، فأجاز لكل منهم أن يطلب من المحكمة أن تقصر البيع على الحصص المحجوز عليها ، كما أجاز للمحكمة تلبية هذا الطلب إذا استحسنت ذلك .

٣٦ - بيد أن المشروع وإن أجاز إنهاء الشيوخ فى الظروف المتقدمة فإنه كان حريصا على ألا يكون للأحداث الشخصية التى قد تقع لأحد المشتاعين أثر فى انقضائه . ولهذا نصت المادة ٢٨ على أن الشيوخ لا ينقضى بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر افلاسه أو اعساره الا اذا وجد اتفاق على الانقضاء فى هذه الحالات . ورأى المشروع النص على هذا الحل صراحة دفعا لمظنة أن الشيوخ - شركات الأشخاص - يقوم على الاعتبار الشخصى فينبغى أن ينهار بانتهيار هذا الاعتبار .

٣٧ - ونقل المشروع أحكام حقوق الامتياز البحرية والرهن البحرى عن الاتفاقية الدولية المتعلقة بهذا الشأن ، وأضاف اليها الأحكام الملائمة فى المواضع التى تركتها الاتفاقية للقوانين الوطنية .

٣٨ - وافتتحت المادة ٢٩ أحكام الامتياز البحرى ببيان الديون الممتازة وذكرتها بحسب أسبقيتها فى الامتياز فوضعت فى القمة المصاريف القضائية التى أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها ثم تلتها بالديون العامة المستحقة للدولة أو لأحد الأشخاص العامة لأنها مال الشعب ثم تلتها بالديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يربطون بعقد عمل على السفينة تمجيذا للعمل وتمكيننا للكادحين من الحصول على ثمرة كدهم ، ثم ذكرت المكافآت المستحقة عن الانقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة لأن هذه المبالغ تمثل جهودا تبذل أو أموالا تضحي لإخراج السفينة من محنة كان يمكن أن تؤدى بها ، ثم التعويضات لأنها تجبر الضرر وترضى الضرر ، وأخيرا الديون الناشئة عن العقود والأعمال التى يجريها الربان خارج ميناء التسجيل لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر ، وكذلك الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤدىها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ - إذ لولا هذه الديون لهلكت السفينة أو ظلت عاجزة عن متابعة السفر .

ورغبة في تشجيع الائتمان البحري العسادي قصر المشروع الامتياز عن الديون المذكورة في النص « دون غيرها » الأمر الذي يترتب عليه أن السفينة وأجرة النقل وملحقاتها لا تتحمل حقوق الامتياز المنصوص عليها في التقنين المدني أو في غيره من القوانين باستثناء التقنين البحري والأحكام المكملة له التي يجوز لها بداهة اقامة امتيازات بحرية أخرى .

٣٩ - ولما كانت الامتيازات البحرية تقرر على أموال هي في الأصل منقولات فقد كان من المنطق أن تعفيها المادة ٣٠ من كل اجراء شكلي كالشهر والا تتطلب شروطا خاصة لاثباتها .

٤٠ - وتكلمت المادة ٣١ في محل الامتياز فقالت أنه ينصب على السفينة وأجرة النقل وملحقاتها والمقصود أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين ، لا يستثنى من ذلك الا الديون الناشئة عن عقد العمل البحري فقد بسطت الفقرة الثانية من النص الامتياز على أجور النقل التي تستحق على جميع الرحلات التي تتم خلال مدة عقد العمل ، امعانا في ضمان هذه الديون .

٤١ - وكان من المنطق وقد رتب المشروع حتى الامتياز على ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل أن يبين المقصود من الملحقات . وتولت هذا الأمر المادة ٣٢ فذكرت ما تشمله الملحقات وما لا تشمله ، واعتبرت الأجرة المستحقة على المسافرين في حكم أجرة النقل .

٤٢ - وأزالت المادة ٣٣ غموضا يتعلق بالفترة التي يبقى فيها حق الامتياز عالقا بأجرة النقل والملحقات ، فأبقته قائما ما دامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت لا تزال تحت يد الربان أو ممثل المالك ، اذ بطل الأجرة في هذا العروض محلا لحجز ما للمدين لدى الغير .

٤٣ - ووضعت المادتان ٣٤ و ٣٥ القواعد الأساسية التي تتبع في ترتيب حقوق الامتياز ، والفكرة في هذا المجال هي امتياز ديون كل رحلة بحرية كتلة قائمة بذاتها وترتب هذه الديون وفقا لترتيب ذكرها في الفقرات المادة ٢٩ فتأتى المصاريف القضائية أولا ، ثم تليها الرسوم والضرائب ومصاريف الحراسة والصيانة ، ثم الديون الناشئة عن عقد العمل البحري ، ثم المكافآت المستحقة عن الانقضاء وحصة السفينة في الخسائر المشتركة ثم التعويضات ، وأخيرا الديون الناشئة عن عقود العمل التي يجريها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة ، والديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة طبقا للفقرة الأولى من المادة ١٤٠

وتكون كل طائفة من الديون المذكورة في بند واحد من بنود المادة ٣٩ على قدم المساواة ، تشترك في التوزيع بنسبة كل منها ، ويستثنى من ذلك الديون المذكورة في البند الرابع (المكافآت المستحقة عن الانقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة) والبند السادس (الديون الناشئة عن العقود والأعمال التي يجريها الربان خارج ميناء التسجيل) والديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ اذ ترتب هذه الديون طبقا للترتيب العكسي لتواريخ نشوئها بحيث يقدم الدين الأحدث تاريخا على الدين السابق عليه ، على أن تعتبر الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة في تاريخ واحد هذا فيما يتعلق بترتيب الديون الممتازة المتعلقة برحلة بحرية واحدة . أما بالنسبة الى ترتيب الرحلات فيما بينها ، فالأولوية للرحلة الأحدث تاريخا وتليها الرحلة السابقة عليها في التاريخ ثم الرحلة الأسبق تاريخا وهكذا ، بمعنى أن كتلة الديون المتعلقة بالرحلة الأخيرة تأتي أولا ، ثم تليها كتلة ديون الرحلة السابقة عليها ثم كتلة ديون الرحلة الأسبق ، وهكذا . ولا يستثنى من ذلك الا الديون الناشئة عن عقد العمل البحري اذا استغرق تنفيذه عدة رحلات ، اذ تعتبر هذه الديون كما لو نشأت بمناسبة الرحلة الأخيرة وتعامل على هذا الأساس ، وذلك رعاية لأرباب هذه الديون الذين يعتمدون في معاشهم على أجورهم وما يستحقونه من مبالغ أخرى ، فمن الانصاف تمكينهم من الحصول عليها .

٤٤ - وترتب المادة ٣٦ على الامتياز البحري حق تتبع السفينة في أية يد كانت . وكان من الأوفق اضافة هذا النص لأن السفينة في الأصل من المنقولات التي يصطدم حق التتبع في شأنها بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية التي تطبقها المادة ١١٣٣ من القانون المدني في مجال الامتياز بقبولها « لا يحتج بحق الامتياز على من جاز المنقول بحسن نية » . حقيقة أن المشروع استبعد تطبيق هذه القاعدة على السفينة بنص عام هو الفقرة الثانية من المادة الرابعة ولكنه استصوب تأكيد حق التتبع في مجال الامتياز لبيان أن السفينة تخرج في هذا المجال عن طبيعتها الأصلية كمنقول لتعامل معاملة العقار .

٤٥ - وتكلمت المادة ٣٧ في كيفية انقضاء حق الامتياز على السفينة وانتقاله الى الثمن بالنظر الى الدائن الممتاز الذي يقدم معارضة في دفع الثمن ويبلغها الى كل من المالك القديم والمالك الجديد في ميعاد معين ، وامعانا في الحفاظ على حقوق الدائنين الممتازين أبقت المادة الامتياز حيا ما دام أن الثمن لم يدفع .

٤٦ - ونصت الفقرة الأولى من المادة ٣٨ على انقضاء الامتياز في كل الأحوال بمضي سنة ، ما عدا حق الامتياز الضامن لديون التوريد فانه ينقضي بمضي ستة أشهر نظرا لدورية هذه الديون . والعلة في تقصير مدة الانقضاء هي الاصرار الى تخليص السفينة من العبء العيني المقرر عليها تشجيعا للائتمان البحري العادي .

وبينت الفقرتان الثانية والثالثة من النص كيف يبدأ سريان مدة الانقضاء وحرصت الفقرة الرابعة على النص أن قبض مبالغ مقدما من أبحور الربان والبحارة لا يعنى أن ديونهم صارت مستحقة بحيث يجرى عليها الانقضاء وفقا للفقرة الثالثة ، ومن الواضح أن هذا الحكم يضيف حماية لحقوق الصاملين فى السفينة الذين كثيرا ما تضطربهم الظروف المادية الى سحب دفعات من مرتباتهم لتأمين معاش ذويهم أثناء غيابهم فى السفر . فلا يسرى الانقضاء أذن بالنسبة اليهم الا منذ حلول الأجل الأصل المعين لاستحقاق ديونهم .

وقضت الفقرة الأخيرة بامتداد مدة الانقضاء الى ثلاث سنوات فى الأحوال التى يتعذر فيها توقيع الحجز على السفينة المحملة بالامتياز فى المياه الإقليمية المصرية . وهى ميزة لم يقصرها المشروع على الدائنين المصريين وحدهم وإنما بسط نفعها على الدائنين المستوطنين مصر والدائنين الذين ينتمون الى جنسية دولة تعامل مصر معاملة المثل .

٤٧ - وترتب المادة ٣٩ حق الحبس على حطام السفينة اذا وقع لها حادث فى الموانى أو الممرات البحرية المصرية فبادرت الجهة البحرية المعنية الى ازالة الحطام . والدين الممتاز هو مصروفات الازالة . ولا يقتصر الا من على حق الحبس والا كان الضمان واهيا ، وإنما يجيز النص للجهة البحرية بيع الحطام واستعادة دينها بالأفضلية على الدائنين الآخرين . كل هذا ابتغاء الاسراع الى تطهير الموانى والممرات لتنظيم الملاحة المصرية . والأمر الذى يلفت النظر فى هذا النص هو الامتياز لا يقرر على سفينة ، وإنما على حطام سفينة ، ولولا النص لاعتبر الدين عاديا يتعرض للمضياع فى زحمة الديون .

٤٨ - وتختتم المادة ٤٠ أحكام الامتياز البحرى بتوسعة نطاق تطبيقها لتعمل سواء أكان مستغل السفينة مالكا لها أم مجهزا غير مالك أو مجرد مستاجر ، وهو حل منطقى لأن الامتياز البحرى لا يتعلق بشخص المدين وإنما بالثروة البحرية ذاتها . ومع ذلك لا تسرى الأحكام المذكورة فى الغرض الذى يفقد فيه المالك حيازة السفينة أثر فعل غير مشروع - كإغتصاب أو استيلاء - متى كان الدائن يعلم وقت نشأة الحق أنه يتعامل مع المقتصب ، اذ لا امتياز لمن لا يكون جديرا به .

٤٩ - أما الرهن البحرى فقد نظمته المشروع على أساس عدم انتقال حيازة السفينة المحملة بالرهن من المالك الى الدائن المرتهن تمكينا لمالكها من الحصول على القروض اللازمة للاستثمار دوو اعاقته ، وتقرب السفينة فى هذا المجال بدوره من العقار . الأمر الذى اقتضى اخضاع الرهن البحرى لأحكام شبيهة بأحكام الرهن الرسمى . كما يقتضى الاستعانة بهذه الأحكام فيما لم يرد بشأنه نص خاص .

٥٠ - وافتتحت المادة ٤١ أحكام الرهن البحري باشتراط أفراده فى محرر رسمى . والرسمية فى هذا المقام شرط صحة يترتب على تخلفها بطلان الرهن . والواقع أن هذا الحكم لا يضيف جديداً ، اذ سبق أن عمته المادة ١١ فى شأن كل حى عينى يتقرر على السفينة .

٥١ - واشترطت المادة ٤٢ فى حالة ملكية السفينة على الشيوخ أن يوافق على الرهن أغلبية المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل . والسبب فى استلزام هذه الأغلبية الكبيرة خطورة الرهن الذى كثيرا ما يؤدى الى بيع السفينة جبرا ومن ثم الى ضياع المال الذى يقوم عليه الشيوخ . بيد أن الحصول على هذه الأغلبية يكون عسيرا اذا تعنت بعض المالكين فأبوا الموافقة على الرهن مع ضرورته لتمويل مشروعات الاستثمار . ولهذا أجازت المادة ٤٢ لكل مالك وافق على الرهن أن يرفع الأمر الى المحكمة لتقضى باتمامه على الرغم من عدم توافر الأغلبية القانونية اذا قدرت أن مصلحة المالكين تقضى ذلك ، وهى مرونة فى النص تكسبه قدرة على معالجة المواقف التى يطغى فيها العناد أو سوء الرأى فيعمى الأبصار عن الصواب . ويلاحظ أنه لا تعارض ولا تكرار بين المادة ٤٢ والمادة ٢٣ الواردة فى أحكام الملكية الشائعة ، لأن هذه المادة الأخيرة تواجه رهن الحصص الشائعة بينما تتكلم المادة ٤٢ فى رهن السفينة بأكملها أو رهن جزء منها بقرار من المالكين .

٥٢ - وتتكلم المادة ٤٣ فيما يقع عليه الرهن البحري وفيما لا يقع ، فهو يقع على السفينة وملحقاتها ، ويبقى على سبيل الحلول العينية على حطامها أن صارت حطاما . ولا يقع على أجرة النقل ولا على الاعانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص العامة للسفينة أو التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التى تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين ، وليس هناك ما يحول دون الاتفاق على أن يستوفى الدائن المرتهن حقه من مبلغ التأمين مع مراعاة أحكام حوالة الحق .

٥٣ - وتجزئ المادة ٤٤ رهن السفينة وهى فى دور البناء بشروط خاصة ، وهو حل مرغوب فيه لتيسير الحصول على التمويل اللازم لمواجهة نفقات الاستثمار وفى مقدمتها نفقات بناء السفينة .

٥٤ - وتتكلم المواد من ٤٥ الى ٤٩ فى اجراءات قيد الرهن والبيانات التى تذكر فى القيد ومدة فاعليته وتجديده . وليس فى هذه النصوص ما يحتاج الى ايضاح ، ما عدا المادة ٤٨ التى أرادت أن تحسم كل شك حول انتقال الرهن الى الدائن الجديد اذا كان الدين المضمون اذنيا وظهر ، لأن الرهن من توابع الدين ينتقل فى معينه الى حيث ينتقل .

٥٥ - وتناولت المادة ٥٠ مسألة مرتبة الرهن من ناحيتين : مرتبة الرهن بالنسبة الى حقوق الامتياز ، ومرتبة الرهون فيما بينها اذا تعددت . ففيما يتعلق بالناحية الأولى ، وضعت المادة الرهن بعد حقوق الامتياز البحرية السالف ذكرها .

وفيما يتعلق بترتيب الرهون فيما بينها ، تكون العبرة بتاريخ القيد ، فالرهن ذو القيد السابق تاريخا مقدم على الرهن ذى القيد اللاحق له فى التاريخ ، وهذا الرهن الأخير مقدم على الرهن ذى القيد التالى له تاريخا وهكذا ، واذا قيدت جملة رهون فى يوم واحد كانت على قدم المساواة فى المرتبة بفض النظر عن ساعة القيد لكيلا يكون للقائم على امساك سجل القيد سلطان فى تفضيل دائن على آخر .

٥٦ - وترتب المادة ٥١ على الرهن حق تتبع السفينة فى أى يد كانت ، أى ولو انتقلت الى حائز حسن النية ، وهو حل لا يستقيم اذا أعتبرت السفينة منقولا فحسب ، اذ تعترضه عندئذ قاعدة حيازة المنقول سند الملكية . ولهذا كان من اللازم النص على تقريره ، وكان تقريره لازما لأن الضمان الذى يحققه رهن لا تنتقل فيه الحيازة يكون بدونه وأهيا قلعا . واما هنا فى حماية حق الدائن المرتهن وضعت المادة حدا زمنيا لحرية المدين فى التصرف فى السفينة المرهونة ، هو وقت قيد محضر الحجز فى سجل لكيلا يرهق الدائن بمواصلة التتبع بعد أن صار بيع السفينة جبرا وشيك الوقوع .

٥٧ - ووضعت المادة ٥٢ بعض أحكام تتعلق ببيع السفينة جبرا اذا لم يف المدين الراهن بالدين ، وهى أحكام روعى فيها التوفيق بين مصالح ذوى الشأن فى النزاع .

فاذا كان الرهن واقعا على جزء لا يزيد على نصف السفينة ، فلا يجوز للدائن المرتهن الا طلب بيع هذا الجزء وحده ، وهو بيع لا يجد فى أغلب الظن مريدا حاضرا ، لأن الوضع يقتضى أن ينظم المشتري علاقته بالمدين الراهن الذى يظل مالكا للجزء الذى لم يشمل الرهن ، فاما أن ينشأ شركة وأما أن يتفقا على الشيوخ ، وقد لا يوفق الله بينهما فيتعذر الأمران .

واذا كان الرهن واقعا على أكثر من نصف السفينة ، فالأصل أن الدائن المرتهن لا يبيع الا الجزء المحمل بالرهن . ومع ذلك أجاز له النص أن يرفع الأمر الى المحكمة لتأمر ببيع السفينة بأكملها . والغالب أن تكون مصلحة جميع ذوى الشأن فى الترخيص بهذا البيع الشامل لأنه يجذب المشترين ، ويعلى من قيمة السفينة ، حيث يهين للمشتري ملكية مريحة لا ينقصها عناد شريك أو تعنت مشتاع .

وإذا كان الرهن يتعلق بحصة شائعة ، فمن الخير الثانى فى بيعها لعل أحد المستاعين الآخرين يدفع الدين ويحول دون البيع ، ولهذا أوجبت الفقرة الثانية من المادة ٥٢ على الدائن المرتهن التنبيه رسميا عليهم بدفع الدين ، وهم بعد ذلك وشأنهم ، فاما أن يوفوا بالدين ويخلصوا الحصة من الرهن ، وأما أن يتخلوا عن زميلهم ويتركوا اجراءات البيع تمضى فى طريقها المرسوم .

٥٨ - ومتى تم البيع وصدر حكم مرسى المزاد تظهرت السفينة من الرهن وينفل حق الدائنين المرتهنين الى الثمن ، يردون عليه كل حسب مرتبته (المادة ٥٣) .

٥٩ - فضلا عن هذا التطهير التلقائى الذى يحدثه حكم مرسى المزاد ، أتاح المواد ٥٤ و ٥٥ و ٥٦ لمن انتقلت اليه ملكية السفينة (الحائز) تطهيرها من الرهن مبينة الاجراءات التى تتبع لبلوغ هذه الغاية ، وكيفية المزايدة بالعشر اذا لم يقتنع أحد الدائنين المرتهنين بكفاية الثمن أو تسربت الى نفسه مظنة التواطؤ بين طرفى البيع على الباطل منه .

٦٠ - وحماية لحقوق الممول المصرى أبطلت المادة ٥٧ بيع السفينة المحملة بالرهن اذا وقع البيع لغير مصرى ، خشية أن يقصدها المشتري الأجنبى عن مصر فيضيع ضمان الدائن المصرى أو يتعذر عليه الافادة منه ، ولما كانت تلك هى علة البطلان ، فلا محل له اذا تناول الدائن المرتهن عن الرهن . بيد أن هذا التناول لا يعنى أن المدين الراهن صار فى حل من بيع السفينة لغير مصرى ، اذ يبقى بعد ذلك المحظر المنصوص عليه فى المادة ١٢ التى لا تجيز نقل ملكية السفينة المصرية الى اجنبى الا بعد الحصول على اذن من الوزير المختص .

٦١ - واختتمت المادة ٥٨ أحكام الرهن البحرى بيان كيفية شطب القيد الخاص به فاما أن يصدر حكم يقتضى الشطب كالحكم ببطلان الدين أو بانقضائه أو ببطلان الرهن ، وأما أن يتفق طرفا الرهن على شطب القيد ، وأتخذ النص فى هذه الحالة الأخيرة من التدابير ما يكفل رفع كل شك حول هذا الاتفاق فاستلزم أن يقدم المدين اقرارا موقعا من الدائن ومصدقا على توقيعه بموافقة على الشطب .

٦٢ - ويتعلق الفصل الخامس بالحجز على السفينة والحجز قد يكون تحفظيا أو تنفيذيا .

وتستهل المادة ٥٩ أحكام الحجز التحفظى بإجازة توقيعه ولو كانت السفينة متاهبة للسفر . واشترطت المادة ٦٠ لتوقيع هذا الحجز أن يكون الدين بحريا

وذاكرت على سبيل الحصر الديون التي تعتبر كذلك بتعداد يكاد يغطي كل ما ينشأ عن استثمار السفينة من ديون .

٦٣ - والأصل أن يوقع الحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين . ومع ذلك أجازت المادة ٦١ توقيعه أيضا على كل سفينة شقيقة والشقيقة هي سفينة كان يملكها المدين وقت نشوء الدين وظل مائكا لها الى وقت توقيع الحجز . وواضح أن هذا الحكم يتغيا مصلحة الدائن بتمكينه من توقيع الحجز على شقيقات السفينة التي تعلق بها دينه متى كانت هذه السفن أقرب الى متناوله منها . ومع ذلك لا يجوز توقيع الحجز على غير السفينة التي تعلق بها الدين اذا نشأ هذا الدين عن منازعة في ملكية السفينة أو عن الشروع أو كان مضمونا برهن بحرى مترتب عليها ، لأن هذه الديون تتولد عن حقوق عينية مقررة على السفينة ، فمن المنطوق أن تتحمل وحدها نتائج التخلف عن أدائها .

٦٤ - تجيز المادة ٦٢ توقيع الحجز التحفظي على السفينة ولو كان المدين مستأجرا لها بشرط أن يكون المستأجر هو الذي يتولى ادارتها الملاحية وأن يكون وحده المسئول عن الدين البحري الذي يوقع الحجز بمقتضاه . كما يجيز النص في هذا الفرض توقيع الحجز بسبب الدين الذي يتعلق بالسفينة المؤجرة على كل سفينة أخرى مملوكة للمستأجر ، أما السفن التي يملكها المالك المؤجر غير السفينة المؤجرة فلا يجوز بداهة توقيع الحجز عليها بسبب ذلك الدين .

٦٥ - وحرصا على انتظام الملاحة البحرية أجازت المادة ٦٣ لرئيس المحكمة أو من يقوم مقامه أن يأمر برفع الحجز التحفظي عن السفينة اذا قدم المدين ضمانا - شخصا أو عينيا - كافيا للوفاء بالدين ، ويستثنى من ذلك اذا كان الدين الذي يوقع الحجز بمقتضاه متعلقا بمنازعة في ملكية السفينة أو بمنازعة تدور حول ملكيتها على الشروع ، اذا لا يجوز في هذين الفرضين الأمرين برفع الحجز ، لأن المنازعة تهدد الاستثمار ذاته وتفوض تبعا لذلك علة رفع الحجز . ومع ذلك ظل المشروع حريصا حتى في هذين الفرضين على انتظام الاستثمار فرخص لرئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه في أن يأذن لحائز السفينة بالاستمرار في استثمارها مع تقديم ضمان أو في أن ينظم ادارتها خلال مدة الحجز بالكيفية التي يراها مناسبة .

٦٦ - وتتكلم المواد ٦٤ و ٦٥ و ٦٦ في اجراءات الحجز التحفظي وترد على هذه النصوص الملاحظات الآتية :

(١) حرص المشروع على تبليغ صورة من محضر الحجز الى كل من يهيمه امره :
الى الربان ليدعن للحجز ويمتنع عن السفر ، والى الجهة البحرية المختصة لمنع
السفينة من السفر اذا لزم الحال ، والى مكتب التسجيل للتأشير بالحجز فى سجل
السفن .

(٢) حددت المادة ٦٥ ميعادا ضيقا (ثمانية أيام من يوم تسليم محضر
الحجز الى الربان) لاقامة دعوى صحة الحجز ، وذلك لكيلا يظل وضع السفينة
قلقا لفترة طويلة .

(٣) اذا قضت المحكمة بصحة الحجز وجب أن تأمر فى الحكم باجراء البيع
فيتحول الحجز التحفظى عندئذ الى حجز تنفيذى .

(٤) يجوز استئناف الحكم الصادر فى دعوى صحة الحجز أيا كان مقدار
الدين الذى يوقع الحجز بمقتضاه ، ولو كان أقل من نصاب الاستئناف وفقا للقواعد
العامة .

٦٧ - أما الحجز التنفيذى فقد أجرى عليه المشروع القواعد العامة ، فلا يجوز
توقيعه الا بمقتضى سند واجب التنفيذ ، وهو جائز أيا كانت طبيعة الدين بحرية
كان أو غير بحرى .

٦٨ - وفصلت المواد من ٦٧ الى ٧٧ اجراءات هذا الحجز مبتدئة بالتنبيه على
المدين بالدفع ، الى عمل محضر الحجز ، الى البيع والمزايدة ، الى ايداع الثمن
المتحصل من البيع ، الى الطعن فى حكم مرسى المزاد ، الى أحكام دعوى الاسترداد ،
ثم توزيع الثمن . وترد على هذه الاجراءات الملاحظات الآتية :

(١) أعرض المشروع عن اجراءات التنفيذ البدائية التى نص عليها التقنين
البحرى القائم كضرورة تحرير محضر الحجز « بحضور شاهدين » والمناداة على البيع
فى « ضواحي الميناء » وفى « الميادين العمومية الكبيرة » وتعليق الاعلانات « على
الصسارى الكبير » وبقاء المزايدة مفتوحة حتى « اطفاء الشموع الموقدة فى ابتداء
المزايدة حسب العادة » .

(٢) أتاح المشروع للمدين طوال سير الاجراءات الوقت الكافى لتدبير الوفاء
بالدين . ومن ذلك مثلا اشتراط أن يكون ميعاد جلسة الحكم بالبيع بعد انقضاء
خمس عشرة يوما من تاريخ الحجز وحظر البدء فى البيع قبل انقضاء خمسة عشر
يوما أخرى من تاريخ النشر عنه .

بيد أن المشروع كان حريصا في الوقت نفسه على السرعة في اتمام اجراءات الحجز وازالة المعوقات التي قد تعترضها . ويبدو هذا المعنى في مواضع عديدة منها الفقرة الثانية من المادة ٦٩ التي لا تجيز أن يتراخى ميعاد جلسة الحكم بالبيع الى أكثر من ثلاثين يوما من تاريخ الحجز ، والفقرة الخامسة من المادة ٧٠ التي توجب اتمام اجراءات النشر عن البيع خلال ستين يوما من تاريخ إصدار الأمر بالبيع والا جاز للمحكمة بناء على طلب المدين أن تقضى باعتبار الحجز كأن لم يكن ، والمادة ٧٤ التي لا تجيز استئناف حكم مرسى المزايدة الا لعيب في اجراءات المزايدة أو في شكل الحكم ، والفقرة الثانية من المادة ٧٥ التي تجيز الحكم بغرامة على المدعى في دعوى استحقاق السفينة المحجوز عليها اذا خسر الدعوى لكيلا تتخذ هذه الدعوى مطية لتأخير الاجراءات . كما يبدو المعنى نفسه من النص في مواضع متفرقة على عدم اضافة ميعاد للمساافة الى مواعيد الاجراءات ، لأن اضافة الميعاد المذكور أصبح لا يتفق والتقدم التكنولوجي في وسائل الاتصال .

(٣) وكما هو الشأن في الحجز التحفظي . حرصت المادة ٦٨ على تبليغ الحجز الى تل من يهيم امره : الى الربان ليوقف الاستعداد للسفر وليواجه الوضع الطارئ بما يناسبه من تدابير ، وإلى الجهة البحرية المختصة لمنح السفينة من السفر بالقوة اذا لزم الحال ، وإلى مكتب التسجيل للتأشير بالحجز في سجل السفن ، وأخيرا الى قنصل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها ليرعى مصالح دولته ومصالح البحارة والمسافرين والشاحنين .

(٤) رتبت المادة ٧٧ على بيع السفينة المحجوز عليها انقضاء عقود عمل الربان والبحارة الذين يعملون عليها ليكون للمالك الجديد حرية اختيار العاملين الذين يرتاح اليهم ، ولولا اتاحة هذه الحرية للمشترى لقل الاقبال على المزايدة وهبط ثمن السفينة تبعا لذلك .

الباب الثاني

اشخاص 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 بوصفه 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 تبعاً لتقدم التكنولوجيا في فنون الملاحة البحرية ، فقد استصوب المشرع ترك تنظيم هذه الأمور إلى الجهات الإدارية 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 إلى هذه المسألة فخصص لها المواد من ٨٠ إلى ٩١ ، واستعان في صيغتها بأحكام الاتفاقية الدولية المنعقدة بمدينة لندن في ١٩ من نوفمبر ١٩٧٦ . واقتضى السير في ركب هذه الاتفاقية - العدول في مجال المسؤولية - عن نظام الترك العيني المأخوذ به في التقنين البحري القائم إلى نظام تحديد المسؤولية بمبالغ قصوى .

٧٣ - وبدأت المادة ٨٠ أحكام المسؤولية بالإشارة إلى نوعيها التقنيين ، فأقامت المالك مسئولاً عن أفعال الربان والبحارة وغيرهم من الأشخاص الذين يعملون في السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها (المسؤولية التقصيرية) ، كما أقامته مسئولاً عن الالتزامات الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان في حدود سلطته (المسؤولية العقدية) .

٧٤ - وأشارت المادة ٨١ في مطلعها إلى أن تحديد المسؤولية جائز أياً كان نوعها أي سواء أكانت مسئولية عقدية أم مسئولية تقصيرية .

وعلى الرغم من هذا التعميم فقد قصر النص ميزة التحديد على ديون ذكر مصادرها على سبيل الحصر . والأمـر 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 الناقل - 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 إذا كانت الاتفاقية هي وحدها الواجبة التطبيق . بيد أن هناك اتفاقيات أخرى تتعلق بمسئولية الناقل في حالتي نقل الأشخاص ونقل البضائع ، وتقضى هذه الاتفاقيات بدورها بتحديد مسئولية الناقل ولكن على أسس تختلف عن الاتفاقية التي نحن بصددتها . فإذا كانت هذه الاتفاقيات واجبة التطبيق هي الأخرى ، فكيف التنسيق بين أحكامها وأحكام اتفاقية مسؤولية

المالك في الغرض الذي يكون فيه المالك ناقلا في نفس الوقت . وهو الغرض الغالب في العمل ، أ تكون للمالك حرية الاختيار فيحدد مسئوليته بالاستناد الى اتفاقه مسئولية المالك أو اتفاقية مسئولية الناقل تبعاً لمصلحته ؟ أم تحجب احدى الاتفاقيتين الأخرى ؟ وإذا كان الجواب ايجاباً ، فأى الأمرين يكون الحاسب ، وأيهما يكون المحجوب ؟ هذا هو الموضوع الذي أثار جدلاً في الفقه ، وأراد المشروع أن يحسمه بحل يوضح الحدود بين أحكام المسئوليتين .

ويتلخص هذا الحل في وجوب العمل بأحكام مسئولية الناقل وحدها متى وجد عقد نقل ، سواء في ذلك أكان الناقل مالكا السفينة أم غير مالك . أما حيث لا يوجد عقد النقل ، فإن أحكام مسئولية المالك هي التي تكون واجبة التطبيق بغرض أن الدين مما يجوز التمسك بتحديد المسئولية في شأنه . وأقام المشروع هذا الحل بنص قد هو المادة ١٩٨ بمطلع الفصل الخاص بمقد النقل البحري حيث ذكر أن أحكام هذا الفصل تسرى « دون غيرها سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزة 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 أحكامها بأحكام غيرها ، الأمر الذي اقتضى أن تغطي الاتفاقية الخاصة بمسئولية المالك كل الديون التي رأت تحديد المسئولية في شأنها ، 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 بمسئولية الناقل ، فيجد مالكو السفن من رعاياها سبيلا الى تحديد مسئوليتهم ، ومن الواضح أن اعتبارا كهذا لا محل له في تشريع داخلي تنمى أحكامه ويكمل بعضها بعضا .

وأكدت الفقرة الثانية من المادة ٨١ على أن التمسك بتحديد المسئولية جائز ولو كان الدين لصالح الدولة أو احدى الأشخاص العامة لكيلا يظن أن حقوق هذه الجهات في مأمّن من الدفع بتحديد المسئولية .

٧٥ - واستثنت المادة ٨٢ بعض الديون فلم تجز التمسك بتحديد المسئولية 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 الخسائر المشتركة يفسره أن هذه

الديون تمثل حصة في مشاركة تظل ناقصة اذا لم تقدم الحصة بكاملها . أما استثناء حقوق الربان والبحارة والتابعين وخلفائهم فتتمليه 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 للمسئولية وتوزيع المبلغ الذي يحكم به ويقوم ذلك على الأسس الآتية :

(١) العبارة بالحمولة الكلية للسفينة وترك المشروع كيفية حساب هذه الحمولة للقوانين والقرارات الخاصة بذلك .

(٢) يختلف مبلغ الأساس تبعاً لحمولة السفينة ونوع الضرر (بدني أو غير بدني) .

(٣) المبالغ 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 تحقيقاً 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 المسئولية بأقل من المبالغ المعينة في النص » .

(٥) اذا 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 الذى ينشأ فيه عن الحادث الواحد دين على المالك وحق له قبل الدائن ، فألزمت المالك بإجراء المقاصة أولا بين الحق الذى له والدين الذى عليه ، حتى اذا ما أسفرت المقاصة عن قاض للدين الذى عليه أمكنه التمسك بتحديد المسؤولية فى شأنه . ويتغيا هذا الحل اتقاء الاسراف فى محاسبة المالك اذ أجاز له التمسك بتحديد المسؤولية أولا ثم بالمقاصة ثانيا ، اذ تجرى المقاصة عندئذ بين حق ظل محتفظا بكامل مقداره ودين تحمل التخفيض وهو فى زحمة الديون التى اشتركت فى التوزيع .

وحماية لمالك السفينة وضمانا لانتظام الاستثمار حظرت الفقرة الثانية من المادة ٨٧ اتخاذ أى إجراء على أموال المالك اذا وضع تحت تصرف الدائن المبالغ المخصصة للتعويض أو قدم ضمانا كافيا .

٧٨ - وتكلمت المادة ٨٨ فى الغرض الذى يوفى فيه المالك السفينة قبل اجراء التوزيعات أحد الديون المشتركة فى التوزيع فأجازت له الحلول محل الدائن فى التوزيع بمقدار ما أوفى .

كما أجاز النص للمحكمة أن تقضى بناء على طلب المالك بتجنيب مبالغ لأداء تعويضات يثبت المالك أنه من المحتمل أن يلتزم الوفاء بها ، وهى حيلة تقدر المحكمة ضرورتها .

٧٩ - ولما كان تحديد المسؤولية ميزة يجب ألا ينالها المالك الا اذا كان حسن النية ، فقد حرمته المادة ٨٩ منها اذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن سوء نيته ، وحرص النص على بيان المعنى المقصود من سوء النية فى هذا المجال .

٨٠ - وتكلمت المادة ٩٠ فى تقادم دعوى المسؤولية ضد مالك السفينة وجعلت مدة التقادم سنتين من تاريخ وقوع الفعل الموجب للمسؤولية وبينت 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 للمشروع . كما نصت على سريان الأحكام المذكورة فى حالة مسؤولية الربان أو البحارة والتابعين ، ولكنها حرصت على النص على أنه مهما تحدد الأشخاص المسئولون فى الأضرار الناشئة عن حادث واحد ، فإن المسؤولية لا تتخطى الحدود المبينة فى المادة ٨٣ . وراعى المشروع فى هذا المقام أيضا مصلحة الربان والبحارة فأجاز لهم فى الفقرة الثانية من المادة ٩١ التمسك بتحديد المسؤولية ولو نشأ الضرر عن خطأ شخصى صادر منهم بصفتهم المذكورة .

٨٢ - وخصص المشروع الفصل الثانى للربان نظرا لأهمية الدور الذى يقوم به فى 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 فى التعويض اذا كان العزل تعسفيا . ولم يتكلم المشروع فى الشروط والمؤهلات التى يجب أن تتوافر فىمن يعين ربانا لوجود قوانين خاصة فى هذا الشأن .

٨٣ - وعهدت المواد من ٩٣ الى ٩٥ بقيادة السفينة الى الربان على أن تنتقل القيادة من بعده الى الضابط الذى يليه فى المرتبة عند وجود مانع يحول دونه والقيام بها ، وتجنب هذه النصوص الدخول فى المسائل الفنية ولكنها حرصت فى الوقت ذاته على الإشارة الى الواجبات التى تقتضيها آداب القيادة ويكمل هذه الواجبات بعض أخلاقيات لم تشر اليها النصوص لأنها مما لا يفرضه القانون ، وإنما مرجعها التقاليد البحرية وضمير الربان . ومن أمثلتها أن الربان ينبغى 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 - وتكلم المواد من ٩٦ الى ١٠٠ فى سلطات الربان ، وهى سلطات واسعة تناسب ضخامة مسئوليته . فهو الموثق ، والأمين على النظام فى السفينة ، والقائم بجمع الاستدلالات وأجراء التحريات ، والأمر بالتحفظ ، والنائب القانونى عن المجهز فى اجراء الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة . 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 فى عرض البحر وانتشار وكلاء المجهزين فى مختلف الموانئ .

وترد على هذه النصوص الملاحظات الآتية :

(١) ذكرت المادة ٩٦ أن للربان سلطات على الأشخاص الموجودين فى السفينة وان 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 تقرر لها للربان الا حيث لا يوجد المجهز أو من يمثله فى المكان الذى 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 التى قد ترد على النيابة المذكورة ،

والثاني أنه افترض عدم علمه بوجود المجهز في المكان الذي يتم فيه العمل القانوني ووضع على عاتق خصمه اثبات هذا العلم . وفي كلا الوجهين يتغيا النص حماية ظاهر الاشياء .

(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 . وروعي في هذا الحكم أن وسائل الاتصال بالمالك قد صارت ميسرة في كنف التقدم التكنولوجي الحديث ، فلا مبرر لانفراد الربان بتصرف يخرج السفينة من ذمة مالكيها وينهي الاستثمار .

أما المادة ١٠٧ فتواجه الفرض الذي يضطر فيه الربان الى وقف السفر لاجراء اصلاحات في السفينة . والمفروض بدهاة أن الاصلاحات ضرورية لا تستطيع السفينة مواصلة الرحلة بدونها . والأمر الذي عني به النص هو بيان حقوق أصحاب البضائع لاثقاء الضرر الذي يترتب على تأخير السفر ، وقد خيرهم النص بين امرين : 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 فى 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 . فإذا تعذر عليه ذلك ، فلا مناص من أن
يخرج أرباب البضائع بضائعهم ولا يلزمون الا بدفع أجرة ما تم من سفر ، ثم يتولى كل
كل منهم تدبير شأنه كما يترأى له .

٨٧ - ولعل أهم النصوص الخاصة بالربان هى المادة ١٠٨ التى وضعت عليه
واجب المحافظة على السفينة وشحناتها وسلامة الأشخاص الموجودين عليها ، ثم اقامته
مستولا مدنيا أن أخطأ فى أداء هذا الواجب ولو كان الخطأ يسيرا . ولم يشر النص الى
المسئولية التأديبية أو الجنائية لوجود قوانين خاصة فى هذا الشأن .

٨٨ - ويتعلق الفصل الثالث بالبحارة وعقد العمل البحرى وينقسم الى فرعين :
الأول للأحكام العامة ، والثانى لعقد العمل البحرى . واستهلت المادة ١٠٩ الأحكام
العامة وأوضحت فى الفقرة الأولى منها المقصود من لفظ « البحار » فذكرت أنه ينصرف
الى كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى أيا كانت طبيعة العمل المعهودة اليه . فيشمل
اللفظ والحال كذلك الربان والضباط والمهندسين والأطباء والاداريين والميكانيكيين
والملاحين والطهاة وخدم المطاعم والغرف وغيرهم ممن يؤدون عملا فى السفينة بمقتضى
عقد عمل . واستبدل المشروع لفظ « البحارة » بلفظ « الطاقم » واذا كان صحيحا أن
اللفظ الأخير هو الذائع فى الأوساط البحرية المصرية فان عربيته محل شك وجدير
 بالذكر أن تعريف البحار وان جاء عاما شاملا لكل من يرتبط بعقد عمل بحرى ، فان
المشروع رأى تخصيص الربان بالذكر لتعدد صفاته القانونية فاعتبره بحارا تجرى عليه
أحكام عقد العمل البحرى فيما يتعلق بالعقد الذى يبرمه مع المجهز . وينبغى على أن
الربان يعتبر تابعا للمجهز ، فضلا عن صفته كنائب عنه فى القيام بالأعمال القانونية
اللازمة للسفينة والرحلة ، وصفته كممثل للسلطة العامة فى المحافظة على النظام
وتوثيق التصرفات وجميع الاستدلالات واجراء التحريات والتحفظ .

أما تعريف الربان وغيره من المشتغلين فى السفينة وتعيين عدد البحارة الذين يتعين
وجودهم فيها والشروط والمؤهلات التى يجب أن تتوافر فيهم فهى أمور تركتها الفقرة
الثانية من المادة ١٠٩ للقوانين الخاصة والأعراف البحرية وبالاتفاقيات الدولية النافذة
فى مصر .

٨٩ - وتتكلم المواد من ١١٠ الى ١١٢ فى الجواز البحرى والترخيص بمزاولة
العمل على السفن .

والجواز البحرى لازم لكل مصرى يعمل على سفينة تبهر خارج المياه الاقليمية المصرية ، أما فى الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية فلا ضرورة للجواز . وتركزت المادة ١١٠ تنظيم أحكام منع الجواز للقوانين الخاصة .

وبالمثل توجب المادة ١١١ على كل شخص - مصرى كان أو غير مصرى - يريه العمل على السفن المصرية أن يحصل على ترخيص من الجهة المختصة ، وتركزت 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 فى السفن التى تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو بالارشاد فى الموانى المصرية ، ولكنها أجازت استخدام الملاحين والمرشدين الأجانب بترخيص خاص لكيلا توصد الباب دون الاستعانة بالخبرة الأجنبية ان اقتضت الضرورة . ويلاحظ أنه لا تكرار بين هذا النص والمادة الثامنة التى تقصر بدورها القطر والارشاد فى الموانى المصرية والملاحة الساحلية بين هذه الموانى على السفن المصرية ، لأن القصر فى هذه المادة الأخيرة يتعلق بالسفينة ، بينما هو فى 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 التى يتقاضونها للمصريين ، ولكنه لم يعين هذه النسب تاركا الأمر لقرار من الوزير المختص ليسهل تعديلها كلما لزم الحال . ويلاحظ أن الرخصة التى يمنحها النص للوزير المختص تسمح له بتعيين نسب تختلف عن النسب التى قد تشترطها قوانين أخرى ، كقوانين الشركات مثلا .

٩٠ - أما أحكام عقد العمل البحرى فقد استهلتها المادة ١١٣ بتعريف لهذا العقد يتفق وخصائص عقد العمل بصفة عامة بعد تطويرها لتناسب العمل فى البحر .

ولعل أول ما يلفت النظر فى شأن أحكام عقد العمل البحرى أن الفقرة الأولى من المادة ١١٤ لا تقصى عن تنظيم هذا العقد الأحكام العامة الواردة بقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية الا حيث يوجد نص فى المشروع ، وذلك حرصا على تمكين العمال والبحريين من الاستفادة من الحقوق والمزايا المقررة فى هذه القوانين للعاملين عامة . وينبنى على ذلك أن نصوص المشروع تكون هى الواجبة التطبيق أولا على عقد العمل البحرى ، فاذا خلا المشروع من النص الخاص ، سرت الأحكام العامة المنصوص عليها فى قوانين العمل والتأمينات الاجتماعية بما تتضمنه من حقوق ومزايا لا يشملها المشروع الا اذا كانت هذه القوانين تقصى عن نطاق تطبيقها العاملين فى البحر ، ويلاحظ فى هذا الصدد أن المشروع تعمد ترك بعض التفاصيل المتعلقة بكيفية تنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد العمل البحرى للقوانين الخاصة التى يجب النظر اليها بوصفها مكملة لأحكام المشروع وفى 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 ، وإذا استخدمهم فالغالب أن يكونوا من طبقة الصبيان .

٩١ - وتشترط المادة ١١٥ إفراغ عقد العمل البحري في محرر . والكتابة هنا ليست شرط صحة وإنما شرط إثبات . ولاحظ المشروع أن الأمر قد يقتضى استخدام البحارة على وجه السرعة دون أن يكون هناك متسع من الوقت لتحرير العقد ، فأجاز للبحار وحده إثباته بكافة الطرق حماية له وصونا لحقوقه ، وهى ميزة كانت القواعد العامة كفيلا بتقريرها للبحار ولو لم يأت نص بشأنها ، لأن العقد يعتبر بالنظر الى رب العمل تجاريا فيجوز إثباته في مواجهته بكافة الطرق بينما يعتبر بالنظر الى البحار مدنيا تسرى عليه القواعد العامة فى الإثبات .

٩٢ - وتشكل المادة ١١٦ فى عدد النسخ التى تحرر من العقد وفى البيانات التى تذكر فيه ولا يترتب على إهمال ذكر هذه البيانات بطلان ، وإنما لا يستطيع العقد بداهة أن يؤدى وظيفته فى الإثبات الا بقدر ما يشتمل عليه من بيانات .

٩٣ - وتشكل المادتان ١١٧ و ١١٨ فى واجبات البحار ، وقد تعمد المشروع البدء بها ليكون حاضرا واضحا فى ذهن البحار وضميره أن ما سيأتى بعد ذلك من حقوق ومزايا مقرررة له ليس منحة بدون ثمن ، وإنما هو مقابل واجبات ان إهملها كان عليه الحساب . وتتلخص هذه الواجبات فى تأدية العمل المعهود اليه واطاعة أوامر الرؤساء وعدم مغادرة السفينة دون إذن لكيلا يكون الأمر فوضى فى إدارتها . كما ألزمت المادة ١١٧ البحار بالعمل فى 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 الاضافى الا مقابل مكافأة مالية تشجيعا له على القيام به .

وخصت المادة ١١٨ بالذكر واجب امتناع البحار عن شحن بضائع فى السفينة لحسابه الخاص الا باذن ، اذ قد يغريه العمل فى 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 ، واكتفى النص بالزام البحار بدفع أجرة النقل مضافا اليها « مبلغ يعادلها » جزاء له على ما فعل ، فضلا عن حق الربان فى الأمر بالقاء البضائع فى البحر اذا كانت تهدد سلامة السفينة أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات .

٩٤ - وافتتحت المادة ١١٩ التزامات رب العمل بالالتزام الأساسى وهو أداء أجر البحار وفقا لشروط العقد أو العرف البحرى . وفصلت المواد من ١٢٠ الى ١٢٤ أحكام هذا الالتزام . فأضافت الى الأجر نسبة أثناء السفر لتكون مقابل الاغتراب . وإذا كان الأجر معيناً بالرحلة وتقرر تقصير السفر فلا يخفض الأجر ، وعلى العكس من ذلك يزداد إذا تقرر تأجيل السفر أو إطالة الرحلة . وإذا توفى البحار أثناء السفر وكان معيناً بالرحلة للذهاب فقد استحق له الأجر كاملاً وإذا كان معيناً للذهاب والاياب وتوفى أثناء الذهاب استحق له نصف الأجر ، ويستحق له كاملاً إذا توفى أثناء الاياب . ويجوز تقديم سلف للبحارة من أجورهم ولكن فى حدود ضيقة لكيلا يتصرف البحار مقدماً فى الجزء الأكبر من أجره ولا يبقى له ما يكفيه لمواجهة نفقاته الضرورية عند عودته . ورعاية لمصلحة الأشخاص الذين يتولى البحار الانفاق عليهم أجاز المشروع تفويضهم فى قبض السلفة ولم يجر استردادها منهم ولو الغى العقد بفعل البحار نفسه اذ الغالب أن تكون السلفة قد صرفت فى الشئون الضرورية لأسرة البحار أثناء غياب عائلها . أما الحجز على أجر البحار فقد أحالت المادة ١٢٤ فى شأنه الى القواعد العامة ، اذ لا مبرر لتقرير معاملة استثنائية للعمال البحرىين فى هذا المجال .

٩٥ - ثم واصلت المواد من ١٢٥ الى ١٢٩ الكلام فى بقية التزامات رب العمل ، فذكرت أربعة التزامات ، وكلها التزامات عتيقة جرى عليها العرف البحرى منذ القدم وهى :

١ - تقديم الغذاء للبحار وكفالة اقامته أثناء السفر بدون مقابل .

٢ - علاج البحار بدون مقابل اذا أصيب وهو فى 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 ، وتغطى الموقف عندئذ قوانين التأمينات الاجتماعية . ولا يقتصر الأمر على العلاج فحسب ، وانما يستحق البحار المصاب أيضاً أجره كاملاً خلال الرحلة . أما بعد انتهائها فتسرى 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 شيئاً .

٣ - أداء نفقات دفن البحار اذا توفى وهو فى خدمة السفينة أيا كان سبب الوفاة ، أى لو نشأت عن سوء سلوك ، اذ يمحو الموت الاساءة وينال المسىء العفو بدفنه .

٤ - إعادة 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 الذى عين فى ميناء مصرى الى هذا الميناء . واذا عين فى ميناء أجنبى كان

له الخيار بين العودة الى هذا الميناء أو الى أى ميناء مصرى . ويعاد البحار الأجنبى الى الميناء الأجنبى الذى 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 تفاصيل تتعلق بانقضاء عقد العمل البحرى . 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 الذى يعاد اليه البحار ، فلا يمتد العقد الا الى وقت رسو السفينة فى 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 ورثته تعويضا خاصا بينت المادة ١٣١ مبلغه فضلا عن التعويضات التى تقررها قوانين العمل والتأمينات الاجتماعية .

٣ - اذا فصل البحار أثناء السفر ، فلا يجوز الزامه بترك السفينة فى 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 التى تعرض السفينة أو المسافرين أو الشحنة للخطر . ومنعا للتعسف أوجبت المادة ١٣٢ اثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه فى دفتر البحار والا اعتبر تعسفيا .

٤ - ينقضى عقد البحار المعين بالرحلة اذا حالت القوة القاهرة دون البدء فى السفر أو مواصلة ، ولا يستحق البحار عندئذ اجرا الا عن الأيام التى قضاهها فعلا فى 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 اجرا الا عن الأيام التى قضاهها فى العمل . ومع ذلك أجازت الفقرة الأولى من المادة ١٣٤ للمحكمة أن تعفى رب العمل من دفع الأجور كلها أو بعضها اذا ثبت أن ما وقع من ضرر كان نتيجة فعل البحارة أو تقصيرهم فى انقاذ السفينة أو المسافرين أو الشحنة . أما الفقرة الثانية من المادة ١٣٤ فقد أجازت لرب العمل إنهاء العقد فى الحالة المشار إليها دون اخطار سابق .

٩٧ - ووضعت المادة ١٣٥ تقادما قصيرا مدته سنة تنقضى به الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري . ولا ينصرف النص الى الدعاوى التى يوجهها البحار الى رب العمل فحسب ، وانما يشمل أيضا الدعاوى التى يوجهها هذا الأخير الى البحار كالدعوى التى يكون موضوعها الطلب المذكور فى المادة ١٣٤

٩٨ - وازدافت المادة ١٣٦ عقوبة توقع على رب العمل أن تخلف عن تنفيذ التزاماته المنصوص عليها فى هذا الفصل ، وذلك دون اخلال بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى ، ولتصور وقوع الجريمة فى حق أكثر من عامل واحد ، فقد نص عجز المادة على تعدد العقوبة بتعدد مع وقع الجريمة فى شأنه .

٩٩ - ويترك المشروع البحارة ليلتقى فى الفصل الرابع بأشخاص آخرين لا يعملون فى البحر ولكن فى شئون تتعلق بالسفينة ، وهم المقاولون البحريون والوكلاء البحريون سواء من كان منهم وكلاء عن السفينة أو وكلاء عن الشحنة ، وكلاهما تعبير نقله المشروع عن الاصطلاح الدائع فى المعاملات البحرية ، وان كان الأصح فى لغة القانون القول « وكيل المجهز » أو « وكيل صاحب الشأن فى البضاعة » لأن الوكالة لا تكون عن جماد مثل السفينة أو الشحنة .

١٠٠ - وبدأ المشروع الكلام عن هؤلاء الأشخاص بأحكام عامة تجمعهم فى اطار واحد وتهدف الى حمايتهم باخضاعهم لقانون يألّفونه ويرتاضون اليه وبازالة عبء مسئوليتهم بتقادم قصير .

وتحقيقا لهذا الهدف جعلت المادة ١٣٧ القانون الواجب التطبيق على الأعمال أو العقود التى يجرىها المقاول أو الوكيل البحري هو قانون الميناء الذى يتم فيه العمل أو العقد ، وغالبا ما يكون الميناء الذى يوجد فيه موطن المقاول أو الوكيل فىكون القانون الوطنى هو الواجب التطبيق . ويلاحظ أن الاسناد فى النص موجه الى الأحكام الموضوعية فى القانون الواجب التطبيق وليس الى أحكام تنازع القوانين فى هذا القانون .

١٠١ - وقررت المادة ١٣٨ للمقاول أو الوكيل البحري حقا فذا هو اجازة اقامة دعواه على صاحب العمل أو الموكل أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطنه لكيلا يتحمل مشقة اقامة الدعوى أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المدعى عليه كما تتطلب القواعد العامة . ولا تعمل هذه القاعدة فى النطاق الداخلى فحسب ، وانما تسرى أيضا فى مجال الاختصاص الدولى ولعل فائدتها للمقاول أو الوكيل البحري المصرى فى هذا المجال الأخير أكبر منها فى المجال الداخلى ، 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 المداول أو الوكيل . ويلاحظ أن النص يقصر الانقضاء على الدعاوى التى يوجهها صاحب العمل أو الموكل الى المداول أو الوكيل . أما الدعاوى فى الاتجاه العكسى فلا يشملها النص ، ومن ثم تجرى عليها القواعد العامة :

١٠٣ - ثم تناول المشروع « وكيل السفينة » فذكر فى المادة ١٤٠ أن وظيفته الأصلية هى النيابة عن المجهز فى القيام بالأعمال القانونية المعتادة اللازمة للسفينة والرحلة ، كشراء المؤن والوقود وقطع الغيار والتعاقد على اجراء الاصلاحات وقبض أجره النقل وغير ذلك كثير ، وهى أعمال من اختصاص الربان فى الأصل وقد يقوم بها بنفسه ، وقد يعهد بها الى وكيل ، وهو الوضع الغالب فى العمل لكثرة حاجات السفينة عند رسوها فى الميناء وقصر المدة التى تقضيها فيه الأمر الذى 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 مسئولية وكيل السفينة تجاه المجهز على أساس أنه وكيل باجر ملزم - طبقا للفقرة الثانية من المادة ٧٠٤ من القانون المدنى - بأن يبذل فى تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد .

أما فى شأن مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها عندما يتسلمها لشحنها فى السفينة أو بعد تفريغها منها لتسليمها لأصحابها ، فقد كان المشروع بين حلين فاما أن يفترض خطأه ، ويوازن هذا الافتراض بتحديد مسئوليته على غرار مسئولية الناقل البحرى ، وأما أن يقيم المسئولية على فكرة الخطأ الواجب الاثبات ويجعلها شاملة لكل الضرر . وباستطلاع رأى الشركات القائمة بعمليات الوكالة البحرية فى مصر تبين أنها تفضل الحل الثانى فاقره المشروع فى المادة ١٤٣ .

١٠٥ - وأفادت المادة ١٤٤ من وظيفة وكيل السفينة فاعتبرته نائبا عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى مصر ، كما اعتبرت موطنه فيها موطنها 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 الشحن فقد عرفتته 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 كتسليم البضاعة وتخزينها ، وإنما أيضا بأعمال قانونية كدفع أجرة النقل وعمل التحفظات بشأن البضاعة ومن هنا كانت صفتة كوكيل ويقوم وكيل الشحن 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 صفتة 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 بقرينة افتراض فيها أن الوكيل تسلم البضاعة بحالتها المبينة في سند الشحن ولم يجز اثبات عكس هذه القرينة في مواجهة صاحب الشأن في البضاعة ، ولكنه فتح له هذا الطريق في العلاقة بينه وبين الناقل .

١٠٨ - ونظمت المادة ١٤٧ مسئولية وكيل الشحن ، فنصت على مساءلته قبل أصحاب الشأن عن البضاعة التي تسلمها ، بصفته وكيلًا بأجر وأجرت عليه أحكام المادة ١٤٣

١٠٩ - ثم تناول المشروع المفاوض البحري في المواد من ١٤٨ الى ١٥١ مبتدئا 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 المفاوض البحري للاستفادة من خبرته في عمليات الشحن والتفريغ وما يملكه من أدوات ومعدات لازمة لهذه العمليات كالصنادل والبراطم والودائع وغيرها .

ويجوز أن يقوم المفاوض 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 المفاوض البحري الا اذا كلف بها باتفاق صريح (المادة ١٤٨ فقرة ثانية) .

١١٠ - ويقوم المفاوض البحري بالعمل لحساب من كلفه به ، ولا يكون مسئولا إلا قبله ، ولهذا أوجبت الفقرة الثانية من المادة ١٤٩ على الناقل - اذا كلف المفاوض بعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن في البضاعة أو بناء على شرط في سند الشحن - أن يخطر المفاوض بحقيقة الوضع ليسلم لحساب من يعمل وتجاه من هو مسئول .

١١١ - ويسأل المفاوض البحري عما يعهد اليه من أعمال عن خطئه وخطأ تابعيه ، وهو خطأ واجب الاثبات وعندما يقوم بأعمال وكيل السفينة أو وكيل الشحنة تسرى 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 إلى استئجار سفينة بأكملها أو إلى استئجار جزء منها لنقل ما تستورده من مواد أولية أو تصدير ما تصنعه من منتجات ، بل كثيرا ما تضطر شركات النقل البحري نفسها إلى 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 إيجار السفينة مجهزة وغير مجهزة ، وجمع النوعين في أحكام عامة قبل أن يفرق بينهما في فرعين منفصلين .

وافتححت المادة ١٥٢ الأحكام العامة بتعريف عقد إيجار السفينة معتمدة في ذلك 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 إفراغ عقد الإيجار في محرر ، ولكنها لم تجعل الكتابة شرط صحة وإنما مجرد شرط اثبات ، واستثنت إيجار 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 ، كالمشاحنين 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 - كالمشاحن - 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 تكفى لتغطية الدين . كما أوجبت اخراجها وايداعها لكي لا تتأخر الرحلة أو تبخر 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 فى البحر بصورة مأمونة ، واما تأجيرها بتجهيز ناقص . وفى 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 فى 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 استعمال السفينة استعمالا غير عادى أو فى غير الغرض المتفق عليه ، بل أن المستأجر يلتزم فى هذه الفروض باصلاح التلف .

واذا استطاع المؤجر اصلاح التلف فى أربع وعشرين ساعة فعادت السفينة صالحة للملاحة ، من الحادث بغير عواقب . أما اذا ظلت السفينة معطلة لأكثر من ذلك فلا تستحق الاجر عن المدة الزائدة .

١٢١ - ويملك المستأجر فى هذا النوع من التأجير الإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة ، ولهذا وضعت عليه المواد من ١٦٣ الى ١٦٦ الالتزام باستعمالها استعمالا عاديا وفى الغرض المتفق عليه ، والمحافظة عليها ، واصلاح التلف المنسوب اليه ، والتعاقد مع البحارة وأداء استحقاقاتهم ودفع مصروفات الاستغلال ونفقات التامين ، ثم رد السفينة عند انتهاء العقد . ولما كان رد السفينة فى الميعاد المتفق عليه من الامور الجوهرية بالنسبة الى المؤجر لأنه هو الذى 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 ان تأخر فى الرد وقد أخذه النص بالرفق فالزمه بدفع ما يعادل الاجرة عن الخمسة عشر يوما الأول ثم مثل الاجرة ان تمادى فى التأخير لأكثر من ذلك .

١٢٢ - ووضعت المادة ١٦٧ تقادما قصيرا مدته سنتان للمدعاوى الناشئة عن ايجار السفينة غير مجهزة وتسرى المدة من تاريخ رد السفينة الى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن فى 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 الصورتين في أحكام مشتركة قبل أن يتناول كلاهما على حدة .

١٢٤ - وتدور الأحكام المشتركة حول أربع مسائل :

الأولى : التزام المؤجر بوضع السفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر ، الأمر الذى يقتضى أن تكون صالحة للملاحة وللغرض المتفق عليه ، وأن تكون كاملة التجهيز (المادة ١٦٨)

الثانية : مسئولية المؤجر عن تعويض الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة . وللمؤجر دفع هذه المسئولية باثبات أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة ، أو أن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه ، الأمر الذى يقتضى أن يثبت السبب الأجنبى ، كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو العيب الذاتى فى البضاعة أو فعل المستأجر أو فعل تابعيه (المادة ١٦٩) . ويلاحظ أن المشروع لم يفتح الطريق أمام المؤجر للتنصل من المسئولية باثبات أن الضرر ينشأ عن « خطأ ملاحى » من الربان أو من تابعيه ، لأن المشروع قوض الدفع الخاص بالخطأ الملاحى فى كل مجال .

الثالثة : مسئولية المستأجر عن تعويض الضرر الذى يصيب السفينة أو البضائع الأخرى المشحونة فيها إذا نشأ الضرر عن استعمال السفينة اسنعمالا معيبا أو عن عيب فى 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 فى حالتى التأجير بالرحلة والتأجير بالمدة .

١٢٥ - ثم انتقل المشروع الى « التأجير بالرحلة » فذكر فى المادة ١٧٢ بغير حصر البيانات التى يشتمل عليها عقد الايجار ، ولم يبين ما يترتب على عدم ذكرها من آثار تاركاً الأمر للقواعد العامة ، ولكن العقد لا يستطيع على أية حال أن يقوم بدوره فى الاثبات الا فى نطاق البيانات التى يتضمنها .

١٢٦ - وتكلمت المادة ١٧٣ فى التزامات المؤجر مفصلة ما ذكرته المادة ١٦٨ اجمالاً ، فأوجبت عليه تقديم السفينة فى الزمان والمكان المعينين صالحة للملاحة مجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها . ويظل هذا الالتزام عالقاً بصفة المؤجر طوال مدة الرحلة بحيث اذا اقتضى الأمر خلالها إصلاح 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 الذى يتولى تجهيز السفينة بالمؤمن والأجهزة والأدوات والبحارة ، وهو الذى ينوى تنفيذ الرحلة فهو والحال كذلك المسئول عنها . ومن المعلوم أن الادارة تكون حيث تكون المسئولية .

١٢٨ - وتعلق 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 فى انتظار وضع البضائع فيها أو تفريغها منها ، الأمر الذى يعود على المؤجر بالضرر وينشأ عنه خلل فى انتظام العمل فى الميناء . وتركت المادة ١٧٥ كيفية حساب المهل وبدء سريانها للعرف السائد فى ميناء الشحن أو التفريغ بحسب الأحوال ، وحيث لا يوجد العرف الخاص يسرى العرف البحرى العام .

وبينت المادة ١٧٦ جزاء عدم مراعاة المهل ، وتدرجت فى الجزاء لاحتمال أن تكون ظروف المستأجر قد اضطرته الى التأخير فمنحه مدة اضافية أولى يستحق المؤجر خلالها تعويضاً يومياً يحدده العقد أو العرف ثم مدة ثانية يضاف فيها الى التعويض اليومى نصفه ، كل هذا اذا لم يجاوز الضرر التعويضى اليومى ، فاذا جاوز قضى بالتعويض المناسب ومن البديهي ان التعويض يستحق فى جميع الأحوال الا اذا كان التأخير فى الشحن والتفريغ منسوبا الى المستأجر أو المرسل اليه أو تابعيهما . فاذا كان سببه القوة القاهرة أو خطأ المؤجر أو خطأ تابعيه ، فلا تعويض . ويعتبر التعويض اليومى من ملحقات الاجرة وتجرى عليه أحكامها .

ولا تكتفى مهلة الشحن ومهلة التفريغ ما لم يتفق على ادماجها فتكون العبرة عندئذ باتمامهما فى المهلة المعينة بعض النظر عما صرفه صاحب الشأن فى البضاعة من وقت فى 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 فى انجاز الشحن والتفريغ قبل المهل المقررة لانجازهما ، لتكون المكافأة ثواب الهمة كما كان التعويض اليومى عقاب الاهمال والتراخى .

واذا انقضت مهل الشحن أو التفريغ دون أن ينفذ المستأجر التزامه اعتبر متخلفاً عن التنفيذ فيجوز للمؤجر طبقاً للقواعد العامة طلب فسخ عقد الايجار مع التعويض ولا يثير هذا الفسخ صعوبة فى حالة التخلف عن الشحن ، بعكس الحال

عند التخلف عن التفريغ حيث تكون البضاعة فى السفينة ويحتاج الأمر الى تنظيم كيفية اخراجها ، وواجهت المادة ١٧٨ هذا الوضع فرخصت الربان فى انزال البضاعة على نفقة صاحب الشأن فيها ومسئوليته ، ولكنها ألزمت الربان باتخاذ ما يلزم من تدابير للمحافظة عليها لكيلا يتعسف فى 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 فى 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 التى يثيرها انقضاء عقد الايجار .

فقضت المادة ١٨١ بفسخ العقد دون تعويض على طرفيه اذا استحال البدء فى السفر بسبب قوة القاهرة أو خطر التجارة مع الدولة التى يقع فيها ميناء التفريغ .

وأجازت المادة ١٨٢ للمستأجر إنهاء العقد قبل البدء فى شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عن الضرر . وازدادة المادة ١٨٣ حقه بعد بدء السفر فى طلب تفريغ بضائعه قبل الوصول الى الميناء المتفق عليه بشرط أداء الاجرة ونفقات التفريغ كاملة . ولهذين الحكمين أهمية عملية فى التجارة الدولية ، اذ قد يكون قصد المستأجر من الايجار نقل البضائع التى 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 فى حق المؤجر فى جبر الضرر الذى يلحقه من ذلك .

وواجهت المادة ١٨٤ الغرض الذى تحول فيه القوة القاهرة مؤقتا دون البدء فى السفر أو دون الاستمرار فيه . والقاعدة الأساسية فى هذا الغرض هى بقاء عقد الايجار قائما وناظدا ما دام الأمر لا يعدو تأجيل السفر أو وقفه لبعض الوقت ، ولا تزداد الاجرة 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 واذا أخرج المستأجر البضائع وظلت فى الميناء حتى زال أثر القوة القاهرة وتأنهت السفينة الأصلية للسفر ، فله أن يعيد شحن البضائع فيها ، لأن العقد لا يزال نافذا كما قدمنا ايا كان الحل الذى يختاره المستأجر ، فعليه دفع الاجرة كاملة ونفقات اخراج البضائع من السفينة واعادتها اليها .

١٣٠ - ولا شك في أن دفع الأجرة المتفق عليها هو أهم ما يقع على المستأجر من التزامات بيد أن ظروفًا 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 ، التزم المستأجر بدفع الأجرة وانما بقدر ما تم من السفر فقط (المادة ١٨٥) فإذا وقعت الاستحالة بعد أن قطعت السفينة ربع الرحلة مثلا 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 الإيجار 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 ألزم 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 كإغلاق 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 بداهة 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 الأجرة في جميع الأحوال ، أي ولو هلك البضاعة .

وإذا كان الهلاك بفعل المؤجر أو بفعل تابعيه ، فعليه التعويض وفقا للمادة ١٦٩ ،
وغنى عن البيان أن المستأجر لا يلزم فى هذا الفرض بدوره يدفع الأجرة .

أما إذا كان الهلاك بفعل المستأجر ، فقد أوجبت عليه الفقرة الثانية من
المادة ١٨٧ الأجرة كاملة . والأمر الذى يستوقف النظر فى هذا النص أن من بين
الأسباب التى ذكرها لاستحقاق الأجرة اضطرار الربان الى القاء البضاعة فى البحر
أو اتلافها بأى أسلوب آخر بسبب « خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها » ولكن النص
اشتراط لاستحقاق الأجرة فى 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 فى السفينة .

وتستحق الأجرة كاملة عن الحيوانات التى تنفق أثناء السفر بشرط ألا يكون
ذلك بسبب يرجع الى خطأ المؤجر أو خطأ تابعيه (المادة ١٨٧ فقرة ثالثة) .

١٣٤ - والهلاك وحده فى الظروف السالف ذكرها هو الذى يعفى 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 . وأكملت المادة ١٨٨
هذا المعنى فى أحد تطبيقاته فنصت على أن المستأجر لا يبرأ من الالتزام بدفع الأجرة
بترك البضائع الثالفة أو الناقصة للمؤجر ، مفوضة بذلك صورة أخرى من صور نظام
الترك العينى .

١٣٥ - أما « التأجير بالمدة » فقد استهلكت المادة ١٨٩ أحكامه بتعداد البيانات
التي تذكر فى العقد ، وهو تعداد لم يرد على سبيل الحظر ، ولا يترتب على اهمال ذكر
بعض البيانات البطلان حتما ، وإنما يؤدى هذا الاهمال بداهة الى اضعاف قدرة العقد
على اثبات مختلف وجوه الاتفاق .

١٣٦ - وتكلمت المادتان ١٩٠ ، ١٩١ فى التزامات المؤجر ، فأوجبت عليه أولا
تقديم سفينة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ نوع النقل المبين فى العقد .
والالتزام هنا - كما هو الشأن فى الايجار بالرحلة - التزام بقاء يظل عالقا بنعمة المؤجر
طوال مدة العقد ، الأمر الذى 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 كإصدار سندات الشحن وتعيين خط سير السفينة والموانئ التي تتجه إليها ، وكيفية تنفيذ عملية الشحن والتستيف ووضع الفواصل والتفريغ والتسليم .

والعلة التي من أجلها قسم المشروع الإدارة في هذا المقام بين المؤجر والمستأجر بينما جمعها وعهدا بها بشطريها إلى المؤجر في حالة الإيجار بالرحلة ، هي أن هذه الأجرة الأخيرة تتعلق برحلة أو برحلات معينة وبعمليات تجارية حددت من قبل وقدرت نفقاتها مقدما فلا يحتاج الأمر بعد إبرام العقد إلى الرجوع إلى المستأجر في شأنها . أما في حالة الإيجار بالمدة فإن السفينة توضع تحت تصرف المستأجر لمدة معينة فيستعملها في شئونه ويوجهها إلى حيث تستلزم هذه الشئون . فقد تخرج السفينة من ميناء الإسكندرية مثلا متجهة إلى ميناء مرسيليا لتفريغ بضائع المستأجر ثم يعن له وهي في الطريق أن يوجهها إلى ميناء بيري لا تزال جزء من البضاعة أو لأخذ بضاعة أخرى . وقد تبحر السفينة من ميناء الإسكندرية في رحلة سياحية نظمها المستأجر لزيارة موانئ البحر المتوسط ثم يصدر إلى الربان أمرا بالعودة أو بعدم المرور بموانئ معينة أو بالاتجاه إلى موانئ أخرى لأخذ سائحين آخرين وهكذا . ولهذا يتعذر في حالة الإيجار بالمدة تعيين التشغيل التجاري للسفينة وقت إبرام العقد كما يتعذر تعيين نفقات هذا التشغيل مقدما ، فلا مناص والحال كذلك من ترك الإدارة التجارية للمستأجر والزامه بنفقاتها ، كل هذا ما لم يوجد اتفاق على مخالفة هذه الأحكام .

١٣٧ - أما المستأجر ، فالتزامه الأساسي 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 إذا أصيبت السفينة بضرر واحتاج إصلاحها مدة تتجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة .

وأبرأت المادة ١٩٣ المستأجر من الالتزام بدفع الأجرة إذا هلكت السفينة أو صارت غير صالحة للملاحة بسبب قوة القاهرة أو فعل المؤجر أو تابعيه .

وإذا انقطعت أنباء السفينة ثم تبين هلاكها ، فلا تستحق الأجرة إلا إلى تاريخ آخر نبأ عنها .

وإذا امتنع المستأجر عن أداء الأجرة المستحقة عليه ، فقد منحت المادة ١٩٤ ثلاثة أيام بعد اعذاره للوفاء ، فإذا ظل على حالة ممتنعا أو عاجزا عنه ، استرد المؤجر حق التصرف في السفينة . واسترداد هذا الحق لا يحتاج الى قضاء ، وإنما يقع بحكم القانون . ولم يهمل النص مصلحة المستأجر فأوجب على المؤجر نقل بضائعه الموجودة في السفينة الى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل والتعويض ان كان له محل .

١٣٨ - والالتزام الأساسي الثاني 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 ، وبإمتداد 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 الثاني 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 (الانستراال) 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 ٧٨/٣/٣١ . 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 شيئا من التقدم في هذا المجال فقد ظلا في جانب الناقل بحجة المخاطر التي يتعرض لها النقل بالبحر ، وهي حجة أسقطها التقدم التكنولوجي في الملاحة البحرية ، فضلا عن أن النقل بالبحر لا يفوق في مخاطره أنواع النقل الأخرى ، لا سيما النقل الجوي الذي نظمت المسؤولية في مجاله بكيفية تحقق توازنا عادلا بين المصالح المتعارضة . وإذا كانت الدول مالكة الأساطيل التجارية الضخمة قد أظهرت خلال المناقشات التي أسفرت عن اعداد الاتفاقية الجديدة رضائها عن نظام المسؤولية الذي أخذت به ، فإن من واجب الدول الشاحنة وكلها من الدول النامية - ومنها مصر - تأييد هذا النظام بالمبادرة الى نقله الى التشريع الداخلي لا سيما اذا كانت الدولة قد صدقت على الاتفاقية كما فعلت مصر .

ولم يقتصر الأمر على المسؤولية وحدها ، وإنما نقل المشروع عن الاتفاقية الجديدة أفكارا أخرى كتنظيم النقل بالحاويات ، وتنظيم العلاقات القانونية في حالة وجود ناقل متعاقد وآخر فعلى ، وتعديل أحكام الاختصاص بما ييسر على أطراف عقد النقل متافاة بعضهم بعضا أمام المحاكم العادية أو أمام هيئات التحكيم .

وهكذا كان شأن المشروع أيضا فيما يتعلق بنقل الأشخاص ، السير في ركب الاتجاهات الدولية الحديثة التي أخذت بها اتفاقية أتيينا 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 أحكاما مشتركة . فعرف عقد النقل البحري في المادة ١٩٦ مستمينا في ذلك بما ينشئه العقد من التزامات أساسية على طرفيه ، التزام بالنقل على الناقل ، والالتزام بدفع أجرة النقل على الشاحن أو المسافر .

واشترط في المادة ١٩٧ افراغ العقد في محرر ، ولكنه له يجعل الكتابة شرط صحة وانما مجرد شرط إثبات .

وتصدي في المادة ١٩٨ لمسألة جوهرية هي تعيين نطاق تطبيق أحكام عقد النقل ، المبدأين الآتيين :

١ - تسرى أحكام عقد النقل أيا كانت صفة الناقل ، مالكا للسفينة أو مجهزا أو مستأجرا لها .

٢ - اذا وقع التنازع بين أحكام عقد النقل وأحكام أخرى وردت بالمشروع ، فالأرجحية لأحكام عقد النقل . ويقع هذا التنازع على وجه الخصوص اذا كان الناقل مالكا للسفينة ، اذ يعرض عندئذ السؤال : أى 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 تسرى « دون غيرها » أيا 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 تسليم البضاعة . وأجازت للناقل - نزولا على ما يجرى عليه العمل أحيانا -

الإكتفاء بإعطاء 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 إهمال ذكر بعض البيانات البطالان ، وإنما لا يستطيع السند بداهة أن يقوم بدوره في الإثبات إلا في نطاق البيانات التي يتضمنها ، كما لا يستطيع أن يقوم بوظيفته الاقتصادية كأداة للتعامل على البضاعة أثناء وجودها في الطريق إلا إذا كانت البيانات الخاصة بها كاملة . ومن بين البيانات التي ذكرها النص « العلامات المميزة » الموضوعة على البضاعة . ونظرا لأهمية هذه العلامات في التعرف على البضاعة عند الوصول ، وجهت المادة ٢٠١ النظر إلى ضرورة كفايتها ووضوحها ووضعها بكيفية تضمن بقاءها مقروءة حتى نهاية الرحلة .

١٤٣ - وذكرت المادة ٢٠٢ أن السند يحزر من نسختين ، تسلم أحدهما إلى الشاحن ، وتبقى الأخرى لدى الناقل ، ويتفق هذا العدد وما يجري عليه العمل فعلا . ويوقع الناقل - أو الربان بوصفه نائبا عنه - النسخة التي تسلم إلى الشاحن . وللتوقيع في هذا المجال معنى خاص يساير الأساليب العلمية الحديثة المستعملة في التوقيع . والنسخة الممهورة بالتوقيع هي وحدها القابلة للتداول وهي التي تعطى حاملها الشرعي الحق في تسليم البضاعة . ويجوز أن يحزر منها عدة نسخ ، فإذا سلم الناقل البضاعة بناء على أحدها اعتبرت الأخرى ملغاة بالنسبة إليه .

١٤٤ - وتكلمت المادة ٢٠٣ في شكل سند الشحن . ويتوقف هذا الشكل أمران :

١ - كيفية تداول السند ، بالحوالة المدنية إذا كان أسميا ، بالمناولة إذا كان للحامل ، وبالتظهير إذا كان للأمر . ولم ينتظر المشروع حتى يتطور القانون التجاري المصري في شأن تداول الصكوك ، فنص على أن مجرد التوقيع على ظهر السند يعتبر بمثابة تظهير ناقل للملكية .

٢ - تعيين الحامل الشرعي للسند ، وقد عينته المادة ٢٠٤ بأنه المرسل إليه المذكور اسمه في السند أو المتنازل إليه إذا كان السند اسميا ، وحامله إذا كان السند للحامل أو مظهرا على بياض ، والمظهر إليه الأخير إذا كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه وإزاء هذا الوضع لا يجد الناقل حرجا في تسليم البضاعة إلى صاحب الحق في تسليمها وهو مطمئن أن هذا التسليم سيكون مبرثا لذمته .

١٤٥ - وافترضت المادة ٢٠٥ التزامات الشاحن ، فأوجبته 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 مسئولاً عن تسليم البضاعة بحالتها المبينة في سند الشحن . غير أن الناقل قد لا يجد متسعاً من الوقت لفحص البضاعة والتحقق من وزنها وحجمها وطبيعتها وغير ذلك من البيانات التي قدمت إليه ، وقد لا تكون لديه أو لدى الميناء الموجود فيه الوسائل المادية لإجراء هذا الفحص ، ولهذا أجازت له المادة ٢٠٥ عمل « تحفظات » عند قيد البيانات في سند الشحن .

ولما كان الإسراف في استعمال هذه الرخصة يضعف من حجية سند الشحن ويؤثر في الشك في البضاعة ، فقد أحاطها النص بقيدين هما : وجود أسباب جدية للشك في صحة البيان ، وذكر أسباب التحفظ في السند . وينبغي ألا يفسر هذا القيد الأخير باستلزام ذكر أسباب التحفظ بأسباب وتفصيل ، إذا قد لا يجد الربان وقتاً لذلك وقد يجد حرجاً في ذكر تفاصيل عن مبررات التحفظ ، فيحسن أن يكتفى بالقضاء بالإجمال 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 مستطاعاً .

١٤٦ - وأقامت المادة ٢٠٦ الشاحن مسئولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات . ويدخل في ذلك عدم الاخطار عن خطورة البضاعة وإهمال وضع بيانات عليها للتحذير من خطورتها . وقد يظن الشاحن أنه يفلت من هذه المسئولية بالنزول عن سند الشحن للغير ، ولكن النص خيب ظنه فأبقاه مسئولاً ، لأنه هو الذي ارتكب الوزر فكان حقا عليه أن يتحمل مسئوليته .

١٤٧ - وجاءت المادة ٢٠٧ لتقضي على ضرب من الغش استشرى في العمل ، وصورته أن ينفق الشاحن والناقل على إصدار سند شحن « نظيف » أي خال من تحفظ بشأن البضاعة مقابل تعهد الشاحن بتعويض الناقل عما يتحمله بسبب ذلك من ضرر . وكثيراً ما يقدم الشاحن خطاب ضمان لتغطية هذا التعهد . حقيقة أن الدافع على هذا العمل قد يكون في بعض الفروض بريئاً ، كما إذا أراد الشاحن اجتناب إعادة عد البضاعة أو وزنها أو قياس حجمها لضيق الوقت أو لضخاماتها أو لملافاة نفقات فكها ثم إعادة حزمها أو لتعذر إجراء 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 الذى لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة البيانات الخاصة بالبضاعة ، وسواء فى 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 فى 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 فى نفس الوقت ، فلا تشمل الحماية التى يقررها النص .

١٤٨ - ولم يقف المشروع عند مجرد تقرير مسئولية الشاحن عن الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى يقدمها عن البضاعة ، انما أضاف فى المادة ٢٠٨ خلا وقائيا وهو تخيير الربان - بوصفه نائبا عن الناقل - بين اخراج البضاعة من السفينة أو قبول نقلها مقابل أجره المثل . واذا لم يتبين الربان وجود البضاعة الا أثناء السفر ، جاز له أن يأمر بالقائها فى 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 فى السفينة دون علمه - أن يخرجها فى كل وقت أو أن يتلفها أو أن يبقيها فى السفينة مع ازالة خطورتها دون أية مسئولية 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 مسئولية على الناقل فى هذا الفرض بدوره الا ما تعلق بالخسارات المشتركة ان كان لها محل .

١٤٩ - وتتكلم المادة ٢١٠ فى حجية سند الشحن ، فنصت على أن اصدار السند ينهض دليلا بذاته على أن الناقل تسلم البضاعة من الشاحن . واذا كان السند « نظيفا » فالمفروض أن الناقل تسلم البضاعة بالحالة المبينة فيه واذا ذكر فى السند حصول الشحن على سفينة معينة وفى تاريخ معين ، صار السند دليلا على وقوع الشحن فعلا على هذه السفينة وفى هذا التاريخ . ولا تقتصر حجية السند على اثبات تسلم البضاعة وشحنها ، وانما يعتبر السند أيضا حجة فى اثبات ما يشتمل عليه من بيانات أخرى ، كتعيين ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو مقدار الأجر المستحق عند الوصول .

والسند حجة فى الإثبات فى العلاقة بين الناقل والشاحن وفى العلاقة بين كل منهما والغير . ولكن شتان الفرق بين حجية السند فى الفرضين :

ففى العلاقة بين الناقل والشاحن ليست للسند الاحجية نسبية ، فيجوز لكل منهما اثبات ما يخالف الدليل المستخلص منه ، فيجوز للناقل مثلا أن يثبت أنه يتسلم كمية البضاعة المذكورة فى 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 أجره 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 هذ الاثبات بكافة الطرق لأنه لم يكن طرفا فى عقد النقل . فاذا ذكر فى سند الشحن أن وزن البضاعة ألف كيلو جراما مثلا ، فلا يجوز للشاحن أن يثبت فى مواجهة الغير - كالمؤمن - أن الكمية أكثر من ذلك طمعا فى الحصول على تعويض أكبر . وعلى العكس من ذلك ، يكون من حق المؤمن أن يثبت أنها أقل من ذلك ليدفع تعويضا أقل ، والفكرة التى وراء هذا الحكم هى حماية الظاهر . وغنى عن البيان أن الغير لا يحظى بهذه الحماية الا اذا كان حسن النية لا يعلم بعدم صحة البيان المذكور فى السند . ومرة أخرى يضافى المشروع حمايته على المرسل اليه فيعتبره من الغير فى حكم المادة ٢١٠

١٥٠ - أما إيصال الشحن فهو دليل على تسليم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه ما لم يثبت الناقل ما يخالف ذلك . (المادة ٢١١) وتسرى فى هذا الشأن القواعد العامة بشأن الصورية .

١٥١ - ومما شاة لما يجرى عليه العمل ، لا سيما فى نقل البضائع سائبة ، أجازت المادة ٢١٢ اصدار أذون بتسليم كميات معينة من البضاعة بشرط أن ينص على ذلك فى سند الشحن .

١٥٢ - وقبل أن ينتقل المشروع الى الالتزامات التى 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 فى حرج شديد .

وينبنى على ذلك أن عقد النقل يظل ساريا قبل المشتري وتنتقل اليه التزامات الناقل وحقوقه .

فيمن يتحمل المصروفات التي تنشأ عن الاستعانة بالسفينة الأخرى وتقل البضاعة عليها ، والزم الشاحن في جميع الأحوال بدفع أجرة النقل كاملة مادام أن البضاعة بلغت ميناء الوصول .

١٥٥ - أما التزامات الشاحن ، فهي تسليم البضاعة للناقل تمهيدا لشحنها ، ودفع أجرة 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 فإذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول ، فلا يلتزم بأدائها الشاحن وحده وإنما يلتزم بها المرسل اليه أيضا إذا قبل البضاعة ومصدر التزامه هو سند الشحن . وإذا 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 القاءها في البحر مع مراعاة أحكام الخسارات المشتركة وإذا هلك البضاعة فلا تستحق الأجرة . وأما تلف البضاعة أو نقص كمياتها أو قيمتها أثناء السفر فلا يبرر الامتناع عن أدائها بأكملها . والهلاك المبرىء من دين الأجرة هو الذي يقع بقوة قاهرة أو بإهمال الناقل ، فإذا 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 مسؤولا 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 تعبر من هو الحامل الشرعي للسند ويقوم تسليم البضاعة الى وكيل الشحننة مقام تسليمها الى الحامل الشرعي لآله وكيله في هذا الخصوص . ويعتبر تسليم نسخة من سند الشحن الى الناقل قرينة على أنه قام بتسليم البضاعة الى صاحب الحق في تسليمها ، ولكنها قرينة بسيطة يجوز تقويضها بالدليل العكسي .

وإذا تزاحم على تسليم البضاعة من الربان جملة أشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول ، فالغالب الا يكلف الربان نفسه عناء البحث عن يكون صاحب الأفضلية في تسليم البضاعة فيقوم بإيداعها عند أمين ويكلفه بتسليمها الى من يتقدم - بحكم يعطيه الحق في تسليمها . وإذا تقدم حملة النسخ الى الربان تباعا - وهو الفرض الغالب في العمل - فانه يبرىء ذمته بتسليم البضاعة للحامل الذي يتقدم اليه أولا . ويتضح من ذلك أن التزاحم على التسليم لايهم الربان ولا يؤخره عن التخلص من البضاعة لاستئناف السفر ، وأن المنازعة الحقيقية بين حملة النسخ هي من طبيعة قانونية فحسب ، وقد واجهتها المادة ٢٢٥ بالترقية الآتية :

وإذا وقع التزاحم 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 فوق تظهير النسخ الأخرى على بضاعة ملكية البضاعة الى ذمة المظهر .

وإذا وقع التزاحم 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 ترجع حق من تسليم البضاعة على حق من تسليم مستنداتها فقط .

وتصدت المادة ٢٢٦ للغرض الذي لا يحضر فيه المرسل اليه لتسليم البضاعة، أو يحضر ويمتنع عن التسليم لعلة أو لأخرى ، أو يمتنع عن دفع الأجرة وغيرها من المبالغ المستحقة بمناسبة النقل ، وكلها فروض تستلزم اتخاذ إجراء سريع لكيلا تظل السفينة قابعة 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 الوقتية باخراج البضاعة من السفينة وإيداعها عند أمين ، كما أجاز له أن يطلب بيعها لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة عليها . وضممانا لحقوق الناقل قرر له النص امتياز على ثمن البضاعة .

١٥٧ - ثم انتقل المشروع الى مسئولية الناقل ، واستحدث في هذا المجال نظاما المسئولية في ذلك أحكام قانون هارتر الأمريكى - فقد ظلت في جوهرها متأثرة أزالنا جانباً من الغبن عن الشاحنين لا سيما بإبطال بعض وجوه شروط الإعفاء من المسئولية مزودة في ذلك أحكام قانون هارتر الأمريكى - فقد ظلت في جوهرها متأثرة بالمبادئ التى استقرت فى التشريع الانجليزى فى وقت كان الاسطول التجارى البريطانى سيد أساطيل العالم والمحتكر - أو يكاد - لمعظم عمليات النقل البحرى الدولى ، الأمر الذى يفسر لماذا جاءت هذه المبادئ فى صالح الناقلين مقتررة فى حماية الشاحنين . ويبدو هذا الطابع الانجليزى فى الاتفاقية ليس فقط فى أسلوب صياغتها أو فى المصطلحات التى استعملتها ، وإنما فى تحيزها الواضح للناقلين بتمكينهم من الإفلات من المسئولية بالاحتماء وراء عدد وفير من الدفوع والإعفاءات ولا سيما الإعفاء الخاص بالخطأ الملاهى الذى أساء استعماله فى العمل حتى صار ملاذ الناقلين كلما سدت أمامهم أبواب الدفوع والإعفاءات الأخرى ، الأمر الذى تندر به الفقهاء ، وضج منه الشاحنون ، ونادى الجميع بضرورة إصلاحه .

وغنى عن البيان أن إصلاح هذا الحال لم يكن بغية الدول الناقلة ذات الأساطيل التجارية الضخمة ، إذ كانت راضية عنه سعيدة به ، ولكن الإصلاح كان مطلب الدول الشاحنة من الدول النامية . وكان طبيعياً أن تتدخل هيئة الأمم المتحدة فى هذا الصراع لتهدئته باتفاقية جديدة تقيم العدل بين المصلحتين المتعارضتين ، فعهدت الى لجنة قانون التجارة الدولية التابعة لها بإعداد مشروع هذه الاتفاقية ، واستطاعت اللجنة بعد ما يقرب من سبع سنوات من العمل الجاد أن تعد مشروعاً أودعته خلاصة الفكر الإنانوى فى هذا المجال آخذة فى الاعتبار ما بلغه التقدم التكنولوجى فى الملاحة البحرية . وأرضى المشروع الدول الناقلة والدول الشاحنة على السواء ، وتم إقرار هذه الاتفاقية الجديدة فى مؤتمر هامبورج بتاريخ ١٩٧٨/٣/٣١ ، على ما سبقت الإشارة اليه .

هذه الاتفاقية هى التى استعان المشروع بأحكامها فى مجال مسئولية الناقل ، لا رغبة منه فى مسايرة الركب العالمى فحسب ، وإنما اقتناعاً بأن الأحكام المذكورة تتفق ومصلحة مصر التى وإن كانت تملك أسطولا تجارياً يرجى له النمو والتقدم فإنها لا تزال فى عداد الدول الشاحنة التى نعينها حماية الشاحنين قبل المغالبة فى رعاية المجهزين . ومع ذلك لم ينقل المشروع أحكام الاتفاقية نقلاً حرفياً وكاملاً ، وإنما تصرف فى عباراتها بما يتفق والتقاليد المصرية فى صياغة النصوص وخالفها فى المواضع التى تتطلب المصلحة ذلك .

١٥٨ - وبدأت المادة ٢٢٧ الكلام فى أحكام المسئولية 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 ، وإن نفيها استثناء يتطلب إقامة 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 فتسرى على مسؤولية الناقل القواعد العامة ولو نشأت المسؤولية بمناسبة عمليات تابعة أو مكملة لعقد النقل البحري . ومعنى هذا أن المشروع تخطى 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 تنفيذ لهذا النقل ولما كان ضياع البضاعة دون ثبوت هلاكها يحرج الشاحن فلا يدري على أى 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 ، وإنما 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 عملا أن يضطر الناقل لتقديم هذا الدليل الى اثبات مصدر الضرر ، أى السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو العيب الذاتى فى 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 القسانون يفرض على الناقل اتخاذ تدابير للوقاية من الحريق والغالب الا يقتصر الناقل عليها وإنما يضيف اليها تدابير أخرى زيادة فى الحيلة .

٢ - ان الحريق - اذا شب فى السفينة - لا يلتهم البضاعة وحدها وإنما يأتى على السفينة أيضا فيكون الناقل من ضحاياه ، وقد يكون أكثرهم تأثرا 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 أخفى قابليتها للكسر أو الطعن ، أو تعمد تقديرها بأقل من قيمتها أملا في الحصول على تخفيض في أجره النقل أو رغبة في التدليس على الغير كإدارة الجمر ك 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 تأثيرها بحرارة الشمس أو الرطوبة أو بالأمطار أو ان هلاكها حدث بسبب ارتفاع الأمواج أو اشتداد الريح الذي قطع حبال البضاعة وجرفها الى 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 ونظامته بأحكام ثلاثه . 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 الفزع في السفينة مما اضطر الربان الى اصدار الأمر بإطلاق 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 حداً أقصى . واما الوزن فيضع لكل كيلو جرام من وزن البضاعة حداً أعلى ، واما الجمع بين الضابطين فتكون العبرة بعدد الطرود أو يوزن البضاعة تبعاً 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 .

ويشير 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 وييسر شحنها وتفريغها وفرزها ونسليمها 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 ؟ وإذا هلك الحاوية ذاتها أو تلفت فهل تعتبر طرودا وتدخل في تقدير الحد الأعلى للتعويض ؟ وأجابت الفقرة الثانية من المادة ٢٣٣ 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 إذا هلك أو تلفت ومن ثم تدخل في تقدير الحد الأعلى للتعويض بشرط ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه .

١٦٤ - ولا محل لتحديد المسؤولية إذا أخطر الشاحن الناقل قبل الشحن بأهمية البضاعة وقدم له بيانا موضحا 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 العبادة والمعادن الثمينة والأحجار الكريمة والأجهزة الدقيقة . والغالب أن يتقاضى الناقل أجرة اضافية 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 إثبات ما يخالفها ويتضح من اطلاق عبارة النص أن للناقل إثبات عدم صحة البيان الخاص بالقيمة في مراجعة 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 عشوائيا ولا سبيل للناقل الى التحقق من صحته الا باستعانة بخبراء أخصائيين في الفن أو الآثار أو الجواهر أو غير ذلك تبعا لطبيعته 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 إثبات 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 وتحديد بها 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 اكترات 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 الاثبات 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 البطلان .

١٦٧ - وتتكلم المادة ٢٣٩ فيما يجب على صاحب الشأن في تسليم البضاعة أن يعملها إذا وصلت ناقصة أو تالفة ، وفترت بين وضعين :

إذا 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 رسمي ، اذ اقل لا يتسع الوقت لعمل مثل هذا الاجراء ، كما يكتفى بأية كتابة يوقعها من تسلم البضاعة ويبين فيها نوع الضرر الذى وقع .

وإذا 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 وإزالة 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 - وتنتهى عند المادة ٢٣٩ أحكام المسؤولية في حالتى 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 فى استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير .

وبينت الفقرة الثانية من النص متى يقع التأخير فى التسليم فقالت :

إذا أهمل الناقل مراعاة الميعاد المتفق عليه ، وعند عدم وجود الاتفاق اذا لم يسلم البضاعة فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى « أى المتوسط الحرض » اذا وجد فى ظروف مماثلة . والضابط مآدى ، 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 للمبين في المادة ٢٣٣

وأنشأت الفقرة الرابعة من النص دفعا بعدم بقبول 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 حرمته 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
برعى 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 لمصالح الناقل ، وارجائه الى هذا الموضع
لأنها أرادت أن يكون شاملا للمسؤولية 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 البحث على الاقبال على الانقاذ يرفع
المسؤولية 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 المسؤولية 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 يضحي به لينقذ مالا
لا يعنيه .

١٧١ - وتصدت المادة ٢٤٣ بفقراتها الثلاث لفرضين يتولى فيهما جملة ناقلين
عملية النقل :

تناولت الفقرتان الأولى والثانية الفرض الذى يعهد فيه الناقل الذى أبرم عقد النقل (الناقل المتعاقد) الى ناقل آخر (الناقل الفعلى ، 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 الذى يعرض فى هذا الفرض هو أى من الناقلين ، المتعاقد أم الفعلى . يكون مسئولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها ؟ وأجاب النص : يسأل الناقل المتعاقد عن النقل بأجمعه ولا يسأل الناقل الفعلى الا عن الجزء من النقل الذى تولاه ، ولكنه مسئول عنه بالتضامن مع الناقل المتعاقد . وينبئ على ذلك أن طالب التعويض يستطيع أن يوجه دعواه الى الناقل المتعاقد وحده أو الى الناقل الفعلى وحده اذا أثبت أن الضرر وقع أثناء وجود البضاعة فى حراسته ، أو الى الناقل المتعاقد والناقل الفعلى مما يوصفهما متضامتين .

واذا أقيمت الدعوى على الناقل المتعاقد وحده ، جاز له ادخال الناقل الفعلى فيها اذا أثبت أن الضرر وقع أثناء تنفيذ الجزء من النقل الذى تولاه هذا الناقل الأخير . واذا دفع الناقل المتعاقد التعويض ، جاز له الرجوع على الناقل الفعلى . وتسرى على كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها فى 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 الذى 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 . ويقترب هذا الوضع من الوضع السابق حيث يوجد ناقل متعاقد وآخر فعلى ، ولكن الفرق بينهما أن الناقل المتعاقد فى الوضع الأول يعهد الى الناقل الفعلى بتنفيذ النقل أو بتنفيذ جزء منه دون ترخيص من الشاحن بل ودون علمه أحياناً ، بينما لا يصدر الناقل فى الوضع الثانى 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 مسئولية كل من الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير على الجزء الذى تولاه من النقل على أن يكون متضامناً فى هذه المسئولية مع الناقل الأول كما هو الشأن بالنظر الى الناقل الفعلى فى الوضع الآخر . ولم يستثن النص من التطابق بين الوضعين الا أمراً واحداً ، هو تمكين الناقل الأول من نفي مسئوليته تجاه الشاحن باثبات أن الضرر وقع أثناء وجود البضاعة فى حراسة ناقل لاحق ، وهى ميزة لا يتمتع بها الناقل المتعاقد فى الوضع الآخر ، ويفسرهما الفرق الذى أشرنا إليه بين الوضعين .

١٧٢ - وتكلمت المادة ٢٤٤ فى انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر ، ووضعت فى هذا الصدد المبادئ الآتية :

١ - مدة الانقضاء سنتان تسريان من تاريخ تسليم البضاعة ان كان هناك تسليم ، ومن التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه التسليم اذا هلك البضاعة . ويرجع فى تعيين هذا التاريخ الأخير الى الفقرة الثانية من المادة ٢٤٠ والمقصود من تقصير مدة الانقضاء فى هذا المجال تصفية عملية النقل بأسرع وقت مستطاع لكى لا تتراكم الدعاوى .

٢ - يشمل هذا الانقضاء كل دعاوى تستند الى حق ينشئه عقد نقل البضائع بالبحر . فلا يقتصر على دعاوى المسئولية وحدها ولا على دعاوى المسئولية عن الأضرار التى تقع خلال الفترة التى حددتها المادة ٢٢٧ دون غيرها ، ولا على الدعاوى التى توجه الى الناقل وحده ، وانما ينصرف الى كل دعوى تنشأ عن عقد النقل ، كالدعوى التى يفيمها الناقل على الشاحن أو على المرسل اليه للمطالبة بأجرة النقل أو بالتعويض عن الضرر الذى 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 بالاضافة الى الأسباب المقررة فى القانون المدنى .

٤ - تنقضى دعاوى رجوع الملزمين بعضهم على البعض الآخر بمضى تسعين يوما من تاريخ اقامة الدعوى على الملزم الذى يباشِر 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 الفعلى فى الدعوى أو لاقامة دعوى مستقلة عليه ، ولا يحول دون ذلك أن مدة السنتين المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من النص تكون قد انقضت . واذا وفى الناقل المتعاقد مبلغ التعويض اختيارا قبل انقضاء مدة السنتين ببضعة أيام ، كان له الرجوع على الناقل الفعلى خلال تسعين يوما من تاريخ الوفاء . واذا وقع الوفاء فى هذا المثال بعد شهر من تاريخ التسليم ولم يباشِر الناقل المتعاقد الرجوع على الناقل الفعلى الا بعد انقضاء خمسة شهور من تاريخ الوفاء جاز لهذا الناقل الأخير أن يتمسك فى مواجهته بالتقادم على الرغم من أن ميعاد السنتين لا يزال مفتوحا .

١٧٣ - وتعلق المادة ٢٤٥ بالاختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر . والأمر الذى 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 السعي الحق في الاختيار أو تقييده . اما بعد قيام النزاع ، فاتفاق صحيح لانتفاء مظنة ضغط أحد المتعاقدين على الآخر .

١٧٤ - أما المادتان ٢٤٦ و ٢٤٧ فتتعلقان بالتحكيم ، ومن المعلوم أن هذا الأسلوب في التقاضي هو المفضل عند الناقلين والشاحنين على السواء . ووضعت المادة ٢٤٧ قاعدة أساسية في شأنه ، هي تقييد المحكمين بالفصل في النزاع على مقتضى القانون ، وإبطال كل اتفاق يبرم قبل قيام النزاع على تفويضهم بالحكم على غير مقتضى القانون ولو كانوا مفوضين بالصلح . وعلة هذا النظر أن الأحكام التي وضعها القانون بشأن عقد النقل تقيم توازنا بين المصالح المتعارضة يخشى الإخلال به أن أجاز للطرف القوي إجبار الطرف الآخر وقت إبرام العقد على قبول إطلاق يد المحكمين في عدم التقييد به ، أما بعد قيام النزاع حيث تنتفي العلة فلا حرج من مخالفة المعلوم .

وتناولت المادة ٢٤٦ مكان التحكيم ، وهو أمر ذو بال بالنظر الى المدعى الذي يهمه 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 بإبطال كل اتفاق سابق على قيام النزاع يسلبه أو يقيده .

١٧٥ - وفي الجزء الثاني من هذا الفصل تناول المشروع عقد نقل الأشخاص ، وتغيا في هذا المجال بدوره اقامة التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة المسافر 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 مسئولية الناقل ، ثم في نقل امتعة المسافرين ، ثم في الاختصاص ، وانتهى بصورة من النقل ذاعت في العمل ، وهي 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 كالترحة 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 اتصال يذكر فيه اسم الناقل والخدمة التي يؤديها بدلاً من إصدار بطاقة تحتوي على كل البيانات التي ذكرتها المادة ٢٤٨

١٧٨ - وتكلمت المادة ٢٥٠ في التزامات الناقل ، فأوجبت عليه أعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم ، لا لتكون صالحة للملاحة فحسب ، وإنما للسفر المتفق عليه أيضاً . ومثال ذلك أن يتفق على أن تسافر السفينة الى منطقة قطبية لتنقل فريقاً 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 أيضاً نقل فريق رياضي يشترك في سباق للسباحة ، فاذا اشترط مدير الفريق على الناقل أن يكون النقل بسفينة يوجد بها مسبح ليواصل الفريق مرانه أثناء السفر ، فإن 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 ، وينبني 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 المسافر ، 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 محتفظاً بحرية الحركة ومن واجبه أن يحافظ على نفسه قبل أن يحافظ عليه الغير .

١٧٩ - وافتتحت 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 إخطار الناقل قبل الميعاد المقرر للسفر بثلاثة أيام على الأقل . فاذا تم الإخطار في الميعاد فلا يستحق الناقل الا ربع الأجرة ، وقد أبقاه له النص ليعوضه عن المكان الذي حجزه للمسافر والذي قد لا يوفق الى إعادة بيعه في الفترة الضيقة اللاحقة على الإخطار .

وأضاف النص أن هذه الأحكام تسرى على أفراد عائلة المسافرين الذين كان مقررا أن يسافروا معه إذ قد لا يستطيعون السفر دون رب العائلة فإذا أخطروا الناقل في الميعاد كان لهم فسخ العقد مع التزامهم بدفع ربع الأجرة فقط .

هذا كله بفرض وقوع الظروف المانعة من السفر قبل موعد السفر . أما إذا بدأ السفر فلا أثر لما يقع للمسافر من أحداث على العقد (المادة ٢٥٣) . فإذا توفي أثناء السفر أو إذا 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 ، فأجازت للمسافر فسخ العقد ، وقررت فيما يتعلق باستحقاق التعويض بين فرضين .

فإذا 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 .

وإذا بدأ السفر ثم توقف لمدة تجاوز ثلاثة أيام ، فقد أجازت الفقرة الثانية من المادة ٢٥٤ للمسافر الفسخ أيضا ، ولكنها أعفت الناقل من التعويض إذا أثبت أن سبب توقف السفر غير راجع اليه ، كما إذا كان راجعا الى أمر من السلطة المحلية بعدم مغادرة الميناء . وإذا استطاع الناقل تدبير الأمر لنقل المسافر الى مكان الوصول بسفينته على مستوى السفينة التي توقفت عن السفر فلا فسخ لانتقاء علته .

١٨١ - وكذلك أجازت المادة ٢٥٥ للمسافر الفسخ وطلب التعويض عند الاقتضاء إذا أدخل الناقل - قبل السفر أو أثناء السفر - تعديلا جوهريا في شروط النقل ، كتعديل مواعيد القيام ، أو إلغاء الرسو في بعض الموانئ 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 - نابولي ، فإذا فوجيء هذا المسافر في ميناء بيروت بأن الناقل قرر الابحار الى ميناء لدولة معادية قبل الاتجاه الى نابولي فانه يقع في حرج شديد لا يخرج منه الا تمكينه من مغادرة السفينة والبحث عن سفينة أخرى يستكمل بها الرحلة الى نابولي . 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 نابولي 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 جوهرياً » ، وضابط الجوهريّة شخصي يراعى فيه ظروف المسافر ، ففي المثال السابق يعتبر تعديل خط سير السفينة للمرور بميناء العدو جوهرياً بالنظر الى المسافر المصرى ولكنه قد لا يعتبر كذلك بالنسبة الى المسافرين .

١٨٢ - ثم جاء دور مسئولية الناقل ، فجعله المشروع مسئولا عن وفاة المسافر أو إصابته أو تأخير وصوله ، ولكن المشروع وضع للمسئولية عن الوفاة أو الإصابة البدنية نظاما يختلف عن نظام المسئولية في حالة التأخير لأن المسئولية الأولى أخطر شأنًا من الثانية ، وكثيرا ما يتجاوز المسافر عن محاسبة الناقل عن التأخير اما لتفاهة الضرر واما لنفورهم من اجراءات التقاضى ونفقاتها .

١٨٣ - وتناولت المواد من ٢٥٦ الى ٢٦١ المسئولية عن الوفاة أو الإصابة البدنية واستهلت المادة ٢٥٦ أحكام هذه المسئولية بتقريرها واقامتها عن المبدئين الآتين :

(١) لا عمل للأحكام التى وضعها المشروع فى شأن هذه المسئولية الا اذا وقع الحادث الذى نشأ عنه الضرر أثناء تنفيذ عقد العمل . وتولت الفقرة الثانية من المادة ٢٥٦ تحديد فترة تنفيذ العقد فقالت انها تشمل فترة صعود المسافر فى ميناء القيام وفترة السفر وفترة نزول المسافر من السفينة فى ميناء متوسط أو فى ميناء الوصول ، ثم أضافت الفترة التى يكون فيها المسافر فى حراسة الناقل قبل صعوده الى السفينة أو بعد نزوله منها ، كما اذا استقبل تابعو الناقل المسافرين عند باب ميناء القيام وتولوا نقلهم فى قوارب الى السفينة الراسية خارج الميناء ، أو اقتضى الأمر تغيير السفينة فى ميناء متوسط وتولى الناقل نقل المسافرين الى السفينة الأخرى .

(٢) تقوم المسئولية - فيما عدا حالة الحريق - على فكرة الخطأ المفترض ، وهو نفس الأساس الذى بنيت عليه المسئولية فى حالة نقل البضائع . ولما كان التزام الناقل بسلامة المسافر التزاما بوسيلة فحسب ، فقد أعفته المادة ٢٥٦ من المسئولية اذا أثبت أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر أو أنه لم يكن فى استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير . والغالب عملا أن يتعذر على الناقل اقامة هذا الاثبات الا ببيان مصدر الضرر أى باثبات السبب الأجنبى كالقوة القاهرة ، أو فعل الغير أو فعل المسافر ، وقد تصدت المادة ٢٥٧ لهذا السبب الأخير فنصت على إعفاء الناقل عن المسئولية اذا أثبت أن الضرر كله يرجع الى فعل المسافر كما اذا تعرضت السفينة أثناء السفر لعاصفة عاتية ألقت بها على الصخور فاستولى النحر على المسافر وألقى بنفسه فى البحر قبل أن يفقد الربان الأمل فى انقاذ السفينة ويأمر بانزال المسافرين الى قوارب النجاة واذا ثبت الناقل أن خطأ المسافر ان لم يحدث الضرر كله ، فقد أسهم فى احداثه ، أعفى من المسئولية بقدر هذا الخطأ .

١٨٤ - وحدد المشروع مسئولية الناقل عن وفاة المسافر أو إصابته 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 المسافر وورثته والأشخاص الذين يعولهم . والمبلغ ليس مقطوعا ، وإنما 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 تحل عن هذه الحماية فاتفق مع المسافر على تعويض أكبر .

١٨٥ - ولا يفيد الناقل من ميزة تحديد المسؤولية إلا إذا لم يصدر منه غش أو خطأ جسيم . ولهذا نصت المادة ٢٥٩ اطلاقا على مسئوليته من قيد التحديد إذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه بقصد أحداث 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 الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها بأقل من الحد الأقصى أو تعديل عبء الإثبات أو النزول للناقل عن مبلغ التأمين على شخص المسافر . وإبطال هذه الاتفاقيات هو المقابل الذي يتحمله الناقل نظير ميزة تحديد المسؤولية .

١٨٧ - وأوجبت المادة ٢٦١ أخطار الناقل بالإصابة خلال خمسة عشرة يوما من تاريخ مغادرة المسافر السفينة . والمقصود من هذا الحكم ملافاة ضياع مصدر الضرر . ولهذا لم ينشأ النص في حالة إهمال الأخطار دفعا بعدم قبول دعوى المسؤولية وإنما مجرد قرينة على أن المسافر غادر السفينة بغير إصابة حتى يقيم الدليل على أن الإصابة حدثت خلال تنفيذ عقد النقل . ولا أخطار في حالة الوفاة .

١٨٨ - وتكلمت المادة ٢٦٢ في المسؤولية عن التأخير وأقامتها على فكرة الخطأ المفترض أيضا وأعفت الناقل منها إذا 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 ، وتسرى فيما يتعلق بشروط الإعفاء 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 الإصابة عنها في حالة التأخير ، فهي في الأولى سنتان وفي الثانية ستة أشهر فقط ، وذلك لخطورة الضرر في الحالة الأولى

إذا قورن بالضرر فى الحالة الثانية • ويلاحظ أن مدة انقضاء الدعوى عن التأخير فى حالة نقل الأشخاص أقصر منها فى حالة نقل البضائع لأن الضرر فى الحالة الأولى يكون عادة أقل منه فى الحالة الثانية •

(٢) تسرى مدة الانقضاء فى حالة التأخير من اليوم التالى لمغادرة المسافر السفينة ، سواء فى ذلك أغادرها فى ميناء الوصول أم فى ميناء آخر وكذلك تسرى المدة من اليوم التالى لمغادرة السفينة فى حالة الإصابة ، سواء فى ذلك أعمل الاخطار المنصوص عليه فى المادة ٢٦١ أم لم يعمل •

(٣) يختلف بدء سريان مدة الانقضاء فى حالة الوفاة باختلاف وقت حدوثها • فإذا حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل ، سرت المدة من اليوم الذى كان يجب أن يغادر فيه المسافر السفينة وإذا 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 فى ممرات السفينة فيسعف ويغادر السفينة وهو مصاب ثم يقضى نحبه بعد ثلاث أشهر من تاريخ مغادرة السفينة ، فتسرى مدة الانقضاء من تاريخ الوفاة هذا إذا استندت دعوى المسؤولية الى الوفاة • أما إذا أقيمت على أساس الإصابة ، فتسرى المدة من اليوم التالى لمغادرة السفينة كما تقدم ذكره • ولما كان من غير المقبول تعليق بدء سريان مدة الانقضاء على حدوث الوفاة وهى 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 الذى يغادر السفينة مصابا أن يقيم الدعوى على أساس الإصابة أولا مع الاحتفاظ بحق طلب تكملة التعويض أن وقعت الوفاة • فإذا حدثت بعد سنة ونصف مثلا من مغادرة السفينة كان للورثة سنة ونصف أخرى لاقامة الدعوى بتكملة التعويض فإذا تراخوا فى اقامة هذه الدعوى حتى انقضاء السنوات الثلاث ، جاز الدفع فى مواجعتهم بالانقضاء ولا يقبل منهم أن مدة السنتين من تاريخ الوفاة لم تنقض •

١٩٠ - وافترضت المادة ٢٦٤ ان دعوى المسؤولية وجهت الى وكيل الناقل او 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 ٢٦٥ لبعض مسائل كانت ولا تزال محل جدل فى

الفقه وهى :

١ - النقل المجاني ، وقد استبعدته من الأحكام التي وضعها المشروع بشأن .
عند نقل الأشخاص الا اذا كان الناقل محترفا ، لأن مثل هذا الناقل لا يرضى عادة
بنقل شخص دون مقابل الا اذا كان يرجو من ورائه نفعا ماديا ، كما اذا استضاف
رياضيا مشهورا أو ممثلا ذائع الصيت قاصدا 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
حيوانا حيا أو ما لا 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 أحكاما 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
بمعاملة البضائع وأجرى عليها عقد نقل البضائع ، الا في امرين :

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 مسئولا 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 .

وتنقضى الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة - المسجلة وغير المسجلة - بمضى سنتين من اليوم التالى لمغادرة المسافر السفينة ، أو - فى حالة الوفاة - من اليوم الذى كان يجب أن يغادرها فيه . ويلاحظ أن هذه المدة وإن كانت تعادل مدة انقضاء دعوى المسؤولية فى حالة نقل البضائع ، فإن المدتين تختلفان من حيث بدء سريانها .

١٩٣ - وتكاست المادة ٢٧٢ فى الاختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بالبحر ، والهدف الذى تتعياه هو تيسير الأمر على المدعى بتمكينه من إقامة الدعوى أمام المحكمة الأنسب له وحمايته من الاتفاقات التى قد يفرضها عليه الطرف الآخر قبل قيام النزاع لسلبه حق الاختيار أو تقييده . ويلاحظ أن المشروع لم يضع فى مقام نقل الأشخاص نصوصا تتعلق بالتحكيم كما فعل فى نقل البضائع ، والعلّة أن نظام التحكيم لا يؤتى أنفع ثماره إلا فى مجال التجارة . والغالب أن الأمر بالنظر إلى المسافر يخرج عن هذا المجال . ومع ذلك فليس هناك ما يحول دون المتعاقدين والاتفاق على التحكيم وتنظيمه بالكيفية التى تروق لهم .

١٩٤ - واختتم المشروع أحكام عقد نقل الأشخاص بالمواد من ٢٧٣ الى ٢٧٨ التى تتكلم فى الرحلات البحرية للسياحة . والأمر الذى يلفت النظر فى هذا المجال أن المسافر المشترك فى الرحلة لا يتعاقد مع الناقل مباشرة وإنما مع منظم الرحلة الذى يتعهد بإبرام عقد النقل من الناقل وتنفيذ الرحلة بما قد تشتمل عليه من خدمات لا تتعلق بالنقل وإنما بالسياحة ، كزيارة الأماكن الأثرية فى الموانئ التى ترسو فيها السفينة وحجز الأماكن فى الملهى والمسارح والفنادق وغيرها .

وتتولى مكاتب السياحة القيام بهذا العمل ، ويتم التعاقد معها عادة بأحد أساليبين : فاما أن يعلن المكتب عن الرحلة وشروطها فيعتبر ذلك إيجابا من جانبه حتى إذا ما تقدم المشترك بطلب الاشتراك اعتبر ذلك قبولا فيتم العقد بالشروط المعلن عنها .

وأما أن تتقدم جماعة من المشتركين إلى مكتب السياحة بطلب تنظيم الرحلة وتنفق معه على شروطها .

ويبرم منظم الرحلة عقد النقل مع الناقل بوصفه وكيلًا عن كل مشترك ، ولهذا ترتب بين الناقل والمشارك كل آثار عقد النقل وفى مقدمتها أحكام المسؤولية وتأكيدا لهذا المعنى أوجب المشروع تسليم كل مشترك أو كل جماعة من المشتركين تذكرة سفر تشتمل على بيانات تتعلق ببعضها بالنقل وبعضها الآخر بالخدمات الأخرى التى يلتزم بها منظم الرحلة لتكون هذه البطاقة حجة المشترك فى إثبات عقد النقل وعقد الاشتراك فى الرحلة ، كما أوجب المشروع تسليم المشترك دفترا يشتمل على قسائم تبين فى كل منها الخدمات التى يتعهد منظم الرحلة بتقديمها على البر . وتفيد

هذه القسائم بدورها فى اثبات الالتزام بتقديم هذه الخدمات . ويسأل منظم الرحلة تجاه المشترك اذا تخلف عن تنفيذ الالتزامات المبينة فى تذكرة الرحلة أو دفتر الخدمات الخاص بها . كما اذا ألغى الرحلة أصلا ، أو أنقص مدتها ، أو أجرى تعديلا فى برنامجها أو تجاوز عن تقديم بعض الخدمات التى تعهد بها ، أو تعاقد على سفينة غير المتفق عليها ، أو وضع المسافر فى درجة أدنى من الدرجة المبينة فى بطاقته .

وكذلك يسأل منظم الرحلة قبل المشترك عن تنفيذ النقل ، وأجرى المشروع على هذه المسئولية نفس الأحكام التى وضعها بشأن مسئولية الناقل من حيث تحديدها وبطلان شروط الاعفاء منها وتقادمها والاختصاص بنظر الدعوى الخاصة بها . وعلة هذا الحل هى تيسير الأمر على المشترك بتمكينه من مقاضاة الشخص الذى يعرفه ويتعاقد معه اذا شق عليه الرجوع على الناقل مباشرة .

١٩٥ - وفى الفصل الثالث تكلم المشروع عن القطر ، هو عملية تقوم بها فى الغالب سفن متخصصة مجهزة لهذا الغرض وتؤدي خدمات مختلفة ، كمعاونة السفن على الرسو بمحاذاة أرصفة الميناء ، وسحب السفن التى تتعطل لانها داخل الميناء أو فى عرض البحر ، أو سحب السفن التى تصير غير صالحة للملاحة الى الأحواض التى تفك فيها لتباع حطاما ، والمعاونة على تعويم السفن التى تقذفها الأمواج فوق الشاطئ والصخور .

١٩٦ - وتجرى العملية بناء على عقد بين مجهزة السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة يتعهد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وتنفيذ هذه العملية ، ويتعهد الثانى بدفع أجرة القطر . ومن المعلوم أن هناك جدلا فقهيًا حول طبيعة هذا العقد . ولم يشأ المشروع أن يحم نفسه فى هذا الحدل النظرى ، فوجه اهتمامه الى المسألتين العمليتين اللتين تعرضان فى هذا المقام ، وهما : لمن تكون إدارة عملية القطر ، لربان السفينة القاطرة أم لربان السفينة المقطورة ؟ وعلى من تقع المسئولية عن الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ العملية ؟ وأجاب المشروع بقاعدة منطقية هى الربط بين الإدارة والمسئولية ، فوضع الثانية حيث تكون الأولى . وإذا كان صحيحا أن المشروع ترك تنظيم إدارة العملية لاتفاق الطرفين ، فقد وضع فى المادتين ٢٧٩ و ٢٨٠ نظاما احتياطيا يرجع اليه عند عدم وجود الاتفاق وهو نظام مستحدث نقله المشروع عن القانون الفرنسى الصادر فى الثالث من يناير ١٩٦٩ بشأن تجهيز السفن والبواخر 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 المسئولة عن الأضرار
التي تنشأ عن العملية ، سواء أحدث الضرر للسفينة القاطرة أم للغير . وتقسم
المسئولية على فكرة الخطأ المفترض ، وتنتفى اذا 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 ان 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 أكتفه 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 المسئولية الذي وضعه المشروع في حالة القطر
لا يجهل به الا اذا وقع الضرر أثناء تنفيذ العملية . ولا يبدأ التنفيذ منذ البدء في
سحب السفينة المقطورة فحسب ، وانما منذ أن تبدأ السفينة القاطرة قبيل
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 ،
وتنتهى عملية القطر بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال
الذي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة .

١٩٧ - ونصت المادة ٢٨١ على أن تنقضى بمضى 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 . وتسرى المدة من انتهاء عملية القطر .

١٩٨ - واختتم المشروع بهذا الباب بالفصل الرابع الخاص بالارشاد . والخطة التي اتبعتها في هذا الصدد هي ترك كل ما يتعلق بالنواحي الادارية والفنية من الارشاد للقوانين والقرارات الخاصة وتوجيه العناية الى المسائل القانونية وحدها ، كتعيين سلطة الربان اثناء 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 مجهزة السفينة المخدمة بنفقات غذاء المرشد واقسامته وتعويضه اذا منعتة الأحوال الجوية من مغادرة السفينة بعد انتهاء عمله أو اذا طلب منه الربان البقاء للفادة من خبرته مثلا .

٢٠٢ - ثم وضعت المادة ٢٨٦ قاعدة بحرية هامة هي بقاء الربان اثناء قيام ارشاد بعمله سيد السفينة وقائدها ، وما للمرشد الا ناصح يدلي بالرأى ولا يتولى تنفيذه . هذا الأصل هو الذي تقوم عليه أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تحدث اثناء تنفيذ عملية الارشاد ولهذه المسؤولية جملة وجوه تناولتها المواد من ٢٨٧ الى ٢٩٠

الوجه الأول : المسؤولية تجاه الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد اثناء عملية الارشاد ، كما اذا أشار بعمل حركة قرتب عليها ارتطام السفينة برصيف الميناء فأنقلبته أو الاصطدام بقارب كان يعبر الميناء فغرقته ، والمسئول عن هذه الأخطاء هو مجهزة السفينة المخدمة ، 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 اثناء تأدية عمله على السفينة تابعا للمجهز فيسأل عنه المجهز مسؤولية المتبرع عن التابع ولو كان الارشاد اجباريا واذا التزم المجهز بتعويض الغير ، جاز له الرجوع على المرشد بمقدار الخطأ الذي صدر منه .

والوجه الثاني : المسئولية عن الضرر الذى يلحق بسفينة الارشاد أثناء تنفيذ العملية والمسئول عن تعويض هذا الضرر هو مجهزة السفينة المخدمة أيضا ، الا اذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ المرشد ، والعبرة فى هذا المجال بالخطأ الجسيم وحده ، اذ لا مفر من وقوع أخطاء يسيره فى عملية دقيقة تجري أحيانا فى ظروف جوية قاسية وتستلزم وضع سفينة صغيرة الحجم ، هى سفينة الارشاد ، بمحاذاة سفينة عملاقة يرتج البحر من حولها بسبب قوة آلاتها .

والوجه الثالث : المسئولية عن الضرر الذى يصيب المرشد أو بحارة سفينة الارشاد أثناء تنفيذ العملية . وتقع هذه المسئولية بدورها على مجهزة السفينة المخدمة ، الا اذا أثبت أن الضرر الذى أصاب المرشد . اذا كان الأمر يتعلق به - نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو بحارة سفينة الارشاد ، أو اذا أثبت أن الضرر الذى أصاب البحار - اذا كان الأمر يتعلق ببهار - نشأ عن خطأ صدر من هذا البحار أو من أحد زملائه البحارة الآخرين أو من المرشد . وجسامة الخطأ فى هذا المجال ليست مشروطة لأن من واجب المرشد والبحارة العناية بأنفسهم ، وليس من المقبول تحميل مجهزة السفينة المخدمة مسئولية ما يرتكبونه من رعونة وخفة .

والوجه الرابع : المسئولية عن الضرر الذى يلحق بالسفينة المخدمة . وتقع هذه المسئولية على المرشد ، بشرط أن يثبت المجهز صدور خطأ جسيم من المرشد فى تنفيذ عملية الارشاد . فلا تقوم هذه المسئولية والحال كذلك على افتراض الخطأ كما هو الوضع فى الوجوه السابقة ، وانما تقوم على الخطأ الواجب الاثبات . واستلزم المشروع أن يكون الخطأ جسيما ليرفع عن المرشد الحرج والقيل وهو يؤدى مهمته الدقيقة الصعبة .

٢٠٢ - ولا تعمل أحكام المسئولية التى تقدم ذكرها الا اذا وقع الضرر أثناء تنفيذ عملية الارشاد ، فما حدود الفترة التى يستغرقها هذا التنفيذ ؟ هل هى من الضيق بحيث تقتصر على الوقت الذى يقتضيه المرشد فى السفينة المخدمة لتأدية عمله ؟ أم هى 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 الذى تغادر فيه سفينة الارشاد رصيف الميناء الذى ترسو عليه ؟ وفى حالة مصاحبة سفينة مغادرة ، هل يظل تنفيذ الارشاد مستمرا حتى تعود سفينة الارشاد الى رصيف الميناء الذى خرجت منه ؟ والاجابة على ذلك أن فترة تنفيذ الارشاد ليست بهذا القدر من الضيق ، ولا بهذا القدر من السعة ، وانما تبدأ العملية فى حالة الخروج لاستقبال سفينة قادمة منذ دخول

سفينة الارشاد فى المجال الذى تكون فيه تحت تأثير هذه السفينة وتمتد العملية لعمل الحركات (المناورات) التى تقوم بها سفينة الارشاد للاقتراب من السفينة المخرمة وصعود المرشد الى هذه السفينة والوقت الذى يقضيه فيها لتأدية عمله وتنتهى العملية بوصول السفينة المخرمة الى رصيف الميناء ومغادرة المرشد لها . واذا كان الأمر يتعلق بمصاحبة سفينة مغادرة ، فان فترة الارشاد تبدأ منذ صعود المرشد اليها فى ميناء القيام وتمتد العملية لتشمل الوقت الذى يقضيه المرشد فى السفينة المخرمة لتأدية عمله ، وفترة قيام سفينة الارشاد بالحركات اللازمة للاقتراب من السفينة المخرمة لالتقاط المرشد ، وينتهى « الارشاد » بإبتعاد سفينة الارشاد عن السفينة المخرمة حتى تخرج من المجال الذى تكون فيه تحت تأثيرها .

٢٠٤ - ونصت المادة ٢٩١ على أن تنقضى بمضى سنتين الدعاوى الناشئة عن الارشاد . وتسرى المدة من وقت انتهاء العملية .

الباب الرابع

الحوادث البحرية

٢٠٥ - تتعرض السفينة وهى تقوم بالملاحة البحرية لحوادث كثيرة كالتصادم والجنوح والارتطام بالصخور والألغام وانفجار المراجل والحريق وتعطيل الآلات وغير ذلك من نوازل البحر .

ويحتل التصادم المقام الأول بين هذه الحوادث لكثرة وقوعه ، وفداحة الخسائر التى نجم عنه ، وتعدد ذوى المصلحة فيه ، وحده المنازعة بينهم لا سيما عندما يتعلق الأمر بتحديد الفعل الذى وقع بسببه الحادث ، وقد يقع الحادث البحرى وتتمكن السفينة من مواجهته بوسائلها الذاتية فيمر بسلام ، كما اذا شب حريق فى السفينة واستطاع الربان السيطرة عليه بما لديه من وسائل الاطفاء ، أو اذا ألفت الريح السفينة فوق صخر واستطاع الربان بمهارته وخبرته تعويمها واستئناف 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 فى البحر تقتضى إلزام السفن بمساعدة بعضها بعضا فى وقت اللجئة ، ومن واجب الشارع تنظيم هذا الالتزام بكيفية تكفل للسفينة التى تقدم المساعدة أو الانقاذ الحصول على مكافأة عادلة دون استغلال الظرف الذى توجد فيه السفينة المنكوبة .

وقد يفرض الحادث على الربان التوضيحية ببعض أجزاء السفينة أو من الشحنة لاجتناب ضرر أكبر ، فيعود هذا العمل بالنفع على مالك السفينة وأصحاب البضائع التي أنقذت ، ويتعين عندئذ النظر فى كيفية توزيع الخسارات على جميع ذوى الشأن فى الرحلة لكن لا يشرى بعضهم على حساب البعض الآخر .

تلك هى الموضوعات التى يتناولها هذا الباب فى فصول ثلاث : الأول فى التصادم والثانى فى الانتقاذ والثالث فى الخسارات المشتركة .

٢٠٦ - واستهلكت المادتان ٢٩٢ و ٢٩٣ أحكام التصادم ببيان نطاق تطبيقها ، ووضعت فى هذا الصدد المبادئ الآتية :

١ - لا يقتصر تطبيق هذه الأحكام على التصادم الذى يقع بين السفن البحرية فحسب ، ولكنها تسرى أيضا عند وقوع تصادم بين سفينة بحرية ومركب تستعمل فى الملاحة الداخلية . فيكفى إذن أن تكون إحدى السفن المتصادمة من السفن البحرية . أما التصادم الذى يقع بين مراكب الملاحة الداخلية ، فلا يشمل التنظيم الذى تضمنه هذه الأحكام ولو وقع فى البحر .

٢ - فيما عدا العائمات المفيدة بمرسى ثابت كالجسور والكبارى والأرصعة 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 التى يقع فيه التصادم ، فقد يقع فى أعلى البحر أو فى الميناء أو فى قناة أو فى بحيرة أو فى نهر .

٤ - لا يشترط وقوع تصادم مادى بين السفن ، أى ارتطام بعضها ببعض الآخر فيكفى أن ينشأ الحادث عن قيام إحدى السفن المتصادمة بحركة « مناورة » خاطئة أو إهمال القيام بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير فى البحر . ومثال ذلك أن تسير سفينة على مقربة من سفينة أخرى دون مراعاة السرعة أو المسافة التى تقضى بها قواعد السير فى البحر فتحرك الأمواج من حولها ، وتحدث الضرر أو أن تسير سفينة فى 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 - تسرى 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 :

أولا : 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 وأيه المصيب إلا إذا فتح الباب على مصراعيه ليثبت لكل 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 ، ورأى المشروع النص عليه ، ليقطع دابر كل جدل حوله .

ويقع أغلب الخطأ الذي ينجم عنه التصادم بسبب إهمال في قيادة السفينة أو قلة خبرة القائم بالقيادة أو بسبب عدم مراعاة قواعد السير في البحر ، كاستعمال استعمال الأنوار ليلا ، أو إهمال 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 إهمال وضع الأنوار في أعلى السفينة إذا تعطلت في البحر ، أو إهمال الاتجاه الى اليمين عند تقابل لسفينة بسفينة قادمة من الاتجاه الآخر في الممرات المائية .

وإثبات الخطأ في مجال التصادم من أعسر الأمور ، لا سيما إذا وقع الحادث في أعلى البحر حيث لا يوجد شهود إلا 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 بالقائما على الآخرين ، ولا يعين المحكمة على كشف الحقيقة الا تقارير الخبراء ، وإن كان الخصوم لا يسلمون بها

بسهولة ويحاولون نقضها بآراء خبراء من عندهم ، ويقف المؤمنون وراء هذا النزاع ، كل يشد أزر عميله لينجو من التعويض الذى غالبا ما يكون باهظا ، وهكذا تتسم قضايا التصادم عادة بطول الجدل وحدته .

وغنى عن البيان أنه لا يكفى لقيام المسؤولية اثبات الخطأ ، وإنما يجب أيضا اثبات علاقة السببية بين الخطأ والضرر .

ثانيا : إذا 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 إذا ظل سبب الحادث مجهولا أو قام شك حوله ، إذ لا مسؤولية إلا إذا ثبت خطأ فاذا تعذرت نسبة خطأ مؤكد 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 لينفى كل قرينة فى صالح السفينة الراسية .

ثالثا : إذا ثبت أن التصادم وقع بخطأ احدى السفن المتصادمة دون غيرها تحملت هذه السفينة المسؤولية بأكملها تجاه الغير وتجاه السفن التى صدمتها .

وإذا ثبت أن التصادم وقع بخطأ أكثر من سفينة من السفن المتصادمة أى بخطأ مشترك ، تحملت كل سفينة من المسؤولية بنسبة الخطأ الذى وقع منها ، ولا تضامن بينها إذا كان الضرر الذى أصاب الغير ماديا . أما الضرر البدنى كالوفاة أو الإصابة ، فتكون السفن المخطئة متضامنة فى المسؤولية عنه تجاه الغير ، حتى إذا ما دفعت احدها 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 تسرى ولو وقع الحادث بخطأ المرشد والواقع أنه لا جديد فى هذا النص ، وكان يمكن الاستغناء عنه ، لأن المادة ٢٨٦ أبقت قيادة السفينة وادارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله ، ثم أن المرشد وهو يؤدي عمله على السفينة يعتبر - فى رأى الراجح - تابعا للمجهز فيسأل المجهز بهذه الصفة عن أخطائه ، ومع ذلك ورد النص للتأكيد .

٢٠٩ - وجاءت المادة ٢٩٩ بأحكام تفرضها الاعتبار الانسانية وآداب الملاحة البحرية فأوجبت المساعدة المتبادلة بين السفن المتصادمة وتبادل المعلومات لتعرف كل منها هوية الأخرى . فاذا وقع التصادم بين سفينتين مثلا فأوشكت احدهما على الغرق وظلت الأخرى قادرة على الملاحة فليس من الشهامة أن يلوذ ربان هذه السفينة بالقرار تاركا السفينة الأخرى تذهب الى أعماق البحر بما عليها من أشخاص ، وإنما

تقرض 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 أحمله وفعل المشروع ذلك وهو يعلم أن الغالبية العظمى من الربانية يقدسون هذا الواجب ولا يحتاجون الى من يفرضه عليهم ، وانما أراد المشروع بالنص عليه أن يذكر القلة التي قد يلهيها حب لذات فتنسأه أو تتناسأه .

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 يضر السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي ، 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 يشغل كل ربان عند وقوع الحادث بأمور سفينته وبمساعده 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 مجهزة 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 باختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عن التصادم . ونقل المشروع في هذا النظام أحكام اتفاقية « بروكسل » بتاريخ العاشر من مايو ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض قواعد الاختصاص المدني 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 - فى أحد الأمكنة التى تجوز إقامة الدعوى فيها أمام القضاء العادى لكى لا يتخذ التحكيم أداة لافساد الميزة التى تقررها الفقرة الأولى للمدعى .

٢١١ - وتكلمت المادة ٣٠١ فى 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 المسئولية التضامنية بينها ، اذ يسقط هذا الرجوع بمضى سنة واحدة من تاريخ قيام السفينة التى تباشر الرجوع بالوفاء وجدير بالذكر أن المشروع لا يقرر دفعا بعدم قبول الدعوى .

وأفادت الفقرة الثانية من المادة ٣٠١ من القاعدة المعمول بها دوليا والتى تجيز لكل دولة . اعتبار عدم امكان الحجز على السفينة المدعى عليها فى مياهها الاقليمية من أسباب وقف التقادم ، ولكن النص قصر هذه الميزة على الدائن المصرى أو المستوطن المصرى . وجدير بالذكر أن المادة ٢٩٣ التى أجرت أحكام التصادم على السفن التى تخصصها لخدمة الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولاغراض 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 فى صالحها .

٢١٢ - وفى الفصل الثانى تكلم المشروع عن الانقاذ . وأول ما يستوقف النظر فى هذا الفصل هو عنوانه ، اذ أسماه المشروع « الانقاذ » ، بينما درج الفقه المصرى - تشبهاً بالفقه الفرنسى القديم - على تسميته « المساعدة والانقاذ » ، وتطلق عليه التشريعات الأنجلو سكسونية « الانقاذ » بينما يسميه القانون الفرنسى الصادر فى السابع من يوليو ١٩٦٧ « المساعدة » ، ورجح المشروع تسميته « الانقاذ » لأن هذا اللفظ هو مدلول حصيلة العملية التى تبدأ دائما بمساعدة وتنتهى بانقاذ . فالمساعدة وسيلة والانقاذ نتيجة . وتسمية الأشياء بنتائجها خير من تعريفها بالوسائل التى تؤدى اليها .

٢١٣ - وافترضت المادتان ٣٠٢ و ٣٠٣ أحكام الانقاذ بتعيين نطاق تطبيقها . وتتضمن الأولى من المادتين المبادئ الآتية :

١ - لا يشترط لسريان أحكام الانقاذ أن تكون السفينتان ، المنفذة والمنكوبة ، من السفن البحرية ، وإنما يجب أن تكون احدهما على الأقل من هذه السفن . وتطبيقا لهذا المبدأ تسرى الأحكام المذكورة اذا كانت السفينتان من السفن البحرية ، أو اذا كانت احدهما بحرية والأخرى من مراكب الملاحة الداخلية . ولا تسرى اذا كانت العائمتان من مراكب الملاحة الداخلية .

٢ - تعتبر كل عائمة في هذا المقام سفينة أو مركب ملاحية داخلية على حسب الأحوال . فلا محل والحال كذلك للتقييد بتعريف معين للسفينة أو المركب الملاحية الداخلية .

٣ - لا أهمية للسياة التي يجري فيها الانقاذ ، فقد يقع في أعلى البحر أو في الموانئ أو في القنوات أو في البحيرات أو في الأنهار .

٤ - يجب أن تكون العائمة المنكوبة في خطر ، أي في ظروف تجعل ملاحيا 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 الملاحية الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية وذلك استثناء من المادة الثانية . ويبرر هذا الاستثناء أن الانقاذ واجب أخلاقي عند وقوع الخطر دون اعتبار لنوع الملاحية 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 فإذا 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 إذا تعلق بانقاذ أموال . أما إذا طلبت النجدة لانقاذ أشخاص يصارعون الموت في البحر فإن الامتناع عنها يكون اسفافا 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 الى 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 جدي 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 ، وإنما على الربان ، فهو المسئول مدنيا (فضلا عن المسئولية الجنائية) عند مخالفته . ويسأل المجهز أيضا اذا ثبت أن الامتناع عن تقديم الانقاذ كان بناء على تعليمات صريحة منه .

٢١٥ - والانقاذ غير مجاني ، وينبغي الا يكون مجانيا ليجد المنقذ حافزا ماديا يدفعه اليه . ولهذا جعلت المادة ٣٠٥ اجرا عليه هو المكافأة بالاضافة الى مصاريف الانقاذ واشترطت لاستحقاق المكافأة أمرين .

الأول : أن يؤدي الانقاذ 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 الانقاذ الى نتيجة نافعة ، فإن السفينة التي قدمت لها أعمال الانقاذ لا تلتزم الا بالمصاريف التي أنفقت في هذا الشأن .

٢١٦ - ولما كان الانقاذ 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 تعرضه عليها طمعا في الحصول على المكافأة . ولهذا قضت المادة ٣٠٦ بعدم استحقاق المكافأة أو المصاريف اذا رفضت السفينة المنكوبة الانقاذ صراحة ، ومع ذلك احتاط النص للمقرض الذي ترفض فيه السفينة المنكوبة مكابرة من ربانها أو طمعا في اقتصاد المكافأة فاشتراط النص أن يكون الرفض « لسبب معقول » ويتبنى على ذلك أنه اذا رفضت السفينة المنكوبة الانقاذ وقامت به السفينة المنقذة رغم ذلك ثم طلبت المكافأة والمصاريف فامتنعت السفينة المنكوبة عن دفعها بحجة أنها رفضت الانقاذ وأنها لم تكن في حاجة اليه ، فإن المكافأة أو المصاريف تستحق اذا أثبتت السفينة المنقذة خطورة الموقف الذي كانت السفينة المنكوبة توجد فيه وعدم قدرتها على مواجهته وفساد قرار ربانها برفض الانقاذ . وبعبارة أخرى اذا أثبت أن الرفض لم يكن « بسبب معقول » ، ومن الواضح أن الهدف من إتاحة الفرصة لمناقشة قرار الرفض هو حفز السفينة المنقذة على الاقدام على الانقاذ 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 ، وإنما 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 رأى المشروع أن يترك لها المجال .

٢١٨ - ونصت المادة ٣٠٨ على عدم استحقاق أى مكافأة أو مصاريف فى حالة القطار اذا حدث أثناء تنفيذ العملية ما يستوجب أن تقوم السفينة القاطرة بانقاذ السفينة المفطورة أو انقاذ ما عليها من أشخاص أو أموال ، لأن أعمال الانقاذ العادية مما يدخل فى التزامات السفينة القاطرة . ومع ذلك اذا بذلت هذه السفينة جهدا يجاوز أعمال الانقاذ العادية استحققت المكافأة أو المصاريف نظير هذا الجهد الاضافى .

٢١٩ - وتطبيقا للاتفاقيات الدولية ، قضت المادة ٣٠٩ بعدم استحقاق أى مكافأة أو مصاريف عن انقاذ رسائل البريد أيا كان نوعها .

٢٢٠ - وتكلمت المواد من ٣١٠ الى ٣١٤ فى كيفية تقدير المكافأة ووصفت فى هذا الخصوص المبادئ الآتية :

أولا : تقدير المكافأة وتوزيعها بين السفن التى اشتركت فى 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 وفقا لأحكام قانونها الوطنى ، ولذا نصت الفقرة الأخيرة من المادة ٣١٠ على قاعدة اسناد تقضى بتطبيق قانون العلم فى هذا الخصوص .

ثانيا : هناك اتجاه فى الاتفاقيات الدولية وبعض التشريعات الوطنية الى عدم تقرير مكافأة عن انقاذ الأشخاص بحجة أن انقاذ الروح البشرية واجب انسانى ينبغى أن يؤديه كل فرد دون أن ينتظر ثوابا عليه الا من عند الله . ومع التسليم بوجود هذا الواجب الانسانى الأخلاقى ، قدر المشروع أن من غير المنطقى أن تستحق المكافأة عند انقاذ الأموال ولا تستحق عند انقاذ الأشخاص . اذ يخشى أن يفضل بحارة السفينة المنقذة - أو على الأقل ذوى النفوس المريضة منهم - انقاذ البضائع على انقاذ الأشخاص لعدم أنهم سوف لا يكافأون على هذا الانقاذ . ثم انه من الانصاف أن يحصل المنقذ على مكافأة نظير جهده ومخاطرته اذا كانت الحالة المالية للشخص الذى أنقذه تسمح بدفع المكافأة . ولهذا رأس المشروع أن يعالج المسألة من زاويتها العملية فنص فى الفقرة الأولى من المادة ٣١١ على مبدأ استحقاق المكافأة عن انقاذ الأشخاص ، وترك تقديرها للاتفاق وللقاضى عند الخلاف . وواجه النص الفرض الذى يكون فيه الشخص الذى أنقذ فقيرا لا يستطيع دفع أى مكافأة فرخص القاضى فى اعفائه منها . وهكذا وفق النص بين الوجهين المادى والأخلاقى 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 فى ظروف لا تسمح بالسؤال عن الحالة المالية للشخص الذى ينقذ ،
فإنكل غرقى يصارعون الموت ، ولا يختار المنقذ من ينقذه منهم ، وإنما هو يمد يده الى
أقرب الغرقى اليه فينتشله .

ولم يكتف المشروع بتقرير المكافأة عند انقاذ الأشخاص القادرين على دفعها ،
وإنما جعل للأشخاص الذين ينقذون الأرواح البشرية نصيبا فى المكافأة التى تعطى لمن
قاموا بانقاذ الأموال ، لكى لا ينصرف المنقذون عن انقاذ الأرواح البشرية مفضلين انقاذ
كمية أكبر من البضائع تكبر معها مكافآتهم . ولا مكان للاشتراك فى هذه المكافأة لمن
حصل على مكافأة خاصة من الشخص الذى أنقذه اذ لا يجوز أن يثاب المنقذ على عمله
مرتين .

ثالثا : يحصل الانقاذ عادة فى ظروف لا تسمح بسلامة تقدير الشروط التى
يتم بمقتضاها ، فقد يستغل المنقذ ضعف مركز السفينة المنكوبة أو الشخص المعرض
للخطر فيفرض شروطا باهظة للانقاذ لا سيما فيما يتعلق بمقدار المكافأة .

وقد يتفق الطرفان على مكافأة تبدو فى 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 فى هذا خروج عن المألوف ، اذ الغالب أن تتوافر فى اتفاق
الانقاذ شروط عقد الاذعان فتجرى عليه أحكام المادة ١٤٩ من التقنين المدنى التى
لا تخرج المادة ٣١٢ من المشروع عن أن تكون ترديدا لها .

رابعا : بينت المادة ٣١٣ الأسس التى يجب على المحكمة مراعاتها وهى تقدر
المكافأة أو تفصل فى كيفية توزيعها ، وجاء ذكر هذه الأسس بحسب ترتيب أسبقيتها .

خامسا : أجازت المادة ٣١٤ للمحكمة تخفيض المكافأة أو الغاءها أصلا فى
فرضين :

الأول : اذا تبين أن الأشخاص الذين تولوا الانقاذ ارتكبوا أفعالا جعلت الانقاذ
لازما ، أى أنهم افتعلوه افتعالا ، كما اذا أشعلوا النار فى السفينة ليتولوا اطفائها ،
أو كما اذا ألقوا بأحد المسافرين فى البحر ليقوموا بانقاذه .

والثانى : اذا ارتكبوا غشما : كما اذا استغلوا حالة الذعر والفزع والهرج والمرج
فى السفينة المنكوبة لارتكاب أفعال شائنة ، كتهب الشحنة أو سرقة أمتعة المسافرين .

٢٢١ - ونصت المادة ٣١٥ على أن تنقضى بمضى سنتين دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن الانقاذ . وتسرى المدة من تاريخ انتهاء أعمال الانقاذ . ويقف سريانها - فضلا عن الأسباب العامة المنصوص عليها في القانون المدني - إذا تعذر حجز السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية المصرية وكان المدعى مصرية أو يستوطن مصر . ولا محل لهذا الحكم إذا 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 الذى عنيت به هو استلزام إقامة الدعوى أمام المحاكم المصرية أو اجراء التحكيم في مصر إذا وقع الانقاذ في المياه الإقليمية المصرية وكانت كل من السفينة التى قامت بالانقاذ والسفينة التى أنقذت من السفن التى تتمتع بالجنسية المصرية . وأبطل النص كل اتفاق يأتى على خلاف هذا الحكم .

٢٢٣ - وتناول المشروع فى الفصل الثالث نظام الخسارات البحرية ، وهو نظام عتيق استقر العرف البحرى فى شأنه على قواعد خاصة جمعتها عام ١٨٧٩ بعض المنظمات الدولية المعنية بالملاحة البحرية وصارت تعرف باسم « قواعد يورك والبروكس » 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 ، فإنها لم تفرغ فى اتفاقية دولية كما حدث بالنسبة الى الكثير من مسائل القانون البحرى الأخرى . والسبب فى ذلك مردود الى ما صادفته من قبول لدى المجهزين والشاحنين والمؤمنين وغيرهم من ذوى الشأن فى الملاحة البحرية حتى درجوا على اعتبارها جزءا متما لما يبرمون من اتفاقات ولو لم يشيروا اليها صراحة ، كما درج القضاء فى كل الدول على تطبيقها بوصفها تعبيرا عن العرف البحرى . ويضاف الى ذلك أنه من الخير ترك هذه القواعد طليقة تتغير بتغير الزمن ، تعاد صياغتها من حين الى حين دون أن تقنن فى اتفاقية دولية تفقدها ميزة المرونة .

وهناك رأى ينادى بإلغاء نظام الخسارات المشتركة بحجة أنه يتطلب نفقات كثيرة ويشير صعوبات تتعلق بالتسوية لا سيما إذا وقع الحادث لسفينة ضخمة تحمل شحنات لعدد كبير من الملاك ، اذ تزيد كثرة العدد فى تعقيد التسوية ، وقلما يستطيع الخبير الذى يتولاها ارضاء جميع ذوى الشأن فيها . ثم الغالب فى الوقت الحاضر أن تأخذ التضحية صورة مبالغ ينفقها الربان فى سبيل السلامة المشتركة ويريد المجهز توزيعها على المشتركين فى الرحلة ، وقد تحدثه نفسه بالغش فيبالغ فى تقدير المبالغ التى

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 أى اجتماع دولى أن نادت جهة عملية بإلغائه . يضاف الى ذلك أن شعور الربان بأن ما ينفقه من مبالغ للسلامة العامة لا يتحملة المجهز وحده وإنما يشاركه فى تحمله جميع ذوى الشأن فى الرحلة ، هذا الشعور يجعل الربان يتخذ قرار التضحية دون طول تردد قد تضيق معه فرصة النجاة . ولهذا كله رأى المشروع الإبقاء على نظام الخسارات المشتركة ، بل أنه أبقاه مطلقا 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 يبنى الاقتصار على الكليات وترك الجزئيات يحورها العمل ويشكلها العرف .

٢٢٤ - وافتتحت المادة ٣١٧ أحكام الخسارات المشتركة بالكلام فى مصادرها . والأصل فى 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 البحرى ، وإذا تعارض النص والعرف فالأرجحية للعرف إلا اذا كان النص آمراً ومرجع القاضى فى العرف هو قواعد « يورك وانفرس » يلجأ أولاً الى التطبيقات الخاصة (القواعد المعينة بالأرقام) فإذا لم يجد بينها التطبيق الذى ينشده ، لجأ الى القواعد الكلية (المعينة بالحروف) لأن الخاص يحجب العام ، ولأن هذه هى الخطة التى رسمتها قاعدة التفسير التى وضعت على رأس القواعد فى صياغة عام ١٩٥٠

٢٢٥ - وقسمت المادة ٣١٨ الخسارات البحرية الى نوعين : خسارات مشتركة ، وأخرى خاصة . وتولت المادة ٣١٩ تعريف كل من النوعين ، وبدأت ببيان الشروط التى اذا توافرت اعتبرت الخسارة مشتركة ، ثم عرفت الخسارة الخاصة بأنها الخسارة التى 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 التى تتطلبها المادة ٣١٩ لاعتبار الخسارة مشتركة فيما يأتى :

١ - أن تقع الخسارة نتيجة حادث بحرى يقتضى بذل تضحية غير اعتيادية أو انفاق مصروفات غير عادية لاتقاء خطر يحدق بالسفينة أو بالشحنة . ونظرا للتقدم التكنولوجى غالباً ما تتخذ الخسارة صورة مصروفات ينفقها الربان ثم يوزعها المجهز على ذوى الشأن فى الرحلة البحرية .

٢ - أن تبذل التضحية أو تنفق المصروفات عن ارادة حرة من الربان ، أى بناء على تقديره للظروف تم اتخاذه القرار المناسب فاذا فرضت التضحية أو الانفاق على الربان من قبل السلطة العامة مثلاً ، فلا تعتبر الخسارة مشتركة .

٣ - أن تبذل التضحية أو تنفق المصروفات فى سبيل السلامة المشتركة . ولا يشترط أن يكون الخطر محدقاً بالسفينة والشحنة معاً ، فقد يقتصر على الشحنة بل وعلى جزء منها دون تخصيص ، كالخطر الذى يهدد البضائع المشحونة فى العنابر المجاورة لماكان الذى شب فيه الحريق . ويجب أن تكون التضحية أو الانفاق بمقدار معقول ، أى الى الحد اللازم لاتقاء الخطر . فاذا جاوز الربان هذا الحد صار اسرافاً 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 الذى يتحتم لمواجهة اتخاذ تدبير سريع والا وقع الضرر . ولا يشترط أن يقع الخطر بالفعل . بل يكفى أن يعتقد الربان لأسباب معقولة أنه واقع حتماً وأن السفينة أو شحنتها هالكة ولا محالة اذا لم يبادر الى بذل التضحية أو انفاق المصروفات .

تلك هى الشروط اللازمة لاعتبار الخسارة مشتركة . وفى قواعد يورك وانفرس ، المعينة بالأرقام صور عديدة لما يعبر ولما لا يعبر عن الخسارات المشتركة ولم ينقل المشروع هذه الصور لأنها من الجزئيات التى لم يشأ أن ينقل بها النصوص .

٢٢٦ - ولا تثير الخسارة الخاصة أية صعوبة قانونية ، اذ تجرى فى شأنها القواعد العامة فيتمحمل الخسارة مالك الشئ أو من أنفق المصروفات على أن يكون له الرجوع على من أحدث الضرر أو من أفاد من المصروفات التى أنفقت . ولهذا بادرت المادة ٣٢٠ الى تأكيد هذه الحلول لتتفرغ النصوص التالية لمسائل الخسارات المشتركة وتدور هذه المسائل حول ثلاث نقاط : تعيين ما يقبل وما لا يقبل فى الخسارات المشتركة ، وتسوية الخسارات ، وأحكام الدين الذى ينشأ عنها .

٢٢٧ - وتناولت المواد من ٣٢١ الى ٣٢٨ المسألة الأولى (ما يقبل وما لا يقبل فى الخسارات المشتركة) ووضعت فى 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 مسيطرة للرأى الغالب فى القضاء العالمى ، ولأن من شأنها منع الفوضى التى تقع اذا تعددت الجهات التى تملك اصدار قرار التضحية أو الانفاق .

٢ - لا تقبل فى الخسارات المشتركة الا الأضرار المادية التى تكون التضحية هى السبب المباشر والمؤثر فى احداثها . بمعنى أنه يجب أن تكون هناك علاقة سببية بين الضرر والتضحية . وفى الفقرة الثانية من المادة ٢٢٢ - أمثلة لأضرار مادية لا تقبل فى الخسارات المشتركة لأنها غير مباشرة .

٣ - لا يخول دون اعتبار الخسارة مشتركة أن يقع الحادث الذى نشأت عنه يخطأ أحد ذوى الشأن فى الرحلة . وفى هذه الحالة لا تقبل أموال هذا الشخص التى ضحيت فى المجموعة الدائنة بينما تسهم أمواله التى انقذت فى المجموعة المدينة .

٤ - النفقات البديلة تقبل فى الخسارات المشتركة . فإذا اقتضت الضرورة صرف نفقات معينة تدخل بطبيعتها فى الخسارات المشتركة تم استبدلت بها نفقات أخرى ، فإن المبلغ الذى يقبل فى الخسارات المشتركة هو الذى أنفق فعلا لا المبلغ الذى كان مزمعا انفاقه ، بشرط ألا يجاوزه اذ لا يجوز أن يكون من شأن استبدال النفقة زيادة أعباء المشتركين فى الخسارة .

٥ - البضائع التى تشحن على سطح السفينة خلافا لأحكام المادة ٢١٦ (أى دون اذن الشاحن ودون التزام فى القانون أو فى العرف) تعتبر من الخسارات المشتركة اذا أنقذت فتقبل فى المجموعة المدينة لتتحمل نصيبا من الضرر المشترك . أما اذا ضحيت فلا تقبل فى المجموعة الدائنة الا اذا تبين أن شحنها على السطح لم يكن باذن مالكيها أو كان بناء على نص فى القانون أو ما جرى عليه العرف فى ميناء الشحن . ويستثنى من هذه القاعدة الأخيرة الملاحة الساحلية بين الموانئ الداخلية ، اذ تقوم بهذه الملاحة عادة سفن صغيرة الحجم تضع الجانب الأكبر من شحناتها على سطحها كما أن المادة ٢١٦ استثنتها من قيود الشحن على السطح .

٦ - البضائع التى تنقل خلسة (وهى التى عبرت عنها المادة ٢٢٦ بالبضائع التى لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال) تسهم فى المجموعة المدينة اذا انقذت لتتحمل نصيبا من الضرر المشترك ، ولا تقبل فى المجموعة الدائنة اذا ضحيت .

٧ - البضائع التى يقدم عنها بيان بأقل من قيمتها الحقيقية تدخل فى الخسارات المشتركة فاذا ضحيت أدرجت فى المجموعة الدائنة بقيمتها التى أعلنت . واذا أنقذت أدرجت فى المجموعة المدينة بقيمتها الحقيقية هذا وذاك عقابا على الكذب .

٨ - الأمتعة غير المسجلة (وهي التي عبرت عنها المادة ٣٢٨ بالأمثلة التي لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال) ورسائل البريد على اختلاف أنواعها لا تسهم في الخسائر المشتركة إذا أنقذت ، وتقبل في المجموعة الدائنة بقيمتها التقديرية إذا ضحيت .

٢٢٨ - وتكلمت المواد من ٣٢٩ الى ٣٣٦ في تسوية الخسائر المشتركة ووضعت القواعد الآتية :

١ - تتكون من الالتزامات والحقوق الناشئة عن الخسائر المشتركة بمجموعتان احدهما مدينة والأخرى دائنة .

٢ - تسهم في المجموعة المدينة الأموال التي أفادت من التضحية التي بذلت أو المبالغ التي أنفقت ، أي أنقذت 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 . ويجدير بالذكر أن المشروع أخذ في هذا الصدد بطريقة « فرق القيمة » وهي الطريقة التي أقرتها قواعد « يورك وانفريس » في صياغة عام ١٩٥٠ عوضا عن الطريقة النسبية التي كانت سائدة منذ صياغة عام ١٨٩٠ وتعلق بها القضاء في كثير من الدواول .

٤ - المصروفات التي تنفق لتحصيل المبالغ الناشئة عن الاسهام في الخسائر المشتركة تعتبر من الخسائر المشتركة وتقبل فيها .

٥ - المبالغ التي يقدمها أصحاب البضائع لضمان ما يستحق عليهم في الخسائر المشتركة تودع أحد المصارف في حساب مشترك باسم نائب عن المجهز ونائب عن أصحاب البضائع لكيلا ينفرد المجهز بالتصرف فيها .

٦ - توزع الخسائر المشتركة بين جميع ذوى الشأن في الرحلة البحرية . ويتولى التسوية خير 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 الذى ينشأ عن الاسهام فى الخسارات المشتركة . وتتلخص القواعد التى وضعتها فى هذا الخصوص فيما يأتى :

١ - يضمن هذا الدين حقان : الأول حق حبس البضائع التى يجب أن تسهم فى الخسارات حتى يقدم أصحابها ضمانا كافيا لدفع نصيبها فى الخسارات . والثانى حق امتياز ينصب على البضائع التى أنقذت أو تمنها اذا كان الدين مستحقا للمجهز ، وعلى السفينة التى أنقذت وأجرتها ، اذا كان الدين مستحقا لأصحاب البضائع . ويشمل الامتياز مصروفات التسوية .

٢ - لا تضامن بين الملزمين بالمبالغ الناشئة عن الاسهام فى الخسارات المشتركة . ومع ذلك أجرت المادة ٣٣٩ على هؤلاء الملزمين حكما من أحكام التضامن هو توزيع نصيب المعسر منهم على الآخرين .

٢٣٠ - تنص المادة ٣٤٠ على أن تقضى بمضى سنتين دعاوى الاشتراك فى الخسارات المشتركة . وتجرى على هذه المدة أسباب الانقطاع المقررة فى القانون الدانى ، ويضاف إليها سبب آخر هو تعيين خبير التسوية ، اذ 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 البحرى

٢٣١ - يبرم التأمين البحرى 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 فى مضمون بنودها . ودرج المؤمنون على اعداد عقودهم بهذه الصورة لعدم اطمئنانهم الى كفاية النصوص القانونية ، ولأن التأمين من العقود التى تبرم فى محيط من الاحتمالات توحى بالافاضة فى الايضاح .

وجاء هذا الباب حصيلة دراسة عدد من أهم وثائق التأمين الدائنة فى المعاملات البحرية لاسيما وثائق هيئة اللويدز . وقد استخرج المشروع خلاصتها وأفرغها فى نصوص تتضمن المبادئ العامة فى عقد التأمين البحرى والحلول المعول بها فى أهم أنواع هذا التأمين . والمأمول أن تركز منشآت التأمين الى هذا التنظيم المتسم بالعملية فتعرض عن الاسهاب فى العقود التى تطبعها وعن تكرار الأحكام التى 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 لأول بوضع تعريف للتأمين البحري لكيلا يختلط بغيره من أنواع التأمين الأخرى .

٢٣٣ - واشترطت المادة ٣٤٢ اثبات عقد التأمين البحري بالكتابة وأعقبته 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 الدفع في مجال التأمين البحري ، وهو حل يختلف عليه الفقه ورجحه القضاء .

٢٣٤ - وأجازت المادة (٣٤٥) للمؤمن إعادة التأمين ونصت على انتفاء العلاقات المباشرة بين المؤمن له الأصلي والمؤمن الثاني الذي أعيد التأمين لديه . ومعنى هذا أن إعادة 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 الثاني وموضوعه التأمين ضد مسؤولية المؤمن الأول في عقد التأمين على السفينة أو البضائع . وإعادة 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 بحري . والثاني ، 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 إبرامه أو من التاريخ المعين لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر في السريان . ويلاحظ أن العبرة في هذا المقام ليست بوقوع الخطر وإنما 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 فى 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 فى هذا الغرض قسط التأمين كاملاً اذا ثبت سوء قصد المؤمن له ، ونصف القسط اذا انتفى سوء القصد .

٢ - اذا تراخى المؤمن له فلم يخطر المؤمن فى الميعاد القانونى بما طرأ من ظروف زاد معها الخطر المؤمن ضده جاز للمؤمن طلب فسخ العقد . أما اذا وقع الاخطار وتبين أن زيادة الخطر لم تنشأ عن فعل المؤمن له ، ظل التأمين سارياً 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 فى هذا الغرض بقسط التأمين كاملاً اذا تبين أن زيادة مبلغ التأمين كانت نتيجة تدليس من المؤمن له ، كما اذا تعمد المغالاة فى تقدير قيمة الأشياء المؤمن عليها أو كميتها أو أهميتها . أما اذا انتفى التدليس فلا بطلان ، انما يخفض مبلغ التأمين الى قيمة الأشياء المؤمن عليها . واذا كان مبلغ التأمين أقل من قيمة هذه الأشياء ، فلا أثر لذلك فى صحة العقد ولا يلتزم المؤمن الا فى 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 ذى موضوع . فما جدواه اذا وقع الخطر وهلك الشيء ؟ ولم يبرم اذا تحققت السلامة ؟ ويكفى لوقوع البطلان أن يبلغ نبأ هلاك الشيء أو وصوله الى مكان ابرام العقد أو مكان المؤمن له أو مكان المؤمن ولو لم يثبت علمهما شخصياً بالهلاك أو الوصول ، الا اذا كان التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل الا اذا ثبت العلم الشخصى .

٢٣٨ - وتكلمت المادتان ٣٥٢ ، ٣٥٣ فى الغرض الذى يكون فيه الخطر الواحد مؤمناً عنيه من قبل عدة مؤمنين . واختصت أولى المادتين بالغرض الذى يتعدد فيه المؤمنون فى عقد واحد ، فالزم كل منهم بنسبة حصته فى مبلغ التأمين وفى حدود هذه الخطة وبغير تضامن بينهم . وتناولت المادة ٣٥٣ الغرض الذى تتعدد فيه

العقود ويزيد مجموع مبالغها على قيمة الشيء المؤمن عليه ، فأجازت للمؤمن له - فيما عدا حالة الغش - مطالبة كل مؤمن بنسبة مبلغ التأمين الذى التزم به الى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه . كما أجازت للمؤمن الذى يدفع التعويض الرجوع على المؤمن الآخر لمطالبة كل منهم بحصته من التعويض بنسبة المبلغ الذى التزم به . وعلى الرغم من انتقاء التضامن بين المؤمن المتعدين ، فقد قضى النص بتوزيع حصة المعسر منهم على زملائه الموسرين . أما فى 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 تفضى بالتعويض المناسب لمن يستحقه بما لا يجاوز القسط الكلى للتأمين .

٢٣٩ - وافتتحت المادة (٣٥٤) الكلام فى التزامات المؤمن بمبدأ عام . وهو شمول التأمين للأضرار الآتية :

- ١ - الضرر المادى الذى يحدث للشيء المؤمن عليه بسبب خطر يغطيه التأمين .
- ٢ - حصة هذا الشيء فى الخسارات المشتركة الا اذا نشأت عن خطر لا يشمل التأمين .
- ٣ - المصروفات التى تنفق بسبب خطر يشمل التأمين لحماية الشيء المؤمن عليه من ضرر مادى أو للحد من هذا الضرر .

٢٤٠ - وأضافت المادة ٣٥٥ مبدأً مكملاً للمبدأ السابق هو مسئولية المؤمن عن الضرر المادى الذى يلحق بالشيء المؤمن عليه ولو وقع الضرر بسبب خطأ من المؤمن له أو من تابعة البريين . وخشية أن يغرى هذا المبدأ المؤمن له على العبث والاهمال فى 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 عمدى أو خطأ جسيم من المؤمن له . اما خطأ التابعين البريين أيا كانت جسامته فلا سبيل للمؤمن الى الافلات من المسئولية عنه .

ولا يقتصر الأمر على خطأ المؤمن له وخطأ تابعة البريين ، وانما أقامت الفقرة الثانية من النص المؤمن مسئولاً 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 فى حالة التأمين على السفينة ، فقد أعفت الفقرة الثانية من المادة (٣٧٧) المؤمن من المسئولية عنه .

٢٤١ - وأبقت المادة ٣٥٦ المؤمن مسئولا عن الاخطاء التي يشملها التأمين في حالة الاضطرار الى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة ، ومن أمثلة التغيير الاضطرارى الانحراف لانقاذ شخص يغرق أو الافلات من عدو أو لاتقاء عاصفة . وتقتصر مسئولية المؤمن في حالة التغيير غير الاضطرارى 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 لآخطار لا يشملها التأمين الا باتفاق خاص ، فذكرت أخطار الحرب والثورات والتفجيرات النووية وغير ذلك من الآخطار المذكورة في النص . وأضافت الفقرة الثانية أن التأمين لا يشمل الاضرار التي يحدثها الشيء المؤمن عليه للأحوال الأخرى أو الأشخاص وهو أمر بديهي لأن التأمين يتعلق بضمان الأضرار التي تقع على هذا الشيء ، لا الأضرار التي تقع منه ، اذ محل ضمان هذا الأضرار الأخيرة ، هو التأمين ضد المسئولية .

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 والراى الغالب فى 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 العقبات التي تؤثر فى 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 إعفائه من الأضرار التي لا تتجاوز مائة جنيه مثلا ، فإذا تجاوز الضرر هذا الحد فبلغ ألف جنيه مثلا ، فالأصل أن يخصم حد الاعفاء من التعويض ولا يلتزم المؤمن الا بالمقدار الذى يجاوز هذا الحد (تسعمائة فى المثال) الا اذا اتفق على تعطيل الاعفاء ، عندها يجاوز الضرر الحد المتفق عليه فيلتزم المؤمن عندها بدفع التعويض كاملا بما فيه المقدار الذى يشمل الاعفاء (ألف فى المثال) وفى جميع الأحوال يحسب الاعفاء بعد استئزال النقص العادى الذى 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 فى كنفه لا يتقرر الا باتفاق أو عرف .

٢٤٦ - وذكرت المادة ٣٦٢ التزامات المؤمن له . وغنى عن البيان أن الالتزام يدفع قسط التأمين يأتي في مقدمتها . وتوجد التزامات أخرى لا تقل عنه أهمية ، كالاتزام ببذل العناية المعقولة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه ، فلولا هذا الالتزام لما أمكن النص في المادة ٣٥٥ على شمول التأمين للأضرار التي تنشأ عن 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 إلا 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 أثرا على الإيقاف أو الفسخ إلا إذا أخطر به المؤمن له وانقضت مدة معينة يستطيع خلالها اتقاء هذه النتيجة يدفع القسط المتأخر والمصروفات ليعود مفعول العقد إلى السريان . واعد 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 أثرا 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 الذي 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 متفرجا غير مكترث معتمدا على التعويض الذي يدفعه المؤمن والثاني : اتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على حق الرجوع على الغير المستقول .

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 إلا عند وجود اتفاق أو نص في القانون .

٢٥٠ - وإذا جرت التسوية بطريق دفع التعويض ، فإن التزام المؤمن يقتصر على دفعه . ولهذا نصت المادة ٣٦٦ على أنه لا يلتزم بإصلاح ما يصيب الأشياء المؤمن عليها من تلف أو استبدال غيرها بها . وعلى العكس من ذلك الزمته 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 مالكة 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 . وضافت 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 بمراعاة الصديق فيما يدلى به من بيانات بشأن الحادث ، فاذا تعمد اغفال أسباب وقوعه أو المغالاة في الأضرار التي أحدثها أو قدم أى 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 - وألغت 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 تتجاوز 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 . واخصمت 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 اليها أسبابا جديدة مشتقة من أمسايب التعامل

فى مجال التأمين البحرى ، ولم يشر النص الى وقف المسدة لأنه يخضع للقواعد العامة . وهناك قضاء حسن يرتب على المفاوضات الجديدة بين الطرفين بقصد الوصول الى نسوية ودية وقف التقادم طوال الفترة التى يتبادل فيها الطرفان العروض بصورة متصلة .

٢٥٥ - وفى الفصل الثانى وضع المشروع أحكاما خاصة ببعض أنواع التأمين البحرى ، فتكلم فى نوعين من التأمين هما التأمين على السفينة ، والتأمين على البضائع ، بوصفهما أكثر أنواع التأمين البحرى وقوعا فى العمل ، وأضاف إليها نوعا ثالثا هو التأمين ضد المسئولية ، وهو نوع من التأمين لم يكن معروفا فى الأوساط البحرية التى ظلت لحقبة طويلة من الزمن تنفر من تحمل المسئولية وتستسيغ شروط الاعفاء منها ، حتى تغير الحال بعد إبرام الاتفاقيات الدولية التى أخذت بمبدأ المسئولية المحدودة وابطلت شروط الاعفاء ، فاضطر ملاك السفن والقائمون بعمليات النقل البحرى الى الالتجاء الى التأمين لمواجهة الأعباء التى ترتبها عليهم هذه المسئولية .

٢٥٦ - واستهلكت المادة ٣٧٤ الفرع الأول الخاص بالتأمين على السفينة بالإشارة 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 فى كل صورة منها .

٢٥٧ - وأعقت المادة ٣٧٧ المؤمن من تعويض الضرر الذى ينشأ عن عيب ذاتى فى السفينة الا اذا كان العيب خفيا ، ومن تعويض الضرر الذى ينشأ عن خطأ متعمد من الربان دون البحار كما اذا أشعل النار فى السفينة أو تعمد الارتطام بالصخور ، وهو حل تقليدى أكدته النص استثناء من حكم الفقرة الثانية من المادة ٣٥٥ التى تقيم المؤمن مسئولا عن الضرر الذى يصيب الأشياء المؤمن عليها بخطئ الربان أو البحارة . ويشترط أن يكون الخطأ عمديا ، أى بقصد احداث الضرر ، والاثبات على المؤمن .

وعلى العكس من ذلك ، قضت المادة ٣٧٨ بشمول التأمين لمسئولية المؤمن له قبل الغير عن الأضرار التى تحدث عن التصادم ، وهو بدوره استثناء من حكم الفقرة الثانية من المادة ٣٥٧ التى تستبعد من التأمين الأضرار التى تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال والأشخاص ، فهذه الأضرار لا يشملها التأمين ، وإنما 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 ، وإنما بظل 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 تعفى المؤمن من الالتزام باصلاح الأشياء المؤمن عليها أو استبدال غيرها بها ، لان هذه المادة الأخيرة تعفى 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 بطالتها 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 الخسائر المشتركة أو بمصروفات الانقاذ . وتشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والملحقات المملوكة للمؤمن له . واذا أبرم تأمين خاص على هذه الملحقات ثم هلكت السفينة كلياً أو تركت للمؤمن وجب تخفيض القيمة المقدرة للسفينة بما يعادل قيمة الملحقات لكيلا يعرض 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 فعلاً أو حكماً أو اصابتها بتلف لا يرجى اصلاحه أو بطلب اصلاحه نفقات باهظة أو اذا كان انقاذها يتطلب نفقات من هذا القبيل . واذا كان التأمين شاملاً لخطر الحرب ، اعتبرت السفينة في حكم الهالكة اذا أسرت أو احتجزت أو أوقفت بأمر من السلطة العامة ولم يتمكن المؤمن له من استردادها خلال فترة يرجح بعدها فقد العمل في الاسترداد .

٢٦٣ - وإذا كان للمجهز عدة سفن وأبرم بأميناً خاصاً 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 إلى المؤمن كما لو كانت مملوكة للغير ، فلا يشملها التأمين على السفينة .

٢٦٤ - وتكلمت المادة ٣٨٥ عن مصير التأمين عندما تنتقل ملكية السفينة المؤمن عليها إلى مالك جديد . والحقت بانتقال الملكية حالة تأخير السفينة غير مجهزة لأن المستأجر في هذه الصورة من الإيجار يتحمل نفقات التأمين . والقاعدة التي وضعها النص هي انتقال التأمين بحكم القانون إلى المالك الجديد أو المستأجر . بشرط إخطار المؤمن بانتقال الملكية أو الإيجار . ومع ذلك أجاز النص للمؤمن فسخ العقد لأن التأمين من العقود الملحوظ فيها الاعتبار الشخصي ، وقد لا يطمئن المؤمن إلى المالك الجديد أو إلى المستأجر المجهز . كما أبقى النص المؤمن له الأصلي ملزماً بدفع أقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ انتقال الملكية أو الإيجار .

وإذا لم يخطر المؤمن بانتقال الملكية أو بالإيجار في الميعاد المحدد ، وقف سريان التأمين من تاريخ انتهاء هذا الميعاد ، ولكنه يعود إلى السريان إذا رقع الاخطار . ولما كان المؤمن لا يضمن الخطر الذي يقع أثناء توقف التأمين . فقد ألزمه النص برد جزء من القسط مقابل مدة الإيقاف .

ولم يجر النص أحكامه على ملكية السفينة على الشيوع إلا إذا شمل انتقال الملكية أغلبية الحصص .

٢٦٥ - واختتمت المادة ٣٨٦ أحكام التأمين على السفينة بتأكيد سريانها ولو كان التأمين يقتصر على فترة وجود السفينة في ميناء أو مرسى أو حوض جاف أو في أي مكان آخر ، كما أجرى النص الأحكام المذكور إذا 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 « بوثيقة اشتراك » . والمقصود بوثيقة الاشتراك العقد الذي يكون موضوعه التأمين خلال مدة معينة على شحنات متعددة خاصة بالمؤمن . ويطلق على هذه الوثيقة أحياناً اسم (الوثيقة العائمة) لأنها لا تتضمن تحديداً للبضائع التي تغطيها .

٢٦٧ - ووضعت المادة ٣٨٨ مبدأ هاما هو بقاء البضائع مشمولة بالتأمين في أى مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما تحددها وثيقة التأمين . وجاءت المادة ٣٨٩ بتطبيق لهذا المبدأ عندما نصت على بقاء البضائع مشمولة 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 ، أى 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 ، أى 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 تشمل على الشروط العامة المشتركة بين جميع الشحنات وعلى تعيين الحد الأعلى للمبلغ الذى يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة ، لأن مسئوليته عن الشحنة الواحدة لا تجاوز المبلغ المعين لها . أما الشروط الخاصة بكل شحنة على حدة كتعيين البضائع التى تشملها الرحلة والسفينة ، فتعين بملاحق بمناسبة كل شحنة .

٢٧٢ - وتكلمت المادة ٣٩٤ عن الشحنات التى تشملها وثيقة الاشتراك ، وفرقت بين نوعين منها :

الأول : الشحنات التى تقع لحساب المؤمن له شخصيا أو تنفيذا لعقد يلزم بإبرام التأمين (كالبيع « سيف » مثلا وهذه الشحنات يسرى عليها التأمين تلقائيا من وقت تعرضها للخطر المؤمن ضده بشرط الاخطار عنها فى الميعاد المعين فى الوثيقة . والثانى : الشحنات التى تتم لحساب الغير ويكون للمؤمن له مصلحة جدية فيها بوصفه وكيلًا بالعمولة أو أمينًا للبضائع أو غير ذلك من الصفات ، وهذه الشحنات لا يسرى عليها التأمين الا من وقت اخطار المؤمن بها . ولم يشر النص الى الشحنات التى 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 الجزء الذى يترتب على مخالفة المؤمن له الالتزام باخطار المؤمن بالشحنات التى يجديها ، فأجازت للمؤمن فسخ التأمين فورا مع التعويض ويكون له فى حالة سوء النية استرداد المبالغ التى دفعتها عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له .

٢٧٤ - واستلزمت المادة ٣٩٦ فى 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 فى تحديد هذا الميعاد التوفيق بين مصالح طرفى العقد باتاحة الوقت الكافى للمؤمن له لفحص البضاعة وكشف ما أصابها من ضرر واتقاء والتراخى الذى قد يضيع على المؤمن جدوى التحريات التى يجريها للتحقيق من طبيعة الضرر وارتباطه بالخطر المؤمن ضده وغير ذلك من الأمور التى يتوقف عليها التزامه بدفع مبلغ التعويض . ويلاحظ أن النص لا ينشئ دفعا بعدم قبول الدعوى ، وإنما مجرد قرينة على غير صالح المؤمن له حتى يثبت ما يخالفها .

٢٧٥ - ويتعلق الفرع الثالث بالتأمين ضد المسؤولية ، وافتتحته المادة ٣٩٧ بمبدأ أساسى هو عدم التزام المؤمن بدفع التعويض الا اذا وجه الغير الذى أصابه الضرر مطالبة ودية أو قضائية - الى المؤمن له ، لأن مسؤولية المؤمن تابعة لمسئولية 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 الذى يلتزم به المؤمن له تجاه الغير المضرور . وطبقت المادة ٣٩٨ هذا الأصل عندما افترضت وجود تأمين على السفينة وتأمين آخر ضد المسؤولية عن الأضرار التى تحدثها السفينة للغير ، فلم تجعل لهذا التأمين الأخير أثرا فى حالة التصادم الا اذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفى لتغطية الضرر .

٢٧٦ - وافترضت المادة ٣٩٩ وجود عدة تأمينات لضمان المسؤولية فقضت بأنه مهما كان عدد الحوادث التى تقع فلا يلتزم كل مؤمن عن كل حادث الا فى حدود المبلغ المذكور فى 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 فى الأصل بحريا ، فلا تسرى عليه أحكام التأمين البحرى الا اذا اتفق طرفا العقد على ذلك . فاذا لم يقع هذا الاتفاق ، جرت عليه أحكام التأمين البرى .

ويتشرف وزير العدل بعرض مشروع القانون المرافق رجاء الموافقة عليه والسير فى اجراءات اصداره .

تحريرا فى / / ١٩٨٨

وزير العدل

المستشار /

(فاروق سيف النصر)