

القانون البحرى

مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة
والنقل البحرى - الحوادث البحرية - التأمين البحرى

للمزيد من العصريات زورونا على مدونة الكتب العصرية

<http://koutoub-hasria.blogspot.com/>

<https://www.facebook.com/koutoubhasria>

دكتور

مصطفى كمال طه

أستاذ القانون التجارى والقانون البحرى

بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

عميد كليتى الحقوق بجامعة الاسكندرية وبيروت العربية سابقا

مدونة الكتب العصرية <https://www.facebook.com/koutoubhasria> <http://koutoub-hasria.blogspot.com/>

الناشر

دار المطبوعات الجامعية

أمام كلية الحقوق ت : ٤٨٦٢٨٢٩ الاسكندرية

القانون البحرى

مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة
والنقل البحرى - الحوادث البحرية - التأمين البحرى

دكتور

مصطفى كمال طه

أستاذ القانون التجارى والقانون البحرى

بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

عميد كليتى الحقوق بجامعة الاسكندرية وبيروت العربية سابقاً

الناشر

دار المطبوعات الجامعية

أمام كلية الحقوق ت : ٤٨٦٢٨٢٩ الاسكندرية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة

١ - تعريف القانون البحرى وخصائصه

١ - تعريف القانون البحرى :

القانون البحرى هو مجموع القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية .
ذلك لأن ظروف الملاحة البحرية والأخطار التى تتعرض لها استلزمت وضع
قواعد قانونية خاصة بها منذ القدم .

والقانون البحرى بالمعنى المتقدم يشمل القواعد القانونية التى تنظم
العلاقات البحرية بين الدول سواء فى وقت السلم أو فى وقت الحرب . ويطلق
على جملة هذه القواعد : القانون الدولى العام البحرى ، . ومن أهم المسائل
التي يعرض لها هذا القانون حرية الملاحة والبحار ، والبحر الاقليمى ، وأعلى
البحار ، والحصر البحرى ، والمهربات الحربية والغنائم البحرية ، وحماية البيئة
البحرية (١) .

ويتفرع عن القانون البحرى أيضاً : القانون الإدارى البحرى ، وهو يحكم
العلاقات بين الأشخاص القائمين بالاستغلال البحرى من جانب والدولة
وفروعها المختلفة من جانب آخر ، كالقواعد الخاصة بسلامة السفن وصلاحياتها
للملاحة وبالإشراف على استخدام الملاحين وبمؤهلات الرابنة وضباط الملاحة
والمهندسين البحريين .

ويشمل القانون البحرى ثالثاً ، الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية أو ما
يعرف : بالقانون الجنائى البحرى ، . ومعظم الجرائم الخاصة بالملاحة البحرية
ورد فى القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى
السفن . وجدير بالذكر أنه قد أبرمت اتفاقية دولية هى اتفاقية روما فى ١٠
مارس ١٩٨٨ لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن وسلامة الملاحة

(١) أنظر نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ فى المجلة المصرية للقانون
الدولى ، المجلد ٣٨ ص ٢٤٦ .

البحرية (١) . وقد استمدت هذه الاتفاقية أحكامها إلى حد كبير من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، واتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١ بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني .

هذه الفروع الثلاثة من القانون البحري (القانون الدولي العام البحري ، والقانون الإداري البحري ، والقانون الجنائي البحري) ينظمها القانون البحري العام الذي تظهر الدولة في علاقاته بوصفها سلطة عامة ذات سيادة . وهذا القسم من القانون البحري يخرج عن نطاق هذه الدراسة التي ستقتصر على القانون البحري الخاص .

٢- والقانون البحري الخاص هو مجموع القواعد القانونية التي تنظم العلاقات الخاصة الناشئة عن الملاحة البحرية . وهذا المعنى الخاص هو الذي يقصد عادة بكلمة « قانون بحري » عند إطلاقها (٢) .

ودراستنا ، وإن كانت ستقتصر على القانون البحري الخاص ، إلا أننا سنعرض بصفة فرعية لبعض قواعد القانون الإداري البحري التي تتصل بالقانون البحري الخاص اتصالاً وثيقاً . كما سنشير أيضاً كلما لزم الأمر لأحكام القانون الجنائي البحري التي تعتبر جزءاً لقواعد القانون البحري الخاص . أما القانون الدولي العام البحري فمحل دراسته في القانون الدولي العام .

٣- على أن التفرقة بين القانون البحري العام والقانون البحري الخاص تفرقة لا تخلو من بعض التحكم . فالقانون البحري ، بوجه عام ، هو قانون وسط وبيئة قبل أي شيء آخر . والقانون البحري الخاص ، وإن كان يعنى بروابط خاصة ، إلا أنه يحمل في الوقت نفسه طابع القانون العام نظراً لتدخل الدولة المستمر في أحكامه .

(١) أعدت هذه الاتفاقية للمنظمة البحرية الدولية بناء على قرار من الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ ٩ ديسمبر ١٩٨٥ يطلب من المنظمة دراسة مشكلة الإرهاب على سطح السفن أو ضد السفن ، وذلك إثر حادث السفينة الإيطالية Achille Lauro .

(٢) يمكن أن تتفرغ عن هذا القسم « القانون الدولي الخاص البحري » ، وهو يعالج التنازع الذي ينشأ بين القوانين المختلفة بشأن الروابط للبحرية الخاصة .

وهذه الظاهرة ، ظاهرة تدخل الدولة فى القانون البحرى الخاص ، نلمسها بجلاء فى كثير من موضوعاته المختلفة . فملكية السفينة ، وهى ذات صلة وثيقة بجنسيتها ، تخضع لرقابة الدولة المباشرة . كما أن الدولة تتدخل فى تنظيم استخدام الملاحين وتحدد شروط هذا الاستخدام وآثاره . والريان ، وهو ممثل للمجهز ، يعتبر فى الوقت ذاته ممثلاً للسلطة العامة . وعقد النقل البحرى خرج من نطاق سلطان الارادة إلى مجال التنظيم القانونى الملزم .

وهذه الأمثلة التى قدمناها تدل على أنه فى دراسة القانون البحرى يجب عدم التثبيت بالفكرة التقليدية القائلة بالفصل بين القانون الخاص والقانون العام . وعلى أية حال فإن هذا الوضع لا ينتقص من مكانة القانون البحرى بين فروع القانون الخاص . إذ أن ظاهرة تغفل القانون العام فى الروابط القانونية الخاصة ليست قاصرة على القانون البحرى ، بل هى ظاهرة عامة نلمس آثارها فى القانون المدنى ذاته أهم شعب القانون الخاص وموطن القواعد العامة فى تنظيم نشاط الأفراد والهيئات الخاصة .

٤ - ذاتية القانون البحرى :

ولما كان التقنين التجارى يعتبر فى مادته السادسة من الأعمال التجارية كل العمليات القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية ، فقد درج البعض على القول بأن القانون البحرى فرع من القانون التجارى ، كما جرى العرف على تسمية هذا القانون بالقانون التجارى البحرى . وهذا ما يفسر تسمية تقنيننا البحرى بقانون التجارة البحرية . ولكن الحقيقة أن القانون البحرى ليس فرعاً من القانون التجارى ، بل أنه يتمتع بذاتية خاصة وكيان مستقل عن القانون التجارى .

ذلك أن القانون البحرى وإن كان يعنى أصلاً بالملاحة التجارية الخاصة بالنقل البحرى ، فإنه يسرى كذلك على ملاحة الصيد وملاحة النزهة ، وكلاهما لا تعد عملاً تجارياً .

كما أن القانون البحرى ليس مجرد تطبيق لقواعد القانون التجارى على المواد البحرية إذ أنه يتضمن أنظمة وقواعد لا نظير لها فى القانون التجارى . فالتأمين كان خاصاً بالقانون البحرى وحده نظراً للمخاطر الجسيمة التى كانت

تحيط بالملاحة البحرية ، وحتى بعد أن عرف التأمين البرى لا يزال التأمين البحرى محتفظاً بخصائصه الأصلية وأهمها النخلى أو الترك للمؤمنين . وقد كانت المخاطر البحرية سبباً فى نشأة أنظمة أخرى كالخسائر المشتركة وعقد المخاطرة الجسيمة . ويتمتع الرىان فى القانون البحرى بمركز قانونى خاص لا نجد له شبيهاً فى الحياة القانونية ويتميز به عن التابعين عامة . وفكرة مخاطر المهنة التى توجب مسئولية صاحب العمل لمجرد وقوع ضرر بالعامل دون مراعاة للخطأ فكرة معروفة فى القانون البحرى من قديم ولم تنفذ إلى العمل البرى إلا فى العصر الحديث . ومالك السفينة ليس مسئولاً مسئولية مطلقة فى كافة أمواله بسبب الاستغلال البحرى ، بل إن مسئوليته محدودة برجه عام . والإثبات فى المواد البحرية ليس حراً طليقاً من كل قيد كما هو الشأن فى المواد التجارية ، بل إن المشرع البحرى يتطلب الإثبات الكتابى كقاعدة عامة . ويفرض القانون البحرى على رىان السفينة مساعدة السفن الأخرى التى تكون فى حالة الخطر ، وهذا الالتزام لا نظير له فى القواعد العامة . وهذه النواحي المختلفة وغيرها تبرز ما للقانون البحرى من مقومات خاصة وكيان مستقل عن القانون التجارى .

ولعل ذاتية القانون البحرى تظهر بوجه خاص فى مجال التوحيد . فالملاحة البحرية تتم بطبيعتها بين دول متعددة وأشخاص مختلفى الجنسية مما يثير كثيراً من التنازع بين القوانين . وللقضاء على هذا التنازع وتهيئة جو من الثقة والطمأنينة للمعاملات البحرية ، وضعت معاهدات دولية بحرية تتضمن قواعد قانونية موحدة تطبق فى البلاد البحرية المختلفة ، وبهذا التوحيد الذى تناول أغلب موضوعات القانون البحرى ، يتجلى امتياز هذا القانون عن غيره من فروع القانون الخاص حيث أخفقت كل المحاولات التى بذلت للتوحيد .

وقصارى القول أن القانون البحرى ليس فرعاً من فروع القانون التجارى ، بل هو قانون منفصل عنه له مقوماته وذاتيته التى تجعل له مكانة خاصة بين العلوم القانونية .

٥- أهمية القانون البحرى :

وتقاس أهمية دراسة القانون البحرى فى الدولة بما لها من بحرية تجارية ومدى حركة موانئها وتجارها الخارجية . ومصر ذات موقع جغرافى ممتاز

تمتد سواحلها إلى مسافات بعيدة على البحرين المتوسط والأحمر ، وتقع موانئها على خطوط ملاحية منتظمة مع البلاد الأجنبية ، ومتصلة بداخل القطر بشبكة مواصلات برية واسعة النطاق . وفي مصر قناة السويس أهم قناة ملاحية في العالم ووسيلة الاتصال بين الشرق والغرب والشریان الرئيسی للتجارة الدولية . هذا إلى أن مصر من البلاد الكبيرة المصدرة والمستوردة . وقد أصبح لمصر أسطول تجاری كبير يتزايد عدده يوماً بعد يوم وتعمل الحكومة على دعمه وتعزيزه حتى تكون مصر قادرة على ضمان الاستيراد والتصدير عن طريق سفنها الخاصة بدلاً من الاعتماد على السفن الأجنبية .

وضاعف أهمية دراسة القانون البحري في مصر في الوقت الحاضر صدور قانون للتجارة البحرية الجديد بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠^(١) الذي ألغى قانون التجارة البحرية الصادر في ١٣ نوفمبر ١٨٨٣ وحل محله ، وكذلك إنشاء وزارة للنقل البحري في سبتمبر ١٩٧١ تستهدف النهوض بقطاع الملاحة البحرية وتنمية صناعات النقل البحري^(٢) .

٢- نطاق تطبيق القانون البحري

٦- يقتصر تطبيق القانون البحري على الملاحة البحرية وحدها دون الملاحة النهرية أو الداخلية . وقد تكون الملاحة مختلطة تتم في البحر والنهر معاً مما يثير التساؤل عن القواعد التي تسرى عليها وتخضع لها .

٧- الملاحة البحرية - ماهيتها ،

يعرف البعض الملاحة البحرية بأنها الملاحة التي تقوم بها السفن البحرية . ذلك أن السفن البحرية لها من مظهرها الخارجي وأبعادها وقوتها وطريقة بنائها ما يحدد صفتها ويميزها عن المراكب التي تسير في الأنهار . ويلاحظ منذ الآن أننا نستعمل لفظ ، سفينة navire ، للدلالة على المنشأة العائمة التي تقوم

(١) للجريدة الرسمية في ٣ مايو سنة ١٩٩٠ - العدد ١٨ ، تابع .

(٢) أنظر قرار رئيس الجمهورية رقم ٩٨٥ لسنة ١٩٧٢ بتنظيم وزارة النقل البحري وتحديد اختصاصاتها (الجريدة الرسمية للعدد ٣٥ في ٣١ أغسطس ١٩٧٢ .

بالملاحة البحرية ، ولفظ « bateau » مركب ، للدلالة على المنشأة العائمة التي تقوم بالملاحة الداخلية . بيد أن تعريف الملاحة البحرية بوسيلتها وأداتها غير سليم ، فمن المراكب ما لا يختلف كثيراً عن السفن من حيث طريقة البناء والأبعاد والقوى المحركة وقوة الاحتمال .

والصحيح أن تعرف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه لا بوسيلتها وأداتها . والملاحة البحرية - وفقاً لهذا الضابط - هي الملاحة التي تتم في البحر ، وذلك مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طراز بنائها ، على عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية . وبهذا الضابط يأخذ التشريع والفقه والقضاء (١) .

ولا يكفي حصول الملاحة في المياه البحرية لاعتبارها ملاحة بحرية بالمعنى القانوني ، بل يجب لذلك أن تحصل الملاحة في مياه يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تكتنف السفر في البحر (٢) وذلك لأن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل نسبياً وأقل خطراً من الملاحة البحرية ، فضلاً عن أن فكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية .

٧- أقسام الملاحة البحرية حسب طول الرحلة :

تنقسم الملاحة البحرية حسب طول الرحلة البحرية إلى ملاحة لأعلى البحار وملاحة ساحلية .

فالملاحة لأعلى البحار (٢) هي أهم أنواع الملاحة وأكثرها خطراً .

(١) أنظر المادة الأولى من المرسوم اللبناني رقم ١٦٢٢٥ بتاريخ ١٣ يونيو ١٩٥٧ الخاص بتحديد الملاحة البحرية وهي تلص على أن ، الملاحة البحرية هي كل ملاحة تجرى في البحر والثغور والخلجان والأقنية والأنهر المتصلة مباشرة بالبحر حتى نقطة ملوحة مياهها . وأنظر ريبيير ، القانون البحري ، الجزء الأولى الطبعة الرابعة (١٩٥٠) بند ١٣٩ ، ونقض مدني ٧ مايو ١٩٥٩ مجموعة أحكام النقض من ١٠ من ٣٩٥ رقم ٦٢ .

(٢) نقض فرنسي ١٣ يناير ١٩١٩ سيري ١٩٢٠ - ١ - ٣٤٠ .

(٣) - Navigation au long cours, foreign going .

ويعرفها القانون الفرنسى (المادة ٣٧٧ من التقنين التجارى) بأنها الملاحة التى تتم بعد خطوط طول وعرض معينة من الأراضى الفرنسية . ويعرفها القانون الانجليزى (م ٤٧٢ من قانون الملاحة التجارية) بأنها الملاحة التى تجرى بين موانى انجلترا وغيرها من موانى الدول الأجنبية عدا ما يقع من هذه الموانى على بحر المانش وجزيرة مان (بالبحر الأيرلندى) وموانى الشاطئ الأوربى فيما بين مصب نهر الألب وميناء برست الفرنسى . ويعرفها القانون اللبنانى بأنها الملاحة التى تتم خارج نطاق البحر المتوسط (م ٥ من مرسوم ١٣ يونيو ١٩٥٧ الخاص بتحديد الملاحة البحرية) . وليس فى مصر تحديد مماثل للملاحة لأعالى البحار . على أنه يمكن تعريفها بأنها الملاحة التى تتم بين الموانى المصرية والموانى الأجنبية مهما كانت قريبة . فالملاحة بين مصر ولبنان تعتبر فى مصر ملاحة لأعالى البحار ، فى حين أنها ملاحة ساحلية وفقاً للقانون اللبنانى .

أما الملاحة الساحلية فهى الملاحة التى لا تدخل فى نطاق الملاحة لأعالى البحار . وهى فى مصر الملاحة التى تتم بين الموانى المصرية بعضها والبعض الآخر .

وتبدو أهمية التمييز بين الملاحة لأعالى البحار والملاحة الساحلية من الناحية الادارية بوجه خاص . ذلك أن اشتراطات السلامة والمؤهلات اللازمة فيمن يشغل على ظهر السفن تختلف بحسب نوع الملاحة .

وتنقسم الملاحة الساحلية بدورها قسمين : ملاحة ساحلية أهلية أو وطنية وملاحة ساحلية دولية . فالملاحة الساحلية الأهلية أو الوطنية هى التى تتم بين موانى نفس الدولة ، كالملاحة بين الاسكندرية وبورسعيد أو بين السويس وسفاجة ، ولا تعرف مصر إلا هذا النوع من الملاحة . والملاحة الساحلية الدولية هى التى تحصل بين دولتين مختلفتين فالملاحة بين بيروت والاسكندرية تعتبر ملاحة ساحلية دولية طبقاً للتشريع اللبنانى . ويحتفظ التشريع المصرى (م ٢ من القانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٦١ فى شأن النقل البحرى

(١) Cabotage, coasting trade (home trade) .

الساحلى ، م ٨ من التقنين البحرى الجديد) والتشريعات عامة بالملاحة الساحلية الأهلية للسفن الوطنية . ووفقاً للمادة ٢٢٧ بحرى مصرى لا تسرى أحكام مسئولية الناقل البحرى فى عقد نقل البضائع بحرأ على الملاحة الساحلية بين موانى الجمهورية إلا إذا اتفق على غير ذلك .

٩- أقسام الملاحة البحرية حسب موضوعها :

وتنقسم الملاحة البحرية حسب موضوعها والغرض منها إلى ملاحه تجارية وملاحه صيد وملاحه نزهة .

أما الملاحة التجارية فموضوعها نقل البضائع والركاب بقصد تحقيق الربح. وهي أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق . بل أن القانون البحري قد وضع أصلاً لهذا النوع من الملاحة . ولذلك فخضوعها لأحكام القانون البحري ليس محلاً لشبهة أو مثاراً لخلاف .

أما ملاحه الصيد فموضوعها صيد الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى ابتغاء الربح ، وقد انعقد الاجماع كذلك على خضوعها لأحكام القانون البحرى^(١) لأنها تتعرض لنفس الأخطار البحرية التى تحيط بالملاحه التجارية، ولو أن الصيد لا يعد بذاته عملاً تجارياً بوصفه من الأعمال الاستخراجية .

أما ملاحه النزهة ، وتلحق بها الملاحه العلميه ، فقد ذهب رأى إلى أن القانون البحرى لا يسرى عليها لأنها لا تستهدف الريح مطلقاً . ومع ذلك فقد استقر رأى على خضوع هذ الملاحه أيضاً لأحكام القانون البحرى كالملاحه التجاريه سواء بسواء ، لأن طبيعه الملاحه واحده فى الحالتين ، ولأن ملاحه النزهة تتعرض لما يكتنف الملاحه التجاريه من أخطار (٢) .

وعلى هذا يجب أن يكون بيع سفينة النزهة بورقة رسمية وفقاً لنص

(۱) نقض فرمسی ۲۹ بدایر ۱۹۱۲ دالوز ۱۹۱۳ - ۱ - ۴۸۵ .

(٢) ريبيير ، القانون البحري ، الجزء الأول الطبعة الرابعة (١٩٥٠) بند ١٧٢ ، نفس فرسي

١٩ فبراير ١٩١٣، بانور ١٩١٤ - ١ - ٣٢١ اسكندرية التجارية نجزيه : ١٩ سبتمبر

المادة ١١ من التقنين البحري . كما أنه لا تسرى على سفن النزهة قاعدة الحياة في المنقول سند الملكية . واستخدام الريان والملاحين على ظهر سفن النزهة يخضع فيما يتعلق بشروطه وآثاره لأحكام عقد العمل البحري . ويجب أن يوجد على ظهر سفن النزهة دفتر بأسماء البحارة وما يتعلق بهم من أمور ودفتر يومية تطبيقاً لحكم المادتين ١٠١ و ١٠٢ بحري . وتخضع سفينة النزهة لقواعد حجز السفن وبيعها . ولمالك سفينة النزهة أن يحدد مسؤوليته عن الديون البحرية .

والخلاصة أن للقانون البحري يسرى على الملاحة البحرية أيًا كان موضوعها والغرض منها سواء أكانت ملاحية تجارية أم ملاحية صيد أم ملاحية نزهة . وذلك لأن هذه الأنواع الثلاثة من الملاحة تشترك في أنها معرضة للمخاطر البحرية ، وهذه المخاطر البحرية هي التي أملت وجود قواعد خاصة بالملاحة البحرية ، فليس ثمة ما يدعو لأن تختص ملاحية بهذه القواعد دون الأخرى ، ومن هنا يظهر جلياً أن القانون البحري أوسع نطاقاً من القانون للتجاري ، لأنه يسرى على كل السفن التي تمخر البحر وتتعرض لأخطاره ولو لم تقم بملاحية تجارية .

هذا وتقضى كافة التشريعات الحديثة بـسريان أحكام القانون البحري على السفن أيًا كان نوعها وأياً كان القصد من الملاحة . كما تنص المادة الأولى من التقنين البحري المصري صراحة على أن السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح .

ويلاحظ أن أنواع الملاحة المتقدم ذكرها (الملاحة التجارية وملاحية الصيد وملاحية النزهة) تندرج فيما يسمى بالملاحة الرئيسية ، تمييزاً لها عن الملاحة المساعدة أو التبعية التي لا تهدف بذاتها إلى تحقيق غرض ما من هذه الأغراض الثلاثة ، ولكنها لازمة وضرورية للمعاونة في تحقيقه كالملاحة التي تقوم بها سفن الارشاد البحري وسفن القطر والانقاذ ، وهي تعد ملاحية بحرية تطبق عليها قواعد القانون البحري .

١٠ - الملاحة البحرية العامة ؛

نقصد بالملاحة البحرية العامة الملاحة التي تقوم بها السفن الحربية ،

والسفن التى تخصصها الدولة لخدمة حكومية وغير تجارية كاليخوت الحكومية وسفن خفر السواحل وسفن المستشفيات وسفن التموين وسفن الاطفاء وسفن التعليم وسفن الجمارك . وهذا النوع من الملاحة يخرج من نطاق القانون البحرى ولا تنطبق عليه أحكامه (م ٢ فى القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠) (١) .

وتتمتع السفن العامة بحصانة قضائية خاصة نصت عليها المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الحكومات والمبرمة ببروكسل فى ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦ . وقد وافقت عليها مصر بالقرار الجمهورى رقم ٤٩٧ الصادر فى ١٨ مارس ١٩٦٠ وعلى البروتوكول المفسر لها والموقع بتاريخ ٢٤ مايو ١٩٣٤ . إذ تنص المادة الثالثة من هذه المعاهدة على أنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائى أياً كان . غير أنه يحق لأصحاب الشأن رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة فى الدولة مالكة السفينة أو التى تستغلها دون أن يكون لهذه الدولة الدفع بحصانتها وذلك : (١) فى الدعاوى الناشئة عن التصادم البحرى أو غيره من حوادث الملاحة (٢) وفى الدعاوى الناشئة عن أعمال المساعدة والانقاذ وعن الخسائر البحرية العامة (٣) وفى الدعاوى الناشئة عن الاصلاحات أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة . وتسرى هذه القواعد نفسها على الشحنات التى تملكها إحدى الحكومات وانتهى تنقل على السفن سالفة الذكر .

١١ - الملاحة النهرية أو الداخلية - نظامها القانونى :

الملاحة النهرية أو الداخلية هى التى تتم فى الأنهار والترع والبحيرات والقنوات الداخلية ، على عكس الملاحة البحرية التى تتم فى البحر . وتنص المادة الأولى فقرة ١ من القانون رقم ١٠ الصادر فى ٢٥ يناير ١٩٥٦ المعدل بالقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٦٢ فى شأن الملاحة الداخلية على أنه ، فى تطبيق

(١) عدا للحالات التى ورد بشأنها نص خاص ، كما فى أحكام التصادم (م ٢٩٣) وأحكام الانقاذ (م ٣٠٣) التى تنطبق على السفن ومراكب الملاحة الداخلية التى تخصصها الدولة لأحد الأشخاص العامة لخدمة عامة . ويلاحظ أن معاهدة مسئولية ملاك السفن الذرية (بروكسل ١٩٦٢) تنطبق على السفن الحربية والسفن المخصصة كلية لخدمة عامة .

أحكام هذا القانون يقصد بالمياه الداخلية البحيرات وقناة السويس والنيل والترع والمصارف العامة ومياه الحياض . ويقصد بالمركب كل منشأة عائمة آلية أو غير آلية تسير أو تستقر في المياه الداخلية لأي غرض كان عدا العائمات المستعملة للرسو فقط كالبراطيم والمراسي وغيرها ، .

وتكلى أهمية الملاحة النهرية في مصر في أن نهر النيل يخترق البلاد من أقصى الجنوب إلى أقصى الشمال حتى البحر المتوسط ، ويتفرع إلى فرعى دمياط ورشيد عند القناطر الخيرية ، ويمر خلال هذه الرحلة بمعظم محافظات مصر ، كما تتركز على شاطئيه معظم المدن الرئيسية . هذا إلى أن للملاحة النهرية تتسم بالأمان نتيجة لقلة الحوادث بالإضافة إلى رخص التكلفة .

ولا تنطبق قواعد القانون البحري على الملاحة الداخلية ، وإنما تحكم هذه الملاحة القواعد القانونية العامة ، كما تسرى على النقل النهري بوجه خاص أحكام الفصل السابع من الباب الثاني من التقنين التجاري الخاصة بالنقل البري والواردة في المواد من ٢٠٨ إلى ٢٧٢ كما هو صريح نص المادة ٢٠٩ فقرة أولى منه التي تنص على أنه ، فيما عدا النقل البحري تسرى الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع أنواع النقل أيًا كانت صفة الناقل ما لم ينص القانون على غير ذلك ، . أما القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦ سالف الذكر فلم يتعرض إلا للناحية الإدارية فحسب من حيث ترخيص الملاحة والرسوم المستحقة وفحص المراكب فحصاً فنياً وتحديد خطوط الشحن لها وعدد ومؤهلات طاقمها للمحافظة على سلامة الأرواح والأموال .

وتطبيقاً لما تقدم لا ينطبق نص المادة ١١ من التقنين البحري الذي يشترط الرسمية ركناً في عقد بيع السفينة على مراكب الملاحة الداخلية . ولا يفيد ملك المراكب النهرية من الأحكام الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة . ولا تسرى على المراكب النهرية قواعد القانون البحري الخاصة بحجز السفن وبيعها ، بل تخضع للإجراءات الخاصة بحجز المنقول وبيعه . واستخدام رجال انطاقم النهري تنظمه أحكام عقد العمل البري دون الأحكام الخاصة بعقد العمل البحري . كما لا تسرى على الملاحة النهرية قواعد التصادم البحري والمساهمة

فى الخسائر المشتركة . ولا محل لتطبيق أحكام المساعدة والانقاذ البحرى على المساعدة التى يقدمها مركب لآخر فى حالة الخطر .

على أن سريان القواعد القانونية العامة والقواعد المتعلقة بالنقل البرى على الملاحة الداخلية ينبى عليه اخضاعها لقواعد لا تتفق مع طبيعتها . وتذهب بعض البلاد كالألمانيا وبلجيكا وهولندا وإيطاليا وأمريكا إلى تنظيم الملاحة الداخلية تنظيمًا خاصًا وتضع لها أحكامًا تماثل إلى حد بعيد أحكام القانون البحرى . والمأمول أن يتدخل المشرع المصرى لتنظيم الملاحة الداخلية تنظيمًا قانونيًا خاصًا بها مقتبسًا من قواعد القانون البحرى نظرًا لما لهذه الملاحة من أهمية قصوى فى الاقتصاد القومى المصرى ولما بينها وبين الملاحة البحرية من كبير الشبه .

١٢ - الملاحة المختلطة :

الملاحة المختلطة هى التى تتم فى البحر والنهر معًا كالملاحة بين باريس ولندن . فهل يعتبر هذا النوع من الملاحة ملاحة بحرية تسرى عليها أحكام القانون البحرى ، أم ملاحة داخلية تخضع لأحكام القانون المدنى والتجارى ؟

قد يقال إن الملاحة تكون بحرية فى جزئها الخاص بالبحر ، ونهرية فى جزئها الخاص بالنهر . بيد أن هذا القول معيب لأنه يخضع الرحلة الواحدة لنظامين قانونيين مختلفين وهو ما يؤدى إلى كثير من الصعوبات العملية . ولذلك استقر رأى على أن العبرة فى تحديد صفة الملاحة إنما هى بالملاحة الأكثر أهمية وأن الملاحة الرئيسية تجر وراءها الملاحة التبعية أو الفرعية وتكسبها صفتها عملاً بقاعدة الفرع يتبع الأصل . ومن ثم تطبق أحكام القانون البحرى على السفينة التى تقوم بالملاحة البحرية إذا ما اجتازت المياه الداخلية للوصول إلى ميناء نهري . وعلى العكس من ذلك لا تطبق أحكام القانون البحرى بل تسرى قواعد القانون المدنى والتجارى على المركب التى تقوم بالملاحة الداخلية إذا عبرت المياه البحرية للوصول ميناء المصب .

وتقدير نوع الملاحة الأكثر أهمية يخضع لسلطة قاضى الموضوع التقديرية . بيد أنه إذا تساوت أهمية كل من الملاحة البحرية والملاحة النهرية

بالنسبة لرحلة واحدة ، وجب أن يخضع كل نوع من الملاحة للنظام القانونى الخاص به .

٣- تاريخ القانون البحرى

١٣- القانون البحرى قانون عتيق نبت فى العصور القديمة منذ أن عرف الناس البحر وتطور على مر الأيام حتى وصل إلينا بصورته الحالية . ويمكن تقسيم دراسة تاريخ القانون البحرى إلى ثلاثة عصور هى : العصر القديم ، والعصر الوسيط والعصر الحديث .

١٤- العصر القديم ،

يمكن رد نشأة القانون البحرى إلى القواعد والعادات التى تكونت خلال العلاقات البحرية بين مصر وكريت وقبرص وبين مصر وإقليم بونت الذى يقع فى الجنوب عند مدخل البحر الأحمر . على أنه لم يصل إلينا شئ عن هذه القواعد والعادات .

أما الآثار الأولى للقانون البحرى التى وصلت إلينا فترجع إلى الفينيقيين الذين تركوا تاريخاً حافلاً فى الملاحة والتجارة . فقد سيطر الفينيقيون على البحر المتوسط وكانت لهم مستعمرات عديدة فى نواحيه المختلفة أهمها المستعمرة التى أقاموها فى جزيرة رودس . وقد خلف لنا الفينيقيون نظام الرمى فى البحر . ويتحصل هذا النظام فى أن الريان إذا قام برمى بضاعة فى البحر لتخفيف حمولة السفينة وانقاذها من الخطر الذى يهددها كان لصاحب البضاعة الرجوع بالتعويض على الريان وباقى الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من هذه التضحية ، وهذا النظام هو أصل نظرية الخسائر البحرية المشتركة .

وترك لنا الأغريق نظاماً آخر هو قرض المخاطر الجسيمة . ويتحصل فى أن شخصاً يقرض الريان المبلغ اللازم الرسالة البحرية حتى إذا وصلت السفينة سائمة استرد المقرض مبلغ القرض واشترك فى الأرباح البحرية . أما إذا غرقت السفينة ضاعت على المقرض نقوده ولم يكن له أن يطالب بشئ . وانقرض البحرى هو أصل نظام التأمين البحرى .

ولم يكن للرومان دور أصيل فى القانون البحرى كالدور الذى قاموا به

فى تطوير القانون المدنى . لأنهم كانوا يعتبرون التجارة برية أو بحرية مهنة لا تليق بهم فمارسها الأجانب والرقيق والعنقاء . ومع ذلك يرجع إلى الرومان الفضل فى تقرير النيابة بين مجهز السفينة وريانها خروجاً على القواعد العامة فى القانون الرومانى التى لا تجيز النيابة فى العقود . فإذا تعاقد الريان مع الغير انصرفت الالتزامات الناشئة عن العقد إلى المجهز وجاز للغير الرجوع مباشرة عليه .

١٥ - العصر الوسيط :

كان زمام الملاحة البحرية فى العصور الوسطى حتى القرن الخامس عشر فى يد العرب . وترتب على الفتوحات الإسلامية أن وقف العرب على شواطئ البحر المتوسط . وكانت لهم تجارة بحرية واسعة مع الهند وجزر الهند الشرقية وشرق أفريقيا والصين . وحين بدأ الغرب يتطلع إلى معرفة ما وراء البحار لم يستطع أن يجوب البحر إلا بمعونة من ملاح عربى كبير هو شهاب الدين أحمد بن ماجد . وهو الذى استعان به فاسكرده جاما لارشاد السفن البرتغالية فى رحلته التاريخية الأولى إلى المحيط الهندى عبر رأس الرجاء الصالح سنة ١٤٩٨ ، فبدأ بذلك الغزو الاستعمارى الطويل للشرق . ولأحمد بن ماجد كتابان فى علم البحار : أولهما كتاب « حاوية الاختصار فى أصول علم البحار » ، ثم كتاب « الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد » .

ويشهد بفضل العرب على الملاحة البحرية وتكوين القانون البحرى أن كثيراً من المصطلحات القانونية البحرية إنما يرجع إلى أصل عربى (١) .

كما أعقب الحروب الصليبية حركة واسعة النطاق بين الشرق والغرب ازدهرت فيها الموانئ الإيطالية . وزاد الاهتمام بالملاحة البحرية كذلك فى دول أوروبا الغربية حيث ظهرت موانئ هامة على بحر الشمال وبحر البلطيق .

(١) نذكر من هذه المصطلحات على سبيل المثال : "avarie" وهى مأخوذ من كلمة «عوار» و "amiral" عن أمير البحر و "calphater" عن « قلفطة » و "barratrie" عن « برط » .

وكان لكل منطقة بحرية عادات وتقاليد خاصة بها دَوَّنت في مجموعات أهمها أربع :

(أ) قنصلية البحر Consulat de la mer وترجع إلى القرن الرابع عشر وتضم العادات البحرية التي كانت متبعة في الحوض الغربي للبحر المتوسط .

(ب) قواعد أوليرن Rôles d'Oléron وترجع إلى القرن الثاني عشر وتشتمل على الأحكام البحرية التي كانت سارية في موانئ غرب أوروبا .

(ج) مجموعة وسبي Recueil de wisby وتضم العادات البحرية التي كانت مطبقة في منطقة بحر البلطيق .

(د) مرشد البحر Guidon de la mer ووضعت في روان بفرنسا في القرن السادس عشر وتشتمل على قواعد مفصلة للتأمين البحري .

١٦ - العصر الحديث :

شهدت العصور الحديثة نمو الملاحة البحرية وازدهارها وارتفاع وسائلها الفنية ، وظهرت الحاجة ماسة إلى تقنين قواعد القانون البحري ليسهل الوقوف عليها وتطبيقها ، فأصدر لويس الرابع عشر سنة ١٦٨١ قانوناً خاصاً بالبحرية Ordonnance sur la Marine جمع قواعد القانون البحري سواء منها ما تعلق بالقانون العام أو القانون الخاص .

ولما نشبت الثورة الفرنسية عام ١٨٧٩ أوصت الجمعية الوطنية بوضع تقنين عام شامل للقانون المدني وآخر للقانون التجاري . فشكلت لجنة لوضع التقنين التجاري أتمت عملها سنة ١٨٠١ . ولكن التقنين لم يصدر إلا عام ١٨٠٧ لينفذ ابتداء من أول يناير سنة ١٨٠٨ . ويتضمن الكتاب الثاني من التقنين التجاري قواعد التجارة البحرية في المواد من ١٩٠ إلى ٤٣٦ . وهذا الكتاب يكاد يكون تزييداً للقانون الخاص بالبحرية الصادر سنة ١٦٨١ . وقد كان لهذا التقنين تأثيره الكبير في البلاد الأخرى ، ومنها مصر التي أصدرت قانون التجارة البحرية المختلط سنة ١٨٧٥ وقانون التجارة البحرية الأهلى في ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ وكلاهما صورة طبق الأصل من الكتاب الثاني من التقنين التجاري الفرنسي مما يمكن معه اعتبار تاريخ القانون البحري الفرنسي تاريخاً للقانون البحري المصري .

٤ - مصادر القانون البحرى

١٧ - للقانون البحرى ، كغيره من فروع القانون الخاص ، أربعة مصادر .
وهى حسب تدرجها من حيث الأولوية فى التطبيق : التشريع ، والعرف ،
والقضاء ، والفقه .

١٨ - التشريع :

كان النص التشريعى الرئيسى فى المواد البحرية هو التقنين البحرى
الصادر بالأمر العالى المؤرخ ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ وهو مؤلف من أربعة عشر
فصلاً موزعة فى ٢٧٥ مادة .

وهذا التقنين ، كما ذكرنا ، صورة طبق الأصل من الكتاب الثانى من
التقنين التجارى الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ ، وهذا الأخير منقول نقلاً يكاد
يكون تاماً عن القانون الفرنسى الذى وضع سنة ١٦٨١ ، أى أن نصوص
التقنين البحرى المصرى كانت ترجع فى أصلها إلى القرن السابع عشر .
وليس من شك فى أن تشريعاً وضع لينظم الملاحة البحرية حينما كانت تقوم
بها سفن صغيرة الحجم تسير بقوة الرياح لا يصلح لتنظيم هذه الملاحة بعد أن
تطورت أدواتها وأساليبها فأصبحت تقوم بها سفن ضخمة تصنع من الحديد
والصلب وتسير بقوة البخار بل وبقوة الذرة .

ولم يفت هذا على أولى الأمر فتألفت فى سنة ١٩٣٢ لجنة لتعديل القانون
البحرى المصرى انتهت إلى وضع مشروع تمهيدى للتقنين البحرى سنة
١٩٣٥ . وتألفت أيضاً سنة ١٩٣٢ لجنة أخرى لفحص معاهدات الملاحة
البحرية والنظر فى أمر انضمام مصر إليها . ثم صدر قرار مجلس الوزراء فى
٢٧ فبراير سنة ١٩٣٥ بضم اللجنتين وإدماجهما فى لجنة واحدة لما بين عملها
من تداخل . واستمرت اللجنة فى عملها وانتهت إلى وضع مشروع للتقنين
البحرى فى ٩ يونية سنة ١٩٥١ .

ثم شكلت بعد ذلك لجنة لوضع تقنين بحرى أفرغت نتائج أعمالها فى
مشروع جديد سنة ١٩٦٤ ، أعيد تنقيحه مرة ثانية وقدم إلى مجلس الشعب
سنة ١٩٧٨ . وتم تشكيل لجنة فى ١٩ أكتوبر ١٩٧٩ لدراسة هذا المشروع من

بين أعضاء اللجنة التشريعية بمجلس الشعب وضمت بعض أساتذة القانون البحرى فى الجامعات المصرية . وكانت هذه اللجنة هى الفرصة الأولى التى أتيج لنا فيها الاطلاع على المشروع وابداء ملاحظاتنا عليه وعلى مواده . وفى ٦ فبراير سنة ١٩٨٢ استردت وزارة العدل مشروع القانون لاعادة صياغته على ضوء ملاحظات اللجنة .

ثم أعدت صيغة جديدة لمشروع القانون أهملت كثيراً من الملاحظات الهامة التى أبديناها من قبل وأغفلت التعديلات التى أدخلت على المشروع السابق فى لجنة مجلس الشعب لسنة ١٩٧٩ . وقدم المشروع إلى مجلس الشعب فى ١٤ يناير سنة ١٩٩٠ ونوقش المشروع بالمجلس بجلستى ١٠ و ١١ أبريل ١٩٩٠ حيث تم إقراره على عجل .

وصدر فى ٢٢ أبريل سنة ١٩٩٠ القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ باصدار قانون للتجارة البحرية . ونصت المادة الأولى منه على إلغاء قانون التجارة البحرى الصادر فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ . ونصت المادة الثالثة من قانون الاصدار على أن ، ينشر هذا القانون فى الجريدة الرسمية ويعمل به بعد ستة أشهر من تاريخ نشره ، ولما كان قانون التجارة البحرية قد نشر فى الجريدة الرسمية فى ٣ مايو سنة ١٩٩٠ (١) فإن العمل بأحكامه بدأ اعتباراً من ٣ نوفمبر سنة ١٩٩٠ . هذا ، وقد صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٣٢ لسنة ١٩٩٠ وهو ينص فى مادته الأولى على أن يكون وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى هو الوزير المختص وأن تعتبر مصلحة الموانىء والمناظر الجهة الادارية المختصة فى تطبيق أحكام قانون التجارة البحرى (٢) .

وقد تضمن القانون الجديد أربع مائة مادة موزعة فى خمسة أبواب على النحو الآتى :

الباب الأول : فى السفينة (المواد من ١ إلى ٧٧) .

(١) الجريدة الرسمية فى ٣ مايو سنة ١٩٩٠ - العدد ١٨ ، تابع ، .

(٢) الجريدة الرسمية للعدد ٣٢ فى ٩ أغسطس ١٩٩٠ .

الباب الثانى : فى أشخاص الملاحة البحرية (المواد من ٧٨ إلى ١٥١) .

الباب الثالث : فى استغلال السفينة (المواد من ١٥٢ إلى ٢٩١) .

الباب الرابع : فى الحوادث البحرية (المواد من ٢٩٢ إلى ٣٣٩) .

الباب الخامس : فى التأمين البحرى (المواد من ٣٤٠ إلى ٤٠٠) .

وكان المشرع المصرى - فى ظل التقنين البحرى الملقى - قد أصدر عدة تشريعات خاصة فى شأن تنظيم الملاحة البحرية وأبقى عليها التقنين البحرى الجديد بالنص فى المادة الأولى من قانون الاصدار على أنه ، مع مراعاة القوانين والأحكام الواردة فى القوانين الخاصة بعمل بأحكام قانون التجارة البحرية المرافق ، ويلغى قانون التجارة البحرى الصادر فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ ، وأهم هذه التشريعات الخاصة :

١- القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن . وقد حل محل القانون رقم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ .

٢- القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن . وقد حل محل القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الذى كان قد حل بدوره محل القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٤٠ .

٣- القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ فى شأن المؤهلات واعداد الريابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن ، وقد حل محل القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١ والقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٤٠ .

٤- القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن تنظيم الارشاد بميناءى الاسكندرية والدخيلة . وقد حل محل القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ بتنظيم الارشاد بميناء الاسكندرية الذى حل بدوره محل القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨ . والقانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٦ فى شأن تنظيم الارشاد فى ميناء دمياط .

٥- القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ الخاص بتسجيل السفن التجارية معدل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ والقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨ .

٦- القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ فى شأن تنظيم ارشاد السفن فى ميناء السويس .

٧- القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ فى شأن النقل البحرى الساحلى .

٨- القانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٦١ فى شأن الكوارث البحرية والحطام البحرى .

وليس من شك فى أن الاحالة إلى قوانين خاصة فى مواطن كثيرة يجعل من العسير الوقوف على الأحكام القانونية التى تعالج نفس الموضوع . وكان من الضرورى وضع تقنين موحد شامل للمواد البحرية يقضى على هذا التشتت ويحقق التناسق الواجب توافره فى التشريع ، بدلاً من تطبيق قوانين مبعثرة صدرت فى فترات زمنية مختلفة .

وغنى عن البيان أن المعاهدات البحرية الدولية التى وافقت عليها مصر وأصبحت بذلك جزءاً من تشريعها الوطنى قبل العمل بقانون التجارة البحرية تبقى قائمة نافذة ولو تعارضت أحكامها مع أحكام هذا انقانون .

ويلاحظ أن التقنين الجديد لم يتناول عديداً من موضوعات القانون البحرى . فهو يحيل بصدد بعض المسائل مثل تسجيل السفن إلى القوانين الخاصة ، ثم هو قد عزف عن تنظيم مسئولية مستغلى السفن الذرية والمسئولية عن التلوث البحرى . كما أعرض عن معالجة بعض المسائل التى تتصل بالتجارة البحرية مثل البيوع البحرية .

ويلاحظ أيضاً أنه إذا لم توجد قاعدة بحرية خاصة فإنه يتعين الرجوع إلى العرف البحرى ، وفى حالة عدم وجوده تطبق أحكام القانون المدنى باعتباره الشريعة العامة للقانون الخاص وموطن القواعد العامة فى تنظيم نشاط الأفراد . على أن أحكام القانون المدنى لا تنطبق حتماً فى المواد البحرية كئما خلا القانون البحرى من أحكام خاصة ، بل يشترط لتطبيقها أن تكون متفقة تماماً مع مبادئ انقانون البحرى وقواعده الخاصة ، وذلك لما يتمتع به القانون البحرى من ذاتية واستقلال .

١٩- العرف والعادات :

للعرف دور هام فى القانون البحرى يرجع إلى قلة النصوص التشريعية فى هذا القانون وعجزها عن ملاحقة حاجيات الملاحة والتجارة البحرية

المتجددة . وإذا كان الثابت أن العرف أقل قوة من التشريع فلا يمكن أن يصل إلى الغاء نص تشريعى قائم ، فقد توصل العرف البحرى مع ذلك إلى الغاء بعض النصوص التشريعية . من ذلك أن العرف البحرى جرى على تحرير سند الشحن من نسختين أو ثلاث على خلاف ما كان يقضى به نص المادة ١٠٠ من التقنين البحرى الملغى من وجوب كتابة سند الشحن من أربع نسخ أصلية على الأقل .

والى جانب العرف توجد عادات بحرية تستمد قوتها من اتجاه نية الأفراد إلى الأخذ بها صراحة أو ضمناً . وهذه العادات إما أن تكون دولية يعمل بمقتضاها فى البلاد البحرية المختلفة ، وإما أن تكون عامة تسرى فى كل موانئ الدولة ، وإما أن تكون محلية يجرى حكمها فى ميناء معين . ويحيل المشرع إلى حكم العادة فى مواطن عدة . من ذلك أنه إذا لم يتفق فى عقد إيجار السفينة بالرحلة أو فى عقد النقل البحرى على ميعاد معين للشحن أو التفريغ فيتبع حكم العادة فى الميناء (م ١٨٢ ق ٨ لسنة ١٩٩٠) .

٢٠ - القضاء والفقه :

التشريع والعرف مصدران ملزمان يتعين على القاضى أن يلجأ إليهما لاستخلاص القواعد القانونية . أما القضاء والفقه فهما من المصادر التفسيرية التى يستأنس بها القاضى عند الفصل فيما يعرض عليه من منازعات وفى تفسير القواعد القانونية .

ولما كانت نصوص التقنين البحرى (الملغى) قد أصبحت قديمة لا تنسجم وتطور الملاحة البحرية فضلاً عما بدا من نقص التشريع البحرى فى نواح كثيرة متعددة ، فقد بذل كل من القضاء والفقه جهداً كبيراً فى تفسير النصوص وتكملة النقص واستنباط الحلول للمسائل التى لم يعرض لها المشرع . وهذا ما يفسر المنزلة الكبيرة التى يحتلها كل من القضاء والفقه فى المواد البحرية ، وأثرهما الظاهر فى تكوين قواعد القانون البحرى .

ولا نقصد بالقضاء والفقه ، كمصدرين من مصادر القانون البحرى ، القضاء والفقه المصرين فحسب ، بل القضاء والفقه الأجانب أيضاً ، نظراً لما يتسم به القانون البحرى من صفة دولية ظاهرة .

وتوجد فى انجلترا بجانب المجموعات العامة للأحكام مجموعة خاصة بالأحكام البحرية هى مجموعة اللريدز Lloyd's List Law Reports (L.I.L.R.) وفى أمريكا توجد مجموعة خاصة بالأحكام البحرية هى American Maritime Cases (A.M.C.) أما الأحكام البحرية الفرنسية فتتشر فى مجلة القانون البحرى الفرنسى (Droit Maritime Français (D.M.F.) .

وللفقه دور كبير فى تطوير القانون البحرى . ومن الملاحظ فى العصر الحديث نشاط حركة الفقه البحرى المقارن واتجاهها نحو توحيد القانون البحرى . وقد أنتت هذه الحركة بأطيب الثمرات ، وكان من نتيجتها عقد معاهدات الملاحة البحرية وتوحيد معظم قواعد القانون البحرى .

٥- توحيد القانون البحرى (١)

٢١- ضرورة توحيد القانون البحرى ،

تتميز الروابط القانونية التى ينظمها القانون البحرى بأنها تتضمن فى غالب الأحيان عنصراً أجنبياً كثيراً ما يثير التنازع بين القوانين ، نظراً لأن الملاحة البحرية تتم بطبيعتها بين دول متعددة وأشخاص مختلفى الجنسية .

ولما كانت للسفينة جنسية معينة تتحدد بالعلم الذى ترفعه ، فقد ذهب البعض إلى الأخذ بقانون جنسية السفينة أى قانون العلم (٢) فى حل معظم حالات التنازع الذى تنشأ عن الاستغلال البحرى .

ولا شك فى أن تطبيق قانون العلم ضرورة لا مفر منها إذا كانت السفينة

(١) أنظر مقال المؤلف ، التوحيد الدولى للقانون البحرى ومعاهدات بروكسل الجديدة المبرمة فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ ، فى المجلة المصرية للقانون الدولى ، المجلد الثانى سنة ١٩٥٢ ، ص ٦٧ وما بعدها .

ومعاً ثانياً فى التوحيد الدولى للقانون البحرى ومعاهدات بروكسل الجديدة المبرمة فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ فى المجلة المصرية للقانون الدولى ، المجلد ١٤ سنة ١٩٥٨ ، ص ٥٨ - ١٠٤ .

(٢) - Loi du pavillon, Law of the flag .

فى عرض البحر وهو لا يخضع لسلطة ذات سيادة ، كما يجب تطبيقه أيضاً إذا كانت السفينة فى أحد الموانى أو فى المياه الإقليمية كلما قضت قواعد الاسناد بتطبيق قانون الجنسية أو قانون موقع المال ، لأن السفينة تعتبر جزءاً من إقليم الدولة التى ترفع علمها .

على أن الأخذ بقانون العلم فى حل تنازع القوانين لم يسلم من النقد . فهو لا يسمح فى كثير من الأحيان بمعرفة القانون الذى سيحكم العلاقة القانونية منذ البداية . كما أنه لا يمكن أن يحل التنازع إذا دخلت سفن مختلفة الجنسية فى العلاقة كما هو الشأن فى التصادم والمساعدة البحرية .

ولذلك اتجه التفكير إلى توحيد قواعد القانون البحرى ابتغاء القضاء على حالات التنازع وتهينة جو من الثقة والطمأنينة للمعاملات البحرية .

٢٢- طرق توحيد القانون البحرى :

واتبعت فى توحيد القانون البحرى طرق ثلاث :

١- الأولى : هى وضع قواعد اتفاقية موحدة للأخذ بها فى العقود البحرية محل النصوص الوطنية حيثما تكون هذه النصوص مفسرة ومكملة لإرادة المتعاقدين . وقد التزمت هذه الطريقة جمعية القانون الدولى ، فوضعت قواعد يورك وأنفرس فى مادة الخسارات المشتركة التى عدلت بضعة مرات آخرها سنة ١٩٧٤ . كما وضعت فى مؤتمرها بفارسوفيا سنة ١٩٢٨ قواعد البيع البحرى ، سيف C.I.F. ، (وقد عدلت فى أكسفورد ١٩٣٢) .

وعيب هذه الطريقة أنها تتطلب لتطبيق القاعدة القانونية تراضى الأطراف على الأخذ بها . فليس ثمة ما يمنع من رفض بعض ذوى الشأن لها إذا لم تكن فى صالحهم كما حدث بالنسبة إلى قواعد لاهاى المشهورة فى سندات الشحن التى وضعت سنة ١٩٢١ والتى لاقت معارضة عنيفة من جانب المجهزين مما تطلب وضعها فى معاهدة دولية هى معاهدة سندات الشحن سنة ١٩٢٤ .

٢- وتنحصر الطريقة الثانية فى عقد معاهدات دولية واجب التطبيق فى حالة تنازع القوانين أى عندما ينتمى ذور الشأن إلى الدولة المتعاقدة المختلفة .

ومن شأن هذه الطريقة ملافاة عيب الطريقة الأولى ، إذ لا يتوقف تطبيق أحكام المعاهدة على موافقة ذوى الشأن . كما أن هذه الأحكام تسرى ولو وجدت قواعد داخلية أمرة معارضة . وقد اتبعت هذه الطريقة فى مؤتمر بروكسل الدبلوماسى الذى انتهى إلى وضع ثمانى عشر معاهدة كبرى هامة ستعرض لها فيما بعد .

على أن هذه الطريقة : وإن كان من شأنها القضاء على التنازع بين القوانين ، إلا أنه يؤخذ عليها أنها تؤدي إلى ازدواج التشريع فى مادة واحدة واختلاف الأحكام التى تنظم العلاقات الوطنية أو الداخلية عن تلك التى تسرى على العلاقات الأجنبية أو الدولية . هذا إلى ما يشوب هذه الطريقة من تعقيد ، فإذا كان بعض أطراف العلاقة القانونية تابعا لدول متعاقدة والبعض الآخر تابعا لدول غير متعاقدة وجب قصر تطبيق أحكام المعاهدة على رعايا الدول المتعاقدة وتطبيق القانون الذى ترشده عنه قاعدة الاسناد على الآخرين مما يؤدي إلى تعدد القواعد الواجبة للتطبيق فى نزاع واحد . وأخيرا فإنه ليس من السهل تحديد اختصاص المعاهدة والأحوال التى يجب أن تطبق فيها أحكامها ، ذلك أن تحديد الصفة الدولية للعلاقة القانونية من المسائل الدقيقة التى يختلف فيها الضابط باختلاف البلاد .

٣- والطريقة المثلى لتوحيد قواعد القانون البحرى إنما هى فى توحيد التشريعات الوطنية وذلك بعقد معاهدات دولية تتضمن قانونا موحدا يحل محل التشريع الوطنى . وهذه هى الطريقة التى اتبعت فى المعاهدات المتعلقة بالعمل البحرى وفى توحيد قواعد الأوراق التجارية . وأوصى مؤتمر بروكسل فى المعاهدات التى وضعها باتباع هذه الطريقة ولكنه لم يجسر على فرضها . على أن كثيرا من الدول كبلجيكا واليونان وسويسرا وفرنسا قد عدلت تشريعها الداخلى بما يتفق وأحكام المعاهدات انبحرية . وصدر فى مصر القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ بحقوق الامتياز والرهون البحرية ، وهو صورة طبق الأصل من معاهدة بروكسل المعقودة سنة ١٩٣٦ . كما أن التقنين البحرى المصرى استمد أكثر نصوصه من أحكام المعاهدات الدولية .

تألفت فى انفرس (انتورب) ببلجيكا جمعية دولية خاصة هى اللجنة البحرية الدولية (C.M.I.) Comité Maritime International . وتجمع هذه اللجنة رجال القانون المتخصصين فى القانون البحرى وممثلى جميع المصالح المتعلقة بالتجارة البحرية كملاك السفن والشاحنين والمؤمنين البحريين والبنوك المتخصصة فى الاعتمادات المستندية . وتضم هذه اللجنة فى الوقت الحاضر أكثر من ثلاثين جمعية وطنية للقانون البحرى تأسست فى الدول المختلفة . وقد تأسست فى مصر حديثاً جمعية مصرية للقانون البحرى تحت اسم «الجمعية البحرية المصرية» . وتقوم هذه اللجنة بدراسة المشروعات التى تعدها الجمعيات الوطنية للقانون البحرى فى كل دولة وتضع نصوص مشروع معاهدة ثم تطلب بعدئذ من الحكومة البلجيكية عقد مؤتمر دبلوماسى فى بروكسل تدعى إليه الدول البحرية . وقد انعقد مؤتمر بروكسل الدبلوماسى عدة مرات وانتهى إلى وضع عدة معاهدات كبرى هامة هى :

١- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والمعقودة فى بروكسل فى ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ ، وصدر المرسوم فى ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ بالعمل بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤ .

٢- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ البحرى والمبرمة فى بروكسل فى ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ ، وصدر المرسوم فى ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ بالعمل بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤ . وقد وقع فى بروكسل بتاريخ ٢٢ فبراير ١٩٦٧ على بروتوكول معدل لهذه المعاهدة انضمت إليه مصر فى ٣٠ يونيه ١٩٧٣ . وقد حلت محل معاهدة المساعدة والانقاذ لعام ١٩١٠ معاهدة لندن للمبرمة فى ٢٨ أبريل ١٩٨٩ .

٣- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن والمبرمة ببروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ ولم تنضم مصر إلى هذه المعاهدة . وقد ألغيت هذه المعاهدة وحلت محلها المعاهدة المبرمة فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ . وحلت محل المعاهدة الثانية معاهدة لندن للمبرمة فى ١٩

نوفمبر سنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية والتي انضمت إليها مصر بالقرار الجمهورى رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦ وأصبحت نافذة فى مصر اعتباراً من أول يوليو سنة ١٩٨٨ .

٤- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والمبرمة ببروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ . ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وصدر المرسوم باصدارها فى ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ ونص فيه على العمل بها ابتداء من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ . وقد وقع فى بروكسل بتاريخ ٢٣ فبراير ١٩٦٨ على بروتوكول بتعديل بعض أحكام معاهدة سندات الشحن ، وصدر القرار الجمهورى رقم ٤٦٢ فى ٢٢ سبتمبر ١٩٨٢ بالموافقة عليه ، وصدر قرار نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية بنشره والعمل به اعتباراً من ٢٠ أبريل ١٩٨٣ . وقد حلت محل معاهدة سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها معاهدة هامبورج المبرمة فى مارس ١٩٧٨ .

٥- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية ، والمعقودة فى بروكسل فى ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦ . ولم تنضم مصر إلى هذه المعاهدة ، ولكنها أخذت بأحكامها فى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية وفى التقنين البحرى الجديد . وقد حلت محل هذه المعاهدة معاهدة ثانية مبرمة فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ . ثم أبرمت اتفاقية جديدة بشأن الامتيازات والرهون البحرية فى ٦ مايو ١٩٩٣ فى جنيف .

٦- المعاهدة الخاصة بحصانة سفن الحكومات والمعقودة فى بروكسل فى ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦ والبروتوكول المفسر لها الموقع بتاريخ ٢٤ مايو سنة ١٩٣٤ . وقد صدر القرار الجمهورى رقم ٤٢ فى ١٨ مايو سنة ١٩٥٨ بالموافقة على انضمام مصر إليها .

٧- للمعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائى فى مادة التصادم وحوادث الملاحة البحرية الأخرى والمبرمة فى بروكسل فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ . ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٥٥ وصدر قرار وزير الخارجية فى ٢٨ نوفمبر سنة ١٩٥٥ بنشرها وتنفيذها اعتباراً من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ .

٨- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مادة التصادم والمبرمة في بروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ . ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٣٤ لسنة ١٩٥٥ وصدر قرار وزير الخارجية بنشرها وتنفيذها اعتباراً من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ .

٩- المعاهدة الدولية الخاصة بترحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن والموقع عليها في بروكسل بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ . ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ . وصدر قرار وزير الخارجية بنشرها وتنفيذها اعتباراً من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ .

١٠- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسئولية ملاك السفن والمبرمة في بروكسل بتاريخ ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ . وقد حلت محل المعاهدة المبرمة في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ . ووفق على انضمام مصر إليها بقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٧٥١ لسنة ١٩٦٤ وصدر قرار وزير الخارجية في ٢٤ مارس سنة ١٩٦٨ بنشرها والعمل بها اعتباراً من ٣١ مايو سنة ١٩٦٨ ، وقد انسحبت مصر من هذه الاتفاقية اعتباراً من ٨ مايو ١٩٨٥ (١) رحلت محلها معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية والتي انضمت إليها مصر كما تقدم .

١١- المعاهدة الدولية الخاصة بالركاب المتسللين والمبرمة في بروكسل في ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ .

١٢- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر والمبرمة في بروكسل في ٢٩ أبريل سنة ١٩٦١ . وصدر القرار الجمهوري رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤ بالموافقة عليها مع التحفظ بشرط التصديق . وصدر قرار وزير الخارجية في ٩ يونيو ١٩٦٨ بنشرها في الجريدة الرسمية والعمل بها اعتباراً من ٤ يونيو ١٩٦٥ . وقد أبرمت معاهدة جديدة في أثينا في ١٧ ديسمبر ١٩٧٤ متعلقة بنقل الركاب وأمتعهم بطريق البحر .

(١) أنظر النشرة الفصلية للجنة البحرية الدولية (يونيو ١٩٨٤) .

١٣- للمعاهدة المتعلقة بمسئولية مستغلى السفن الذرية والمبرمة فى بروكسل فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ .

١٤- للمعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بنقل أمتعة الركاب بطريق البحر والمبرمة فى بروكسل فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ .

١٥- للمعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية والمبرمة فى بروكسل فى ٢٧ مايو سنة ١٩٦٧ . وقد حلت محل المعاهدة المبرمة فى ١٠ أبريل ١٩٢٦ . وأقد ألغيت هذه المعاهدة وحلت محلها معاهدة جنيف بشأن الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ .

١٦- للمعاهدة الدولية الخاصة بشهر للحقوق المتعلقة بالسفن قيد الانشاء والمبرمة ببروكسل فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ وقد انضمت إليها مصر فى ٣٠ يونيو ١٩٧٣ .

١٧- للمعاهدة الدولية الخاصة بالتدخل فى أعالى البحار فى الحوادث التى تستتبع أو يمكن أن تستتبع التلوث بالزيت والموقعة فى بروكسل فى ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩ ، ودخلت دور النفاذ فى ٦ مايو ١٩٧٥ .

١٨- للمعاهدة الدولية الخاصة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت والموقعة فى بروكسل فى ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩ ، وبدأ نفاذها فى ١٩ يونيو ١٩٧٥ ، وعدلت بالبروتوكول الموقع فى لندن فى نوفمبر ١٩٩٢ ، وصدر قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٤٧٨ لسنة ١٩٨٨ بالموافقة عليها .

١٩- للمعاهدة الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولى لتعويض الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت والموقعة فى بروكسل فى ١٨ ديسمبر ١٩٧١ ، وبدأ نفاذها فى ١٦ أكتوبر ١٩٧٨ . ولم تنضم مصر إلى هذه المعاهدة بعد .

٢٠- للمعاهدة الدولية المتعلقة بالنقل البحرى للمواد النووية والموقعة فى بروكسل بتاريخ ١٨ ديسمبر ١٩٧١ وبدأ نفاذها فى ١٥ يوليو ١٩٧٥ .

ومعاهدات بروكسل سائلة للذكر نالت أهمية جوهريّة فى دراسة القانون

البحرى . فالجانب الأكبر من القانون البحرى أصبح يخضع لقواعد موحدة فى كل بلاد العالم ، وكثير من التشريعات الوطنية أخذ بأحكام معاهدات بروكسل فى القانون الداخلى .

ويلاحظ أن تعديل هذه المعاهدات الدولية ينطوى على عيب جسيم . فإذا كانت هناك معاهدتان دوليتان تتناولان نفس الموضوع كما فى تحديد مسئولية ملاك السفن وحقوق الامتيازات البحرية ، أو إذا تعدلت المعاهدة فى بعض أحكامها كما فى معاهدة سندات الشحن ، فإن التصديقات الواردة على هذه وتلك والتي لم تصدر من نفس الدول تثير تنازعا يفقد التوحيد كل قيمته .

٢٤- معاهدات دولية أخرى :

ولقد كرست اللجنة البحرية الدولية جهودها سنوات عديدة لتوحيد قواعد القانون البحرى ، بل كانت لزمّن طويل الجهاز الوحيد للتوحيد فى مجال القانون البحرى الخاص ، ويرجع إليها الفضل فى وضع معاهدات بروكسل سائلة الذكر .

على أن اللجنة البحرية الدولية أخذت تفقد تدريجياً دورها فى توحيد القانون البحرى الخاص لظهور هيئات أخرى أنشأتها هيئة الأمم المتحدة للقيام بمهمة توحيد القانون البحرى نذكر منها المنظمة البحرية الدولية Imo ومركزها لندن من جهة ، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية Unctad من جهة أخرى . وقد استمرت هاتان الهيئتان فى العمل الذى كانت تقوم به اللجنة البحرية الدولية مع تمتعهما بسلطة اتخاذ القرارات ، وهى سلطة كانت اللجنة البحرية الدولية محرومة منها .

وكان للمنظمة البحرية الدولية الفضل فى إبرام اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر فى ١٣ ديسمبر ١٩٧٤ ، واتفاقية لندن الموقعة فى ١٩ نوفمبر ١٩٧٦ بشأن تحديد المسئولية عن الديون البحرية وقد وضعت لتحل محل معاهدة بروكسل الخاصة بتحديد المسئولية لعام ١٩٥٧ .

ثم أبرمت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع فى ٣١ مارس ١٩٧٨ المعروفة باسم « قواعد هامبورج » لتحل محل معاهدة بروكسل لسندات

الشحن لعام ١٩٢٤ والبروتوكول المعدل لها عام ١٩٦٨ . وانضمت إليها مصر بمقتضى القرار الجمهورى رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ ، ودخلت دور النفاذ فى نوفمبر سنة ١٩٩٢ .

وأبرمت بعد ذلك تحت مظلة الأمم المتحدة اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى المتعدد الوسائط للبضائع فى جنيف فى ٢٤ مايو ١٩٨٠ ، ولم تدخل هذه الاتفاقية نطاق التنفيذ بعد .

وتوجد معاهدات واتفاقيات دولية أخرى متعلقة بالملاحة البحرية وخاصة ببوليس الملاحة والعمل البحرى وسلامة الأرواح فى البحار والأنوار والعلامات والاتصالات والحمولة وحماية البيئة البحرية من التلوث نذكر منها على سبيل المثال : المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار الموقع عليها بلندن فى ١٧ يونيو ١٩٦٠ والتي ووفق عليها فى مصر بالقرار الجمهورى رقم ٨٩١ لسنة ١٩٦٥ وصدر قرار وزير للخارجية فى ٦ أكتوبر ١٩٦٥ بنشرها والعمل بها ، وقد حلت محلها المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لعام ١٩٧٤ الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٧٢ لسنة ١٩٨١ . ونذكر أيضاً المعاهدة الخاصة بخطوط الشحن الموقع عليها بلندن سنة ١٩٦٦ ووفق عليها بقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٥٧ لسنة ١٩٦٨ ، وقد حلت محل المعاهدة الموقعة سنة ١٩٣٠ ، والمعاهدة الدولية الخاصة بإنشاء منظمة دولية استشارية للملاحة البحرية والموقعة بجنيف فى ٦ مارس ١٩٤٨ والتي ووفق عليها فى مصر بالقانون رقم ٤٦٠ لسنة ١٩٥٣ ثم أصبحت المنظمة البحرية الدولية بعد ذلك ، والقواعد الدولية لمنع للتصادم فى البحار التى اعتمدها المؤتمر الدولى لسلامة الأرواح فى البحار الذى عقد بلندن سنة ١٩٦٠ ووفق عليها فى مصر بقرار رئيس الجمهورية رقم ٢٧٨٦ لسنة ١٩٦٣ .

ونذكر أيضاً للمعاهدة الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالزيت الموقعة بلندن سنة ١٩٥٤ والمعدلة فى ١٣ أبريل سنة ١٩٦٢ وصدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٢١ لسنة ١٩٦٣ بالموافقة على الانضمام إليها ، واتفاقية حماية البحر للمتوسط من التلوث والبروتوكولين للملحقين بها التى أقرها مؤتمر الدول الساحلية فى البحر المتوسط فى برشلونة فى الفترة ١٢ - ١٦ فبراير ١٩٧٦

وصدر القرار الجمهورى رقم ٣١٩ لسنة ١٩٧٨ بالموافقة عليها ، واتفاقية منع التلوث البحرى من السفن الموقع عليها فى لندن فى ١٩٧٣ ، واتفاقية قواعد سلوك المؤتمرات الملاحية - جنيف ١٩٧٤ .

٦- منهج الدراسة

٢٥- تقسيم :

القانون البحرى هو مجموع القواعد القانونية التى تنظم الملاحة البحرية . والسفينة هى الأداة الرئيسية لهذه الملاحة . وقد أحاطها المشرع بنظام قانونى أصيل تتميز به عن غيرها من الأموال والمنقولات .

ويتخصص للقيام بالملاحة البحرية بعض طوائف من الأشخاص تحكمهم قواعد خاصة وهم مالك السفينة أو تجهزها ، والريان ، والطاقم ، والمرشد . كما يشترك فى الملاحة البحرية أشخاص آخرون يخدمون أغراضها فى الموانى وأهم هؤلاء أمين السفينة وأمين الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ ووكيل العبور والسمسار البحرى .

وأهم ما تهدف إليه الملاحة البحرية هو النقل سواء أكان نقلاً للبضائع أو نقلاً للركاب . ولكل من هذين النوعين من النقل أحكامه الخاصة . كما أن البضائع المنقولة بحراً محل لعمليات قانونية هامة كالبيوع البحرية . على أن السفينة قد تكون محلاً لعقد إيجار يخضع لقواعد خاصة .

وقد تتعرض الملاحة البحرية لبضعة حوادث استثنائية كأن تصطدم بسفينة أخرى أو تتعرض للخطر فتحتاج إلى مساعدة وإنقاذ من غيرها أو يقوم الريان بتضحية اختيارية لدرء الخطر عنها .

ولما كانت الملاحة البحرية تكتنفها أخطار كثيرة ، فإن ملاك السفن أو البضائع يقومون بالتأمين على مصالحهم فيها تحصناً من هذه المخاطر وابتغاء الأمن والضمان .

ولذلك نقسم دراستنا للقانون البحرى على الوجه الآتى :

الباب الأول : فى السفينة : وندرس فيه ماهية السفينة ، وجنسياتها ،

وتسجيلها ، وملكيّتها ، والحقوق العينية التبعية عليها من حقوق امتياز ورهون بحرية ، والحجز عليها .

الباب الثانى : فى أشخاص الملاحة البحرية : ونتناول فيه مالك السفينة ومجهزها ، والريان ، والطاقم وعقد العمل البحرى الذى يربطهم بالمالك ، والمرشد ، والأشخاص البريين للملاحة البحرية وهم أمين السفينة وأمين الحمولة ومقاوّل الشحن والتفريغ ووكيل العبور والسّمسار البحرى .

الباب الثالث : فى إيجار السفينة والنقل البحرى : ونتكلم فيه عن إيجار السفينة ثم عن نقل البضائع بحرًا وعن أهم العمليات القانونية التى ترد على البضائع المنقولة وهى البيوع البحرية ، وعن نقل الأشخاص .

الباب الرابع : فى الحوادث البحرية : ونعرض فيه للتصادم البحرى ، والانقاذ البحرى ، والخسارات المشتركة .

الباب الخامس : فى التأمين البحرى .

الباب الأول

السفينة

٢٦- القانون البحرى هو مجموع القواعد القانونية المنظمة للروابط التى تنشأ بين الأفراد والهيئات الخاصة بصدد الملاحة البحرية ، والسفينة هى الأداة الرئيسية للملاحة البحرية والمحور الذى تدور حوله أحكام القانون البحرى .
ولذلك خصها المشرع بالبَاب الأول من التقنين البحرى الجديد وأحاطها بنظام قانونى أصيل تتميز به عن غيرها من الأموال والمنقولات .

فالسفينة ، ولو أنها مال ، إلا أن لها حالة مدنية تتألف من عناصر مختلفة ، فضلاً عن أنها تتمتع بجنسية معينة مثلها فى ذلك مثل الأشخاص .

والسفينة ، ولو أنها منقول ، إلا أنها تعامل معاملة العقار من نواح متعددة ويوجه خاص فيما يتعلق بوجوب تسجيلها فى سجل خاص ، وأسباب كسب ملكيتها ، وللحقوق العينية التبعية التى ترد عليها ، وإجراءات الحجز التى تخضع لها .

وعلى ذلك نخصص لدراسة السفينة الفصول الآتية :

- ٠ الفصل الأول : فى ماهية السفينة .
- ٠ الفصل الثانى : فى جنسية السفينة .
- ٠ الفصل الثالث : فى تسجيل السفينة .
- ٠ الفصل الرابع : فى ملكية السفينة .
- ٠ الفصل الخامس : فى الحقوق العينية التبعية على السفينة .
- ٠ الفصل السادس : فى الحجز على السفينة .

الفصل الأول

ماهية السفينة

الفرع الأول

تعريف السفينة

٢٧- تخصيص السفينة للملاحة البحرية ،

السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية (١) . ومع ذلك لم يُعن التقنين البحرى الملقى بوضع تعريف لها تاركاً ذلك لعناية الفقهاء ، مما ترتب عليه تعدد الضوابط وتنافرها . على أنه يمكن تعريفها بأنها المنشأة التى تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد . وبهذا التعريف أخذ التقنين البحرى المصرى الجديد بقوله فى المادة الأولى منه فقرة أولى ، السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح ، . ويؤخذ من هذا التعريف أنه يشترط لاعتبار المنشأة العائمة سفينة شرطان :

الأول : أن تقوم المنشأة أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية . والملاحة البحرية هي الملاحة التى تتم فى البحر كما سبق البيان (٢) . وعلى هذا لا تعد سفينة navire المنشأة للعائمة التى تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة النهرية أو الداخلية ، بل تسمى بالمركبـ bateau .

(١) ومن هنا نشأ الخلط فى تحديد العلاقة بين الملاحة البحرية والسفينة ، ف قيل إن الملاحة البحرية هي التى تقوم بها السفن ، وأن القانون البحرى هو القانون الخاص بالسفن ، مع أن الملاحة البحرية هي للمعيار الرئيسى والضابط الجوهرى فى تحديد ماهية السفينة ، ويمتنع بداهة أن يكون الشئ الواحد سبباً ومميباً فى نفس الوقت .

(٢) راجع ما سبق بند ٧ .

وتخصيص السفينة للملاحة البحرية يقتضى طبعاً صفات خاصة فى بنائها ، لأن هذه الملاحة يكتنفها كثير من الأخطار ، ومن ثم يجب أن تبنى السفينة بطريقة تسمح لها بمواجهة المخاطر بأمان . فتخصيص السفينة للملاحة البحرية يؤثر تبعاً فى طريقة بنائها وأبعادها وحمولتها وأداتها المسيرة . ولكن لا أثر لهذه الأمور من الوجهة القانونية فى تحديد صفة المنشأة .

والثانى : أن تقوم المنشأة أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد . فإذا كانت المنشأة تقوم بالملاحة البحرية عادة فإنها تعد سفينة وتظل لها هذه الصفة ولو قامت بملاحة نهريّة مرة واحدة أو عدة مرات لا اتصال بينها . وعلى النقيض من ذلك إذا قام مركب ملاحة داخلية بملاحة بحرية استثناء ، فإن هذا لا يرفع عنه وصف المركب ولا يضاف عليه وصف السفينة .

وإذا توافر هذا الشرطان اكتسبت المنشأة وصف السفينة بصرف النظر عن حمولتها وطريقة بنائها وأبعادها ، وأياً كانت أدواتها المسيرة (شراعية أو بخارية أو ذرية) ، وسواء أكانت معدة للقيام بالملاحة فى أعالي البحار أو لمجرد الملاحة الساحلية ، وبغير التفات إلى الغرض من ملاحتها بأن كانت ملاحة تجارية أم ملاحة صيد أم ملاحة نزهة .

وليس من الضرورى أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية فعلاً حتى تكتسب وصف السفينة بل يكفى أن تكون مخصصة للقيام بالملاحة البحرية ليصدق عليها هذا الوصف . وعلى هذا تعتبر المنشأة سفينة وهى فى مصنع البناء من الوقت الذى انتهى فيه بناؤها بشرط أن تكون مخصصة للقيام بهذه الملاحة ، ويجوز أن تكون محلاً للعمليات القانونية البحرية كالرهن البحرى والبيع والتأمين البحرى .

على أن السفينة وهى فى دور الانشاء والبناء ، وإن لم تكن سفينة بالمعنى القانونى للكلمة ، إلا أن القانون يعاملها معاملة السفن من بعض الوجوه فحسب وبوجه خاص فيما يتعلق بالتكاليف العينية التى يمكن أن ترد عليها . فيجوز رهن السفينة وهى فى دور البناء (م ٤٤ بحرى) . وقصد من هذا الاستثناء إلى تيسير الائتمان البحرى للمجهز والبانى على السواء . ويؤخذ فى الاعتبار هنا

بنية المالك فى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية عندما يتم بناؤها . بيد أن هذا التخصيص ليست له إلا صفة مؤقتة ، وهو لا يخلع على المنشأة وصف السفينة إلا لأجل هذا الغرض وحده ، فلا تسرى عليها الأحكام الأخرى المقررة للسفن .

٢٨- الصلاحية للملاحة البحرية ،

والذى يميز السفينة بوجه خاص هو قابليتها أو صلاحيتها للملاحة البحرية ، أى قدرتها على القيام بهذه الملاحة ، بأن تكون فى حالة جيدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من أخطار . وهذه الصلاحية للملاحة هى التى تحدد بدء حياة السفينة قانوناً ونهايتها . فالمنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة ، ويذول عنها هذا للوصف إذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاماً (١) .

وتفريعاً على ذلك لا يصدق وصف السفينة على المنشآت القائمة التى تعمل داخل الموانى ولا تبرحها عادة (٢) ، كالأحواض القائمة والأرصفة والرافعات القائمة والمدارس القائمة والصنادل والمواعين والبراطيم والزوارق وللكراكات وقوارب الغطاسة . وذلك لأنها غير صالحة للملاحة البحرية بمعنى الكلمة . وقد أعفى المشرع هذه المنشآت صراحة من واجب التسجيل فى سجل السفن (م ١ فقرة ٢ قانون تسجيل السفن) (٣) .

(١) نقض ٢٤ مايو ١٩٨٢ للمحكمة من ٦٢ من ٢٧ وقد رتب على فقدان المنشأة وصف السفينة لفقدان صلاحيتها للملاحة أو تحولها إلى حصام خضوعها للإجراءات الخاصة بحجز المنقول وبيعه دون الإجراءات المنصوص عليها فى القانون البحرى .

(٢) استئناف مختلط ٢ فبراير ١٩٢١ جازيت من ١١ من ١٢٥ ، اسكندرية التجارية المختلطة ٢٧ يناير ١٩١٣ جازيت ٣ - ٩٣ ، اسكندرية التجارية الجزئية ١٤ سبتمبر ١٩٤١ محاماة ٢٢ - ٤٨ ، نقض فرنسى ٢٤ فبراير ١٩٤٩ مجلة القانون البحرى الفرنسى ١٩٥٠ - ٢١٧ ، نقض مصرى ٧ مايو ١٩٥٩ مجموعة أحكام للنقض من ١٠ من ٣٩٥ .

(٣) تأثير للخلاف حول تكييف للحوامات أو الزحافات الهوائية Hovercrafts وهى مركبات تسير منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذى تدفع به محركاتها رأسياً على سطح اليابسة أو للماء وهل تعد من السفن أو من الطائرات (أنظر فى هذا الخلاف -

ولا يقتصر وصف السفينة على جسمها أو هيكلها ، بل يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها (م ١ فقرة ٢) ، سواء أكانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه ، كالألات والصواري والمرساة والسلاسل والروافع وقوارب النجاة ، وأجهزة الراديو والتلغراف اللاسلكى والرادار ، ومثونة الطاقم والركاب ، والوقود (المازوت أو الفحم) (١) ، وشباك الصيد فيما يتعلق بسفينة صيد .

ولما كان الوصف القانونى للسفينة يمتد إلى مجموع هذه الملحقات ، لذلك تشملها التصرفات التى ترد على السفينة دون حاجة إلى نص خاص . فإذا بيعت السفينة أو رهنّت أو أمّن عليها أو رتب عليها حق امتياز أو حجز عليها ، شمل البيع أو الرهن أو التأمين أو الامتياز أو الحجز هذه الملحقات جميعاً . كل هذا ما لم يوجد اتفاق صريح يقضى بفصل هذه الملحقات عن الأصل . ومن ثم تعتبر السفينة وحدة قانونية لا تشمل جسم السفينة والآلات فحسب ، بل تشمل أيضاً جميع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها .

ومثل هذه المنقولات بالنسبة إلى السفينة مثل المنقولات التى ترصد لخدمة العقار وتعتبر عقاراً بالتخصيص (م ٨٢ فقرة ٢ مدنى) . وإذا كان القانون

- د . رفعت فخرى فى الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد بند ٢٤) .
وعندنا أنها تعد سفينة إذا كانت تزاوّل نشاطها فوق سطح البحر لأنها تقوم بالملاحة البحرية فى هذه الحالة ، وبهذا الحكم يأخذ القانون التجارى البحرى لدولة الامارات العربية المتحدة لعام ١٩٨١ (م ١١ فقرة ٢) .

(١) أثير الخلاف حول وقود السفينة وهل يعد من ملحقاتها . وقد اعتبرت محكمة النقض الفرنسية بحكمها فى ١٣ يناير ١٩٩٨ DMF ص ٨٢٣ وقود السفينة عنصراً من عناصرها يخضع لنفس القواعد التى يخضع لها الحجز التحفظى على السفينة ذاتها . ولا شك فى أن وقود السفينة كالمازوت أو الفحم لازم لملاحتها ، فلا يمكن أن نتصور سفينة تبحر دون وقود ، ومن ثم وجب اعتبار الوقود من ملحقات السفينة . ولا يغير من ذلك أن الوقود مادة مثلية قابلة للاستهلاك مما ينفى عنها صفة الدوام والثبات ، إذ لا يلزم أن تكون الملحقات شيئاً معيناً بالذات .

المدنى يعرف العقارات بالتخصيص وهى منقولات مخصصة لخدمة عقار ، إلا أنه لا توجد به منقولات بالتخصيص مخصصة لخدمة منقول آخر ، على عكس القانون البحرى الذى يعرف منقولات مخصصة لخدمة السفينة .

ويشترط لاعتبار المنقول الذى يرصد لخدمة السفينة من ملحقاتها ، أن يكون مملوكاً لمالك السفينة ذاتها كما هو الحكم بالنسبة إلى العقار بالتخصيص . فإذا كان مملوكاً للغير ، كما هو الحال فى أجهزة التلغراف اللاسلكى ، أو الرادار التى تكون مملوكة عادة لشركة اتصالات ، فإنه لا يعتبر من ملحقات السفينة ولا تشمله التصرفات التى ترد عليها .

الفرع الثانى

الطبيعة القانونية للسفينة

٣٠- السفينة مال منقول :

السفينة مال لأنها تدخل فى التعامل بطبيعتها ويصح أن تكون محلاً للحقوق المالية (المادة ٨١ مدنى) . والسفينة ، من حيث تقسيم الأموال ، منقول لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر (المادة ٨٢ مدنى) . وتؤكد المادة ٤ بحرى جديد هذا المعنى بقولها : مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة ، . وعلى هذا تسرى على السفينة الأحكام المقررة للمنقولات بوجه عام . فإذا أوصى شخص لآخر بقولاته جميعها فإن الوصية تشمل السفينة . وrehn السفينة رهناً حيازياً يخضع لأحكام رهن المنقول (المواد ١١١٧ - ١١٢٢ مدنى) .

٣١- أوجه الشبه بالعقار والأشخاص :

بيد أن السفينة ، وإن كانت منقولة تسرى عليه أحكام للمنقولات ، إلا أن هذا لا ينفى أن للسفينة طبيعة قانونية خاصة وأنها تخضع لنظام قانونى أصيل يميزها عن سائر المنقولات وتقترب به من العقار . فالسفينة لا تسرى عليها قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية . ويجوز رهنها رهناً رسمياً مع أن هذا

الرهن لا يرد إلا على العقار . وما يرد على السفينة من تصرفات يجب شهره في سجل خاص كما هو الشأن في شهر التدرجات العقارية . والحجز على السفينة أقرب إلى الحجز العقارى منه إلى حجز المنقول . وحقوق الامتياز البحرية على السفينة تخول الدائن الامتياز حق تتبع السفينة فى أية يد تكون كحقوق الامتياز على العقار .

والسفينة وإن كانت مالا ، إلا أنها تفترق عن غيرها من الأموال من وجوه . فالسفينة جنسية واسم وحمولة وموطن ودرجة . ومجموع هذه الخصائص يؤلف الحالة المدنية للسفينة التى تميزها عن غيرها من السفن . والسفينة تشبه بهذا الأشخاص دون أن تكون هى شخصاً قانونياً (١) .

وسنعرض فيما بعد لوجوه الشبه بين السفينة والعقار . وسنقتصر هنا على دراسة للحالة المدنية للسفينة وعناصرها المختلفة التى تثبت فيما يسمى بأوراق السفينة ، وذلك فيما عدا جنسية السفينة التى سنعالجها على حدة فى الفصل الثانى لما لها من أهمية خاصة .

المبحث الأول

الحالة المدنية للسفينة

٣٢- للسفينة حالة مدنية خاصة تميزها عن غيرها من السفن ، وتتألف من عناصر أربعة هى الاسم والحمولة والموطن والدرجة التى تقدرها للسفينة هيئة من هيئات الاشراف .

٣٣- اسم السفينة ،

يجب أن يكون للسفينة اسم خاص بها يميزها عن غيرها من السفن

(١) على أن من للذائع عملاً تشخيص السفينة ، فيقال بأن السفينة مسئولة أو دائنة أو مدينة . بل ونجد هذه للتعبيرات فى بعض النصوص التشريعية (أنظر مثلاً المادة ٤ من معاهدة سندات الشحن والمادة ٤ من معاهدة للتصامم ، والمادة ٦ من قانون الارشاد) .

(م ٦ فقرة ٢ بحرى) . ويجب على مالك السفينة قبل تسجيلها فى سجل السفن أن يحصل على موافقة مصلحة الموانىء والمناظر على هذا الاسم حتى تتحقق من أن الاسم الذى يعرضه المالك لا تحمله سفينة أخرى (م ٥ قانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ الخاص بتسجيل السفن) . كما يلزم الحصول على موافقتها على أى تغيير يحصل فى الاسم بعد ذلك (م ١٣ من القانون) . ويجب على مالك السفينة أن يقوم بكتابة اسمها على مقدمتها من الجانبين بحروف ظاهرة بلون يختلف عن لون السفينة كما يجب عليه كتابة الاسم بذات الحروف على مؤخرتها (م ٨ فقرة ١ و ٢ من القانون) .

ويعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من المالك والريان فى حالة مخالفته لهذه الأحكام إلا إذا كان القصد من المخالفة اتقاء وقوع السفينة فى الأسر (م ٦ فقرة ٤ بحرى) .

٢٤-حمولة السفينة :

يقصد بحمولة السفينة tonnage سعتها للحجمية . ووحدة الحمولة هى للطن الحجمى tonneau وهو يساوى ٢,٨٣ متر مكعب أو مائة قدم مكعب (١) .

والحمولة نوعان :

أ- حمولة كلية أو اجمالية (٢) وتشمل كامل السعة الداخلية للسفينة وجميع المنشآت التى توجد على ظهرها .

ب- وحمولة صافية (٣) وهى مدى ما تستطيع السفينة أن تقبله من

(١) يجب الاحتراز من الخلط بين هذه الحمولة وهى تعبر عن الحجم وحمولة تعبر عن الوزن الذى يمكن أن تحمله للسفينة (dead - weight) ويعبر عنه بالطن المترى tonne الذى يساوى ١٠٠٠ كيلوجرام .

(٢) gross tonnage .

(٣) net tonnage .

بضائع وركاب ، وبعبارة أخرى هي الحمولة الكلية بعد خصم فراغات الأماكن المخصصة لإقامة أفراد طاقم السفينة والفراغات المشغولة بالآلات المسيرة والمرجل والفراغات المستعملة للملاحة وإدارة مناورات السفينة كحجرة القيادة وحجرة الخرائط . أى أن للحمولة الكلية تعبر عن أبعاد السفينة أما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجارى .

وتقدير الحمولة ضرورى لتحصيل الرسوم التى تحدد على أساس حمولة السفينة مثل رسوم الارشاد ورسوم الموانىء والمناور والرسو والمكوث (١) ورسوم المرور فى قناة السويس . كما تتخذ الحمولة أساساً لتقدير أجرة النقل فى حالة إيجار السفينة وأساساً لتحديد التعويض المستحق للمؤجر نظير التأخر فى الشحن والتفريغ ، وأساساً لتحديد مسئولية مالك السفينة .

ويقرر المشرع البحرى فى بعض الأحيان أحكاماً خاصة تبعاً لاختلاف حمولة السفينة . فقانون تسجيل السفن يعفى من التسجيل سفن الصيد وسفن اللزعة التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرة أطنان (م ١ فقرة ٢) . وقانون الارشاد يعفى من الالتزام بالارشاد السفن التى تقل حمولتها عن ١٥٠ طناً (م ٢) . وفى بعض الدول لا يجوز رهن السفينة التى تقل حمولتها عن ٢٥ طناً .

ولا يجوز تسجيل أى سفينة فى سجل السفن قبل قياسها لتقدير حمولتها بمعرفة إدارة التفتيش البحرى (م ٤ قانون تسجيل السفن) . كما يجب حفر مقدار للحمولة الصافية للسفينة على كمرها الرئيسى (م ٨ من القانون) . وتوجب المادة ٦ فقرة ٣ بحرئى على مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية ، وتقضى للفقرة ٤ من نفس المادة بالعقاب فى حالة مخالفة هذا للحكم .

٣٥- موطن السفينة :

للسفينة موطن هو الميناء الذى تم فيه تسجيلها . وهو غير ميناء الاستغلال

(١) أنظر للقانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ فى شأن رسوم الارشاد والتعويضات ورسوم الموانىء والمناور والرسو والمكوث .

أو التجهيز وهو الميناء الذى تتخذ السفينة قاعدة لاستغلالها ونشاطها فتتلقى فيه البضائع وتستقبل الركاب . وقد تسجل سفينة بالاسكندرية ولكنها تبأشر استغلالها فى بورسعيد أو السويس .

وتظهر أهمية الموطن فى تعيين السفينة وتمييزها عن غيرها . كما أنه فى هذا الموطن تجرى القيود الخاصة بالتصرفات التى ترد عليها من بيع أو رهن . هذا وتختص المحاكم التى يقع فى دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة بنظر الجنابات والجناح التى تقع على ظهرها (م ٢٦ قانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن) . كما 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 (م ١٠ بحرى جديد) . ويجب كتابة موطن السفينة على مؤخرها بشكل واضح وبحروف ظاهرة (م ٨ من قانون تسجيل السفن) .

٣٦- درجة السفينة (١) :

للسفينة درجة ومرتبة تقدر لها بمراعاة كيفية بنائها وصفاتها البحرية وعمرها ومدى استيفائها لشروط السلامة . فقد تكون السفينة من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة وهكذا . ولدرجة السفينة أهمية كبرى فى تحديد ذاتيتها ، فضلاً عن أنها محل اعتبار عند إبرام العقود المتعلقة بالسفينة كالبيع والنقل والتأمين .

وتتولى تقدير درجة السفينة هيئات خاصة تسمى بشركات الاشراف البحرى أو شركات تصنيف السفن Classification Societies وأهمها ثلاث شركات إحداها انجليزية هى اللويدز Lloyd's Register فى لندن وهى غير اللويدز مركز التأمين البحرى ، والثانية فرنسية هى فيريتاس Bureau Veritas فى باريس ، والثالثة أمريكية هى (ABS) American Bureau of Shipping

(١) class (بالانجليزية) والدرجة يعبر عنها بأرقام أو أحرف أو رموز (دوائر ، صليب ، إلخ...) تختلف باختلاف هيئات التصنيف والدرجة الأولى من اللويدز يعبر عنها بما يأتى (100A1) .

فى نيو يورك . ولكن من هذه الشركات سجل تدرج فيه السفن الخاضعة لاشرافها ودرجة كل منها (١) .

وتقوم شركات التصنيف بفحص بناء السفن وفحص المواد الداخلة فى البناء ومراقبة الاصلاحات ، وهى تلزم السفن بفحص دورى : فحص كل سنة ، وفحص فى الحوض الجاف كل أربع سنوات ، حتى يتمكن الخبراء من اصدار حكم على قيمة السفينة .

والدرجات التى تصدرها هيئات الاشراف ذات قيمة دولية معترف بها فى كافة الدول وفى مصر (٢) . وحصول السفينة على درجة معينة من إحدى هيئات الاشراف يعد قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة ، وإن كانت هذه القرينة قابلة للإثبات العكسى (٣) .

ولا شك فى مسئولية شركة الاشراف مسئولية تعاقدية قبل من تعاقد معها على معاينة السفينة وتقديرها ، كالمالك والمجهز والمؤمن والمستأجر ، عن كل خطأ يقع من تابعيها وخبرائها فى المعاينة والتقدير ، كما لو ثبت أن بالسفينة عيباً فى البناء يرجع إلى عدم جودة المواد والمهمات . بيد أن الشركة تشترط عادة اعفاءها من هذه المسئولية وهذا الشرط صحيح قانوناً ويعفى الشركة من المسئولية عن الخطأ اليسير دون الغش أو الخطأ الجسيم (م ٢١٧ مدنى) .

(١) تتولى هيئات الاشراف البحرى فضلاً عن تعيين درجة السفن تحديد صلاحيتها وكذلك خطوط الشحن . كما تتولى التفتيش الدورى على السفن الخاضعة لاشرافها والكشف على السفينة بعد حصول حادث لها واجراء اصلاحات هامة فيها .

(٢) أنظر المادة ١٠ من قانون سلامة السفن رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ وهى تنص على أن تعين بقرار من وزير النقل البحرى هيئات الاشراف البحرى التى تقبل شهاداتها وتقارير المعاينة التى تصدرها للسفن المصرية فيما يختص بتعيين درجة تصنيف السفن أو تحديد صلاحية الجسم والآلات المسيرة وكذلك تحديد خطوط الشحن وقد صدر قرار وزير النقل البحرى رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠ بتحديد هذه الهيئات وهو منشور بالوقائع المصرية بتاريخ ٢٩ مايو ١٩٩١ - العدد ١٢١ .

(٣) استئناف مختلط ٢٤ يناير ١٩٤٠ ب ٥٢ - ١٠٢ ، ٢٢ يونيه ١٩٣٢ ب ٤٤ - ٣٨٨ ، ٣١ يناير ١٩١٧ ب ٢٩ - ١٨٨ ، لسكندرية للتجارية للمختلطة ٣ يناير ١٩٣٣ جازيت ٢٣ - ٧٨ .

أما فيما يتعلق بالغير الذى لم تجمع به بالشركة أية رابطة تعاقدية وإنما تعاقد مع مالك السفينة اعتماداً على البيانات الواردة فى سجل الشركة فلا تسأل الشركة فى مواجهته إلا على أساس المسؤولية التقصيرية بإثبات خطأ وقع منها كان هو السبب فيما لحق الغير من ضرر ، دون أن يكون للشركة أن تحتج عليه بما تدرجه فى سجلاتها ونشراتها من شروط اعفاء من المسؤولية لتعلق أحكام المسؤولية التقصيرية بالنظام العام .

المبحث الثانى

أوراق السفينة

٣٧- يجب أن يكون على ظهر السفينة عدد معين من الأوراق والمستندات. وبعض هذه الأوراق تفرضه ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة وتحديد ذاتيتها. والبعض الآخر تفرضه أسباب خاصة بنظام الملاحة والتجارة البحرية .

وقد نصت المادة الثالثة من التقنين البحرى على أن تسرى فى شأن الوثائق التى يجب أن تحملها السفينة أحكام القوانين الخاصة بذلك . كما توجب المادة ١٠١ بحرى على الريان أن يحتفظ فى السفينة أثناء السفر بالوثائق التى يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة .

وفى طليعة الأوراق التى يجب على الريان أن يحتفظ بها فى السفينة شهادة التسجيل المصرية التى تسلمها هيئة للموانى والمناظر لمالك السفينة بعد تسجيلها ، وهى تثبت جنسية السفينة وملكيته وحالتها المدنية سالفة الذكر . (م ٩ ق ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن) .

ومن بين هذه الأوراق دفتر البحارة ويتضمن أسماء البحارة وما يتعلق بهم من أمور ، وقائمة الشحن (المانيفست) التى تبين فيها البضائع المشحونة على السفينة (١) ، والشهاد الصحية التى تثبت الحالة الصحية فى البلد القادمة منه

(١) أنظر فى قوائم الشحن (المانيفست) الفصل الأول من الباب الثالث من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ (م ٣١ - ٤٢) .

السفينة والحالة الصحية على ظهر السفينة ، وترخيص الملاحة الذى يثبت صلاحية السفينة للملاحة ، ودفتر خاص بالآلات المحركة للسفينة يذكر فيه كمية الوقود التى أخذها الريان عند السفر وما يستهلك منها يومياً وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة (م ١٠٢ فقرة ٣ بحرى) .

٢٨- يومية السفينة ،

ويجب على الريان أيضاً أن يتخذ دفترأ يسمى يومية السفينة يكون مرقم الصفحات ومؤشراً عليه من الإدارة البحرية المختصة (إدارة التفتيش البحري) . وقد أسماه التقنين البحري الجديد ، دفتر الحوادث الرسمى ، وعرض له فى المادة ١٠٢ . ونفضل استخدام اصطلاح ، دفتر يومية السفينة ، الذى درج العمل على استخدامه من قبل .

ويذكر فى دفتر يومية السفينة الحوادث الطارئة والقرارات التى تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ، ويشمل بياناً بالجرائم والأفعال التى يرتكبها البحارة أو المسافرين والعقوبات التأديبية التى وقعت عليهم والمواليد والوفيات التى حدثت فى السفينة (م ١٠٢ فقرة ٢) .

ويجب على الريان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذى رست فيه اختياراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر يومية السفينة إلى الادارة البحرية المختصة للتأشير عليه ، ويكون التأشير خارج مصر من القنصل أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده .

ودفتر يومية السفينة له حجية المحررات الرسمية بالنسبة للبيانات التى يدونها فيه الريان بوصفه ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة . وله حجية المحررات العرفية بالنسبة لما عداها من بيانات .

الفصل الثانى

جنسية السفينة

٣٩- الجنسية هي الرابطة القانونية بين الشخص والدولة التابع لها . والأشخاص وحدهم هم اللذين يتمتعون بالجنسية ، أما الأموال فليست لها جنسية ما . ومع ذلك فإن التشريعات تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية وتهتم بتنظيم هذه الجنسية ، لما للسفينة من أهمية كبرى فى الاقتصاد القومى والتجارة الخارجية ، ولأن جنسية السفينة هي العامل الأول فى تحديد حقوقها وواجباتها زمن السلم والحرب ، فضلاً عن أن السفينة معدة للسير فى أعالي البحار وهي مياه لا تخضع لأية سلطة ذات سيادة مما يستلزم إلحاق كل سفينة بدولة معينة برابطة الجنسية ضماناً للنظام القانونى على ظهرها . وتتفق السفينة فى ذلك مع الطائرات التى تتمتع هي الأخرى بجنسية دولة معينة .

والسفينة يجب أن تكون لها جنسية معينة ، ولا يجوز أن يكون لها إلا جنسية واحدة . والسفينة التى لا جنسية لها تعتبر سفينة قرصان خارجة على القوانين وجاز ضبطها ومصادرتها .

ونتكلم فيما يلى عن شروط اكتساب السفينة للجنسية فى فرع أول ، وعن آثار هذه الجنسية فى فرع ثانٍ .

الفرع الأول

شروط اكتساب الجنسية

٤٠ - شروط اكتساب الجنسية فى التشريعات المختلفة ،

من المقرر أن لكل دولة الحرية فى تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها . وتتطلب التشريعات لاعتبار السفينة وطنية واحداً أو أكثر من الشروط الآتية :

(١) أن تكون السفينة مبنية فى الدولة (شرط البناء الوطنى) . ومن الواضح أن هذا الشرط لا تستلزمه إلا تشريعات الدول التى نهضت فيها صناعة

السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها فأرادت حماية صناعتها الوطنية .

(٢) أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها لمواطنين (شركة الملكية الوطنية) . ويهدف هذا الشرط إلى استبقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية المالك ، وقصر حماية الدولة على السفن التى تتمثل فيها المصالح الوطنية . على أن الدولة التى تحتاج إلى رأس المال الأجنبى لعدم كفاية رأس المال الوطنى لا تتطلب عادة قدراً كبيراً من الملكية الوطنية .

(٣) أن يكون أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من الوطنيين (شرط الطاقم الوطنى) . ويقصد من ذلك إلى تهيئة أسباب العمل للوطنيين ، ورعاية مصالح الدولة فى السفن عن طريق العاملين عليها . على أن هذا الشرط لا تتطلبه تشريعات الدول التى لا يتوافر لديها العدد الكافى من رجال الطاقم (١) .

٤١- شروط اكتساب السفينة للجنسية المصرية فى التشريع المصرى ،

لم يشترط المشرع المصرى أن تكون السفينة مبنية فى مصر حتى تكتسب الجنسية المصرية ، لأنه لا تتوافر لدينا ترسانات كافية لبناء السفن . على أن المشرع المصرى استلزم لاكتساب السفينة للجنسية المصرية توافر شرط الملكية الوطنية من جهة وشرط الطاقم الوطنى من جهة أخرى .

(١) تكتفى بعض الدول بتسجيل السفينة فى أحد مورانيها كشرط لرفع علمها دون التقيد بجنسية مالك السفينة أو جنسية الطاقم . ومن الواضح أن الرابطة التى تربط السفينة بدولة العلم ليست رابطة حقيقية بل هى رابطة شكلية محض ، وجرى العرف على تسمية الأعلام التى ترفعها السفن فى هذه الأحوال بأعلام المجاملة ويرجع السبب فى هذه التظاهرة إلى التسهيلات المانية والضرائب التى تمنحها دولة علم المجاملة للسفن المسجلة فيها وإلى للتساهل فى اشتراطات سلامة السفن التى تتطلبها الاتفاقيات الدولية وعدم التقيد بالأحكام الواردة فى الاتفاقيات الدولية والتشريعات المتعلقة بالعمل البحرى . ويلاحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ توجب أن تكون هناك رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التى ترفع علمها . والرابطة للمعترف بها برجه عام هى ملكية السفينة لمواطنى الدولة التى ترفع السفينة علمها .

كانت المادة الأولى من التقنين البحري الملغى تنص على ما يأتي ، لا يجوز أن يكون مالكا لجميع سفينة رافعة للعلم العثماني ولا لبعضها ، ولا أن يكون عضواً من أى شركة لتشغيل سفن رافعة للعلم المذكور إلا من كان من رعايا الدولة العثمانية العلية .

ويلاحظ أن هذه المادة تتكلم عن السفينة التى ترفع العلم العثماني وعن رعايا الدولة العثمانية العلية . وسبب ذلك أن مصر كانت وقت وضع التقنين البحري سنة ١٨٨٣ تابعة للدولة العثمانية وكان سكان مصر وأهلها يعتبرون من رعايا الدولة العثمانية . ولما انفصلت مصر عن تركيا إثر اعلان الحماية على مصر فى ٥ نوفمبر سنة ١٩١٤ وزالت الجنسية العثمانية عن أهلها ، أصبحت كلمة العلم العثماني والدولة العثمانية العلية تقرأ العلم المصري والدولة المصرية .

ومفاد ما تقدم أن السفينة لا تكتسب الجنسية المصرية إلا إذا كان مالكاها مصرياً . فإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع وجب أن يكون جميع الملاك متمتعين بالجنسية المصرية .

٤٣ - السفن المملوكة للشركات ،

بيد أن تطبيق الحكم السابق على السفن المملوكة للشركات ، وهو الوضع الغالب ، يثير مشكلة جنسية الشركات . ومن المعروف أنه يوجد معياران لتحديد هذه الجنسية : أحدهما هو ضابط مركز إدارة الشركة ، بمعنى أن الشركة تكتسب جنسية الدولة التى تتخذ فيها مركز ادارتها الرئيسى بصرف النظر عن جنسية الشركاء فيها . والثانى هو معيار الرقابة أو الاشراف الذى يعتد بجنسية الشركاء المكونين للشركة أو المهيمنين عليها (١) . فهل يكفى أن تكون الشركة مصرية لوجود مركز ادارتها الرئيسى فى مصر حتى تعتبر سفنها مصرية ، أم أنه يجب الاعتداد أيضاً بجنسية الشركاء فيها ؟ .

(١) أنظر مؤلفنا ، القانون التجارى ، الجزء الأول ، بند ٢٨١ .

أخذ المشرع المصرى فى التقنين البحرى القديم بمعيار الرقابة والاشراف فى هذا الشأن ومن ثم نصت المادة الأولى منه فى شقها الثانى على ما يأتى : « ولا يجوز أن يكون عضواً من أى شركة لتشغيل سفن رافعة للعلم المذكور (العلم المصرى) إلا من كان (متمتعاً بالجنسية المصرية) » .

وقد رأى قلم قضايا الحكومة فى فترة إصدارها ووافق عليها مجلس الوزراء بقراره الصادر فى ٨ مارس سنة ١٩٣٠ أن نص المادة سالفة الذكر قاصر على شركات الأشخاص دون شركات المساهمة استناداً إلى أن شركات المساهمة لم تكن منتشرة وقت وضع التقنين البحرى الملغى فلم يقصدها المشرع بلفظ الشركة الوارد فى النص ، وإلى أن عبارة المادة الأولى « ولا أن يكون عضواً من أى شركة » لا يمكن أن تنصرف إلا إلى شركات الأشخاص إذ يتصور فيها وحدها العضوية فى الشركة بخلاف شركات المساهمة التى تقوم على ما يقدمه كل شريك من مال دون مراعاة لشخصيته .

وتطبيقاً لهذا رأى لم يكن يكفى فى شركات الأشخاص (التضامن والتوصية البسيطة) أن تكون مصرية لاعتبار سفنها مصرية ، بل يجب فضلاً عن ذلك أن يكون جميع الشركاء المتضامنين والموصيين من المتمتعين بالجنسية المصرية . وكان من رأينا الحاق الشركة ذات المسئولية المحدودة التى استحدثها القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٥٤ بشركات الأشخاص فى هذا الصدد لقيامها إلى حد واسع على الاعتبار الشخصى (١) .

ومؤدى رأى السابق أن نص المادة الأولى من التقنين البحرى الملغى فى شقه الثانى لا يسرى على شركات المساهمة . وعلى ذلك يكفى أن تكون شركة المساهمة مصرية لاعتبار سفنها مصرية بغض النظر عن جنسية المساهمين فيها .

على أن قلم قضايا الحكومة فى رأيه السابق لم يقنع بكون شركة المساهمة

(١) أنظر فى الطبيعة القانونية للشركات ذات المسئولية المحدودة كتابنا « القانون التجارى ، الجزء الأول ، بلد ٦٧٣ .

مصرية لاعتبار سفنها مصرية ، بل رأى حماية للمصالح القومية واقتداء ببعض التشريعات الأجنبية أن تكون أغلبية أعضاء مجلس إدارة شركة المساهمة من المصريين . ووافق مجلس الوزراء على هذا الرأي بقراره الصادر في ١٨ مارس سنة ١٩٣٠ .

٤٤-التقنين البحري المصري :

ثم جاء التقنين البحري المصري الجديد ونصت المادة الخامسة منه على أنه ، 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 .

وينتضح من هذا النص أنه يشترط لاكتساب السفينة الجنسية المصرية أن تكون مملوكة لشخص يتمتع بالجنسية المصرية . فإذا كانت مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع ، وجب أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين . ولم يشترط المشرع أن يكون جميع الملاك المشتاعين من المصريين بالنظر للطبيعة الشيوع وضالة الملاحة البحرية التي تقوم بها السفن المملوكة على هذا النحو ، كما جاء في المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون .

أما السفينة المملوكة لشخص اعتباري أي لشركة فقد اكتفى المشرع أن تكون الشركة مصرية ، وهو ما يتحقق إذا ما اتخذت هذه الشركة مركز إدارتها الرئيسي في مصر . وذلك دون اشتراط توافر نسبة مصرية معينة في رأس مال الشركة أو في إدارتها . وقد بررت المذكرة الإيضاحية للقانون هذا الحكم الجديد بأنه يتمشى مع سياسة الانفتاح الاقتصادي التي تنتهجها مصر في الوقت الحاضر وما تقتضيه هذه السياسة من العمل على تدفق الاستثمارات الأجنبية إلى البلاد .

ولا جدال في أن هذا الحكم الجديد حكم منتقد ، إذ أنه يؤدي إلى إعطاء الجنسية المصرية لسفينة مملوكة لشركة يملكها أجنبى لمجرد أن مركز إدارتها في مصر . ويستتبع بالتالى سيطرة رأس المال الأجنبى على قطاع النقل البحرى في مصر . ومن رأينا تعديل الحكم الجديد بما يتمشى مع المصالح

القومية عن طريق اشتراط نسبة مصرية معينة فى رأس مال الشركة ، أو فى ادارتها .

٤٥- ويستفاد من نص المادة الخامسة بحرى جديد أن المشرع اشترط لاكتساب السفينة الجنسية المصرية أن تكون مسجلة فى أحد الموانئ المصرية . وبذلك أصبح التسجيل فى أحد الموانئ المصرية شرطاً لاكتساب السفينة الجنسية المصرية ، وليس مجرد شرط لرفع العلم المصرى كما تنص المادة الأولى من القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ فى شأن تسجيل السفن . وعلى ذلك فلا تكتسب السفينة المسجلة فى ميناء أجنبى الجنسية المصرية ولو كانت مملوكة لمصريين .

٤٦- واشترط كون المالك متمتعاً بالجنسية المصرية لاكتساب السفينة الجنسية المذكورة ليس شرط ابتداء فحسب بل هو شرط بقاء أيضاً ، بحيث أنه إذا انتقلت ملكية السفينة المصرية إلى أجنبى أو إلى شركة أجنبية أو زالت الجنسية المصرية عن المالك لأى سبب من الأسباب سقطت الجنسية المصرية عن السفينة .

٤٧- (ب) شرط الطاقم الوطنى :

تتطلب تشريعات بعض الدول نسبة معينة من الوطنيين بين رجال طاقم السفينة كشرط لاكتساب جنسيتها . أما المشرع المصرى فلم يكن يشترط توافر نسبة معينة من المصريين فى أفراد طاقم السفينة المصرية مما ترتب عليه اطلاق الحرية للمجهزين فى استخدام من شاءوا على ظهر السفن المصرية أياً كانت جنسيتهم . ثم رأى المشرع المصرى أن يتدخل لحماية رجال البحر من المصريين وتهيئة أسباب العمل لهم بعد أن توافر منهم عدد كاف مؤهل وأن يجعل لجنسية رجال الطاقم أهمية خاصة فى اعتبار السفينة مصرية ، فنص فى المادة العاشرة من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ على ما يأتى «تشطب مصلحة الموانئ والمناظر تسجيل السفينة فى حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والريان أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين . وتعين هذه الاشتراطات بقرار من وزير المواصلات ، . وترك أمر

تعيين هذه الاشتراطات إلى قرار وزارى حتى يمكن تعديله بما يوائم مختلف الأحوال وحتى تتحقق فيه المرونة الكافية لمواجهة ظروف مصر الخاصة .

وكان قد صدر قرار وزير المواصلات رقم ١٣ فى ٢٠ يونيو سنة ١٩٥١ بتعيين هذه الاشتراطات استناداً إلى المادة العاشرة سالفه الذكر . ثم صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ بشأن الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والريابنة (١) . وقد ألغى هذا القرار قرار وزير المواصلات رقم ١٣ سنة ١٩٥١ . وأوجب فى مادته الأولى ألا تقل نسبة عدد المصريين من ريابنة وضباط ملاحة ومهندسين بحريين ومن فى حكمهم وكذا من البحارة ومن فى حكمهم كالوقادين والسفريجية والطباخين الذين يعملون بالسفن التجارية المصرية عن ٩٥ ٪ من مجموع عددهم فى السفينة وألا يقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠ ٪ من مجموع مرتبات هذه الطوائف .

٤٨ - إثبات جنسية السفينة :

تثبت جنسية السفينة بالعلم الذى ترفعه (٢) . وترجب المادة ٦ فقرة ١ بحرى جديد على كل سفينة مصرية أن ترفع علم جمهورية مصر العربية ، وتعاقب الفقرة الرابعة من ذات المادة على مخالفة هذا الحكم . بيد أن هذا الإثبات غير كاف ، إذ قد ترفع السفينة علماً لا يكون لها الحق فى رفعه ، وقد تؤذن السفينة فى رفع علم غير الذى تخوله إياها جنسيتها . ولذلك يكون إثبات جنسية السفينة بالسند الذى تصدره السلطات المختصة فى الدولة التابعة لها السفينة بعد تسجيلها فى سجل السفن الوطنية . ويسمى هذا السند فى مصر «شهادة تسجيل مصرية» . وتصدر هذه الشهادة مصلحة الموانىء والمناظر بعد

(١) منشور بالوقائع المصرية بتاريخ ٢٩/٩/١٩٨٤ - العدد ٢٢١ .

(٢) أنظر لقانون رقم ١١ لسنة ١٩٥٨ بشأن العلم الوطنى لجمهورية العربية المتحدة ، ولقانون رقم ٧ لسنة ١٩٤١ بشأن رفع العلم الوطنى وأعلام الدول الأجنبية ، والقرار الوزارى رقم ١٨ لسنة ١٩٤١ بتحديد القواعد الخاصة بأعمال العلم الوطنى وأعلام الأجنبية فى الملاحة التجارية والملاحة الداخلية .

تحققها من توافر الشروط التى يتطلبها القانون المصرى لاعتبار السفينة مصرية
وقيامها بتسجيل السفينة فى سجل السفن . ودرم شهادة التسجيل دليلاً كافياً
على أن السفينة مصرية خاضعة لحكم القانون المصرى .

الفرع الثانى

آثار الجنسية

٤٩- يترتب على اكتساب السفينة جنسية معينة آثار من وجوه متعددة :
فالسفينة الوطنية تمتع بحماية الدولة فى المياه الإقليمية وحماية السلطات
الدبلوماسية والقنصلية التابعة لهذه الدولة فى الخارج . كما أن علم السفينة
يحدد حقوق السفينة واجباتها زمن السلم والحرب . وهو ييسر زمن الحرب
تطبيق القاعدة الدولية التى تقضى بأن العلم المحايد يحمى البضائع المعادية
من المصادرة ما لم تكن هذه البضائع من المهربات الحربية فى حين أن
للدولة المحاربة أن تغتتم السفن التجارية المعادية بما عليها من بضائع .
وتختص الدولة سفنها ببعض المزايا . هذا وتخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة
واشرافها فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة وتنظيم العمل على ظهرها . يضاف
إلى ذلك أن جنسية السفينة تعين فى كثير من الأحيان القانون الواجب التطبيق
فى حالة تنازع للقوانين .

ولن تعرض هنا إلا للمزايا الممنوحة للسفن الوطنية ، والرقابة على السفن
الوطنية ، وأهمية جنسية السفينة فى حل تنازع القوانين .

المبحث الأول

المزايا الممنوحة للسفن الوطنية

٥٠- تؤثر الدولة سفنها التى ترفع علمها ببعض المزايا التى تكفل
لبحريتها النمو والبقاء ، كما أنها تعمل من جهة أخرى على دعم أسطولها
التجارى وذلك لما للبحرية التجارية من أهمية قصوى فى الاقتصاد القومى
والدفاع الوطنى ، إذ هى وسيلة تصريف المنتجات الوطنية ونشر النفوذ

التجارى فى الخارج فضلاً عن أن تموين البلاد زمن الحرب إنما يعتمد أساساً على ما تنقله إليها سفنها الوطنية . ومن أبرز مظاهر عناية الدولة ببحريتها التجارية قصر الملاحة الساحلية فيها على سفنها الوطنية .

٥١- قصر الملاحة الساحلية على السفن الوطنية ،

تقصر تشريعات الدول عامة الملاحة الساحلية بين موانئها والصيد فى مياهها الإقليمية على السفن الوطنية وذلك بقصد تجنب السفن الوطنية خطر مزاحمة السفن الأجنبية فى هذا الميدان . ولم يكن فى مصر تشريع يحتفظ بالملاحة الساحلية والصيد فى المياه الإقليمية للسفن المصرية . وظل الحال على ذلك إلى أن صدر القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ فى شأن النقل البحرى الساحلى . وهو يقصر النقل البحرى الساحلى بين ميناء أو أكثر من الموانئ المصرية على السفن المسجلة تحت العلم المصرى (م ٢) . ثم جاءت المادة ٨ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية فنصت على أنه لا يجوز لغير السفن التى تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الارشاد فى المياه الإقليمية ، كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية ، على أنه يجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التى تحمل جنسية أجنبية فى القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة وذلك لمدة زمنية محددة (م ٨ فقرة ٢) ، ويعاقب على مخالفة هذه الأحكام بالحبس وغرامة لا تتجاوز خمسة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين (م ٨ فقرة ٣) . كما أن المادة ١٨ من القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٤ فى شأن رسوم الارشاد والتعويضات ورسوم الموانئ والمناشر والرسوم والمكوث تمنح السفن الساحلية التى ترفع العلم المصرى تخفيضاً قدره ٥٠% من قيمة رسم الميناء .

على أن بعض الدول لا تقف عند قصر الملاحة الساحلية والصيد الساحلى على سفنها الوطنية ، بل تمنحها كذلك اعانات تكفل لبحريتها الوقوف أمام المنافسة الأجنبية (١) .

(١) تتبع أمريكا وإنجلترا وفرنسا واليابان وإيطاليا وكثير من الدول الأخرى سياسة منح الاعانات لبحريتها للتجارية .

المبحث الثانى

رقابة الدولة على السفن الوطنية

٥٢- قانون سلامة السفن :

تخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة وسلامتها وتنظيم العمل على ظهرها لضمان سلامة الأرواح والأموال فى البحار . وينظم الرقابة على السفن المصرية القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن الذى حل محل القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ . ولقد نصت المادة الثالثة من التقنين البحرى الجديد على أن تسرى فى شأن الرقابة على السفن وسلامتها القوانين الخاصة بذلك . ومعنى ذلك أن التقنين البحرى الجديد أحال إلى القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ الخاص بسلامة السفن .

وقد صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠ بقواعد تنفيذ بعض أحكام قانون سلامة السفن (١) .

ونصت المادة الثانية من قانون سلامة السفن على أنه يعتبر جزءاً متمماً لهذا القانون :

(أ) أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لعام ١٩٧٤ والفصول الملحقة بها من الأول إلى السابع ، الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٧٢ لسنة ١٩٨١ .

(ب) أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦ وملاحقها الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨ .

(ج) أحكام لاتفاقية سفن الركاب فى الرحلات الخاصة لعام ١٩٧١ الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٩٧٢ لسنة ١٩٧٥ .

(١) اللوائح المصرية فى ٢٩ مايو ١٩٩١ - للعدد ١٢١ .

(د) وتعتبر جزءاً متمماً لهذا القانون أية تعديلات للاتفاقيات المشار إليها أو بروتوكولات مكملتها توافق عليها جمهورية مصر العربية .

ويسرى قانون سلامة السفن على السفن والوحدات البحرية وبينت المادة الأولى المقصود بكل من ، السفينة ، و ، الوحدة البحرية ، فى تطبيق أحكام هذا القانون على النحو التالى :

أولاً ، السفينة :

(أ) سفينة ركاب : وهى التى تحمل أكثر من اثنى عشر راكباً وتعمل فى رحلات دولية أو ساحلية .

(ب) سفينة غير مخصصة لنقل الركاب : وهى التى لا تحمل أكثر من اثنى عشر راكباً فى رحلات دولية أو ساحلية ، كسفن البضاعة وناقلات البترول والمياه والحبوب وسفن الصيد والسفن الشراعية بألة مسيرة مساعدة .

ثانياً ، الوحدة البحرية :

(أ) الوحدات الآلية ، وتنقسم بحسب طبيعة عملها إلى قسمين :

١- وحدات آلية تعمل خارج الميناء فى رحلات دولية أو ساحلية كالقاطرات والرافعات ويخوت النزهة واللنشات .

٢- وحدات آلية تعمل فى حدود الميناء أو داخله كالقاطرات والرافعات وناقلات الترموين والبترول والمياه ولنشات الصيد بالسفارة والنزهة ونقل الركاب وأجهزة الحفر البرية .

(ب) الوحدات غير الآلية ، وتعمل جميعها داخل الميناء أو فى حدوده كالرافعات والصنادل والبراطيم والمواعين والفلايك بأنواعها .

ويجب على كل سفينة أو وحدة بحرية مصرية أن تحصل على ترخيص ملاحية ، وتحدد بقرار من وزير النقل البحرى شروط منح الترخيص ومدة سريانه وتجديده ، والغرض الذى يمنح من أجله (م٧) (١) .

(١) قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠ (م ١٠-١٢) .

ويسرى ترخيص الملاحة لمدة سنة من تاريخ معاينة السفينة أو الوحدة ، ويجب تجديده عند انتهائها بشرط أن يثبت أن السفينة لا تزال تتوافر فيها كل الشروط اللازمة لمنحه . ويعتبر الترخيص لاغياً فى حالة حدوث أى تغيير أو تعديل فى بدن أو معدات أو آلات السفينة أو الوحدة البحرية خلال مدة سريان الترخيص (م ١٢ من القرار الوزارى رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠) .

ويجب على كل سفينة ركاب مصرية أو أجنبية تقوم بنقل الركاب من الموانئ المصرية أن تحصل على شهادة ركاب مصرية ، طبقاً للقواعد والشروط التى يصدر بها قرار من وزير النقل البحرى (م ٦) (١) .

ويجب على كل سفينة أو وحدة بحرية خاضعة لأحكام الاتفاقيات الدولية المنصوص عليها فى المادة الثانية من القانون أن تحصل على الشهادات الدولية التى تصرف بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقيات (م ٥) . ويحدد وزير النقل البحرى بقرار منه الشروط للواجبة فى السفن والوحدات البحرية الخاضعة لأحكام الاتفاقيات المشار إليها فى المادة الثانية من القانون والقواعد التى تسرى عليها والشهادات أو التراخيص التى تصرف لها (م ٨) (٢) .

وتتعلق صورة من ترخيص الملاحة ومن كل شهادة تحصل عليها السفينة بالتطبيق لأحكام القانون فى مكان ظاهر بها بحيث يمكن الاطلاع عليها (م ٩) .

وإذا كان الأصل أن رقابة الدولة قاصرة على السفن والوحدات البحرية المصرية وحدها ، إلا أن الرقابة تتناول أيضاً السفن والوحدات البحرية الأجنبية التى توجد فى المياه الإقليمية المصرية للتثبت من مراعاة أحكام الاتفاقيات المنصوص عليها فى المادة الثانية من القانون ، وبحيث لا يترتب على هذه الرقابة تعطيل للعمليات التجارية التى تقوم بها السفن والوحدات البحرية (م ١١) .

(١) المولد من ١ إلى ٩ من القرار رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) المولد من ١٧ - ٢٠ من القرار مالف للذكر .

والجهة المختصة بالاشراف على تنفيذ قانون سلامة السفن هي إدارة التفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمناظر التابعة لوزارة النقل البحرى ومركزها مدينة الاسكندرية . وإذا وجدت السفن المصرية فى الخارج ثبت الاختصاص بالرقابة للقنصل المصرى بعد الاستعانة بخبراء هيئات الاشراف البحرى (م ١٦) . ولادارة التفتيش البحرى أو للقنصل المصرى أن يمنع من السفر كل سفينة لا تراعى فيها الشروط المنصوص عليها فى القانون (م ١٥) .

ولضمان سلامة الأرواح فى البحار تقررت عقوبات شديدة يحكم بها على كل من يسير سفينة بطريقة مخالفة لأحكام القانون (م ٢٠ ، ٢١) . ويكون لمندوبى إدارة التفتيش البحرى وللقنصل المصرى فى الخارج صفة مأمورى الضبط القضائى فيما يختص بالجرائم المنصوص عليها فى القانون (م ١٣) .

وترخيص الملاحة بمثابة قرينة قانونية قابلة للإثبات العكسى على أن السفينة صالحة للملاحة ، وعلى النقيض من ذلك إذا لم تكون السفينة حاملة للترخيص فيفترض أنها غير صالحة للملاحة حتى يثبت العكس (١) .

المبحث الثالث

أهمية جنسية السفينة فى حل تنازع القوانين

٥٣ - لتحديد جنسية السفينة أهمية كبرى فى حل تنازع القوانين فى المواد البحرية . ويجب التمييز فى هذا الصدد بين المواد الجنائية والمواد المدنية .

٥٤ - المواد الجنائية :

يفرق فى هذا الشأن بين السفن الحربية أو العامة والسفن الخاصة . وتأخذ حكم السفن الخاصة السفن التجارية المملوكة للدولة .

(١) استئناف مختلط ٤ مايو ١٨٩٣ ب ٥ - ٢٣٥ ، اسكندرية التجارية المختلطة ٢٩ مايو ١٩١٦ جازيت ٦ - ١٨١ .

فإذا تعلق الأمر بسفينة حربية أو عامة فإن ما يقع عليها من جرائم يخضع لقانون الدولة التابعة لها ولاختصاص محاكمها الجنائية سواء أكانت السفينة فى أعالى البحار أو فى المياه الإقليمية لدولة أخرى ، وذلك لأن السفينة الحربية أو العامة تمثل سيادة الدولة التى تتبعها .

أما إذا تعلق الأمر بسفينة خاصة فيجب التمييز بين ما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت فى الموانئ والمياه الإقليمية لدولة أجنبية أو ارتكبت فى أعالى البحار .

فإذا وقعت الجريمة على ظهر سفينة راسية فى ميناء أجنبى أو مارة بالمياه الإقليمية الأجنبية ، فهل يسرى عليها القانون الجنائى الإقليمى ؟ يقضى القانون الانجليزى باختصاص المحاكم الانجليزية بجميع الجرائم التى ترتكب فى المياه الإقليمية الانجليزية (١) . أما فى فرنسا فقد أفتى مجلس الدولة فى ٢٠ نوفمبر سنة ١٨٠٦ ، وهى فتوى لها قوة القانون ، بأن الاختصاص يثبت فى الأصل لقانون علم السفينة وأنه ليس للسلطات المحلية أن تتدخل إلا إذا طلب مساعدتها ريان السفينة أو قنصل الدولة التى تحمل السفينة علمها ، أو إذا كان المجرى عليه أو مرتكب الجريمة من غير أفراد الطاقم ، أو تضمنت الجريمة اخلالاً بأمن الميناء . ويسير القضاء المصرى بوجه عام على نهج القضاء الفرنسى فيما يتعلق بالسفن الخاصة الأجنبية الموجودة فى الموانئ المصرية (٢) . كما تأخذ بذات الحكم المادة ١٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ . أما بالنسبة للسفن المصرية فقد قضت المادة ٢٥٢ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن على أن الجرائم التى ترتكب على ظهر سفينة ترفع علم جمهورية مصر تعتبر أنها ارتكبت فى أراضيها . كما تنص المادة ٩ فقرة أولى بحرى جديد على أن

(١) قانون الاختصاص القضائى فى البحر الإقليمى البريطانى .

- Territorial Waters Jurisdiction Act .

(٢) استئناف مختلط ٢ فبراير ١٩٢٩ ب ٥١ - ٦٨ وباقى الأحكام المشار إليها فى كتابنا «أصول القانون البحرى ، هامش ص ١٢٣ .

تسرى أحكام التشريعات الجنائية المصرية على الجرائم التي ترتكب على كل سفينة ترفع علم جمهورية مصر العربية . وقد يؤدي هذا النص إلى قيام التنازع بين القانون المصرى وقانون الميناء الأجنبى الذى كانت السفينة راسية فيه وقت ارتكاب الجريمة على ظهرها . بيد أنه يجب تفسير هذا النص على أنه يمنح القضاء المصرى اختصاصاً احتياطياً فى حالة عدم قيام القضاء الاقليمى بالعقاب .

أما إذا وقعت الجريمة فى أعالي البحار فليس ثمة قانون اقليمى ينطبق عليها فى هذه الحالة ، ومن ثم فلا مفر من تطبيق قانون علم السفينة واختصاص محاكم العلم حتى لا يفلت الجانى من العقاب . ومؤدى ذلك أن الجرائم التي تقع من الريان وأفراد الطاقم فى عرض البحر ينطبق عليها قانون علم السفينة وتكون من اختصاص محاكم الدولة التي ترفع السفينة علمها ، وتأخذ بهذا الحكم المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائى فى مادة التصادم وحوادث الملاحة الأخرى والمبرمة فى بروكسل فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ (١) .

٥٥ - المواد المدنية :

إذا وجدت السفينة فى عرض البحر فلا شك فى تطبيق قانون علم السفينة على الوقائع والتصرفات القانونية التي تحصل على ظهرها .

أما إذا كانت السفينة فى ميناء أجنبى أو فى المياه الإقليمية لدولة أجنبية فيثور التنازع بين قانون علم السفينة والقانون الاقليمى ، ويتوقف حل التنازع فى الواقع على فحص كل حالة على حدة وتحديد صفة القانون الواجب التطبيق والغرض منه . وفى ذلك تفصيل تدخل دراسته فى نطاق القانون الدولى الخاص . بيد أنه يمكن القول بوجه عام بوجوب تطبيق قانون العلم على عقد العمل البحرى الذى يبرم فى ميناء أجنبى بغض النظر عن جنسية الملاح (٢) ، وعلى الرهن البحرى المرتب على

(١) أنظر شرح أحكام هذه للمعاهدة فى بحثنا عن معاهدات بروكسل الجديدة المبرمة فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ المنشور فى مجلة القانون الدولى سنة ١٩٥٢ ص ٦٧ وما بعدها .

(٢) استئناف مخطط ١١ مايو ١٩٤٨ ب ٦٠ - ١٢٠ .

السفينة (١) ، وعلى المنازعات المتعلقة بمباشرة حقوق الامتياز البحرية وانقضائها (٢) . وقانون العلم هو القانون الواجب التطبيق فيما يتعلق باكتساب ملكية السفينة وكيفية شهر هذه الملكية .

(١) استئناف مختلط ٦ يونيو ١٩٣٤ جازيت ٢٥ - ٤٩ .
(٢) اسكندرية التجارية للمختلطة ٢٧ أكتوبر ١٩٢٤ جازيت ١٦ - ٨ .

الفصل الثالث

تسجيل السفينة

٥٦- تقضى التشريعات البحرية عامة بوجوب تسجيل السفينة فى سجلات خاصة ، وذلك لمراقبة استيفائها لشروط الجنسية ، وتعيين ذاتيتها بإثبات جميع البيانات الخاصة بها فى السجلات ، وتحقيق شهر ما يرد عليها من تصرفات .

وكلن التشريع المصرى خلوًا من نصوص تنظم تسجيل السفن المصرية ، ثم رأى المشرع المصرى أن الضرورة باتت تقضى بسد هذا النقص فأصدر القانون رقم ٨٤ سنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية المعدل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ والقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨ ، كما أصدر فى ١٤ ديسمبر سنة ١٩٤٩ مرسومًا بتحديد الرسوم المستحقة تنفيذًا لأحكام هذا القانون . ولم يتعرض التقنين البحرى الجديد لتسجيل السفن واكتفى بالنص فى المادة الثالثة منه على أن تسرى فى شأن تسجيل السفن أحكام القوانين الخاصة بذلك ، وكان ينبغى أن يتضمن التقنين أحكام تسجيل السفن لأهميتها وثباتها .

ونتناول فى هذا الفصل شرح القانون الخاص بتسجيل السفن من حيث السفن الخاضعة للتسجيل ، واجراءات التسجيل ، وآثاره .

الفرع الأول

السفن الخاضعة للتسجيل

٥٧- تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من قانون تسجيل السفن على أنه : لا يجوز لسفينة أن تسير فى البحر تحت العلم المصرى إلا إذا كانت مسجلة وفقًا لأحكام القانون .

ويؤخذ من هذا النص أن السفن المصرية وحدها هي التى تخضع للتسجيل . وقد أصبح التسجيل فى مصر شرطاً لاكتساب السفينة الجنسية المصرية إعمالاً للنص المادة ٥ بحرى . أما السفن الأجنبية فلا يجوز تسجيلها فى مصر ، ولو لم تكن مسجلة فى الخارج ، ولو كانت تباشر ملاحتها فى المياه المصرية (١) . وغنى عن البيان أن التسجيل قاصر على السفن المصرية فلا يتناول مراكب الملاحة الداخلية .

وتخضع السفن المصرية للتسجيل أياً كان نوعها ، أى سواء أكانت تقوم بالملاحة الساحلية أو الملاحة لأعلى البحار ، وسواء أكانت سفناً تجارية أو سفن صيد أو سفن نزهة . ولو أنه قد يفهم من عنوان القانون ، قانون تسجيل السفن التجارية ، أن التسجيل لا تلتزم به إلا السفن التجارية وحدها دون سفن النزهة وسفن الصيد . ولكن هذا غير صحيح ، إذ أن المادة الأولى من القانون التى تفرض واجب التسجيل جاءت صريحة مطلقة العبارة ، لا يجوز لأية سفينة ، دون تخصيص للنوع السفينة ، كما أنها أعفت فى فقرتها الثانية من التسجيل السفن الشراعية المخصصة للصيد وسفن النزهة التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرة أطنان مما يستفاد منه بطريق مفهوم المخالفة أن سفن الصيد البخارية وسفن النزهة التى تزيد حمولتها عن القدر المحدد تخضع للتسجيل كالسفن التجارية سواء بسواء . وغنى عن البيان أن عنوان القانون ليست له قوة نصه الصريح .

(١) توجب المادة ٧ فقرة ١ بحرى على الأجانب المقيمين فى جمهورية مصر العربية أن يحصلوا على ترخيص من الجهة الادارية المختصة (مصلحة الموانئ والمناظر) فى حالة استعمال سفن النزهة المملوكة لهم فى المياه الإقليمية المصرية وأن يطلبوا تسجيلها فى السجل الخاص بذلك ، ويلغى الترخيص إذا استعملت السفينة فى غير أغراض النزهة ويخطر مكتب التسجيل بذلك ليقرر بشطب التسجيل . وتوجب الفقرة الثانية من المادة على تلك السفن أن ترفع علم الدولة التى تحمل جنسيتها وتنص على أنه لا يجوز لها أن ترفع علم جمهورية مصر العربية . وتقرر الفقرة الثالثة من المادة عقوبة على مالك سفينة النزهة الذى يخالف هذه الأحكام .

وتسجيل السفينة ليس اجراء اختيارياً ، لملكها أن يقوم به أو لا يقوم حسبما يترأى له ، بل هو اجراء اجبارى يتعين اتخاذه قبل تسيير السفينة تحت العلم المصرى .

وقد وضع القانون جزاء جنائياً يتناسب مع أهمية التسجيل فنص فى المادة ٢١ من القانون على أن يعاقب بالحبس وبغرامة لا تجاوز خمسمائة جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يسير تحت العلم المصرى سفينة غير مسجلة فضلاً عن جواز الحكم مصادرة السفينة . كما تنص المادة ٢٣ على أن يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن سنة وبغرامة لا تجاوز خمسين جنيهاً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من سير سفينة بناء على شهادة تسجيل بطل مفعولها ، كأن تكون الشهادة مؤقته وانقضت هذه المدة .

هذا وقد أورد قانون تسجيل السفن عقوبات أخرى على مخالفة بعض أحكامه (المواد ٢٣ و ٢٤ و ٢٥ و ٢٦ و ٢٧) .

٥٩- السفن الممعة من التسجيل :

ووفقاً لنص الفقرة الثانية من المادة الأولى من قانون تسجيل السفن معدلة بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ يعفى من التسجيل :

- ١- سفن الصيد الشراعية ، أما سفن الصيد الآلية فتخضع للتسجيل .
- ٢- وسفن النزهة التى لا تزيد حملوتها الكلية على عشرة أطنان والتى لا تبحر عادة لمسافة أكثر من اثنى عشر ميلاً بحرياً (١) من الشاطئ وهى المسافة المحددة الآن للمياه الإقليمية .
- ٣- والمنشآت العائمة التى تعمل بداخل الميناء كالمواعين والبراطيم

(١) الميل للبحرى ١٨٥٢ متراً .

والصنادل والزوارق والقاطرات والقوارب والرافعات والكرافات وقوارب الغطاسة وغير ذلك ، والواقع أن هذه المنشآت لا يصدق عليها وصف السفينة لعدم صلاحيتها للملاحة بالمعنى القانونى ، مما تقتضى معه الحاجة إلى النص الصريح على اعفائها .

وقد روعى فى اعفاء السفن والمنشآت سالفه الذكر أن قيمتها الاقتصادية محدودة وأنه من العنت والارهاق إلزام أصحابها بتسجيلها . على أن المشرع أجاز تسجيل هذه السفن والمنشآت إذا طلب مالكوها ذلك (المادة الأولى فقرة ٣) . ولكن هذا الحكم غير مستساغ بالنسبة للمنشآت القائمة التى تعمل بداخل الميناء لأنها ليست سفناً بالمعنى الصحيح ، فضلاً عن أن تسجيلها عديم الجدوى من الناحية العملية .

الفرع الثانى

اجراءات التسجيل

٦٠ - الجهة المختصة بالتسجيل :

تختص بتسجيل السفن إدارة التفنيش البحرى بمصلحة الموانى والمناظر التابعة لوزارة النقل البحرى . ومكتب التسجيل الرئيسى بالاسكندرية . ولوزير النقل البحرى أن يعين بقرار منه الموانى الأخرى التى تنشأ بها مكاتب للتسجيل (المادة ٢) .

ويعد فى مكاتب التسجيل سجل خاص يسمى : سجل السفن ، ويحتفظ بصورة منه فى المكتب الرئيسى بالاسكندرية (م ٣) .

٦١ - طلب التسجيل :

ووفقاً لنص لمادة ٦ من القانون يجب على مالك السفينة أن يقدم طلب التسجيل إلى مصلحة الموانى والمنابر وأن يشتمل على البيانات الآتية : اسم السفينة اتحالي وأسمائها السابقة ، ميناء التسجيل ، تاريخ بناء السفينة ومكانه ،

عنوان المصنع الذى بنيت فيه السفينة ، نوع السفينة (شراعية أو ذات محرك ميكانيكى) ، حمولة السفينة ، اسم ولقب وصناعة ومحل إقامة المالك أو المالكين على الشيوخ مع بيان نصيب كل منهم ، اسم الريان ورقم شهادته ، الرهن إن وجد واسم الدائن المرتهن ولقبه وصناعته ومحل إقامته ، الحجز التى وقعت على السفينة إن وجدت وجميع البيانات المتعلقة بهذه الحجز . والبيانات المتقدم ذكرها من شأنها تعيين السفينة وتحديد حالتها المدنية وبيان ما يرد عليها من تصرفات .

وتقضى المادة السادسة من القانون بأن يرفق بطلب التسجيل المقدم من المالك جميع المستندات والوثائق وبوجه خاص تلك التى تثبت ملكيته للسفينة وجنسيته المصرية . ويجب أن يرفق بالطلب كذلك شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الذى كانت مقيدة فيه فى الحالة التى تنتقل فيها ملكية السفينة من أجنبى إلى مصرى ، وذلك تفادياً لازدواج تسجيل السفن . وتحتفظ مصلحة الموانئ والمناظر بأصول المستندات والوثائق المقدمة أو صورها الرسمية أو الفوتوغرافية .

٦٢ - كيفية التسجيل ،

ويتم التسجيل بتدوين جميع البيانات سالفة الذكر فى سجل السفن (م ٧) . ويلاحظ أن تسجيل السفن ليس نظاماً شخصياً قوامه أسماء ملاك السفن كما هو الشأن فى نظام الشهر العقارى المعمول به فى مصر (١) ، بل هو نظام عينى مناطه السفينة ذاتها محل التسجيل وتحديد ذاتيتها من حيث الاسم والحمولة والموطن ، ثم تخصيص صفحة أو أكثر من سجل السفن لكل سفينة تدون فيها البيانات الخاصة بها ومنخص التصرفات التى ترد عليها .

(١) صدر القانون رقم ١٤٢ لسنة ١٩٦٤ بنظام السجل العينى (انعقارى) . بيد أن هذا النظام لن يطبق دفعة واحدة على كافة أنحاء الجمهورية ، بل سيجرى تطبيقه تناعاً فى كل منطقة من المناطق التى يتم مسحها .

وتسجيل السفن مماثل فى هذا لنظام السجلات العينية العقارية المتبع فى كثير من البلاد وخاصة فى ألمانيا وسويسرا ونذى تخصص فيه لكل عين أو وحدة عقارية صفحة أو أكثر من صفحات السجل تذكر فيها البيانات الخاصة بها والتصرفات التى ترد عليها . وليس ثمة شك فى أن نظام تسجيل السفن العينية أكثر ضبطاً للمعاملات من نظام الشهر العقارى الشخصى ، إذ يكفى فيه مجرد الاطلاع على الصفحة الخاصة بالسفينة لمعرفة جميع التصرفات التى وردت عليها . أما إذا أريد معرفة التصرفات الصادرة بشأن عقار معين فى ظل نظام الشهر الشخصى ، وجب الوقوف على اسم المالك الحالى للعقار وأسماء الملاك السابقين وهكذا مما يحتمل معه الوقوع فى الخطأ نظراً لتشابه الأسماء .

ويحفظ سجل السفن بصفة دائمة (م ١٨) . وهو سجل عام ، فكل شخص أن يطلب الحصول على شهادة مشتملة على البيانات الواردة فيه (م ١٩) ، ولكن لا يجوز له الاطلاع عليه .

٦٣ - شهادة التسجيل المصرية :

وتسلم هيئة الموانى والمناظر مالك السفينة بعد تسجيلها شهادة تسجيل مصرية مشتملة على جميع البيانات المدونة فى سجل السفن ويجب الاحتفاظ بهذه الشهادة فى السفينة (م ٩) . ولا يجوز استعمال شهادة التسجيل إلا لتسيير السفينة فى ملاحه مشروعة ولا يجوز التنازل عنها أو حجزها أو حبسها لأى سبب أو دين مهما كان نوعه (م ١١) .

وإذا اكتسبت ملكية السفينة فى الخارج أو فقدت شهادة التسجيل الأصلية أو هلك فى الخارج ، كان لمالك السفينة الحصول على شهادة تسجيل مؤقتة ، تسرى لمدة أقصاها ستة أشهر من القنصلية المصرية بعد فحص المستندات المقدمة منه ، ويبطل مفعول هذه الشهادة بمجرد وصول السفينة إلى ميناء مصرى فيه مكتب تسجيل (م ١٥ ، ١٧) .

ويجوز لمصلحة الموانى والمناظر أن تصدر شهادة تسجيل مؤقتة ، تكون

نافذة المفعول لرحلة واحدة أو أكثر ولمدة أقصاها ستة أشهر قابلة للتجديد إذا رأت اماكن استيفاء المستندات المقدمة فيما بعد . على أنه إذا لم تستوف الاجراءات والمستندات المطلوبة لتسجيل السفينة خلال سنتين من تاريخ صدور أول شهادة تسجيل مؤقتة شطب السفينة . ولوزير النقل مد فترة السنتين المشار إليهما فترة أخرى مماثلة وتجديد شهادة التسجيل المؤقتة إذا ثبت أن عدم استيفاء الاجراءات والمستندات المطلوبة خلالها يرجع لأسباب قهرية لا دخل لإرادة المالك فيها (م ١٦ معدلة بقانون ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ وقانون ٨٠ لسنة ١٩٦٨) . وروعى فى تخويل وزير النقل مد فترة السنتين فترة أخرى مماثلة أن بعض السفن يتعذر عليها تقديم شهادة شطب السفينة من سجل السفن الأجنبية فى مدة السنتين لطول الاجراءات التى يستغرقها هذا الشطب فى البلد الأجنبى .

وإذا فقدت شهادة التسجيل أو فقدت ، فتصدر مصلحة الموانى والمناظر شهادة تسجيل (بدل فاقد) بعد التثبت من فقدانها أو هلاكها (م ١٧) .

٦٤- تغيير بيانات السجل :

ولكى يكون السجل صورة صادقة لحالة السفينة توجب المادة ١٢ من القانون على مالك السفينة أو تجهزها أو ريانها أن يبادر إلى ابلاغ مصلحة الموانى والمناظر أو مكتب التسجيل فوراً بالكتابة أى تغيير فى البيانات الواردة فى سجل السفن ويؤشر بهذا التغيير فى السجل وفى شهادة التسجيل .

٦٥- شطب التسجيل :

وتقوم مصلحة الموانى والمناظر بشطب تسجيل السفينة فى الأحوال الآتية :

- ١- إذا غرقت السفينة أو احترقت أو كسرت أو استولى عليها العدو أو هكت (م ١٤ فقرة ١) . ويجب على المالك أو المجهز أو الريان ابلاغ مصلحة الموانى والمناظر أو مكتب التسجيل فى الحال واعادة شهادة التسجيل إنىها إذا كان ذلك ممكناً .

٢- إذا انتقلت ملكية السفينة لأجنبى (م ١٤ فقرة ٢) ، لما يترتب عليه من سقوط الجنسية المصرية عن السفينة . وفى هذه الحالة يجب إبلاغ مصلحة الموانىء والمنائير أو مكتب التسجيل ذلك وإعادة شهادة التسجيل إليها . فإذا حدث هذا الانتقال فى الخارج سلمت شهادة التسجيل إلى أقرب قنصلية مصرية .

٣- إذا لم تراعى الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والريان أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين والتي يعينها قرار من وزير المواصلات (م ١٠) وقد صدر هذا القرار فى ٢٠ يونية ١٩٥١ ثم ألغى وحل محله القرار رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ (١) .

٤- إذا لم تستوف الاجراءات والمستندات المطلوبة لتسجيل السفينة خلال سنتين من تاريخ صدور أول شهادة تسجيل مؤقتة (م ١٦ معدلة) .

٥- إذا صدر حكم قضائى بالشطب لتخلف المالك أو المجهز أو الريان عن القيام بالالتزامات التى يفرضها قانون التسجيل (م ٢٧) .

الفرع الثالث

آثار التسجيل

٦٦ - شهادة التسجيل وقيمتها القانونية ،

إذا سجلت السفينة فإنه تسلم لمالكها كما تقدم شهادة تسجيل مصرية مشتملة على جميع البيانات المدونة فى سجل السفن . ولهذه الشهادة قيمتها القانونية من وجوه ثلاثة :

١- فشهادة التسجيل هى الوثيقة الأساسية التى تثبت بها جنسية السفينة المصرية ، لأن الدولة لا تعطى هذه الشهادة إلا بعد التحقق من أن السفينة قد

(١) أنظر ما سبق بند ٤٧ .

استوفت فعلاً جميع الشروط التى يتطلبها القانون لاكتساب السفينة الجنسية المصرية . والعلم ولوائحه علامة مادية ظاهرة تدل على جنسية السفينة ، إلا أنه لا يمكن أن يقوم وحده سنداً للجنسية ، إذا قد ترفع السفينة علماً لا يكون لها الحق فى رفعه ، وقد تؤذن السفينة فى رفع علم غير الذى تخوله إياها جنسيتها .

٢- وتحدد شهادة التسجيل ذاتية السفينة وحالتها المدنية بما تحويه من بيانات عن اسم السفينة وحمولاتها وأوصافها واسم مالكها وعنوانه وميناء التسجيل واسم الريان ، وبوجه عام جميع البيانات التى تعين السفينة تعييناً كافياً .

٣- وتقوم شهادة التسجيل أخيراً سنداً لحق الملكية على السفينة ، إذ أنها لا تصدر إلا بعد التحقق من ملكية طالب التسجيل للسفينة بناء على الوثائق المقدمة .

وهذا الحكم لا نظير له فى القواعد العامة ، إذ وفقاً لهذه القواعد لا يصلح سنداً لملكية المالك إلا للتصرف للناقل لها ، وإذا تعلق الأمر بمنقول ، فلا حاجة بالمالك إلى سند ما ، إذ تقوم للحيازة مقام هذا السند . أما فى القانون البحرى فإن شهادة التسجيل تصلح سنداً لإثبات حق الملكية على السفينة . على أنه ليس ثمة مانع من إثبات عكس هذه الشهادة أو إقامة الدليل على ملكية السفينة لشخص آخر غير الوارد لاسمه فى الشهادة .

ونظراً لما لشهادة التسجيل من أثر فى إثبات جنسية السفينة وتحديد حالتها المدنية وفى إثبات حق ملكيتها ، فقد ذهب بعض التشريعات الأجنبية كالتشريع الانجليزى إلى اعتبار هذه الشهادة ممثلة للسفينة ذاتها بحيث يمكن نقل ملكية السفينة عن طريق تظهير الشهادة .

٦٧- أشرقيد التصرف أو عدم قيده فى سجل السفن ؛

قصد بادخال نظام تسجيل السفن فى مصر لا مراقبة استيفاء السفينة لشروط الجنسية فحسب ، بل تحقيق شهر ما يرد عليها من تصرفات أيضاً .

ولم يبين قانون سجل السفن الآثار المدنية التي تترتب على عدم قيد (١) التصرف الوارد على السفينة فى سجل السفن ، ما أثار جدلاً حول طبيعة هذا القيد وآثاره فى ظل التقنين البحرى الملغى . على أن الوضع تغير بعد صدور التقنين البحرى الجديد ، إذ نصت المادة ١١ فقرة ٣ منه على أن التصرفات التى يكون موضوعها انشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة (٢) لا تكون نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناء على طلب ذوى الشأن فى سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص .

-
- (١) القيد inscription هو الشكل الوحيد الذى يتناسب مع طبيعة نظام سجل السفن بوصفه من قبيل نظام الشهر العيلى ، ويحصل القيد فى إثبات ملخص التصرف الوارد على السفينة فى الصفحة الخاصة بها فى السجل . أما فى ظل نظام الشهر الشخصى فيجب تسجيل transcription التصرف برمته على الأقل بالنسبة للتصرفات الانشائية .
- (٢) على ، سفينة مسجلة ، ليكون النص أكثر دقة .

الفصل الرابع

ملكية السفينة

٦٨ - السفينة منقول ، ولذا فإنها تخضع لأحكام الملكية المنقولة بوجه عام . على أن السفينة ، وإن كانت منقولا ، إلا أن كسب ملكيتها يختلف في بعض أسبابه عن كسب ملكية المنقول حتى يكاد يشبه كسب ملكية العقار . وبجانب أسباب كسب الملكية المقررة في القواعد العامة ، يوجد سببان خاصان لكسب ملكية السفينة في القانون البحري هما ترك السفينة للمؤمنين وسنعرض له عند دراسة التأمين البحري ، والاغتنام البحري وهو ضبط سفن العدو والسفن المحايدة التي تخرق قواعد الحياد ومصادرتها لحساب الدولة ومحل دراسته في القانون الدولي العام . وسنعرض في هذا الفصل لثلاثة أسباب من أسباب كسب ملكية السفينة هي البيع ، والحيازة ، والبناء .

الفرع الأول

بيع السفينة

٦٩ - تعريف العقد وصفته التجارية :

بيع السفينة عقد يلتزم به البائع أن ينقل للمشتري ملكية السفينة في مقابل ثمن نقدي .

ويعتبر بيع السفينة أو شراؤها عملاً تجارياً بنص المادة ٦ من التقنين التجاري الجديد . بيد أن بيع السفينة أو شراءها لا يعتبر عملاً تجارياً إلا إذا كان بقصد المضاربة وتحقيق الربح وفقاً للضابط العام في الأعمال التجارية . وعلى هذا إذا باع شخص سفينة ورثها أو اشترى شخص سفينة للنزهة ، فلا يعد العمل تجارياً بالنسبة إليه .

وتسرى على بيع السفينة في الأصل القواعد العامة في العقود والقواعد الخاصة بعقد البيع . وهذا بعض أحكام خاصة تتعلق بأركانها الموضوعية الشكلية وآثاره .

المبحث الأول

أركان العقد الموضوعية

٧٠- يجب أن تتوافر في عقد بيع السفينة الأركان العامة للعقد وهي الرضاء والمحل والسبب والتمن . وتطبق في هذا الشأن القواعد القانونية العامة . وسنقتصر على بيان سلطة الريان في بيع السفينة وحكم بيع السفينة المصرية إلى أجنبي .

٧١- بيع الريان للسفينة ،

لما كانت نيابة ريان السفينة عن مالكة نيابة عامة لا تجيز له التصرف ، فإنه ليس للريان أن يبيع السفينة دون إذن خاص من مالكة ، وإلا وقع البيع باطلاً لمصلحة المشتري باعتباره بيعاً لمالك الغير (م ٤٦٦ مدنى) وغير نافذ في حق المالك فضلاً عن تعرض الريان للحكم عليه بالتعويض . وجاء نص المادة ١٠٦ بحرى جديد صريحاً في أنه ، لا يجوز للريان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكة . وقد أريد بهذا الحكم العدول عما كان مقررراً للريان في ظل القانون القديم من الحق في بيع السفينة ولو لم يكن مزوداً بوكالة خاصة من المالك إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة . ولم تعد لهذا الحكم نفس الأهمية العملية التي كانت له فيما مضى بسبب سهولة الاتصال بمالك السفينة .

٧٢- بيع السفن المصرية إلى أجنبي ،

تعهد الدول عادة زمن الحرب إلى حظر بيع سفنها الوطنية للأجانب حتى تكون قادرة على سد حاجاتها الحربية والمدنية عن طريق سفنها الخاصة . وقد صدر في مصر عند بدء الحرب العالمية الثانية الأمر العسكري رقم ١٥ في ١٩ أكتوبر سنة ١٩٣٩ يحظر بيع السفن المصرية سواء في مصر أو في الخارج إلى حكومة أجنبية أو أى شخص أجنبي طبعى أو معنوى إلا بعد الحصول على إذن من السلطة القائمة على تنفيذ الأحكام العرفية ، وإلا كان البيع باطلاً فضلاً عن معاقبة البائع بغرامة لا تتجاوز ألف جنيه مع جواز مصادرة السفينة ، فإذا كانت السفينة بحيث لا يتيسر وضع اليد عليها فإن

للمحكمة تحكم بغرامة اضافية لا تتجاوز ما تقدره للسفينة .

وعندما انتهت الحرب استبقى القانون رقم ١٠٩ لسنة ١٩٤٥ الخاص بالغاء الأحكام العرفية الأمر العسكري رقم ١٥ لسنة ١٩٣٩ سالف الذكر على أن يتولى وزير المواصلات منح الاذن المنصوص عليه فى ذلك الأمر . وقصد من استمرار حظر بيع السفن المصرية للأجانب صيانة البحرية التجارية المصرية وهى لا تزال فى طور التكوين . ثم جاءت المادة ١٢ فقرة ١ من التقنين البحرى الجديد وقضت بأنه لا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبى بمقابل أو بدون مقابل ، كما لا يجوز تأجيرها لأجنبى لمدة تزيد على سنتين إلا بعد للحصول على إذن من الوزير المختص (وزير النقل البحرى) . ويهدف هذا الحظر إلى تنمية سفن الأسطول التجارى المصرى ليساهم فى نقل نسبة أكبر من تجارة مصر الخارجية . ثم نصت الفقرة الثانية من ذات المادة على أن يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف هذا الحظر . ولما كان هذا الحظر متعلقاً بالنظام العام فإنه يترتب على مخالفته بطلان التصرف بطلاناً مطلقاً رغم عدم النص الصريح على ذلك . ولا أدل على ذلك من نص المادة ٥٧ بحرى وهو ينص على أنه إذا بيعت السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً لأجنبى كان للبيع باطلاً ، ما لم ينزل الدائن المرتهن فى عقد البيع عن الرهن .

وإذا بيعت السفينة المصرية لأجنبى بيعاً صحيحاً بعد الحصول على إذن بذلك من وزير النقل البحرى ، ترتب على البيع زوال الجنسية المصرية عن السفينة . ولذا يجب ابلاغ مصلحة الموانى والمناشر بانتقال الملكية لأجنبى لتقوم بشطب السفينة من سجل السفن ، كما يجب إعادة شهادة التسجيل إليها (م ١٤ فقرة ٢ قانون تسجيل السفن) .

المبحث الثانى

أركان العقد الشكلىة

٧٣- الرسمية :

ليس بيع السفينة من العقود الرضائية التى تكتم بمجرد أن يتبادل الطرفان

التعبير عن ارادتين متطابقين ، بل هو عقد شكلى لا ينعقد إلا إذا كان بورقة رسمية . وفى ذلك تقول المادة الثالثة من التقنين البحرى الملغى ، بيع السفينة كلها أو بعضها بيعاً اختيارياً يلزم أن يكون بسند رسمى سواء حصل قبل السفر أو فى أثناءه وإلا كان البيع لاغياً ، ثم تكرر النص على هذا الحكم فى المادة ١١ فقرة ١ من التقنين البحرى الجديد بقولها ، ١ - تقع التصرفات التى يكون موضوعها انشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمى وإلا كانت باطلة . ٢ - فإذا وقعت هذه التصرفات فى بلد أجنبى وجب تحريرها أمام قنصل جمهورية مصر العربية فى هذا البلد وعند عدم وجوده تكون أمام الموظف المحلى المختص ، .

ولا يرجع اشتراط الرسمية فى عقد بيع السفينة إلى ضرورة حماية البائع ولفت نظره إلى خطر التصرف الذى يقدم عليه كما هو الشأن بالنسبة إلى الراهن فى عقد الرهن الرسمى وبالنسبة إلى الواهب فى عقد الهبة . كما أن الرسمية ليست مقررة لصالح المتعاقدين كليهما حتى يكون العقد فى مأمن من الطعن عليه فيما بعد . وإنما شرعت الرسمية - فى نظرنا - لتحقيق السلطات العامة من توافر شروط الجنسية فى السفينة للصلة الوثيقة بين جنسية السفينة وملكيته كما تقدم .

ولا تلزم الرسمية إلا فى بيع السفن سواء أكانت سفناً تجارية أم سفن صيد أم سفن نزهة وأياً كانت أبعادها (١) ، وسواء أكانت تقوم بالملاحة الساحلية أم بالملاحة لأعالى البحار (٢) . أما بيع مراكب الملاحة الداخلية فلا يخضع لشرط الرسمية .

وبيع السفينة الاختيارى هو الذى تجب فيه الرسمية . أما بيع السفينة جبرياً ، كببيعها بعد الحجز عليها أو بيعها لعدم امكان قسمتها أو بيعها ضمن أموال المفلس ، فلا يشترط فيه الرسمية .

(١) قارن استئناف مختلط ٢٢ فبراير ١٩٣٩ ب ٥١ - ١٧٠ .

(٢) نقض مدنى ٧ مايو ١٩٥٩ مجموعة أحكام النقض م ١٠ ص ٣٩٥ .

والرسمية ركن في العقد لا يقوم بدونها . فإننا لم نحرر البيع في ورقة رسمية كان باطلاً بطلاناً مطلقاً (١) ، وجاز لكل ذى مصلحة (البائع والمشتري ودائن البائع) أن يتمسك به ، والمحكمة أن تقضى به من تلقاء نفسها .

ويلاحظ أن الرسمية ليست مشترطة في بيع السفينة فحسب بل إنها لازمة في كل تصرف يكون موضوعه انشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة . فتقديم السفينة كحصة في شركة يجب أن يكون بورقة رسمية لسريان أحكام البيع في هذه الحالة .

المبحث الثالث

آثار البيع

٧٤- إذا أفرغ العقد في القالب الشكلي المطلوب فلا يترتب على ذلك أثره في نقل ملكية السفينة بالنسبة إلى الغير إلا إذا تم شهر البيع في سجل السفن (م ١١ فقرة ٣) وفقاً لما سلف بيانه عند دراسة تسجيل السفن (٢) .

ويلزم البائع بتسليم السفينة للمشتري في الميعاد المتفق عليه وبالحالة التي كانت عليها وقت البيع . كما يلتزم بضمان الاستحقاق والعيوب الخفية تطبيقاً للقواعد العامة .

ويتمتع بائع السفينة بالضمانات التي تخولها القواعد العامة بائع المنقول لاستيفاء الثمن . فله الحق في حبس السفينة حتى يستوفى ما يستحقه (م ٤٥٩ مدني) ، وله الحق في طلب فسخ البيع واسترداد السفينة (م ١٥٧ مدني) . ولم يكن التقنين البحري القديم يقتصر على الضمانات المقررة في القواعد العامة بل كان يمنح بائع السفينة امتيازاً بحرياً خاصاً على السفينة (م ٥ فقرة ٨) . وقد ألغى هذا الامتياز البحري الخاص بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ .

(١) نقض مدني ٧ مايو ١٩٥٩ مشار إليه .

(٢) راجع بند ٦٧ .

الفرع الثاني

الحيازة فى السفن

٧٥- عدم سريان قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية على السفن ،

تقضى المادة ٩٧٦ مدنى بأن من حاز منقولاً بسبب صحيح فإنه يصبح مالكا له إذا كان حسن النية وقت حيازته . فهل تسرى هذه القاعدة على السفن ؟

قد يقال إن السفينة منقول مادي ، ومن ثم تخضع لحكم هذه القاعدة شأنها فى ذلك شأن سائر المنقولات المادية . ولكن الاجماع منعقد على عدم سريان قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية على السفن (١) . وجاءت المادة ٤ بحرى جديد ونصت صراحة على عدم تطبيق أحكام تملك المنقول بالحيازة على السفن . وذلك لأن هذه القاعدة تتطلب لتطبيقها حسن نية الحائز وقت حيازته واعتقاده أنه يتلقى المنقول عن مالكه . والمشتري من الحائز محق فى اعتقاده أنه يشتري من المالك ، لأن الوضع العادى للأمور هو أن يكون المنقول فى حيازة مالكه . كما أن المشتري لن يستطيع التحقق بيقين من ملكية البائع . أما السفينة فمن الميسور التحقق من ملكية بائعها بالرجوع إلى سجل السفن مما يرفع عن المشتري من غير المالك وصف حسن النية ويفقده الحق فى التمسك بحكم القاعدة . إذ أن المشتري للسفينة من غير مالكيها لا يخرج عن أن يكون سئ النية يعلم أنه يشتري من غير المالك ، أو يكون قد أهمل فى التحقق من ملكية البائع بالرجوع إلى سجل السفن فيكون قد ارتكب بذلك خطأ جسيماً يستوى وسوء النية . وليس له فى الحالتين أن يستند إلى قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية لفقدانه شرط حسن النية .

يضاف إلى ذلك أن هذه القاعدة إنما قصد بها حماية المعاملات التجارية

(١) استلخاف مختلط ٢٧ يناير ١٩٠٩ ب ٢١ - ٢٣٥ ، نقض فرنسى ١٨ يناير ١٨٧٠ دالورز ١٨٧٠ - ١ - ١٢٧ ، وبقية الأحكام والمراجع المشار إليها فى كتابنا ، أصول للقانون البحرى ، هامش (٣) صفحة ١٥٨ .

وتيسير تداول المنقولات المادية ، فى حين أن السفن غير معدة للتداول والبيع كالمنقولات العادية بل هى معدة للقيام بالملاحة البحرية مما لا محل معه لتطبيق هذه القاعدة عليها . ولذلك تنص المادة ٤ بحرى جديد على أنه ، مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة .

٧٦- هل يجوز كسب ملكية السفينة بالتقادم ؟

تكسب الحيازة ملكية المنقول ، فى الأحوال التى يمتنع فيها الاحتجاج بقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية ، إذا استمرت دون انقطاع خمس عشرة سنة (م ٩٦٨ مدنى) ، فهل يسرى هذا الحكم على السفينة ؟ .

أثارت هذه المسألة خلافاً بين الشراح : فرأى البعض (١) أن السفينة لا يمكن كسب ملكيتها بالتقادم استناداً إلى أن القانون يشترط لنقل ملكيتها اتباع إجراءات معينة (الرسمية والشهر) ، وهذه الإجراءات جوهرية لا يمكن التجاوز أو الاستعاضة عنها ولو بالتقادم .

وذهب فريق آخر إلى جواز كسب ملكية السفينة بالتقادم الطويل استناداً إلى أن المنقولات عامة يجوز كسب ملكيتها بالتقادم ، والسفينة مال منقول فلا محل لاستثنائها من هذا الحكم . هذا إلى أن العقارات يلزم لنقل ملكيتها إجراءات خاصة ، ولم يكن ذلك مانعاً من كسب ملكيتها بالتقادم (٢) .

وعلى أنه لا محل لكسب ملكية السفينة بالتقادم فى ظل نظام تسجيل السفن ودر نظام سجل عيني تكون له قوة إثبات لصحة البيانات الواردة فيه ، بمعنى أن كل ما هو مقيد فى السجل هو الحقيقة بالنسبة للغير . فمن أثبت اسمه فى السجل كمالك للسفينة ، يصبح فى مأمن تام من ادعاء أى مغتصب يزعم أنه نمتلك السفينة بالتقادم (٣) . وبهذا نقضى المادة ٤ من التقنين البحرى الجديد .

(١) ريبيير ، القانون البحرى ، جزء ١ بند ٣٦٤ .

(٢) دانجون ، شرح القانون البحرى جزء ١ بند ١٦٤ .

(٣) أنظر المادة ٢٧ من القانون رقم ١٤٢ لسنة ١٩٦٤ بنظام السجل العيني وهى تنص على عدم جواز التملك بالتقادم على خلاف ما هو ثابت بالسجل .

الفرع الثالث

بناء السفن

٧٧- طريقتا بناء السفن :

لم يعرض التقنين البحرى القديم لعقد بناء السفينة على أهميته . ولذا لا مناص لاستخلاص طبيعة هذا العقد من التمييز بين طريقتين من طرق بناء السفن :

١- فإما أن يتحقق بناء السفينة بطريق مباشر بأن يقوم المجهز نفسه ببناء السفينة ، فيشتري الأدوات والمهمات ويتعاقد مع المهندسين والعمال . ولا تأثير هذه الطريقة صعوبة قانونية ، إذ أن السفينة تعد منكا للمجهز منذ البداية .

٢- وإما أن يتحقق بناء السفينة بطريق غير مباشر بأن يتعاقد المجهز مع شخص آخر على بنائها مقابل ثمن معين ، فيستخدم متعهد البناء العمال ويشتري الأدوات والمهمات ويبنى السفينة طبقاً للمواصفات الموضوعة . وهذه هى الطريقة المتبعة فى العمل منذ أن وجدت شركات وترسانات بحرية متخصصة فى بناء السفن . وتثير هذه الطريقة صعوبة قانونية خاصة بطبيعة العقد المبرم بين المجهز ومتعهد البناء .

٧٨- طبيعة عقد بناء السفن :

وقد انعقد الاجماع فقهاً وقضاء على أن العقد الذى يربط بين المجهز ومتعهد البناء ليس عقد مقالة يقدم فيه المتعهد عمله وفنه وخبرته تحت اشراف صاحب العمل ولحسابه وعلى مواد مملوكة لصاحب العمل ، وإنما هو بيع شئ مستقبل أو بيع تحت التسليم (١) يقوم فيه البائع بخلق السفينة من مواد مملوكة له وبالإستعانة بعمال يخضعون لأشرافه ويتعهد بتسليمها بعد

(١) نقض فرنسى ٦ فبراير ١٩٥١ مجلة القانون البحرى الفرنسى ١٩٥١ - ٢٧٣ ، ريبيير جزء ١ بلد ٣٧١ .

الفراغ من بنائها ، أى أن البيع لا يرد على المواد التى استخدمت فى البناء بل على السفينة بعد تمام بنائها .

ويتفرع على هذا التكييف أن ملكية السفينة لا تنتقل إلى المجهز طالب البناء إلا بتمام بنائها وتسليمها وأن متعهد البناء يظل مالكا للسفينة حتى ذلك الوقت . وبهذا التكييف أخذ التقنين البحرى الجديد فنصت المادة ١٤ منه على أن « تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك » . وعلى هذا إذا أفلس متعهد البناء فليس للمجهز استرداد السفينة من التفليسة بوصفه مالكا ، وإنما يقتصر حقه على التقدم فيها بما يدفعه من مبالغ على الحساب وبالتعويض عما أصابه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد فيخضع لقسمة الغرماء (١) . كما أن السفينة تنتقل إلى المجهز محملة بالحقوق العينية (كالرهون) التى رتبها عليها متعهد البناء خلال فترة البناء (٢) . وهذا من شأنه تيسير سبيل الائتمان لمتعهد البناء وتمكينه من مواجهة نفقات البناء .

ومن الحكمة حتى يتجنب المجهز هذه النتائج أن يشترط صراحة فى العقد أن السفينة تنتقل ملكيتها جزءا جزءا كلما دفع قدر معين من الثمن ، أو أن يتفق على اعتبار الأقساط التى تدفع من الثمن قرصا لمتعهد البناء ثم يرتب رهن بحرئى على السفينة لصالح المجهز ضمانا لهذا القرض حتى إذا بيعت السفينة بسبب إفلاس المتعهد كان المجهز مطمئنا إلى استيفاء ما دفعه باعتباره دلتنا مرتهنا يتقدم غيره ، وإن كان هذا الحل لا يسمح باسترداد ما تم بناؤه من السفينة (٣) .

(١) نقض فرنسى ٢٠ مارس ١٨٧٢ دالوز ١٨٧٢ - ١ - ١٤٠ .

(٢) نقض فرنسى ١٠ يوليو ١٨٨٨ سيرى ١٨٨٨ - ١ - ٤٣٠ .

(٣) حاول بعض للفقهاء أن يجنب المجهز ما يتعرض له من أخطار فرأى أن بيع السفينة هو بيع مطلق على شرط ولقف هو تمام بنائها . ورأى للبعض الآخر أن السفينة تنتقل ملكيتها جزئيا أثناء البناء بقدر ما يدفعه للمجهز من الثمن . بيد أن هذه الآراء تستهدف النقد (أنظر كتابنا ، أصول للقانون البحرى ، بند ١٧٥) .

ويعتبر عقد بناء السفينة عملاً تجارياً بذس المادة السادسة من التقنين التجارى الجديد . بيد أن عقد بناء السفينة لا يعتبر تجارياً دائماً إلا بالنسبة إلى متعهد البناء الذى يشتري الأدوات والمواد ويتعاقد مع العمال بقصد بيع السفينة بعد صنعها . أما بالنسبة إلى المجهز فإن العقد يكون تجارياً إذا تعلق الأمر بسفينة تجارية ومدنياً إذا كانت السفينة معدة للصيد أو النزهة .

٨٠- إثبات العقد ،

ولما كان عقد بناء السفينة بيعاً فقد ذهب البعض (١) إلى القول بأن هذا العقد يجب أن يفرغ فى القالب الرسمى . بيد أن هذا رأى غير صائب لأن حكم المادة ١١ بحرى (٢) قاصر على السفن التى اكتمل بناؤها مما لا محل معه لاشتراط الرسمية بالنسبة إلى السفينة فى دور البناء . بيد أن أهمية عقد بناء السفينة الذى يرد على مبالغ ضخمة ويحوى تفاصيل فنية معقدة لا يمكن أن تعيها الذاكرة الانسانية يبرر اشتراط كتابة العقد . وهو ما قرره المادة ١٣ بحرى جديد بقولها ، لا يثبت عقد بناء السفينة وكل تعديل يطرأ عليه إلا بالكتابة ، . والكتابة والحال كذلك مشرطة للإثبات لا للانعقاد .

ويلاحظ أن التقنين البحرى يشترط الكتابة (الرسمية) للانعقاد فى كل تصرف يترتب عليه نقل ملكية السفينة أو انشاء حق عينى آخر على السفينة (م ١١) ، وفى الرهن البحرى للسفينة (م ٤١) . وعقد بناء السفينة لا يقل أهمية عن العقود الأخرى . وكان يجب أن تنطبق عليه قاعدة اشتراط الكتابة للانعقاد من باب أولى بحيث يترتب البطلان على تخلف الكتابة .

٨١- التزامات متعهد البناء ،

يلتزم متعهد البناء ، بوصفه بائعاً ، بالتسليم والضمان . فيلتزم متعهد البناء بتسليم السفينة للمجهز فى الميعاد المتفق عليه وطبقاً للمواصفات المتفق

(١) ليون كان وريتر ، شرح لقانون التجارى ، جزء ٥ بند ١٥٧ .

(٢) يقابل امانة ٣ بحرى ملفى .

عليها . وإذا هلكت السفينة قبل التسليم كان الهلاك على متعهد البناء (م ٤٣٧ مدنى) ، ولذلك جرت عادة شركات بناء السفن على التأمين على السفينة بما فى ذلك مخاطر انزالها فى البحر . ولا تسلم السفينة للمجهز إلا إذا كانت عائمة على سطح الماء ، وبعد تجربتها فى غالب الأحيان للتحقق من صلاحيتها للملاحة .

ويكون متعهد البناء ملزماً أيضاً بضمان العيوب الخفية . وتقول المادة ١٥ بحرى جديد على أن ، يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طالب البناء تسلم السفينة بعد تجربتها ، . وتطبق على ضمان متعهد البناء للعيوب الخفية أحكام القواعد العامة فيما يتعلق بمعنى العيب الخفى وآثاره وكيفية تقديره . على أن المشرع البحرى على بالنص فى المادة ١٦ على انقضاء دعوى ضمان العيوب الخفية بمضى سنة من وقت العلم بالعيب وبمضى سنتين من وقت تسلم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد اخفاء العيوب غشاً منه . ويلاحظ أن القواعد العامة تنقضى بانقضاء دعوى الضمان بمضى سنة من وقت تسليم المبيع لا من وقت العلم بالعيب (م ٤٥٢ فقرة ١ مدنى) ، وهو حكم أكثر تحقيقاً لاستقرار التعامل . ويستثنى المشرع البحرى حالة غش متعهد البناء الذى يتعمد اخفاء العيب عن طالب البناء ، وفى هذه الحالة لا تنقضى دعوى الضمان إلا بمضى خمسة عشر عاماً تطبيقاً للقواعد العامة .

وجدير بالذكر أن التقنين البحرى قضى فى المادة ١٧ بسريان أحكام ضمان العيوب الخفية فى التقنين (م ١٥ ، ١٦) على العقود التى يكون محلها اجراء اصلاحات بالسفينة . ومن ثم يضمن متعهد الاصلاح بالنسبة للأجزاء التى قام باصلاحها الخلو من العيوب الخفية ، كما أن دعوى الضمان تنقضى بمضى سنة من العلم أو بمضى سنتين من وقت تسلم السفينة ما لم يثبت أن متعهد الاصلاح قد تعمد اخفاء العيب غشاً منه .

٨٢- التزام المجهز بدفع الثمن :

وينحصر التزام المجهز فى دفع الثمن المتفق عليه . ويكون الثمن مستحقاً وقت تسليم المبيع (م ٤٥٧ مدنى) . والغالب أن ينص فى العقد على دفع الثمن على أقساط أثناء البناء ، وهو ما يحقق مصلحة لكل من المجهز

ومتعهد البناء بالنظر إلى التكاليف الباهظة لبناء السفن . وقد رأينا ما ينجم عن ذلك من أخطار في حالة إفلاس متعهد البناء والوسائل التي يمكن الالتجاء إليها لحماية المجهز منها .

الفصل الخامس

الحقوق العينية التبعية على السفينة

٨٣- تقسيم :

يتطلب الاستغلال البحرى نفقات باهظة وأموالاً طائلة تجعل المجهز فى حاجة مستمرة إلى الائتمان . وتحقيقاً لهذه الحاجة وتيسيراً للائتمان البحرى على المشرع البحرى بالحقوق العينية التبعية أو التأمينات العينية على السفينة التى تضمن الوفاء بحقوق الدائنين ، ووضع لها نظاماً تتشابه فيه السفينة مع العقار إلى حد كبير . فقرر حقوق امتياز خاصة على السفينة تسمى بحقوق الامتياز البحرية ، وهى تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة فى أية يد تكون كحقوق الامتياز على العقار ، فى حين أن حقوق الامتياز على المنقول يتعطل فيها حق التتبع إذا انتقل المنقول إلى حائز حسن النية . كما أجاز رهن السفينة رهناً رسمياً يسمى بالرهن البحرى ، وهو لا يستتبع انتقال الحيازة من الراهن إلى الدائن المرتهن كما هو الحال فى الرهن الرسمى على العقار (١) .

ونتكلم عن حقوق الامتياز البحرية فى فرع أول والرهن البحرى فى فرع ثانٍ .

(١) بدت حاجة للمجهزين إلى الائتمان من قديم للحصول على نفقات الرسالة البحرية ولعدم رغبتهم فى المخاطرة فيها بكل أموالهم . ولتحقيق هذه الحاجة نشأ قرض المخاطرة الجسيمة أو القرض البحرى وبمقتضاه يحصل المجهز على ما يلزمه من أموال بفائدة مرتفعة ، وفى مقابل ذلك يترتب للدائن ضمان على السفينة وحمولتها ، على أنه لا يستوفى ما يستحقه إلا إذا وصلت السفينة إلى بر السلامة . وقد عرض النفتين البحرى الملقى للقرض البحرى فى الفصل العاشر (١٤٩م - ١٧٢) .

وقد فقد القرض البحرى اليوم كل أهميته العملية بعد أن ظهر نظام الرهن البحرى وأطمأن المقرض فى ظله إلى استيفائه لحقه أياً كان مصير الرسالة البحرية ، وبعد أن انتشر التأمين البحرى وهو يؤدى نفس الوظيفة التى يؤدىها القرض البحرى فى حماية المجهز من أخطار الرسالة البحرية ويفضله بأن المزمّن لا يلزم بدفع مبلغ التأمين إلا إذا تحقق الخطر وحنّت الكارثة . ولذلك لم تأخذ التقديرات الحديثة بوجه عام بنظام القرض البحرى .

الفرع الأول

حقوق الامتياز البحرية

٨٤- ظل القانون البحرى يجهل نظام الرهن البحرى حيناً من الدهر لم يكن لدائلى المجهز فيه أية وسيلة للحصول على حق عينى على السفينة يكفل لهم التتبع والأولية . ولم يقف المشرع البحرى جامداً أمام هذا الموقف ، بل سارع إلى نجدة المجهز وأسرف فى منح الامتياز للدائنين الذين يتعاملون مع المجهز حتى يتيسر له سبيل الحصول على الائتمان . ومن ثم نصت المادة الخامسة من التقنين البحرى القديم على أحد عشر امتيازاً للديون المتعلقة بالاستغلال البحرى . وإذا كان المشرع البحرى قد ضاعف من حالات الامتياز، إلا أنه أراد التثبيت من حقيقة الدين الممتاز حماية للدائنين العاديين ودرءاً للغش والتواطؤ ، فلم يجز التمسك بحق الامتياز إلا إذا ثبت بأوجه ثبوت معينة نصت عليها المادة السادسة من التقنين .

بيد أنه نشأ عن كثرة الامتيازات البحرية تنازع داخلى بين الامتيازات البحرية وامتيازات القانون المدنى تنازعاُ زاده تعقيداً ما استقر عليه القضاء من أن امتيازات القانون المدنى يمكن أن ترد على السفينة .

وقد اقترن هذا التنازع الداخلى بتنازع دولى آخر بين قوانين الدول المختلفة نظراً لأن السفينة تتحمل بامتيازات فى كل ميناء تمر عليه . وضاعف هذا التنازع الدولى اختلاف التشريعات اختلافاً بيناً فى مادة الامتيازات البحرية نظراً لتضارب فكرة كل تشريع عن الامتياز وترتيبه وانقضائه (١) .

٨٥- معاهدة بروكسل المعقودة فى ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦ ،

ورؤى من الضرورى وضع قواعد موحدة خاصة بحقوق الامتياز البحرية بغية القضاء على التنازع الذى يقوم بين التشريعات وتقوية الائتمان البحرى ، فأبرمت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز

(١) أنظر عرض هذه التشريعات فى مؤلفنا ، أصول القانون البحرى ، بند ٧٢٢ .

والرهون البحرية فى ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦ .

وقد عمدت المعاهدة إلى تقسيم الامتيازات التى ترد على السفينة إلى طائفتين : الأولى ، وتسمى امتيازات الطبقة الأولى أو الامتيازات الدولية التى تتقدم الرهن البحرى وحصرتها المعاهدة فى خمسة امتيازات لا يجوز للتشريعات الوطنية أن تعدل فيها أو تضيف إليها دعماً للقيمة الائتمانية للرهن البحرى حتى يترك للدائن المرتهن ضمان جدى لاستيفاء حقه . والثانية هى امتيازات الطبقة الثانية أو ما يسمى بالامتيازات الداخلية وتركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها بشرط أن تأتى فى المرتبة بعد الرهن البحرى .

وفى ما يتعلق بتحديد الامتيازات الدولية التى تتقدم الرهن البحرى استمدت المعاهدة أحكامها من النظرية الأنجلوسكسونية التى تقضى بعدم منح الامتياز للديون التعاقدية التى يستطيع أصحابها الحصول على رهن بحرى ضماناً (١) . وتقرير الامتياز أصلاً للديون غير التعاقدية التى لا يمكن اشتراط حصول اتفاقى خاص وقت نشأتها كتعويض التصادم ومكافأة الانقاذ .

أما فيما يتعلق بترتيب الامتيازات فقد أخذت المعاهدة بالنظرية الألمانية التى تعتبر كل رحلة تقوم بها للسفينة وحدة قائمة بذاتها وتكون مجموعة مستقلة من الامتيازات بحيث إن للحقوق الممتازة الناشئة عن كل رحلة تفضل الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلات السابقة ، ولكنها أخذت بالنظرية اللاتينية فيما يتعلق بترتيب الامتيازات المتعلقة برحلة واحدة .

على أن معاهدة ١٩٢٦ لم تعد تستجيب لحاجات العمل فى الوقت الحاضر جعد أن تيسر الاتصال السريع بين الريان والمجهز وتقدمت الامكانيات المصرفية . كما برزت حاجة المجهزين إلى الحصول على الائتمان ليس فقط خلال الاستغلال البحرى ، بل أيضاً لبناء السفن ذات الحمولة الكبيرة مما

(١) على عكس الحال فى التقنين البحرى الملغى الذى كان يقرر امتيازاً لمعظم هذه الديون كامتياز بلنغ السفينة وامتياز المؤمن نظير أفساط التأمين .

يتطلب تحسين نظام الرهن البحري وتحقيق خير شهر للحقوق المضمونة بالرهن . ولذلك ألغيت معاهدة ١٩٢٦ ، وحلت محلها معاهدة أخرى أبرمت في بروكسل في ٢٧ مايو ١٩٦٧ صدقت عليها أربع دول فقط ولم تدخل درر "نفاذ بعد . وقد أبرمت معاهدة جديدة ثالثة بشأن الامتيازات والرهن البحري لعام ١٩٩٣ تحت رعاية الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية لتحل محل المعاهدين السابقتين ، ولم تنظم مصر إلى هذه المعاهدة بعد .

٨٦- القانون رقم ٢٥ لسنة ١٩٥١ ،

ولم تلضم مصر إلى معاهدة بروكسل المعقودة سنة ١٩٢٦ ولكنها أدخلت أحكامها في التشريع الداخلى المصرى بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهن البحرية ، ونصت المادة ٣٠ من القانون على إلغاء المادتين ٥ و ٦ من التقنين البحرى وإلغاء جميع الأحكام المخالفة .

وتضمن التقنين البحرى الجديد تنظيماً لحقوق الامتياز على السفينة فى المواد من ٢٩ إلى ٤٠ وللرهن البحرى فى المواد من ٤١ إلى ٥٨ استقى أحكامه من معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٦ . وبذلك يكون قد ألغى ضمناً القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ .

وسنقتصر على دراسة أحكام التقنين البحرى الجديد فى مباحث أربعة على الوجه التالى : الحقوق للممتازة ، محل الامتياز ، ترتيب الامتيازات ، آثار الامتياز ، وانقضاء الامتياز .

المبحث الأول

الحقوق الممتازة

٨٧- نصت المادة ٢٩ بحرئ جديد على أن تكون الحقوق الآتية دون غيرها (١) ممتازة على السفينة .

(١) لا تستصوب عبارة : دون غيرها ، التى وردت فى نص المادة ، حتى لا يخلق الباب أمام المشرع لاضافة امتيازات جديدة على السفينة بشرط أن ترد فى المرتبة بعد -

١- الحق الممتاز الأول : « المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها ، . ويقصد بها المصاريف التي أنفقت من أحد الدائنين فى اجراءات الدعوى والحجز والبيع وتوزيع الثمن الناتج من البيع على الدائنين . وذلك لأنها مصروفات يفيد منها جميع الدائنين .

٢- الحق الممتاز الثانى : « الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانى والارشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى ، .

٣- الحق الممتاز الثالث : « الديون الناشئة عن عقد عمل الرىان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة ، . والدين الممتازة بهذه الفقرة ولو أن مصدرها تعاقدى ، إلا أنه روعى فى خلع الامتياز عليها لصعوبات انسانية هى الرأفة بالملاح ، فضلاً عن أن هذا الأخير لا يملك اكراه المجهز على تقديم ضمان اتفاقى خاص . ويضمن الامتياز كل ما يستحقه للملاح نظير عمله من أجر ، ومصروفات العلاج والرد إلى الوطن ، والتعويضات المستحقة للملاح فى حالة الفصل التعسفى ، وغيرها من الديون الناشئة عن العقد .

٤- الحق الممتاز الرابع : « المكافآت المستحقة عن الانقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة ، ، وذلك لأن سببها أعمال أو تضحيات تتم بقصد انقاذ السفينة ، ولولاها لهكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين ، فمن العدل أن تكون ممتازة .

٥- الحق الممتاز الخامس : « التعويضات المستحقة عن التصادم أو الطوف وغيرها من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التى تلحق منشآت الموانى أو الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الاصابات البدنية التى تحدث للمسافرين والزبان والبشارة والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة .

• الرهن البحرى . ومن رأينا أنه يجوز للدائنين أن يتمسكوا فضلاً عن ذلك بحقوق الامتياز المقررة فى القانون المدنى أو بنصوص خاصة على أن ترد فى المرتبة بعد الرهن البحرى .

والحقوق الممتازة المنصوص عليها في هذه الفقرة تتعلق بمسؤولية مالك السفينة أو تجهزها قبل الغير والركاب والطاقم والشاحنين . وامتياز التعويضات المستحقة للشاحنين والركاب عن هلاك البضائع والأمتعة كان مقررًا بمقتضى الفقرة الحادية عشر من المادة الخامسة من التقنين الملغى . إنما الجديد هو تقرير امتياز للتعويضات المستحقة عن التصادم والتلوث وحوادث الملاحة الأخرى والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تصيب الركاب . ففي النظرية اللاتينية التي يعتنقها المشرع المصري لا يكون للمتضرر امتياز على الشيء مصدر الضرر ، لأن الامتياز صفة في الدين ذاته وهو ضمان قانوني للدائن الذي لم يحصل على ضمان اتفاقي تيسيراً للائتمان ، أما الدين التقصيري فلا يتمتع بامتياز لأن فكرة الائتمان غريبة عن تعويض الضرر . أما في النظرية الأنجلوسكسونية التي أخذ عنها هذا الحكم فإن للمتضرر امتيازاً على الشيء الذي نشأ عنه الضرر نظراً للرابطة Lien بين الشيء والدين .

ويلاحظ أن الامتياز مقرر بمقتضى هذه الفقرة الخامسة للتعويضات عن الإصابات البدنية التي تصيب الطاقم . ولا شك أن هذا الدين يعد ناشئاً عن عقد العمل ويعتبر ممتازاً بمقتضى الفقرة الثالثة . بيد أنه نظراً للنص عليه صراحة في الفقرة الخامسة يجب أن نعتبره ذا سبب مستقل وممتازاً في المرتبة الخامسة .

٦- الحق الممتاز السادس : الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الريان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الريان مالكاً للسفينة أو غير مالك وسواء كان الدين مستحقاً له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو للأشخاص الذين قاموا باصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين وكذلك الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة طبقاً للمادة ١٤٠ من هذا القانون .

والديون الممتازة وفقاً لهذه الفقرة هي التي يسميها الانجليز disburses of the captain ، وتشمل بوجه خاص الديون الناشئة عن اصلاح السفينة أو توريد مهمات أو أدوات أو مؤن للسفينة . وهذه الديون ولو أن مصدرها

تعاقدى إلا أنه روعى فى خلع الامتياز عليها أن أصحابها قد يجهلون حقيقة المركز المالى للمجهز ولا يمكن اكراههم على انشاء رهن لضمان حقوقهم ، وأن الريان لن يستطيع أن يحصل على أى ائتمان فى الخارج لو لم يتقرر هذا الامتياز .

ولا تعتبر الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الريان والعمليات التى يجريها ممتازة إلا إذا توافرت الشروط الآتية :

١- أن تكون العقود والعمليات التى تنشأ عنها هذه الديون قد أبرمها الريان أو باشرها خارج ميناء تسجيل السفينة حيث يجهل الدائن حقيقة المركز المالى للمجهز . أما العقود والعمليات التى تجرى فى ميناء تسجيل السفينة حيث يمكن التحقق من المركز المالى للمجهز فلا يثبت الامتياز للديون الناشئة عنها .

٢- أن تكون العقود والعمليات قد أبرمها الريان أو باشرها بسبب حاجة فعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر . ومن ثم فإن الامتياز لا يضمن مصروفات تحسين السفينة .

٣- أن يكون الريان قد تصرف فى حدود سلطاته القانونية ، فإذا جاوزها ارتفع وصف الامتياز عن الدين .

فإذا توافرت هذه الشروط قام الامتياز . ولا يهم بعد ذلك ما إذا كان الريان مالكا للسفينة أو غير مالكا ، وما إذا كان الدين مستحقاً لمتعهدي التوريد أو الاصلاح أو المقرضين أو لمتعاقدين آخرين .

وتقرر المادة ٢٩ فقرة ٦ بحرى جديد امتيازاً جديداً لم يكن له مقابل فى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ويتعلق بالديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقاً للمادة ١٤٠ من القانون وهى الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة . والحكمة من اضافة الامتياز على هذه الديون أن وكيل السفينة (أمين السفينة) وكيل عن المجهز والأعمال التى يقوم بها للحاجات المعتادة اللازمة للسفينة هى فى الأصل من اختصاص الريان ، فمن العدل أن تكون ممتازة كالديون الناشئة عن العقود والعمليات التى

يجريها الريان (١) .

٨٨- إعفاء حقوق الامتياز البحرية من أوجه الثبوت الخاصة :

كانت المادة السادسة من التقنين البحرى الملغى تنص على أنه لا يجوز العمل بمقتضى الامتياز المقرر للديون المبينة فى المادة الخامسة منه إلا إذا ثبتت هذه الديون بأوجه ثبوت معينة . بيد أن المادة الثانية من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ أعفت حقوق الامتياز من أوجه الثبوت الخاصة التى كانت تنظمها المادة السادسة من التقنين الملغى ونصت صراحة على عدم خضوع الامتياز لأى اجراء شكلى أو لأى شرط خاص بالإثبات ، وذلك فيما عدا الأحوال التى يحدد لها القانون اجراءات خاصة أو أوجه ثبوت معينة . ثم جاء التقنين البحرى الجديد فلم يتطلب أى شرط خاص بالإثبات (م ٣٠) .

المبحث الثانى

محل الامتياز

٨٩- تترتب حقوق الامتياز البحرية على الذمة البحرية التى تشمل السفينة وأجرة النقل وملحقات السفينة وأجرة النقل ، بوصفها ذمة مخصصة لضمان الديون الناشئة عن استغلال السفينة .

٩٠- (أ) السفينة ،

تترتب حقوق الامتياز على السفينة (م ٣١ فقرة ١) . وذلك بغض النظر عما إذا كان من يستعمل السفينة هو مالئها أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلي إلا إذا زالت حيازة المالك للسفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سئ النية (م ٤٠) . أى أن حق الدائنين الممتازين مستقل عن صفة المجهز الذى

(١) تقرر المادة ٣٩ بحرى للإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضامناً لمصاريف إزالته أو انتشاله أو رفعه ، ولها بيعه إدارياً بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالأفضلية على الدائنين الآخرين ، ويودع باقى الثمن خزانة المحكمة المختصة ، والامتياز وفقاً لهذا النص لا يتقرر على سفينة بل على حطام سفينة .

يستغل السفينة ، فلا يهم ما إذا كان مالكا للسفينة أو غير مالك . وهذا الحكم نتيجة منطقية لفكرة تخصيص السفينة لضيمن الدائنين بسبب استغلالها . وليس الأمر كذلك فيما يتعلق بحقوق الامتياز في القواعد العامة التي لا ترد إلا على الأموال المملوكة للمدين .

٩١- (ب) أجرة النقل ،

وتترتب حقوق الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين (م ٣١ فقرة ١) . فإذا وقع تصادم بخطأ السفينة أثناء الرحلة ، فإن امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجرة النقل المستحقة عن الرحلة التي حدث خلالها التصادم . والمقصود بالأجرة هنا الأجرة الاجمالية أى المبلغ المستحق للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة .

على أنه مراعاة لرجال الطاقم يترتب الامتياز المقرر للديون الناشئة عن عقد عمل الريان والبحارة وباقي الأشخاص المستخدمين في السفينة على مجموع أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد (م ٣١ فقرة ٢) .

ويبقى حق الامتياز على أجرة النقل مادامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الريان أو ممثل المالك (م ٣٣) . فإذا أريد التمسك بالامتياز على الأجرة وجب توقيع حجز ما للمدين لدى الغير عليها تحت يد مالك البضاعة أو الريان أو ممثل المالك . أما إذا حصلت الأجرة ودخلت في ذمة المالك انتفى حق الامتياز عليها . ولا يستطيع للدائن الممتاز أن ينعى على المدين بالأجرة أنه قد وفى بدينه متجاهلاً حقه ما دام هذا الحق مستترا .

وتعد أجرة سفر الركاب في حكم أجرة النقل (م ٣٢ فقرة ٢) ، ويجب أن تكون أجرة سفر الركاب مستحقة للدفع أو أن تكون تحت يد الريان أو ممثل المالك حتى يمكن أن تكون محلاً للامتياز ، وإن كان الغالب أن تدفع أجرة السفر مقدماً مما يفقد الامتياز على هذه الأجرة مضمونه .

٩٢- (ج) ملحقات السفينة وأجرة النقل ،

ويرد الامتياز ثالثاً ، وفقاً لنص المادة ٣١ فقرة ١ من القانون ، على

ملحقات السفينة وأجرة النقل . وهى ديون تخل فى الذمة البحرية محل مال آخر أو قيمة أخرى خرجت منها أو يجب أن تضاف إليها لما تمثله من كسب حققه المجهز خلال الرحلة . ويعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل ما يأتى (م ٣٢ فقرة ١) :

١- التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التى لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو خسارة أجرة النقل .

٢- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها (١) أو عن خسارة أجرة النقل .

٣- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الانقاذ التى حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للريان وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة .

ويبقى حق الامتياز على هذه الملحقات مادامت مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الریان أو ممثل المالك (م ٣٣) .

وتقرير الامتياز على التعويضات فكرة غريبة عن القانون المصرى . حقاً إن هذا القانون يمنح الدائن دعوى مباشرة فى بعض الحالات ، ولكنه لا يعرف امتيازاً على التعويضات . وقد راعى المشرع البحرى فى هذا الحكم أن هذه التعويضات أو الملحقات تمثل عناصر اقتطعت من الذمة البحرية أو يجب أن تضاف إليها .

ولا تعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الاعانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة (م ٣٢ فقرة ٣) . واستبعاد الاعانات والمساعدات من ضمان الدائن للممتاز يبرره أن الهدف منها هو تشجيع الاستغلال البحرى ،

(١) أما إذا أصححت الأضرار التى لحقت بالسفينة ، فإن ضمان الدائنين يستعيد قيمته ، ومن الطبيعى حينئذ أن لا يخصص التعويض للدائنين الممتازين بل يعود لمن قام بالإصلاح أو أنفق عليه .

وفى ادخالها فى ضمان الدائن الممتاز تفويت لقصد الشارع . ومن ثم لا تعد جزءاً من الذمة البحرية .

٩٣- استبعاد مبالغ التأمين :

ويلاحظ أن القانون المدنى يقضى بأنه إذا كان الشئ المؤمن عليه مثقلاً بامتياز انتقل هذا الحق إلى التعريض المستحق للمدين بمقتضى عقد التأمين (م ٧٧٠ و ١١٣٥ مدنى) . ولكن الشارع البحرى استبعد التأمين من ضمان الدائن الممتاز لأنه ليس عنصراً من عناصر الذمة البحرية من جهة ، ولأن الشارع أراد أن يختص الدائن المرتهن للسفينة بمبلغ التأمين إذا اتفق على ذلك صراحة فى عقد الرهن (م ٤٣ فقرة ٢) وأن يجنبه مزاحمة الدائنين الممتازين عليه من جهة أخرى .

المبحث الثالث

ترتيب الامتيازات

٩٤- ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلات متعددة :

أخذ القانون فى ترتيب حقوق الامتياز البحرية بالنظرية الألمانية وهى تقضى بأن كل رحلة تقوم بها السفينة تكون مجموعة قانونية قائمة بذاتها لها حقوقها والتزاماتها الخاصة . وكل مجموعة تتقدم السابقة عليها . ومن ثم نصت المادة ٣٥ فقرة ١ بحرئ جديد على أن الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة .

ومع ذلك فللقاعدة المتقدمة استثناء خاص بالديون الناشئة عن عقد عمل بحرئ واحد يتعلق بعدة رحلات ، إذ أنها تسوى كلها فى المرتبة مع ديون آخر رحلة (م ٣٥ فقرة ٢) وذلك مراعاة لرجال الطاقم وحماية لهم .

٩٥- ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة :

أما فيما يتعلق بترتيب الامتيازات المتعلقة برحلة واحدة ، فقد أخذ القانون بالنظرية اللاتينية . ومن ثم نصت المادة ٣٤ منه على أن ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة وفقاً للترتيب الوارد فى المادة ٢٩ من هذا القانون

وتكون للديون المذكورة فى كل بند من المادة ٢٩ مرتبة واحدة وتشترك فى التوزيع بنسبة تيمة كل مذهب .

ومع ذلك فـللقاعدة المتقدمة استثناء يتعلق بامتياز المكافآت المستحقة عن المساعدة والانقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة وامتياز الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان لصيانة السفينة أو متابعة السفر ، إذ أن هذه الامتيازات ترتب وفقاً للترتيب العكسى لتاريخ نشوئها (م ٣٤ فقرة ٣) . فلو فرض أن السفينة قدمت إليها المساعدة مرتين فى رحلة واحدة ، فإن من قدم المساعدة الأخيرة يفضل على من سبقه رغم أن دينهما متعلق برحلة واحدة وممتاز بمقتضى فقرة واحدة . والحكمة من هذا الاستثناء واضحة ، لأنه لولا مصروفات المساعدة الأخيرة أو مصروفات الصيانة الأخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين .

المبحث الرابع

آثار الامتياز

٩٦ - يخول الامتياز الدائن الممتاز الحق فى أن يتقدم غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التالين له فى المرتبة ، وفى أن يتقدم كذلك الدائنين المرتهنين للسفينة (م ٥٠) .

ويكون للدائن الممتاز أيضاً أن يتتبع السفينة فى أية يد كانت (م ٣٦) ، مثله فى ذلك مثل الدائن الممتاز على انعقار ، فى حين أن حقوق الامتياز على المنقول فى القواعد العامة يتعطل فيها حق التتبع إذا انتقل المنقول إلى حائز حسن النية .

المبحث الخامس

انقضاء الامتياز

٩٧ - تنقضى حقوق الامتياز البحرية بالطرق الآتية :

١ - البيع الجبرى (م ٣٧ فقرة أ) : إذ يترتب على بيع السفينة جبراً

في غير السفينة من جنس الحقوق المادية البحرية. لمصلحة بها وإن قال حقوق الدائن إلى الثمن، لما قد جرى له من البيع من هذه ذات كافية لحقوق الدائن.

٢ - البيع الاستثنائي : إذا تلت ملكية السفينة إلى الغير فلا يترتب على ذلك انقضاء حقوق الامتياز البحرية الواردة عليها بل إن الدائن له امتياز أن يتتبع السفينة في أية يد كانت (م ١٦). غير أن عدم ميل السفينة بحق يتتبع لصالح الحقوق الممتازة يتضمن خطراً على من تنتقل إليه ملكيتها دون أن يعلم بما يثقها من حقوق امتياز لم يكن في مقدوره الوقوف عليها مقدماً نظراً لطابعها المستقر وعدم خضوعها للشهر. ومن ثم نصت المادة ٣٦ فقرة (ب) على انقضاء حقوق الامتياز البحرية بمعنى ستين يوماً من تاريخ 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 له متازين كلاً من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر وخلال الميعاد المذكور بمعارضتهم في دفع الثمن.

ويلاحظ أن التطهير سالف الذكر لا يمس الامتياز في وروده على أجرة النقل أو الديون الأخرى له معتبرة من ملحقات السفينة والأجرة لأنها لا تدخل عادة في البيع.

٣ - التقادم : وتنقضي حقوق الامتياز على السفينة بالتقادم الاستثنائي فيما سلف حقوق الامتياز تضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند ٦ من المادة ١٩ فإنها تنقضي بمعنى سنة شهر (م ٣٨ فقرة ١). وإذا انقضت هذه السنة، فإن الدائن يحتفظ بحقه في الدين ولكنه لن يكون متازاً.

ويجوز التقادم في الأصل من الوقت الذي يصبح فيه الدين مستحقاً الأداء. على أن المشرع لم يمنع بذلك بل أورد في المادة ٣٨ من القانون المذكور ما الذي يبدأ منه سريان التقادم في بعض الحالات لعدم الكل نزاعاً عنه.

بينما سريان هذه سنة لما يأتي :

(أ) بالنسبة إلى حقوق الامتياز : سنة من تاريخ انقضاء سنة التقادم (م ٣٨ فقرة ٢) .

(ب) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الأخرى والاصابات 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 الدين .

وفى جميع الأحوال الأخرى تسرى المدة من يوم استحقاق الدين . ولا يترتب على تسليم الريان والبحارة وغيرهم من يرتبطون بعقد عمل فى السفينة مبالغ مقدماً أو على الحساب اعتبار ديونهم المشار إليها فى البند ٣ من المادة ٢٩ مستحقة الدفع قبل حلول الأجل المعين لها .

ومدة السنة أو نصف السنة التى ينقضى بها حق الامتياز هى مدة تقادم حقيقى تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة فى القواعد العامة . على أن القانون (م ٣٨ فقرة أخيرة) أضاف إليها حالة تعذر حجز السفينة المترتب عليها الامتياز فى المياه الإقليمية المصرية ، إذ تمتد مدة التقادم فى هذه الحالة إلى ثلاث سنوات من وقت نشأة الدين . ولا يتمتع بهذا الامتداد إلا الأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية المصرية أو الذين لهم موطن بمصر أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية تعامل رعايا . مهورية مصر بالمثل . وهذا الحكم مقتبس من التشريع الانجليزى الذى يأخذ بتشخيص السفينة ويعتبر دعاوى الدائنين بسبب السفينة برجه عام دعاوى عينية تتعلق بالسفينة ، ويجوز ترجيح المطالبة إلى السفينة ذاتها لا إلى مالكها ، ولذلك يقضى بوقف التقادم إذا لم يتيسر للدائن حجز السفينة لامكان مقاضاتها بسبب وجودها فى المياه الأجنبية .

وانقضاء حق الامتياز بالتقادم مستقلاً عن الدين المضمون حكم غير معروف فى القانون المدنى الذى يعتبر الامتياز صفة فى الدين لاصفة به يظل قائماً ما بقى الدين المضمون بغير وفاء . بيد أن الشارع أراد أن يحمل الدائنين

البحريين الممتازين على الاسراع فى المطالبة بديونهم منعاً من تراكم الحقوق للممتازة ورعاية لمصالح الدائنين المرتهنين وتجديداً لائتمان المجهز .

٤- **انقضاء الدين المضمون :** ولا شك فى أن الامتياز بوصفه حقاً تابعاً ينقضى بانقضاء الدين المضمون وفقاً للقواعد العامة .

الفرع الثانى

الرهن البحرى

٩٨- لما كانت السفينة من الأموال المنقولة ، فإن مالكيها لا يستطيع أن يحصل على الائتمان بضمانها إلا عن طريق رهنها رهناً حيازياً وانتقال حيازتها إلى الدائن المرتهن ، مما يستتبع حرمان المالك من استغلال سفينته .

وتيسيراً لأمر الائتمان وتمكيناً للمالك من الاقتراض بضمان السفينة دون أن يتجرد من حيازتها ، أجاز المشرع رهن السفينة رهناً رسمياً مع بقائها فى حيازة الراهن بمقتضى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز **والرهون البحرية فى القسم الثانى منه فى المواد من ١٣ إلى ٢٩ التى حلت محلها المواد من ٤١ إلى ٥٨ من التقنين البحرى .**

ومما مبدً لذلك أن السفينة من الممكن شهر التصرفات التى ترد عليها ، فلا عقبة تحول دون نفاذ الرهن فى مواجهة الغير . كما أن السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية ، وهى تكسب من حاز منقولاً بحسن نية ويسبب صحيح ملكيته خالصة من التكاليف والقيود العينية مما يمكن معه احترام حق الدائن المرتهن فى التمتع .

وبلاحظ بادئ ذى بدء أن نظام الرهن البحرى يتشابه إلى حد كبير مع نظام الرهن الرسمى فى القانون المدنى . ولذلك نرى الرجوع إلى الأحكام الواردة فى القانون المدنى بشأن الرهن الرسمى كنما خلا قانون الرهن البحرى من نصوص خاصة .

٩٩- ونقسم دراستنا للرهن البحرى إلى مباحث أربعة نعالج فيها عنى **الفرق بين إنشاء الرهن ، وشهره ، وآثاره ، وانقضاءه .**

١٠٠ - يترتب الرهن البحري بمقتضى عقد يرد الراهن والذاتان المبرمتين . ويشترط لانعقاد هذا العقد توافر أركان الموضوعية من جهة ، كما يجب أن يفرغ العقد في ورقة رسمية من جهة أخرى .

ونراعى أن بعض هذه الأركان الموضوعية كأن يكون الراهن مالكا للسفينة وأهلا للتصرف ، تسرى عليه قواعد القانون المدني (م ١٠٣٣) ولا محل لدراسة . وسنقتصر هنا على معالجة ما يتعلق من هذه الأركان بالقانون البحري .

١٠١ - محل الرهن :

لا يجوز أن يرد الرهن البحري إلا على سفينة . أما المراكب التي تقوم بالملاحة الداخلية فيمتنع رهنها رهنا بحريا . على أن بعض التشريعات للأجنبية تجيز رهن المراكب رهنا تأمينيا أسوة باليمن .

وجوز رهن السفينة أيا كان تخصيصها أي سواء أكانت سفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة نزهة ، وأيما كانت حمولتها . على أن بعض التشريعات تتطلب حمولة معينة في السفينة لجواز رهنها (١) .

١٠٢ - رهن السفينة في دور البناء :

وجوز رهن السفينة رهن في دور البناء . وفي هذه الحالة يجب أن يسبق قيد الرهن إقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرة محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحجم ركبها من جهة ، والتعريب (م ٤٤) .

(١) من رأينا وضع حد أدنى لحمولة السفينة التي يجوز رهنها هو عشرة أطنان لكيلا يفتقر الرهن إلى ما يهدد القيمة لا يتناسب وما في إنشاء الرهن ودهمه من فترات ، ومتأيا مع التشريعات الحديثة .

ورهن السفينة في دور البناء مفيد لمتعهد البناء إذ يسمح له بالدخول على الأموال اللازمة لانعام البناء ، وهو مفيد للمجهز كضمان للدفعات التي قدمها لمتعهد على الحساب فيتفادى تسمية الغرماء في حالة افلاس الأخير .

١٠٣ - رهن السفينة المملوكة على الشيوع :

وإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع ، فإن رهنها يكون بموافقة المالكين الحائزين للثلاثة أرباع الحصص على الأقل ، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضى بما يتفق ومصلحة المالكين على الشيوع (م ٤٢) .

ويجوز للمشارك أيضاً أن يرهن حصته في السفينة (م ٤٣ فقرة ١) . على أنه يشترط لصحة الرهن الصادر من أحد الشركاء لحصته الحصول على موافقة أغلبية المالكين الحائزين للثلاثة أرباع الحصص على الأقل (م ٢٣ فقرة ٢) حتى لا يتعذر رهن السفينة للمصلحة المشتركة لوجود رهون أخرى رتبها الشركاء على حصصهم لحاجتهم الخاصة .

١٠٤ - ملحقات السفينة :

ويمتد الرهن المرتب على السفينة إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها . على أنه يجوز للمتعاقد أن يقصر الرهن على السفينة ذاتها دون ملحقاتها .

وإذا صارت السفينة حطاماً ، فإن الرهن يبقى عليه (م ٤٣ فقرة ١) . وهذا تطبيق لمبدأ عدم تجزئة الرهن ومؤداه أن كل جزء من السفينة المرهونة ضامن لكل الدين ، كما أن كل جزء من الدين مضمون بالسفينة كلها (م ١٠٤ مدني) .

١٠٥ - استبعاد أجرة النقل والإعانات :

ولما كان الرامن يستبقى حيازة السفينة واستغلالها ، فإن الرهن المقرر على السفينة لا يسري على أجرة النقل أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص ، الاستثنائية العامة (م ٤٣ فقرة ٢) . ويلاحظ فيما يتعلق بأجرة النقل أن حقوق الامتياز البحرية تترتب على السفينة وأجرة النقل الخاصة

بالرحلة التى نشأ خلالها الدين كما قدمنا ، فى حين أن الرهن البحرى لا يترتب عليها .

١٠٦ - استبعاد تعويضات الأضرار ومبلغ التأمين ،

إذا هلكت السفينة أو تلفت فهل ينتقل الرهن إلى التعويض أو مبلغ التأمين الذى يترتب على ذلك ؟ .

نقضى المادة ١٠٤٩ مدنى بأنه إذا هلك العقار المرهون أو تلف لأى سبب كان ، انتقل الرهن بمرتبته إلى الحق الذى يترتب على ذلك كالتعويض أو مبلغ التأمين .

ولكن القانون البحرى لم يأخذ بمبدأ الحلول العيى فى هذا الشأن ، ونص صراحة على أن الرهن المقرر على السفينة لا يسرى على التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التى تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين (م ٤٣ فقرة ٢) .

على أن القانون البحرى وإن لم يأخذ بمبدأ الحلول العيى بقوة القانون فى تعويض التأمين ، إلا أنه أجاز للراهن أن يحول حقه فى تعويض التأمين إلى الدائن المرتهن ، فنص على أنه يجوز الاتفاق فى عقد الرهن صراحة على أن يستوفى الدائن المرتهن حقه من مبلغ التأمين ، بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابة أو اعلانهم به (م ٤٣ فقرة ٢) . ولهذا الحكم أهميته إذا روعى أن السفن يؤمن عليها فى الغالب وأن حقوق الامتياز البحرية لا ترد على تعويض التأمين ، ومن ثم يكون الدائن المرتهن مطمئناً إلى استيفاء ما يستحقه فى حالة هلاك السفينة أو تلفها من مبلغ التأمين دون أن يخشى مزاحمة من الدائنين المعتمدين عليه .

١٠٧ - الرسمية ،

يشترط لانعقاد الرهن البحرى أن يكون بورقة رسمية مثله فى ذلك مثل الرهن الرسمى وإلا كان باطلاً بطلاناً مطلقاً . وفى ذلك تنص المادة ٤١ بحرى جديد ، لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمى ، .

ويتم توثيق الرهن البحرى فى أحد مكاتب التوثيق التابعة لمصلحة الشهر

العقارى والتوثيق ، وأمام القنصل (المصرى) فى الخارج (١) .

١٠٨- الرهن للأذن :

وليس ثمة مانع من أن يتضمن السند المنشئ للرهن البحرى شرط الأذن، وحينئذ يترتب على تظهير السند انتقال حق الرهن إلى المظهر إليه الدائن الجديد ، ويجب التأشير باسم المظهر إليه (الدائن الجديد) فى قيد الرهن. وقد نصت على ذلك صراحة المادة ٤٨ بحرى .

المبحث الثانى

شهر الرهن البحرى

١٠٩- القيد فى سجل السفن :

يجب أن يشهر الرهن البحرى بطريق القيد حتى يكون نافذاً فى حق الغير ممن له مصلحة فى عدم سريان الرهن فى مواجهته كمشتتر للسفينة أو دائن مرتين آخر أو دلتن عادى .

وشهر الرهن البحرى يماثل شهر الرهن الرسمى فى القانون المدنى مع بعض فروق طفيفة ترجع إلى اختلاف نظام الشهر العقارى عن نظام تسجيل السفن .

ويقيد الرهن فى سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة ، وإذا وقع الرهن على سفينة وهى فى دور البناء فيقيد فى سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع فى دائرته مكان بناء السفينة (م ٤٥) .

(١) واشترط الرسمية فى للرهن البحرى غير مقبول ، لأنه يتنافى مع طبيعة الحياة التجارية وما تتطلبه من سرعة وسهولة فى الاجراءات . وكان الأولى أن يطبق للمشروع نفس المبدأ الذى أخذ به فى رهن المحال التجارية (القانون رقم ١١ لسنة ١٩٤٠) ، إذ نص على أن عقاد الرهن يجب أن يحرر فى ورقة رسمية أو ورقة عرفية مصدق فيها على توقيعات المتعاقدين أو أختامهم .

١١٠ - اجراءات القيد :

ويجب لاجراء القيد - وفقاً لنص المادة ٤٦ - تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفينة ، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب العقد وتشتملان بوجه خاص على ما يأتي :

- (١) اسم كل من اللقن والمدين ومحل اقامته ومهنته .
 - (٢) تاريخ العقد .
 - (٣) مقدار الدين المبين في العقد .
 - (٤) الشروط الخاصة بالوفاء .
 - (٥) اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو اقرار بناء السفينة .
 - (٦) المحل المختار لللقن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد .
- ويثبت مكتب التسجيل محتويات القائمتين في السجل ويسلم الطالب إحدى القائمتين بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد . ويؤشر أيضاً على شهادة التسجيل بحصول القيد (م٤٧) .

١١١ - تجديد القيد :

والقيد يحفظ للرهن للبحري لمدة عشر سنوات من تاريخ اجرائه كما هو الشأن في الرهن للرسمي (م٤٩ بحري جديد) .

ويلاحظ أن المادة ٢٠ فقرة ١ من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الملغى كانت تقضى بأن القيد يحفظ للرهن البحري لمدة خمس سنوات من تاريخ اجرائه فحسب ، وروعى في تقصير المدة أن القروض البحرية لا تعقد عادة لأجل طويل نظراً للنقص السريع الذي يلحق السفينة . وكان الأفضل الإبقاء على هذا الحكم في اللقنين للبحري الجديد .

ويبطل أثر القيد إذا لم يجدد في سجل السفن قبل نهاية مدة العشر سنوات (م٤٩) . ويكون التجديد نافذاً لمدة عشر سنوات من تاريخ اجراء التجديد لا من التاريخ الذي يزول فيه أثر القيد للمجدد . وتجديد القيد واجب كل عشر

سنوات حتى ينقضى الرهن (١) .

١٢٢ - شطب القيد :

وإذا انقضى الدين المضمون بالرهن بأى سبب من أسباب الانقضاء ، أو إذا انقضى الرهن وحده ببطلان أو فسخ أو بتنازل الدائن عنه ، أو إذا تقرر بطلان القيد لعيب فى الشكل ، ففى هذه الحالات وما يماثلها لا محل لاستبقاء القيد ، ويجوز للراهن وللغير ممن يضار ببقاء القيد أن يطلب شطبه .

ويحصل شطب القيد بأحد طريقين : إما باقرار موقع من الدائن المرتهن ومصديق على توقيعه بموافقة على شطب قيد الرهن ، وإما بمقتضى حكم إذا رفض للدائن شطب القيد اختياراً (م ٥٨) .

ولا يكون شطب القيد بازالته ، إنما يكون بتأشير على هامش القيد مع ذكر للسند الذى أجرى الشطب بمقتضاه سواء أكان الاقرار الذى صدر من الدائن أو للحكم الصادر بالشطب .

المبحث الثالث

آثار الرهن البحرى

١١٣ - إذا قيد الرهن البحرى أصبح سارياً فى حق الغير . فيكون للدائن المرتهن أن يتقدم غيره من الدائنين العاديين والدائنين التالين له فى المرتبة ، كما يكون له أن يتتبع السفينة المرهونة وأن ينفذ عليها فى يد الحائز عليها .

١١٤ - حق التقدم :

يستوفى الدائن للمرتهن حقه قبل الدائنين العاديين ولكن بعد الدائنين الممتازين على السفينة مباشرة (م ٥٠) . والديون الممتازة التى تتقدم الديون المضمونة برهن السفينة هى الديون الممتازة الستة المنصوص عليها فى المادة ٢٩ بحرى .

(١) واشترط تجديد قيد للرهن البحرى منتقد لتعارضه مع نظام تسجيل السفن وهو من قبيل نظم الشهر العلى (أنظر كتابنا ، أصول القانون البحرى ، بند ٧٦٨ .

ما كان الرهن البحرى يجئ فى المرتبة بعد حقوق الامتياز البحرية مما يخشى معه عدم استيفاء الدائن المرتهن لحقه ، فقد حاول القانون الانقاص من عدد الامتيازات البحرية ، كما قرر أن الامتيازات لا ترد على مبلغ التأمين فى حين أنه أجاز الاتفاق عقد الرهن على أن يستوفى الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين .

وإذا وجد رهنان أو أكثر على سفينة أو على حصة واحدة فيها كان ترتيبها بحسب أسبقية القيد ، وإذا قيدت عدة رهون فى يوم واحد اعتبرت فى مرتبة واحدة (م ٥٠) .

١١٥ - حق التتبع :

تنص المادة ٥١ بحرى على أن الدائنين المرتهنين لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها فى أية يد كانت . ويختلف حق التتبع الذى يخوله الرهن البحرى عن حق التتبع للدائن الممتاز فى أن للدائن المرتهن أن يتتبع السفينة فى أية يد كانت مهما تسلسلت البيوع ما بقى الدين المضمون كله أو بعضه قائماً من غير وفاء نظراً لأن الرهن البحرى يشهر بطريق القيد فلا يتعرض الحائز لأية مفاجأة أو مباغطة ، فى حين أن حق التتبع المخول للدائن الممتاز سريع الانقضاء نظراً لاستتاره وعدم خضوعه للشهر كما سلف القول .

١١٦ - الحائز للسفينة المرهونة :

ويسمى من تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة والذى يباشر فى مواجهته حق التتبع بالحائز . ويشترط فى الحائز شرطان :

١- أن تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة قبل قيد محضر الحجز فى سجل السفن ، إذ يمنع التصرف فى السفينة المرهونة بعد ذلك (م ٥١) .

٢- ألا يكون مسئولاً مسئولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن بوصفه كفيلاً أو مديناً متضامناً (م ١٠٦ مدنى) .

وإذا كانت السفينة فى يد حائز ، فعلى الدائن المرتهن قبل المضى فى الاجراءات أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه على يد محضر بدفع الدين (م ٥٤ فقرة ١) .

ولهذا الحائز ، وفقاً للقواعد العامة ، الخيار بين أحد أمور أربعة : فإما أن يدفع الدين ويحل محل الدائن المرتهن في حقوقه ، أو يطهر السفينة من الرهن ، أو يتخلى عنها ، أو يتحمل إجراءات الحجز والبيع . وتطبق في هذا الشأن أحكام القانون المدني المتعلقة بالرهن الرسمي . على أن لتطهير السفينة من الرهن أحكاماً خاصة نص عليها القانون ونعرض لها فيما يلي :

١١٧- التطهير الاختياري للسفينة :

إذا أراد الحائز انقاء إجراءات الحجز والبيع ، وجب عليه - قبل البدء في هذه الإجراءات أو خلال الخمسة عشر يوماً التالية للتنبيه - أن يعلن جميع الدائنين المقيدين في سجل السفن على يد محضر في المحال المختارة في قائمة القيد بما يأتي (م ٥٤) :

(١) ملخص من عقده مع بيان تاريخ العقد واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمانها والمصاريف .

(٢) قائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين .

ويجب على الحائز أن يقرر في نفس الوقت استعداداه لدفع جميع الديون المضمونة بالرهن فوراً ، سواء أكانت مستحقة الأداء أم غير مستحقة وذلك في حدود ثمن السفينة ، فلا يلزم إنن بعرضها عرضاً حقيقياً .

ويجوز لكل دائن في مدى عشرة أيام من تاريخ الاعلان أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزاد مع التقرير بزيادة العشر (١) وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف . ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التي توجد السفينة في دائرتها أو المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة في أحد الموانئ المصرية وذلك لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزاد (م ٥٥) .

وإذا لم يتقدم أي دائن مرتهن بطلب من هذا القبيل فللحائز أن يطهر

(١) فلان المادة ١٠٦٧ مدني ولا تشترط التقرير بزيادة العشر .

السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة ، وله فى هذه الحالة أن يطلب شطب القيود دون اتباع أية إجراءات أخرى (م ٥٦) .

١١٨ - الرهن الواقع على حصة فى السفينة :

إذا كان الرهن واقعاً على حصة لا تزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن إلا حجز وبيع هذه الحصة . أما إذا كان الرهن واقعاً على أكثر من نصف السفينة ، فيجوز للدائن بعد إجراء الحجز والحصول على أمر من المحكمة ببيع السفينة بأكملها . ويجب على الدائن فى الحالتين أن ينبه على باقى الشركاء قبل بدء إجراءات البيع بخمسة عشر يوماً بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار فى إجراءات التنفيذ (م ٥٢) .

وهذا الحكم نتيجة للمبدأ المنصوص عنه فى المادة ١٨ بحرى ومؤداه أن السيادة فى الشيوخ البحرى هى لأغلبية الحصص وأن الرهن الذى يقع على أكثر من نصف السفينة لا يمكن أن يتقرر والحالة هذه إلا بموافقة الأغلبية .

١١٩ - بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبى :

تنص المادة ٥٧ بحرى على أنه إذا بيعت السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً لأجنبى كان البيع باطلاً ما لم ينزل الدائن المرتهن فى عقد البيع عن الرهن ، ويعاقب كل من يخالف هذا الحكم بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين .

وروى فى تقرير هذا الحكم أن بيع السفينة المرهونة لأجنبى يستتبع فقد جنسيتها المصرية فيتعرض الدائن المرتهن لتطبيق قانون أجنبى قد لا يعترف بحقه . كما أنه إذا تغير علم السفينة فإن نفاذ الرهون التى ترتبت قبل تغيير العلم يتطلب إثبات القيود الخاصة بهذه الرهون فى سجلات الدولة التى يتبعها العلم الجديد حتى تحتفظ هذه الرهون بمرتبتها بالنسبة إلى الرهون التى تترتب فى ظل العلم الجديد . من أجل ذلك تقرر بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبى ، إلا إذا تنازل الدائن المرتهن عن الرهن فى عقد البيع . ومتى تم هذا التنازل ، وقع بيع السفينة لأجنبى صحيحاً بشرط الحصول على إذن من الوزير المختص اعمالاً لحكم المادة ١٢ فقرة (١) بحرى .

ويلاحظ أن هذا البطلان مقصور على البيع الاختياري للسفينة المرهونة لأجنبي . فلا محل للبطلان إذا تم بيع السفينة المرهونة جبراً ورسا المزاد على أجنبي .

المبحث الرابع

انقضاء الرهن البحري

١٢٠ - ينقضى الرهن البحري بنفس الأسباب التي ينقضى بها الرهن الرسمي في القانون المدني .

فهو ينقضى بصفة تبعية بانقضاء الدين المضمون بأي سبب من أسباب الانقضاء كالوفاء أو للمقاصة أو اتحاد الذمة أو الإبراء أو التجديد أو التقادم .

وينقضى حق الرهن بصفة أصلية مستقلاً عن الدين المضمون بأسباب مختلفة :

- ١ - فهو ينقضى بالتطهير نهائياً بإبداع الثمن خزانة المحكمة (م ٥٦) .
- ٢ - وينقضى الرهن أيضاً إذا بيعت السفينة بيعاً جبرياً بالمزاد العلني ، إذ يترتب على حكم مرمى للمزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن (م ٥٣) .
- ٣ - وينقضى الرهن بالتنازل عنه .
- ٤ - وينقضى الرهن أخيراً بهلاك السفينة المرهونة . على أن الرهن المقرر على السفينة أو على حصة فيها يبقى على حطامها (م ٤٣) .

الفصل السادس

الحجز على السفينة

١٢١ - الحجز على السفن نوعان تحفظي وتنفيذي . أما الحجز التحفظي فيقصد به منع السفينة من السفر بأمر سلطة قضائية مختصة . أما الحجز التنفيذي فيشمل حجز السفينة بناء على سند واجب التنفيذ تمهيداً لبيعها واستيفاء الدين من ثمنها .

ويخضع الحجز على السفينة ، سواء أكان تحفظياً أو تنفيذياً ، لقواعد خاصة تختلف إلى حد كبير عن القواعد العامة للحجز على سائر المنقولات ونتناولها في فرعين أولهما خاص بالحجز التحفظي على السفن والثاني خاص بالحجز التنفيذي على السفن .

الفرع الأول

الحجز التحفظي على السفن (١)

١٢٢ - إذا لم يكن بيد دائن المجهز سند تنفيذي بحقه يخوله توقيع الحجز التنفيذي على سفينة مدينه ، فإن له مع ذلك الحق في توقيع الحجز التحفظي عليها متى خشي ارتحالها وافلات ضمانه من يده ليحول بينها وبين السفر حتى يتسنى له الحصول على سند تنفيذي بحقه واتخاذ مقدمات الحجز

(١) أنظر مقال المؤلف :

La saisie conservatoire des navires en Egypte et la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer .

منشور في مجلة :

Bulletin de legislation et de jurisprudence Egyptiennes 1953, p. 25 et 57 .

التنفيذى أو الحصول على كفالة أو ضمان كاف للوفاء بدينه .

والحجز التحفظى على السفن كثير الوقوع وبوجه خاص بالنسبة إلى السفن الأجنبية ، ويهدف فى معظم الحالات إلى الحصول على كفالة لضمان الدين .

وقد عرض التقنين البحرى المصرى الملقى لأحكام الحجز التنفيذى على السفن (المواد ١٠ - ٢٩) . ولكنه لم يتكلم عن الحجز التحفظى عليها . ومع ذلك ذهب القضاء المصرى إلى تطبيق القواعد العامة للحجز التحفظى فى قانون المرافعات مع مراعاة بعض الأحكام التى تتفق مع طبيعة السفن (١) . على أن بعض التشريعات قد وضعت نصوصاً خاصة للحجز التحفظى على السفن . ونذكر منها على سبيل المثال وتقنين الملاحة الايطالى الصادر سنة ١٩٤٢ (م ١٠٧٤ وما بعدها) .

١٢٣ - المعاهدة الدولية الخاصة بالحجز التحفظى على السفن :

وقد اهتمت اللجنة البحرية الدولية بتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالحجز التحفظى على السفن ، فأعدت مشروع معاهدة للحجز التحفظى على السفن عرض على المؤتمر الدبلوماسى الذى عقد فى بروكسل بين ٣ و ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ واشتركت فيه مصر . وانتهى هذا المؤتمر بالموافقة على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظى على السفن فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ .

وقد وافقت مصر على هذه المعاهدة بالقانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ وبالتحفظين الواردين فى المادة العاشرة منها ، وصدر قرار وزير الخارجية بنشرها وتنفيذها اعتباراً من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ . كما أخذ التقنين البحرى المصرى بأحكام المعاهدة فى المواد من ٥٩ إلى ٦٦ . وسندرس الحجز التحفظى على السفن وفقاً لأحكام المعاهدة الدولية فى مبحث أول ، ثم ندرس الحجز التحفظى على السفن فى التقنين البحرى المصرى فى مبحث ثانٍ ،

(١) استلثاف مختلط ١٠ أبريل ١٩٢٩ ب ٤٢ - ٣٨٤ ، ٢٥ أبريل ١٩٠٠ ب ١٢ - ٢١٨ ، ١٥ يونية ١٨٩٩ ب ١١ - ٢٨٥ ، ٤ مايو ١٨٩٣ ب ٥ - ٢٣٥ .

وذلك بعد بيان نطاق تطبيق كل من المعاهدة والقانون المصرى .

١٢٤ - نطاق تطبيق كل من المعاهدة والقانون المصرى :

تنطبق أحكام المعاهدة ، وفقاً لنص المادة الثامنة ، فى كل دولة متعاقدة على كل سفينة تحمل علم دولة متعاقدة . على أن الحجز على السفينة فى الدولة التى ترفع علمها ينطبق عليه القانون الداخلى لهذه الدولة بشرط أن يكون للحاجز محل إقامة معتاد أو مركز رئيسى فى هذه الدولة (م/٤) .

ويجوز توقيع الحجز على أية سفينة تحمل علم دولة غير متعاقدة فى دولة متعاقدة بسبب أحد الديون البحرية المنصوص عليها فى المادة الأولى من المعاهدة أو بسبب أى دين آخر يجيز توقيع الحجز وفقاً للقانون الداخلى للدولة التى يطلب فيها الحجز (م/٣) .

ويخلص من ذلك أن الحجز على السفن المصرية فى مصر من شخص له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسى فيها تسرى عليه أحكام القانون المصرى . أما الحجز على السفن المصرية فى مصر من شخص ليس له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسى فى مصر وكذلك الحجز على السفن الأجنبية سواء أكانت تابعة لدولة متعاقدة أم لدولة غير متعاقدة فى مصر فتتطبق عليه أحكام المعاهدة .

١٢٥ - التحفظات :

ووفقاً للمادة العاشرة من المعاهدة يجوز للدول المتعاقدة عند توقيع المعاهدة أو ايداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها أن تحتفظ لنفسها :

(أ) بالحق فى عدم تطبيق أحكام المعاهدة على الحجز الذى يوقع على السفينة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها فى الفقرات (س) و(ع) من المادة الأولى (وهى المنازعات المتعلقة بملكية السفينة وملكيته على الشيرع) وتطبيق قانونها الوطنى عليها .

(ب) راما بالحق فى عدم تطبيق نصوص الفقرة الأولى من المادة الثالثة على الحجز الذى يوقع فى اقليمها بسبب الديون المنصوص عليها فى الفقرة (ف) من المادة الأولى (وهى الديون المضمونة برهن السفينة) . ويمقتضى الفقرة الأولى من المادة الثالثة لا يجوز توقيع الحجز إلا على السفينة التى يتعلق

بها الدين دون أية سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين إذا كان الدين متعلقاً بملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوع أو إذا كان مضموناً برهن بحرى على السفينة .

وقد أخذت مصر بالتحفظين سالفى الذكر الواردين فى المادة العاشرة من المعاهدة .

المبحث الأول

أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٢

١- شروط الحجز

١٢٦- الديون البحرية التى يجوز الحجز بمقتضاها ،

لا يجوز الحجز التحفظى على السفينة وفقاً للمعاهدة إلا بمقتضى دين بحرى maritime claim . ويقصد بالدين البحرى ادعاء حق أو دين مصدره أحد الأسباب المبينة فى المادة الأولى . فيجب أن يكون الدين بحرياً لا مكان توقيع الحجز بمقتضاه ، ولكن يكفى الادعاء بحق أو دين . فلا يشترط إذن أن يكون الدين محقق الوجود ، لأن هذا الشرط من شأنه أن يجعل توقيع الحجز التحفظى مستحيلًا فى كثير من الحالات كما فى حالة التصادم بسبب خطأ سفينة أجنبية . فدين السفينة المصدومة يظل غير محقق طالما أن خطأ السفينة الصادمة لم يثبت بحكم . وعلى أية حال فإن مواعيد الاجراءات مهما كانت قصيرة تسمح للسفينة بمجرد اخطارها برفع الدعوى أن تبحر على الفور وتتفادى المطالبة . كما لا يشترط أن يكون الدين معين المقدار أو حال الأداء . فكل من يدعى حقاً ظاهر الجدية أن يطلب توقيع الحجز التحفظى على السفينة قبل أن يفلت ضمانه من يده (١) وتتضمن المادة الأولى تعداداً لسبع

(١) استئناف القاهرة ٦ يناير ١٩٦٤ واستئناف المنصورة ١٥ مارس ١٩٦٩ D.M.F. ١٩٧١ ص ٧٤١ .

وفى القانون الفرنسى بمقتضى مرسوم ٢٤ فبراير ١٩٧١ المعدل لبعض أحكام قانون -

عشرة حالة دون ضابط يجمع بينها ، بيد أن المعاهدة راعت في الترتيب الطبيعة الشخصية أو العينية للحق المطالب به .

فالديون الشخصية وردت في الحروف من (أ) إلى (ن) وهى : (أ) الأضرار التى أحدثتها السفينة بسبب التصادم أو غيره ، (ب) الخسائر فى الأرواح أو الإصابات البدنية التى تسببها السفينة أو التى تنشأ عن استغلالها ، (ج) مصاريف المساعدة والإنقاذ ، (د) العقود الخاصة باستعمال السفينة أو باستئجارها بمقتضى مشاركة إيجار أو غيرها ، (هـ) العقود الخاصة بنقل البضائع على السفينة بمقتضى مشاركة إيجار أو سند شحن أو غير ذلك ، (و) هلاك السفينة والأمتعة التى تنقلها السفينة أو تلفها ، (ز) الخسائر المشتركة ، (ح) القروض البحرية ، (ط) قطر السفينة ، (ى) الإرشاد ، (ك) توريد المنتجات أو المهمات اللازمة لاستغلال السفينة أو لصيانتها فى أى جهة كانت ، (ل) إنشاء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف التخزين ، (م) أجور الريان والضباط وأفراد الطاقم ، (ن) المبالغ التى صرفها الريان أو الشاحنون المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لحساب مالكها .

أما المنازعات المتعلقة بملكية السفينة والملكية الشائعة للسفينة فقد وردت فى الحرفين (س) ، (ع) : (س) المنازعة فى ملكية السفينة ، (ع) المنازعة الخاصة بالملكية الشائعة للسفينة أو بحيازتها أو باستغلالها أو بالحقوق فى الأرباح الناشئة عن استغلال السفينة على الشيوع . وأخيراً جاء الرهن البحرى تحت حرف (ف) .

وهذا التعداد الذى أوردته المادة الأولى من المعاهدة للديون التى يجوز توقيع الحجز بمقتضاها جاء على سبيل الحصر . وتفريعاً على ذلك لا يجوز توقيع الحجز التحفظى طبقاً للمعاهدة بسبب دين قسط التأمين البحرى ورسوم المرور فى قناة السويس وثمان بيع السفينة .

= ٢٧ أكتوبر ١٩٦٧ الخاص بنظام السفن يجوز توقيع الحجز بمقتضى دين يظهر أن له أساساً من حيث المبدأ *une créance paraissant fondée dans son principe* .

المبدأ السائد في المعاهدة أن يجوز لكل من «ممتلكات دين بحري» متصوص عليه في المادة الأولى من بحجز إما على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أية سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين ، ولو كانت السفينة على أهبة السفر (م ٣) .

ويلاحظ في هذا الشأن أن المعاهدة تجيز الحجز لا على السفينة التي يتعلق بها الدين فحسب بل على أية سفينة أخرى لنفس المجهز المدين أي سفينة شقيقة sister - ship زيادة في ضمانات الدائن . وإنما يشترط لذلك أن تكون السفينة المحجوز عليها مملوكة للمدين وقت نشأة الدين . وعلة هذا الحكم أن واضعي المعاهدة اعتبروا أن سفن المجهز وقت نشأة الدين تكون ضامنة للوفاء بديونه البحرية . أما السفن التي امتلكها بعد ذلك فلا تخصص للوفاء . ولما كانت هذه العلة فقد نصت المعاهدة على امتناع توقيع الحجز إلا على السفينة التي يتعلق بها الدين إذا كان خاصاً بملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوخ أو إذا كان الدين مضموناً برهن بحري على السفينة .

وتنص المعاهدة على أن تعتبر السفن مملوكة لنفس الشخص إذا كانت جميع حصص الملكية فيها مملوكة لنفس الشخص أو لنفس الأشخاص (م ٣/٣) . ويعتد القضاء الفرنسي بنظرية الظاهر ويجيز توقيع الحجز على سفينة مملوكة لشركة ضماناً لدين على سفينة مملوكة لشركة أخرى مرتبطة بالأولى ارتباطاً وثيقاً من حيث وحدة الإدارة والنشاط (١) .

وإذا كانت السفينة مؤجرة مع منح المستأجر حق الإدارة الملاحية charter

(١) توجد شركات تمتلك كل منها سفينة واحدة single ship companies لتمكين بعض المجهزين من استغلال عدة سفن في وقت واحد عن طريق إنشاء ذمم مخصصة متعددة مستقل كل منها عن الأخرى فيدرون بذلك التضامن الذي يثقل كل سفينة منها.

(أنظر : Rohart, la saisie conservatoire des navires apparentés D.M.F. 1988 p. 499 .)

by demise ، جاز لدائن المستأجر توقيع الحجز عليها إذا تمسك بدين متعلق بهذه السفينة رغم أنها غير مملوكة للمدين ، كما يجوز له الحجز على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر نفسه ، ولكن يمتنع عليه الحجز على أية سفينة أخرى للمالك المؤجر . وينطبق هذا الحكم فى جميع الحالات التى يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزماً بدين بحرى (م ٤/٣) .

١٢٨ - جواز الحجز على السفينة المتأهبة للسفر ،

تنص المادة ٢٩ من التقنين البحرى الملغى على أنه ، لا يجوز وضع الحجز على السفينة المتأهبة للقيام بالسفر ، . والعلة فى هذا الحكم أن المشرع البحرى يرغب فى تيسير القيام بالرحلة البحرية وعدم وضع العراقيل فى سبيلها . وقد وازن الشارع بين المصالح المتعلقة بالرحلة البحرية من جهة ومصلحة الدائن فى توقيع الحجز على السفينة من جهة أخرى ، فغلب الأولى على الثانية مراعيًا فى ذلك أنه كان يجب على الدائن أن يقوم بتوقيع الحجز قبل تأهب السفينة للسفر بدلاً من الانتظار حتى اللحظة الأخيرة .

ومع أن نص المادة ٢٩ بحرئى ملغى إنما ورد بصدد الحجز التنفيذى ، إلا أن القضاء لم يتردد فى تطبيقه على الحجز التحفظى أيضاً (١) ، لأن الحجز التحفظى كالحجز التنفيذى يعوق الرحلة البحرية . وإذا كان الشارع يفضل مصلحة الملاحة البحرية على مصلحة الدائن المزود بسند تنفيذى ، فلا شك فى وجوب التضحية بمصلحة الدائن الذى ليس بيده سند تنفيذى من باب أولى .

وتعتبر السفينة متأهبة للسفر إذا حصل الريان على الترخيص بالخروج من الميناء .

على أن المبدأ المتقدم ليس مطلقاً . إذ يجوز الحجز على السفينة المتأهبة للسفر إذا كان الحجز من أجل ديون متعلقة بالسفر المتأهبة له (م ٢٩) كديون ناشئة عن عقد قرض أو عقد توريد مؤن ومهمات وأدوات للسفينة .

(١) استكشاف مختلط ٢ ديسمبر ١٨٩٦ ب ٩ - ٣٩ .

بيد أن الشارع ، وإن أجاز توقيع الحجز على السفينة المتأهبة للسفر من أجل ديون متعلقة بالسفر المتأهبة له ، إلا أنه رغبة منه في حماية الرسالة البحرية أضاف بأن ، التكفل بتلك الديون في هذه الحالة يمنع الحجز ، (م ٢٩ بحرى ملغى) . وعلى هذا إذا قدم مالك السفينة كفالة أو تأمينا عينيا كافيا لضمان الوفاء بهذه الديون امتنع الحجز .

ولم تأخذ المعاهدة بالحكم المتقدم ونصت صراحة على جواز الحجز على السفينة ولو كانت متأهبة للسفر (م ٣) .

٢- اجراءات الحجز

١٢٩- وفقاً لنص المادة ٤ من المعاهدة ، لا يجوز الحجز على السفينة إلا بأمر يصدر من محكمة أو من أية سلطة قضائية أخرى مختصة لدى الدولة للمتعاقد التي يقع للحجز في دائرتها .

ولم تعرض المعاهدة لاجراءات الحجز على السفينة ، بل أحالت في هذا الشأن إلى قانون الدولة التي توقع حجز أو طلب في دائرتها (م ٦/٢) .

١٣٠- الكفالة لرفع الحجز ،

بيد أن المعاهدة عيّنت بمسألة الكفالة إذ لا يهدف الحجز التحفظي في معظم الحالات إلا إلى الحصول على كفالة لضمان الدين ، لما يتضمنه الحجز على السفينة من تعطيلها عن الاستغلال والحاق ضرر جسيم بالمجهز .

ويمقتضى المادة الخامسة من المعاهدة تأمر المحكمة أو السلطة القضائية المختصة برفع الحجز عن السفينة إذا قدم المحجوز عليه كفالة أو ضماناً كافياً ، وذلك فيما عدا الحالة التي يوقع فيها الحجز بسبب ديون بحرية متعلقة بملكية السفينة أو بمالكها على الشيوخ . وعلة هذا الاستثناء أن المدعى الذي يطالب بملكية السفينة لا يغنيه تقديم الكفالة ، وأن للحجز في هذه الحالة صفة الحجز الا-تحقاقى . بيد أن المعاهدة تخول القاضى في هذه الحالة انحق في أن يأذن لواقع اليد في استغلال السفينة إذا قدم ضمانات كافية أو أن ينظم استغلال السفينة أثناء مدة الحجز مما يقترب في الحقيقة من رفع الحجز . والقاضى هو الذى يحدد مقدار الكفالة أو الضمان إذا لم يتفق الخصوم . ويكون رفع الحجز

وجوبياً فى حالة تقديم كفالة أو ضمان كاف . ولا يجوز الأمر برفع الحجز إذا كان موقفاً بسبب ديون بحرية متعلقة بملكية السفينة أو بملكيته على الشيوع .

١٣١- تعدد الحجز لاستيفاء نفس الدين :

وتعرض المادة ٢/٣ من المعاهدة لحالة توقيع عدة حجوزات من نفس الدائن لاستيفاء نفس الدين . فتتص على أنه لا يجوز لمدع واحد وفى نفس الدين أن يقوم بالحجز على سفينة أو يطلب تقديم كفالة أو ضمان عنها أكثر من مرة واحدة فى دائرة اختصاص دولة أو أكثر من دولة متعاقدة . وإذا وقع الحجز على سفينة أمام قضاء إحدى هذه الدول أو قدمت كفالة أو ضمان لرفع الحجز أو لتجنبه ، وجب أن يرفع كل حجز لاحق آخر وقعه المدعى على هذه السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمالك نفسه بسبب الدين البحرى . وتأمر المحكمة بالافراج عن السفينة ما لم يثبت المدعى أن الكفيل قد أبرئ نهائياً قبل توقيع الحجز لللاحق أو أنه وجد سبب آخر يبرر بقاء الحجز .

١٣٢- اختصاص محكمة الحجز بنظر الموضوع :

إذا لم يكن بيد الحاجز سند تنفيذى وجب عليه رفع الدعوى بثبوت الحق وصحة الحجز . وقد يوقع للحجز على سفينة أجنبية فى ميناء مصرى ويتعذر رفع الدعوى للموضوعية على المجهز المحجوز عليه أمام محكمة محل الحجز بمقتضى قواعد الاختصاص الدولى للمحاكم المصرية (م ٣٠ مرافعات) . فهل يستتبع مجرد توقيع الحجز التحفظ على السفينة اختصاص محكمة محل الحجز بنظر الموضوع ؟ .

استقر القضاء للمصرى على أن مجرد توقيع الحجز على السفينة الأجنبية فى المياه المصرية لا يستتبع اختصاص المحاكم المصرية بنظر الموضوع إلا إذا كانت مختصة وفقاً للمادة ٣٠ من نقتين للمرافعات (١) . وهذا الحل غير عملى ، لأنه يحمل الدائن ، الذى وقع حجزاً فى مصر على سفينة أجنبية ،

(١) استئناف مخطا ١٨ ديسمبر ١٩١٤ ب ٤٧ - ٨٥ .

على إقامة دعواه أمام محكمة أجنبية والحصول بعد ذلك على أمر بالتنفيذ للحكم الصادر فيها مع ما فى ذلك من عسر ومشقة . ولذلك فإن التشريع الإنجليزى يخول محكمة محل الحجز الاختصاص بنظر موضوع النزاع الذى كان سبباً فى توقيع الحجز .

وجاءت المعاهدة بحل وسط بين هاتين النظريتين . فنصت المادة السابعة منها على أن تختص محاكم الدولة التى توقع الحجز فى دائرتها بالفصل فى موضوع الدعوى . بيد أن هذا الاختصاص ليس مطلقاً ، إذ أن الدولة التى تسمح بهذا الاختصاص لمحاكمها الوطنية قد لا تتوافر لها نفس الثقة فى المحاكم الأجنبية ، كما أنه من غير المقبول من جهة أخرى أن يفصل فى الطلب موضوعياً من محكمة لا تتوافر لديها وسائل التحقق من وجوده وقيّمته . ولذلك لم تمنح محكمة محل الحجز التحفظى الاختصاص بنظر الموضوع إلا إذا كانت مختصة بمقتضى القانون الداخلى للدولة التى توقع الحجز فى دائرتها أو إذا وجدت إحدى حالات معينة تتوافر فيها علاقة بين محل الحجز والدين ، وهذه للحالات هى :

(أ) إذا كان للمدعى محل إقامة معتاد أو مركز رئيسى فى الدولة التى وقع الحجز فيها .

(ب) إذا نشأ الدين فى الدولة التى وقع الحجز بدائرتها .

(ج) إذا كان الدين البحرى قد نشأ أثناء رحلة وقع الحجز على السفينة فى خلالها .

(د) إذا كان الدين ناشئاً عن تصادم .

(هـ) إذا كان الدين ناشئاً عن أعمال المساعدة والإنقاذ .

(و) إذا كان الدين مضموناً برهن بحرّى على السفينة المحجوز عليها .

وتنص الفقرة الثانية من المادة السابعة على أنه إذا كانت المحكمة التى وقع الحجز على السفينة فى دائرة اختصاصها غير مختصة بالفصل فى الموضوع فإن الكفالة أو انضمام الذى يقدم لرفع الحجز يجب أن يضمن تنفيذ كل الأحكام اللاحقة التى تصدر من المحكمة المختصة بالفصل فى الموضوع .

وتحدد المحكمة التي وقع الحجز في دائرتها الميعاد الذي يجب على المدعى أن يرفع فيه الدعوى أمام المحكمة المختصة . وطبقاً للفقرة الثالثة من نفس المادة إذا اتفق الخصوم على جعل الاختصاص لمحكمة أخرى أو اتفقا إلى التحكيم في النزاع ، جاز للمحكمة أن تحدد الميعاد الذي يجب على الحاجز أن يرفع فيه دعواه الموضوعية . وفي الحالتين المنصوص عليهما في الفقرتين الثانية والثالثة ، إذا لم ترفع الدعوى في الميعاد المحدد جاز للمدعى عليه طلب رفع الحجز أو إعفاء الكفيل .

١٣٣ - المسؤولية عن توقييع حجز تعسفى :

وفيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار المترتبة على توقييع الحجز على السفينة أو عن مصاريف تقديم كفالة أو ضمان لرفع الحجز عن السفينة أو منع توقييع عليها ، فقد اقتضت المادة السادسة من المعاهدة على الإحالة إلى قانون الدولة التي توقع الحجز أو طلب في دائرتها .

ومما لا شك فيه أن توقييع الحجز التحفظى على السفينة من غير أساس وبلا مبرر يلحق بالمجهز أضراراً جسيمة ، إذ أن سفينته تتعطل عن الاستغلال خلال فترة الحجز ، فضلاً عن تعرضه للحكم عليه بالتعويض للشاحنين إذا تأخر وصول البضاعة . والتعويضات التي يحكم بها على الحاجز تتضمن الخسارة التي لحقت عليه بسبب مصروفات الصيانة وأجور الطاقم والتعويضات التي يلزم بدفعها للشاحنين والرياح الذي فاته من جراء تعطيل سفينته .

هذا وتفرض تشريعات البلاد السكندنافية على الحاجز تقديم كفالة قبل أن يؤذن في توقييع الحجز . أما في فرنسا ومعظم البلاد فقد جرى العمل على أن للقاضى أن يأمر الحاجز بتقديم كفالة قبل أن يأذن بتوقييع الحجز .

المبحث الثانى

أحكام القانون البحرى المصرى

١٣٤ - استمد القانون البحرى المصرى معظم أحكامه فى الحجز التحفظى على السفينة فى المواد من ٥٩ إلى ٦٦ من أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٢ . وتنطبق أحكام القانون المصرى فى الحالات التى لا تنطبق فيها أحكام

المعاهدة، وهى بوجه عام الحجز على السفن المصرية فى مصر من شخص له محل اقامة معتاد أو مركز رئيسى فيها . كما أن الحجز على السفن الأجنبية التى تحمل علم دولة غير متعاقدة فى مصر يجوز توقيعه بسبب أحد الديون البحرية المنصوص عليها فى المعاهدة أو بسبب أى دين آخر يجيز توقيع الحجز وفقاً للقانون المصرى (١) .

١٣٥- الديون التى يجوز الحجز بمقتضاها ،

طبقاً للمادة ٦٠ بحرى مصرى لا يوقع الحجز التحفظى إلا وفاء لدين بحرى ، ويعتبر الدين بحرياً إذا كان ناشئاً عن أحد الأسباب التسعة عشر التى تعددها المادة على سبيل الحصر وهى :

- (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 التى تنقلها السفينة أو تلفها .
- (ط) الانقاذ .
- (ى) الخسائر المشتركة .
- (ك) قطر السفينة .
- (ل) الارشاد .

(١) انظر ما سبق بند ١٢٤ .

(م) توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أياً كانت الجهة التي حصل منها التوريد .

(ن) بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحواض .

(س) أجور الريان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين .

(ع) المبالغ التي ينفقها الريان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكها .

(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 .

وهذا التعداد للديون البحرية في القانون المصري قريب من التعداد الذي أورده المادة الأولى من المعاهدة . بيد أن المشرع أضاف ثلاثة أسباب للديون التي يجوز توقيع الحجز بمقتضاها وهي : (أ) رسوم الموانئ والممرات المائية و (ب) مصاريف إزالة أو انتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع و (ج) أقساط التأمين على السفينة . وروعى في إضافة هذه الأسباب الثلاثة حرص المشرع المصري على تمكين هيئات الموانئ وهيئة قناة السويس من الحجز على السفن لاستيفاء رسوم للموانئ والممرات المائية ، وتمكين الإدارة من استرداد ما تتكبده من نفقات لإزالة عوائق الملاحة . كما روعى تمكين المؤمن البحري من استيفاء أقساط التأمين على السفينة من الأخطار التي تتعرض لها .

ويلاحظ أن المادة ٦٠ فقرة (س) أجازت توقيع الحجز على السفينة استيفاء لأجور الريان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين . في حين أن المادة الأولى من المعاهدة اقتصر على ذكر أجور الريان والضباط والبحارة . والحكمة من هذه الإضافة أن الوكلاء البحريين يتعاملون مع سفن أجنبية تتردد على الموانئ المصرية . وأجور الوكلاء البحريين هي ثمن خدمات يقدمها هؤلاء الوكلاء للسفن الأجنبية ، وهي تمثل إضافة للدخل للقومى للدولة .

ويقتضى الأمر ضمان حصول هؤلاء الوكلاء على أجورهم عن طريق السماح لهم بتوقيع الحجز التحفظى على السفن لاستيفاء الدين قبل سفرها بدلاً من اللجوء إلى الجهات القضائية فى الخارج (١) .

ويلاحظ ثانياً أن المادة ٦٠ أسقطت من تعدادها القروض البحرية التى ذكرتها المعاهدة فى البند (ح) من المادة الأولى ، ولعلّ المشرع راعى فى ذلك اقتران القروض البحرية عادة برهن بحرى ، والرهن البحرى من الديون التى يجوز توقيع الحجز بمقتضاها .

١٣٦ - السفن التى يجوز الحجز عليها ،

يأخذ التقنين البحرى المصرى بأحكام مطابقة لأحكام المعاهدة فيجوز لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة فى المادة ٦٠ أن يحجز على السفينة التى يتعلق بها الدين أو على أية سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة له وقت نشوء الدين ، ومع ذلك لا يجوز الحجز على سفينة غير التى يتعلق بها الدين إذا كان الدين ناشئاً عن منازعة فى ملكية السفينة أو فى ملكيتها على الشيوع أو كان مضموناً برهن بحرى على السفينة (م ٦١) .

وإذا 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 ، ويسرى هذا الحكم فى جميع الحالات التى يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة مسئولاً عن دين بحرى (م ٦٢) .

(١) جدير بالذكر أن حقوق لوكلاء البحريين تنقسم إلى نوعين : (١) المبالغ التى ينفقها الوكلاء لحساب السفينة ولحساب مالكيها مثل المبالغ التى تنفق فى تأمين السفينة وإصلاحها ، وهذا الدين منصوص عليه فى المعاهدة (م ١ ن) والقانون المصرى (م ٦٠ ع) . (٢) الأجور التى يستحقها هؤلاء الوكلاء ، وهذا الدين غير مذكور فى المادة الأولى من المعاهدة ولكن للمشرع المصرى أجاز الحجز بمقتضاه (م ٦٠ س)

ويجوز توقيع الحجز التحفظى ولو كانت السفينة متأهبة للسفر (م ٥٩) .
وهو ذات الحكم المقرر فى معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٢ .

١٣٧- إجراءات الحجز :

تنص المادة ٥٩ من التقنين البحرى على أن توقيع الحجز التحفظى على السفينة يكون بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه .
والمحكمة الابتدائية المختصة هى التى يوجد فى دائرتها السفينة المطلوب الحجز عليها .

ويقتضى الأمر بالحجز التحفظى تعيين حارس على السفينة لضمان بقائها تحت يد القضاء . وعلى مالك السفينة المحجوزة أن يحتفظ على ظهر السفينة بعدد كاف من رجال الطاقم للقيام بالمناورات اللازمة عندما تدعو الحاجة إلى ذلك .

وتسلم صورة من محضر الحجز لريان السفينة أو لمن يقوم مقامه ، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز (هيئة الميناء) لمنع السفينة من السفر ، وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور . وإذا كانت السفينة مسجلة فى جمهورية مصر العربية قام مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى السجل (م ٦٤) .

وتنص المادة ٦٣ فقرة ١ بحرى على أن ، يأمر رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يكفى للوفاء بالدين ، ويكون رفع الحجز وجوبياً فى حالة تقديم كفالة أو ضمان كاف . ولا يجوز أيضاً طبقاً للقانون المصرى الأمر برفع الحجز إذا كان موقعاً بسبب ديون بحرية متعلقة بملكية السفينة أو بملكيتها على الشيوخ (م ٦٣ فقرة ٢) .

وتوجب المادة ٦٥ بحرى على الدائن أن يرفع الدعوى بثبوت الدين وصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التى وقع الحجز فى دائرتها فى خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الريان أو من يقوم مقامه وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن . ويجوز استئناف الحكم بصحة الحجز أى كان مقدار الدين

خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره (١) .

الفرع الثاني

الحجز التنفيذي على السفن

١٣٨ - إذا لم يدفع المجهز ما عليه من الديون ، فإن للدائن توقيع الحجز التنفيذي على السفينة تمهيداً لبيعها واستيفاء حقه من ثمنها .

وكان الحجز التنفيذي على السفينة يخضع لقواعد خاصة فصلها التقنين البحري الملغى فى المواد من ١٠ إلى ٢٩ ، وتشبه إلى حد بعيد قواعد التنفيذ العقارى . ثم جاء التقنين البحري الجديد فنظم الحجز التنفيذي فى المواد من ٦٧ إلى ٧٧ .

١٣٩ - شروط الحجز ،

لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بناء على سند واجب التنفيذ (م ٢٨٠ مرافعات) . ولا يشترط فى الدين الذى يوقع الحجز بمقتضاه أن يكون ديناً بحرياً متعلقاً بالسفينة ، فيجوز توقيع الحجز بمقتضى أى دين على مالك السفينة ولو لم يكن متصلاً باستغلالها ، إذ أن السفينة ليست ضماناً قاصراً على الدائنين البحريين فحسب .

ويجوز توقيع الحجز التنفيذي على أية سفينة للمدين ولو كانت متأهبة للسفر .

١٤٠ - إجراءات الحجز ،

الحجز التنفيذي على السفينة كالحجز العقارى ، يجب أن يبدأ بالتنبيه الرسمى على المدين بالدفع ، ويجوز أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد (م ٦٧ فقرة ١ بحرى) . ويجب إعلان التنبيه لشخص مالك السفينة أو فى

(١) النص فى المادة ٦٦ فقرة ١ على أن الحكم بصحة الحجز يشمل الأمر بالبيع وشروطه واليوم المعين لإجرائه وللثمن الأساسى لا معنى له . لأن بيع السفينة المحجوزة تتبع فى شأنه إجراءات التنفيذ بعد صيرورة الحكم بصحة الحجز نهائياً .

موطنه . وإذا كان الدين متعلقاً بالسفينة جاز إعلان التنبيه إلى ريان السفينة أو من يقوم مقامه (م ٦٧ فقرة ٢) . ويتولى المحضر توقيع الحجز على السفينة ويحرر محضراً بذلك ويعين المحضر حارساً عنى السفينة .

ورفقا لنص المادة ٦٨ تسلم صورة من محضر الحجز لريان 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 لقتصل الدولة التى تحمل السفينة جنسيتها وإذا كانت السفينة مسجلة فى مصر قام مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى السجل .

ويجب أن يشتمل محضر الحجز على التكليف بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التى وقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بالبيع ، ولا يجوز أن تحدد الجلسة قبل اليوم الخامس عشر أو بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة (م ٦٩) ، لأن إضافة ميعاد مسافة أصبح لا يتفق والتقدم التكنولوجى فى وسائل الاتصال (١) .

وإذا كان الدين مضموناً برهن على السفينة وانتقلت ملكيتها قبل الحجز ، فعلى الدائن المرتهن الذى اتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه على يد محضر بدفع الدين (م ٤٥ بحرى جديد) .

ويجب على الدائن الحاجز قيد محضر الحجز فى سجل السفن . ويترتب على هذا القيد منع المدين المحجوز عليه من التصرف فى السفينة . وقد نصت المادة ٥١ بحرى جديد صراحة على أنه ، لا يجوز التصرف فى السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز فى سجل السفن ، . وقضى بأن التصرف فى السفينة بعد الحجز عليها لا يحتج به فى دعوى الاستحقاق المرفوعة على الدائن الحاجز (٢) .

(١) للمذكرة الإيضاحية لمشروع التقنين البحرى الجديد رقم ٦٨ .

(٢) استئناف مختلط ٨ يونيه ١٩١٠ ب ٢٢ - ٣٥٢ .

تحدد المحكمة اليوم الذى يتم فيه البيع وشروطه وبوجه خاص الثمن الأساسى الذى يبدأ به المزاد (م ٧٠ فقرة ١ بحرى) . ويعلن عن البيع بالنشر فى إحدى الصحف اليومية كما تلتصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة وعلى السفينة ذاتها وفى أى مكان آخر تعينه المحكمة ، ويشتمل الإعلان على البيانات المنصوص عليها فى المادة ٧٠ فقرة ٢ بحرى . ولا يجوز إجراء البيع إلا بعد مضى خمسة عشر يوماً من تاريخ إتمام إجراءات النشر (م ٧٠ فقرة ٣) . وإذا لم يتم الدائن بإتمام إجراءات النشر خلال ستين يوماً من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة بناء على طلب المدين أن تقضى باعتبار الحجز كأن لم يكن (م ٧٠ فقرة ٤) .

ويحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام ، ويقبل أكبر عطاء فى الجلسة الأولى بصفة مؤقتة ويتخذ أساساً للمزايدة فى الجلسة الثانية التى يقع البيع فيها نهائياً للمزايد الذى قدم أكبر عطاء فى الجلستين (م ٧١) .

وإذا لم يقدم عطاء فى اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمناً أساسياً جديداً أقل من الأول بما لا يجاوز الخمس وتعين اليوم الذى تحصل فيه المزايدة ، وتتبع إجراءات الإعلان المنصوص عليها فى المادة ٧٠ من القانون (م ٧٢) .

ويجب على الراسى عليه 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 (م ٧٣) .

ولا يجوز استئناف حكم مرسى المزاد إلا لعيب فى إجراءات المزايدة أو فى شكل الحكم ، ويكون ميعاد الاستئناف خمسة عشرة يوماً من تاريخ صدور الحكم ولا يضاف إلى هذا للميعاد ميعاد مسافة (م ٧٤) (١) .

(١) لا يجوز فى رأينا إعادة بيع السفينة بالمزاد عن طريق التقرير بزيادة العشر على عكس الحكم فى الحجز العقارى ، وذلك لأن المحكمة هى التى تحدد شروط البيع -

١٤٢ - توزيع الثمن :

ويكون توزيع الثمن الذى رسا به المزاد على الدائنين على الوجه الآتى .
يحصل الدائنون الذين يتمتعون بأحد الامتيازات البحرية المنصوص عليها فى
المادة ٢٩ بحرى على حقوقهم أولاً ، يليهم الدائنون المرتهنون للسفينة (م ٥٠
بحرى) . وما يبقى بعد ذلك يكتسبه الدائنون العاديون كل بنسبة دينه .
وتنص المادة ٧٦ بحرى على أن تسرى فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل
من المزايدة الأحكام المنصوص عليها فى قانون المرافعات المدنية والتجارية
بشأن توزيع حصيلة التنفيذ .

١٤٣ - دعاوى الاستحقاق :

قد تثار بصدد الحجز مسائل ومنازعات فرعية أهمها ما يتعلق بدعاوى
الاستحقاق . وقد عرضت لها المادة ٧٥ بحرى بقولها : (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 ،
ويترتب على تقديم هذه الدعاوى وقف إجراءات البيع (١) ، ويجوز استئناف
الحكم الصادر فى هذه الدعاوى خلال خمسة عشر يوماً 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 .

وتعد دعاوى الاستحقاق التى ترفع بعد صدور حكم مرسى المزاد مناقضة
فى تسليم المبالغ المتحصلة من البيع (م ٧٥ فقرة ٣) .

= والتمن الأساسى الذى يبدأ به المزاد بخلاف الحكم فى الحجز العقارى حيث يقوم
للحاجز نفسه بإيداع قائمة شروط البيع . هذا إلى أن بيع السفينة بالمزاد لا يتم إلا بعد
جلستين للمزايدة انذى قدم أكبر عطاء فى الجلستين مما يعتبر ضماناً كافياً للوصول
بالسفينة إلى أعلى ثمن ممكن .

(١) كان من الأصوب الترخيص لرئيس المحكمة المختصة بالأمر بالاستمرار فى إجراءات
البيع ، لتفادى عرقلة إجراءات التنفيذ النهائية بدعاوى ظاهرة للكيدية .

يترتب على حكم مرسى المزاد انتقال ملكية السفينة إلى الراسى عليه المزاد بشرط أن يقيد الحكم فى سجل السفن .

ويترتب على حكم مرسى المزاد ثانياً انقضاء حقوق الامتياز على السفينة (م ٣٧ بحرى) . كما تتطهر به السفينة من كل الرهون الواردة عليها وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن (م ٥٣ بحرى) .

ويترتب على حكم مرسى المزاد أخيراً انقضاء عقود عمل الريان والبحارة الذين يعملون عليها (م ٧٧ بحرى) .

الباب الثانى

أشخاص الملاحة البحرية

١٤٥- يعرض التقنين البحرى لأشخاص الملاحة البحرية فى الباب الثانى منه . فيتكلم فى الفصل الأول من هذا الباب عن مالك السفينة ومجهزها، وفى الفصل الثانى عن ريان السفينة ، وفى الفصل الثالث عن البحارة (الطاقم) وعقد العمل البحرى . كما أنه يعرض فى الفصل الرابع من الباب الثالث للمرشد الذى يتولى إرشاد السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه .

هذا ، ويساهم فى أداء الرسالة البحرية أشخاص آخرون يقومون بعملهم على البر فى الموانى التى ترسو فيها السفينة . وأهم هؤلاء أمين السفينة وأمين الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ . وقد تناولهم التقنين البحرى بالتنظيم فى الفصل الرابع من الباب الثانى منه وأطلق عليهم على التوالى اسم « وكيل السفينة » ، « وكيل الشحنة » ، « المقاول البحرى » . ونعالج هؤلاء الأشخاص تحت عنوان « الأشخاص البريون للملاحة البحرية » ، تمييزاً لهم عن الريان والبحارة والمرشد الذين يزاولون أعمالهم على متن السفينة وينتظمهم وصف « الأشخاص البحريين » .

وعلى هذا نقسم دراستنا فى هذا الباب إلى خمسة فصول على النحو الآتى: ١- مالك السفينة ومجهزها ٢- الريان ٣- الطاقم ٤- المرشد ٥- الأشخاص البريون للملاحة البحرية .

الفصل الأول

مالك السفينة

١٤٦ - المالك المجهز،

مالك السفينة هو الشخص الذى له حق ملكيتها . ويتولى مالك السفينة تجهيزها . فيزودها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها ، ويستخدم الريان ورجال الطاقم ، ويبرم عقود النقل ويؤمن عليها ويهيئها بوجه عام للاستغلال البحرى . ويسمى المالك فى هذه الحالة ، المالك المجهز . وهذا هو الوضع السائد ، ولذا خلط المشرع البحرى بين مالك السفينة ومجهزها ، وأرسى نصوصه وقواعده على أساس أن مالك السفينة ومجهزها شخص واحد . ولنفس العلة يقيم المشرع قرينة مؤداها أن مالك السفينة يعتبر مجهزاً حتى يثبت العكس .

على أن مالك السفينة قد يؤجرها للغير لتجهيزها وتزويدها بكل ما يلزم لملاحتها . وحينئذ يكون المستأجر هو مجهز السفينة .

وتنص المادة ٧٨ بحرئى على أن المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة باسمه (١) بوصفه مالكا أو مستأجراً لها ، وأضافت أن المالك يعتبر مجهزاً حتى يثبت غير ذلك .

١٤٧ - المجهز التاجر،

وتعد المادة السادسة من التقنين التجارى كل عمل يتعلق باستغلال السفن وتجهيزها من الأعمال التجارية . ومن ثم يكسب المجهز صفة التاجر ويخضع للالتزامات المفروضة على التاجر . على أنه يشترط لذلك أن تكون السفينة معدة للاستغلال التجارى أى لنقل البضائع والركاب . أما إذا كانت السفينة مخصصة للصيد أو للنزهة ، فإن الأعمال التى يقوم بها المجهز تكون مدنية ولا يعد المجهز تاجراً فى هذه الحالة .

(١) بدلاً من كلمة ، لحسابه ، التى ورد فى النص .

وأهم ما يعرض لنا فى مقام الكلام عن مالك السفينة ومجهزها مسائل أربع : الأولى تتعلق بصور ملكية السفينة ، والثانية تتعلق بالمسئولية المحدودة لمالك السفينة ، والثالثة خاصة بالمسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية ، والرابعة تتناول مسئولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى .

الفرع الأول

صور ملكية السفينة

١٤٩ - قد تكون السفينة مملوكة لفرد أو لبضعة أفراد على الشيوع ، وقد تكون مملوكة لشخص معنوى من أشخاص القانون الخاص كالشركات أو من أشخاص القانون العام كالدولة . والملاحظ فى الوقت الحاضر أن معظم السفن مملوك للشركات ولشركات المساهمة بوجه خاص نظراً لما يتطلبه الاستغلال البحرى من رؤوس أموال طائلة هى فوق متناول الفرد بحيث لم يعد للملكية الفردية مجال إلا فى السفن الصغيرة لا سيما سفن الصيد وسفن النزهة . ولم تعد الدولة فى العصر الحديث بمنأى عن الاستغلال البحرى ، بل إنها أخذت تأثير النظريات الاشتراكية ومبدأ الاقتصاد الموجه تتملك السفن وتستغلها فى ميدان التجارة البحرية . ونعرض فيما يلى للملكية الشائعة فى السفينة وملكيتها الدولة للسفن لما لهاتين الصورتين من أحكام خاصة .

المبحث الأول

الملكية الشائعة فى السفينة

١٥٠ - إذا ملك اثنان أو أكثر سفينة فهم شركاء على الشيوع ، إذا لا يتصور أن تكون حصة كل منهم مفرزة ، لأن السفينة من الأموال التى لا تقبل القسمة بطبيعتها . وقد يكون سبب الشيوع اختيارياً كما إذا اشترى بضعة أفراد سفينة ، وقد يكون غير اختيارى كما فى حالة الإرث .

وتحسب حصص الشركاء متساوية ما لم يَقم الدليل على غير ذلك (م ٨٢٥ مدنى) . وقد جرى العرف البحرى على تقسيم السفينة إلى أربع وعشرين حصة كل حصة منها تسمى قيراطاً .

والشيوع فى السفن كان سائداً فى الزمن القديم وأخذ يتقلص فى الوقت الحاضر بعد أن انتشرت الشركات ، وأصبح نطاقه اليوم قاصراً على ملاحه الصيد أو الملاحه الساحليه . ولكن لوحظ اليوم اتجاه العديد من الشركات إلى التعاون فيما بينها لجمع رأس المال اللازم لشراء السفينة ومواجهة نفقات الاستغلال نظراً لضخامة ثمن السفينة وكثرة نفقات الاستغلال . ولذلك على التقنين البحرى بتنظيم الملكية الشائعة للسفينة فى المواد من ١٨ إلى ٢٨ منه . ونتكلم فى الشيوع البحرى عن طبيعته وتنظيمه .

١٥١ - طبيعة الشيوع البحرى :

لما كان التقنين البحرى يقضى باتباع رأى أغلبية الشركاء على الشيوع فى كل ما يتعلق بالمصلحة المشتركة للشركاء خروجاً على القاعدة التى جرى عليها التقنين المدنى الفرنسى ومقتضاها اشتراط إجماع الشركاء على الشيوع لإمكان اتخاذ أى قرار يتعلق بالمال الشائع ، فقد اتجهت غالبية الفقه والقضاء فى فرنسا إلى القول بأن الشيوع البحرى شركة من نوع خاص . نظراً لأن اتباع رأى الأغلبية هو القاعدة فى الشركات وفى شركات الأموال بوجه خاص . ولكننا لا نميل إلى هذا الرأى ، لأن الشركة يلزم لقيامها توافر عناصرها المختلفة لا سيما نية الاشتراك أى انصراف إرادة جميع الشركاء إلى تأسيس شركة والتعاون والمساهمة لتحقيق غرض الشركة عن طريق الإشراف على إدارة المشروع وقبول الأخطار التى قد يتعرض لها . وبعبارة أخرى يعتبر الشيوع حالة سلبية اضطرارية مفروضة فى حين أن الشركة حالة اختيارية مقصودة . ونية الاشتراك هذه لا يمكن القول بوجودها إذا كان الشيوع اضطرارياً ناشئاً عن وفاة فيتحمله الملاك دون أن يكون لإرادتهم دخل فى إيجاده . وفى الأحوال القليلة النادرة التى يكون فيها الشيوع نتيجة للعقد كما لو اشترى شخصان سفينة فلا يترتب على ذلك قيام شركة رأس مالها السفينة لأن نيتهما لم تنصرف إلى تأسيس شركة ، ولأن السفينة المملوكة لكل منهما بنسبة ما دفع من الثمن فى حين أن رأس مال الشركة مملوك للشركة لا للشركاء .

ولذلك نرى أن الشيوخ البحري ما هو إلا شيوخ عادى أفرد له الشارع تنظيمًا خاصًا يكفل حسن إدارته واستغلاله ويحسم ما يغلب وقوعه من الخلاف بين الشركاء .

ولما كان الشيوخ البحري شيوخاً عادياً ، فإنه يتفرع عن ذلك وجوب الرجوع إلى القواعد العامة فى القانون المدنى فى باب الملكية الشائعة (م ٨٢٥ مدنى وما بعدها) لا إلى القواعد العامة فى الشركات فى كل ما لم يرد فيه حكم خاص فى التقنين البحرى .

١٥٢ - تنظيم الشيوخ البحرى :

تنص المادة ١٨ من التقنين البحرى على أنه :

١- يتبع رأى الأغلبية فى كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوخ 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 ، .

ويؤخذ من هذا النص أن ما يستقر عليه رأى أغلبية الملاك المشتاعين يكون ملزماً للجميع بما فيهم الأقلية التى خالفت هذا الرأى ، ولا تحتسب هذه الأغلبية على أساس عدد الرؤوس ، بل تقدر على أساس قيمة الأنصبة أى باعتبار مقدار الملكية الزائد عن النصف . والعلة من هذا الحكم هى رغبة المشرع فى عدم تعطيل استغلال السفينة بسبب معارضة بعض الملاك ذوى الحصص الصغيرة .

على أنه يجوز لكل مالك من الأقلية التى لم توافق على القرار الطعن فيه خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة ، وللمحكمة الإبقاء على القرار أو إلغاؤه ، ولا يترقب على الطعن وقف تنفيذ القرار إلا إذا أمرت المحكمة بذلك (م ١٨ فقرة ٣) (١) .

(١) إجازة للتجاء الأقلية إلى القضاء للطعن فى قرارات الأغلبية منتقد ، إذ أنه بدعى -

على أن الأغلبية لا تشترط إلا فيما يتعلق بالمصلحة المشتركة ، كتأجير السفينة وتجهيزها والتأمين عليها وإصلاحها تعيين الريان والملاحين . أما إذا تعلق الأمر بمصلحة خاصة لشريك ، كما لو أراد شريك بيع حصته فى السفينة أو التأمين عليها فلا تشترط الأغلبية فى هذه الحالة .

وقاعدة الأغلبية فى إدارة الشيوخ ليست من النظام العام . وهذا واضح من العبارة الأخيرة لنص المادة ١٨ فقرة ١ بحرى ، ما لم يتفق على غير ذلك ، ومن ثم يجوز الاتفاق على احتساب الأغلبية على أساس عدد الملاك لا قيمة الأنصباء ، أو اشتراط أغلبية أعلى من الأغلبية المعتادة (أغلبية الثلثين أو الثلاثة أرباع) .

١٥٣- مدير الشيوخ :

ويجوز للأغلبية أن تختار مديراً أو أكثر من بين الملاك أو من غيرهم يعرف بمدير الشيوخ . فإذا لم يعين مدير للشيوخ اعتبر كل مالك مديراً له ، وعند تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا إذا اتفق على خلاف ذلك . ويجب شهر أسماء المديرين فى صحيفة تسجيل السفينة (م ١٩) . ويلاحظ أن اشتراط موافقة جميع المديرين عند تعددهم لا يسلم من النقد لما يترتب عليه من عرقلة إدارة الشيوخ . وكان يحسن الأخذ بحكم المادة ٥١٧ مدنى التى تجيز لكل من المديرين المتعديدين القيام بأى عمل من أعمال الإدارة على أن يكون لكل من باقى المديرين أن يعترض على العمل قبل تمامه .

ويكون لمدير الشيوخ أن يقوم بجميع أعمال الإدارة والتصرفات التى تقتضيها إدارة السفينة . ومع ذلك لا يجوز له بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أى حق عيلى عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز السنة إلا بإذن من المالكين يصدر

- حماية الأقلية نهد إلى القضاء فى الواقع بتقدير الإدارة ومراقبة استغلال السفينة . والظن المتكرر فى قرارات الأغلبية قد يجعل استغلال السفينة مستحيلاً . وفى للحالات القصوى يمكن أن يطبق القضاء نظرية النعسف فى استعمال الحق دون حاجة لتدخل المشرع ، ويكفى الحكم الوارد فى المادة ٢٦ فقرة ٢ للذى يجيز طلب إنهاء الشيوخ فى حالة وقرع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوخ على وجه مفيد .

بالأغلبية اللازمة (م ٢٠ فقرة ١) . فلا يجوز للمدير بيع السفينة وفقاً للمادة ٢٦ فقرة ١ أو رهنها وفقاً للمادة ٤٢ إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل . أما ترتيب حق عيني آخر على السفينة أو تأجيرها لمدة تجاوز السنة فتكفى فيه أغلبية أكثر من نصف الحصص كما تقضى المادة ١٨ . أما القيود الاتفاقية التي يوردها الملاك على سلطة المدير بالأغلبية المنصوص عليها في المادة ١٨ فلا يحتج بها على الغير إلا من تاريخ شهرها في سجل السفينة (م ٢٠ فقرة ٢) .

وعلى مدير الشيوخ أن يقدم حساباً عن إدارته للملاك . ويكون المدير مسؤولاً عن أخطائه في الإدارة ولو لم يكن مالكاً . وإذا كان المدير من المالكين في الشيوخ كان مسؤولاً في جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوخ ، وإذا تعدد المدبرون كانوا مسؤولين في جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم ، وكل اتفاق على خلاف ذلك لا يحتج به على الغير (م ٢٢) .

١٥٤ - حقوق الملاك والتزاماتهم :

يكون لكل مالك على الشيوخ نصيب في الأرباح الصافية وفي الخسائر الناتجة عن استغلال السفينة بنسبة حصته في ملكية السفينة ، كما يتحمل بذات النسبة نصيباً في نفقات الشيوخ ، ما لم يتفق على غير ذلك (م ٢١) . ويلاحظ أن الاشتراك في الأرباح والخسائر مبدأ جوهري لا يجوز الاتفاق على عكسه ، فلا يجوز الاتفاق على حرمان مالك من الأرباح أو إعفائه من الخسارة . وإنما جواز الاتفاق على العكس مقصور على النسبة التي توزع الأرباح والخسائر بمقتضاها .

ويسأل الملاك غير المديرين بالتضامن فيما بينهم إزاء الغير عن الديون الناشئة عن الشيوخ ، ويجوز الاتفاق فيما بينهم على عدم التضامن ، ولا يحتج بهذا الاتفاق على الغير إلا من تاريخ شهره في صحيفة تسجيل السفينة (م ٢٢) .

ولكل مالك في الشيوخ حق التصرف في حصته ، إلا إذا كان من شأن التصرف فقدان السفينة الجنسية المصرية فيلزم أن يوافق عليه جميع المالكين (م ٢٣ فقرة ١) . ويظل المالك الذي تصرف في حصته مسؤولاً عن الديون

التي تتعلق بالشيوع حتى تاريخ شهر التصرف في صحيفة تسجيل السفينة (م ٢٣ فقرة ٣) .

وإذا باع أحد المالكين حصته في السفينة لأجنبي عن الشيوع ، وجب على المشتري إخطار المالكين الآخرين بكتاب موصى عليه مصحوب بعلم وصول بالبيع وبالثمن المتفق عليه . ولكل مالك أن يسترد الحصة المبيعة بإعلان يوجه إلى كل من البائع والمشتري بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف أو يعرضها عرضاً حقيقياً وفقاً للقانون وأن يقيم الدعوى عند الاقتضاء وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإخطار . وإذا طلب الاسترداد أكثر من مالك قسمت الحصة المبيعة بينهم بنسبة حصصهم (م ٢٤) .

ولا يجوز للمالك رهن حصته في السفينة إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل (م ٢٣ فقرة ٢) . وذلك حتى لا يتعذر على الأغلبية رهن السفينة بأكملها للمصلحة المشتركة بسبب رهون أخرى رتبها الملاك على حصصهم لحاجتهم الخاصة .

١٥٥ - انقضاء الشيوع البحري :

لا ينقضى الشيوع البحري ب وفاة أحد المالكين أو الحجر عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره إلا إذا اتفق على غير ذلك (م ٢٨) . وقد روعي في تقرير هذا الحكم درء مظنة أن الشيوع البحري يقوم على الاعتبار الشخصي كشركات الأشخاص فينقضى بزوال هذا الاعتبار .

وينقضى الشيوع البحري ببيع سفينة ، ويلزم لذلك موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل (م ٢٦ فقرة ١) .

ويجوز لكل مالك في حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوع على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة المختصة الحكم بإنهاء حالة الشيوع وبيع السفينة ، ويبين الحكم كيفية حصول البيع وشروطه (م ٢٦ فقرة ٢) .

وإذا وقع الحجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع الجبري السفينة بأكملها . ومع ذلك يجوز أن تأمر المحكمة بناء على طلب أحد المالكين الذين لم يحجز على حصصهم قصر البيع على الحصص المحجوز

عليها إذا وجدت أسباب جدية تبرر هذا الطلب (م ٢٧) .

هذا وتعرض المادة ٢٥ بحرى للفرض الذى يكون فيه المالك من العاملين فى السفينة ويفصل من عمله ، فأجازت له أن يسحب من الشيوخ ، وتقدر حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة .

المبحث الثانى

سفن الدولة

١٥٦ - قد تملك الدولة أو تستأجر سفناً تجارية تستغلها فى التجارة البحرية كما هو الشأن فى الدول الاشتراكية كالاتحاد السوفيتى سابقاً والصين وكوبا حالياً . ويثير استغلال الدولة للسفن التجارية صعوبات قانونية تتعلق بالمدى الذى يمكن أن تطبق فيه قواعد القانون البحرى الخاص على الدولة المجهزة ، نظراً لما تتمتع به الدولة من حصانة قضائية تمنع من مقاضاتها أمام محاكم الدول الأخرى وتمنع من توقيع الحجز على أموالها عملاً بمبدأ السيادة .

١٥٧ - معاهدة حصانة السفن الحكومية ،

وقد روى ، إزاء للصعوبات القانونية التى يثيرها استغلال الدولة للسفن التجارية ، وضع اتفاقية فى هذا الشأن ، فأبرمت فى بروكسل فى ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦ المعاهدة الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية . ثم وقع بروتوكول مفسر لهذه المعاهدة فى بروكسل فى ٢٤ مايو سنة ١٩٣٤ وصدر القرار الجمهورى رقم ٤٣ فى ١٨ مايو سنة ١٩٥٨ بالموافقة على انضمام مصر إلى المعاهدة والبروتوكول المشار إليهما . وتخضع هذه المعاهدة السفن التجارية التى تملكها الدولة أو تستغلها لنفس القواعد التى تخضع لها السفن الخاصة لأن الدولة تزاوّل نشاطاً تجارياً معائلاً لنشاط الأفراد ولا يمت بصلة إلى سيادة الدولة فيجب أن تخضع لما يخضع له الأفراد سواء بسواء .

فتنص المادة الأولى من المعاهدة على أن السفن التجارية التى تملكها الحكومات أو التى تستغلها والشحنات المملوكة لها وما تنقله هذه السفن من شحنات وركاب ، وكذلك للدولة التى تملك هذه السفن أو تستغلها ، تخضع فيما

يختص بالمطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن ونقل هذه الشحنات لنفس قواعده المسؤولية ونفس الالتزامات التي تسرى على السفن والشحنات الخاصة . وتقضى المادة ٢ بأن تسرى على هذه المسؤوليات والالتزامات فيما يتعلق باختصاص المحاكم والدعاوى والمرافعات ، نفس القواعد المقررة للسفن التجارية الخاصة وللشحنات الخاصة ولأصحابها . ويجوز للحكومات أن تثير كافة أوجه الدفاع والتقدم وتحديد المسؤولية التي يمكن للسفن الخاصة ولأصحابها التمسك بها (م ٤) .

الفرع الثاني

المسؤولية المحدودة لمالك السفينة

١٥٨ - مالك السفينة أو تجهزها مسئول عن أخطائه الشخصية وفقاً للقواعد العامة التي تقضى بأن كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض (م ١٦٣ مدنى) ، كأن لم يجهز السفينة تجهيزاً كافياً أو تركها تقوم بالملاحة وهي غير صالحة لها .

ومالك السفينة أو تجهزها مسئول عن الأخطاء التي تقع من الريان وتابعيه أثناء تأدية العمل أو بسببه . ويحكم مسؤولية المالك أو المجهز عن أخطاء الريان والتابعين المبدأ الذى وضعته المادة ٨٠ من التقنين البحرى بقولها ، يسأل مالك السفينة أو تجهزها مدنياً عن أفعال الريان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الريان الناشئة عن العقود التي يبرمها فى حدود سلطاته القانونية ، .

وعلى هذا فالمالك أو المجهز مسئول مسؤولية مزدوجة : مسؤولية عقدية عن الالتزامات الناشئة عن العقود التي يبرمها الريان فى حدود سلطاته القانونية بوصفه ممثلاً للمالك ، وهذه المسؤولية تطبق للقواعد العامة التي تقضى بمسؤولية الموكل عن التصرفات القانونية التي يبرمها الوكيل . كما أن المالك أو المجهز مسئول مسؤولية تقصيرية عن أفعال الريان وسائر التابعين ،

وهذه المسؤولية تطبق للقواعد العامة فى مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه (م ١٧٤ مدنى) .

والأصل أن تكون مسؤولية مالك السفينة مسؤولية مطلقة تنبسط على كافة أمواله إذ هى ضامنة للوفاء بديونه وفقاً للقواعد العامة . بيد أن المشرع البحرى خرج على حكم هذه القواعد ومنح المالك الحق فى تحديد مسؤوليته . وفى ذلك تنص المادة ٨١ فقرة ١ بحرى ، لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته ...،

ومبدأ مسؤولية مالك السفينة المحدودة من أبرز مبادئ القانون البحرى وأكثرها أهمية ، وتأخذ به التشريعات البحرية جميعها مع خلاف بينها فيما يتعلق بالتنظيم ، مما دعا إلى إبرام معاهدات دولية متعددة خاصة بتحديد القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن . فأبرمت أولاً معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ ، ثم حلت محلها معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ ، ثم أبرمت فى لندن سنة ١٩٧٦ معاهدة جديدة خاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية لتحل محل معاهدتى ١٩٢٤ و ١٩٥٧ . وقد انضمت مصر إلى معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ ، وصدر القرار بالعمل بها اعتباراً من أول يوليو ١٩٨٨ ، واستعان المشرع المصرى بأحكامها فى تنظيمه لتحديد المسؤولية فى المواد من ٨١ إلى ٩١ من اتقنين البحرى .

وندرس مسؤولية مالك السفينة المحدودة فى مباحث ثلاثة : نتكلم فى الأول عن المبدأ فى ذاته ، ونستعرض فى الثانى أحكام معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ وفى الثالث أحكام القانون البحرى المصرى .

المبحث الأول

مبدأ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة

١٥٩- الأصل التاريخى لمبدأ المسؤولية المحدودة :

يرجع مبدأ مسؤولية مالك السفينة المحدودة إلى العصور الوسطى حين ظهر عقد التوصية *commanda* ويمقتضاه يتفق شخصان على أن يقدم أحدهما عمله ويكون مسئولاً مسؤولية مطلقة ويقدم الآخر حصة مالية لا يسأل إلا فى حدودها . والذي دعا إلى نشأة عقد التوصية هو القاعدة الكنسية التى

كانت تقضى بتحريم القرض بفائدة . فلأسباب سياسية حرمت الكنيسة إقراض النقود بفائدة ، وظل هذا التحريم قائماً حتى القرن السادس عشر . وحاول التجار أن يتفادوا هذا التحريم فلبأوا إلى عقد التوصية . فبدلاً من أن يأخذ العتد صورة قرض بفائدة ، يبرم صاحب رأس المال عقد توصية مع التاجر ، ويتعهد فيه بتقديم الأموال اللازمة للمشروع على ألا يسأل إلا فى حدود ما قدمه من مال ، وإذا أنتج المشروع أرباحاً فإنه يقتسمها مع التاجر . وقد اعتبر العقد المبرم بين المالك والريان نوعاً من التوصية . فالريان يقدم عمله وفنه وخبرته ويكون مسئولاً عن أخطائه مسئولية مطلقة . أما المالك فإنه يقدم سفينته وله أن يتخلص من المسئولية إذا ترك السفينة للدائنين . ودون مبدأ الترك هذا فى قنصلية البحر ، وأخذ عنها القانون الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ ، ومنه انتقل إلى التقنين التجارى الفرنسى (م ٢١٦) ، فالتقنين البحرى المصرى القديم (م ٣٠) والتقنينات البحرية عامة .

١٦٠- مبررات المبدأ :

لا يفرض التاريخ علينا نظاماً معيناً إلا إذا كان هذا النظام متفقاً مع حاجات المجتمع الحديث . فإذا كانت الحاجة إلى نظام التوصية قد انتفت بعد إباحة القرض بفائدة ، فهل نبقى مع ذلك على مبدأ الترك وهو استمرار لنظام التوصية ؟

الواقع أن هناك اعتبارات حديثة تدعو إلى إقرار مبدأ الترك ، بعضها قانونى يتصل بأساس المسئولية ، والبعض الآخر عملى يرجع إلى الرغبة فى حماية البحرية التجارية .

(١) ذلك أن مسئولية المتبوع عن أعمال تابعيه تقوم على افتراض الخطأ من جانب المتبوع فى الرقابة والتوجيه . ومن المتعذر إن لم يكن بالمستحيل على المالك أن يباشر حقه فى الرقابة والتوجيه على الريان وهو يعمل بعيداً عنه . فضلاً عما يتمتع به الريان من سلطة واسعة فى التصرف وحرية كبيرة فى العمل ، وكلما كانت للتابع حرية كبيرة فى العمل ، وجب التخفيف من مسئولية المتبوع (للمالك) .

(٢) أن الدائنين البحريين يفيدون أنفسهم من مبدأ تحديد المسئولية . ذلك أن علاقات ملاك السفن متشابكة بحيث يكون كل منهم دائناً فى بعض

العلاقات ومديناً في البعض الآخر . فإذا كان يضار من تحديد المسؤولية كدائن، فإنه يفيد كمدين من هذا التحديد .

(٣) أن تحديد مسؤولية مالك السفينة من شأنه التشجيع على استثمار رؤوس الأموال في الاستغلال البحري . وبذلك يتوافر للدولة أسطول تجارى قوى يحقق حاجياتها الاقتصادية ، فضلاً عما يؤدي إليه من خفض أجور الشحن ونمو للتجارة الدولية .

١٦١- النظم التشريعية المختلفة في تحديد المسؤولية :

وتأخذ جميع التشريعات البحرية بمبدأ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة . بيد أنها تختلف فيما بينها اختلافاً كبيراً فيما يتعلق بالتنظيم . ويمكن رد التشريعات المختلفة في هذا الصدد إلى نظامين رئيسيين :

(١) نظام التحديد العينى للمسئولية : وتحدد مسؤولية المالك في هذا النظام بالسفينة عينها ، وهو أقدم نظام لتحديد المسؤولية . وكان يأخذ به القانون الفرنسى حتى عام ١٩٦٧ ، والقانون البحرى المصرى الملغى . ووفقاً لهذا النظام يسأل المالك مسؤولية شخصية ومطلقة عن أفعال الریان والتزاماته ، ولكن يجوز للمالك أن يتخلص من هذه المسؤولية بترك السفينة والأجرة .

ويلاحظ أن مسؤولية مالك السفينة في القانون الألمانى ليست مسؤولية شخصية ترد على ذمة المالك أصلاً بل هي مسؤولية عينية تنصب أساساً على السفينة والأجرة باعتبارهما ذمة بحرية مستقلة لها حقوقها والتزاماتها الخاصة بها بحيث لا يكون للدائنين البحريين إلا التنفيذ على هذه الذمة البحرية دون أموال المالك الأخرى . وهذه النظرية الألمانية متبعة في التشريعات الإسكندنافية .

(٢) نظام التحديد الجزافى للمسئولية : ويسأل مالك السفينة طبقاً لهذا النظام مسؤولية شخصية عن التزامات الریان ، ولكنه يبرأ من هذه المسؤولية إذا دفع مبلغاً جزافياً يحدد على أساس نوع الضرر وحمولة السفينة . وأخذ بهذا النظام قانون الملاحة التجارية الانجليزى الصادر سنة ١٨٩٤ . ويقدر هذا المبلغ بثمانية جنيهات انجليزية عن كل طن من الحمولة بالنسبة للأضرار

المادية وخمسة عشر جنيهاً عن كل طن من الحولة بالنسبة للأضرار البدنية التي تلحق الأشخاص . وبهذا النظام يأخذ التشريع الأمريكي والتشريعات الأنجلوسكسونية بوجه عام .

١٦٢ - معاهدة بروكسل في المسؤولية المحدودة لعام ١٩٢٤ :

ولا ريب في أن اختلاف التشريعات على هذا النحو يؤدي إلى تنازع خطير بينها ، فضلاً عما ينشأ عنه من صعوبات عملية جمة . ولذلك وضعت معاهدة بروكسل الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ . وعمدت هذه المعاهدة إلى التوفيق بين النظرية القارية الخاصة بالتحديد العيني وبين النظرية الأنجلوسكسونية الخاصة بالتحديد النقدي أو الجزافي ، وخولت المالك الخيار بين أن يدفع قيمة السفينة وأجرة النقل وبين أن يدفع مبلغاً جزافياً فيبرأ من المسؤولية عن التزامات الريان أو التابعين البحريين .

وإذا اختار المالك دفع قيمة السفينة والأجرة فإن السفينة تقوم في الأصل حسب حالتها في نهاية السفر ، وتقدر الأجرة بعشرة في المائة من قيمة السفينة في بدء السفر .

أما إذا اختار المالك التحديد الجزافي فيجب عليه أن يدفع ثمانية جنيهات انجليزية عن كل طن من الحمولة الصافية ، وثمانية جنيهات انجليزية أخرى عن كل طن من الحمولة إذا نجم عن الحادث وفاة أو إصابات بدنية ، ويختص الورثة أو المصابون بالمبلغ الثاني ، وإذا لم يف هذا المبلغ بحقوقهم اشتركوا بما تبقى لهم في المبلغ الأول مع الدائنين بسبب أضرار مادية . وتقضى المعاهدة باحتساب التعويض الجزافي بالجنيه الذهب .

١٦٣ - معاهدة بروكسل المبرمة في ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ :

وقد امتنعت إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية عن التصديق على معاهدة ١٩٢٤ بسبب إصرارهما على مبدأ التحديد الجزافي للمسؤولية . ونظراً لأهمية حمولة السفن التي ترفع علم هاتين الدولتين ، ولما كان تقدير قيمة السفينة مثار صعوبات جمة ، فضلاً عن أن التأمين من المسؤولية يفترض أن يعرف مقدماً وبدقة الحد الأقصى للتعويضات التي يلتزم المالك بدفعها عند

تحقق الحادث والتحديد الجزافي هو الوسيلة العملية للوصول إلى هذه النتيجة -
لذلك أبرمت معاهدة جديدة ببروكسل في ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ تقوم على مبدأ
التحديد الجزافي وحلت بقوة القانون محل معاهدة ١٩٢٤ .

وتجيز معاهدة ١٩٥٧ لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته بمبلغ ١٠٠٠ فرنك
عن كل طن من حمولة السفينة الصافية إذا لم تترتب على الحادث إلا أضرار
مادية فقط ، وبمبلغ ٣١٠٠ فرنك عن كل طن من حمولة السفينة الصافية إذا
لم تترتب على الحادث إلا أضرار بدنية فقط . وإذا تترتب على الحادث أضرار
مادية وأضرار بدنية معاً يكون مبلغ التحديد ٣١٠٠ فرنك عن كل طن من
الحمولة ، ويقسم هذا المبلغ إلى قسمين : قسم قدره ٢١٠٠ فرنك عن كل طن
من الحمولة يخصص لسداد الديون الناتجة عن الأضرار البدنية دون سواها ،
وقسم قدره ١٠٠٠ فرنك عن كل طن من الحمولة لسداد الديون الناتجة عن
الأضرار المادية . إلا أنه إذا كانت المبالغ بالقسم الأول لا تكفى لسداد جميع
الديون الناتجة عن الأضرار البدنية بالكامل أضيف الرصيد الباقي بدون سداد
إلى الديون الناتجة عن الأضرار المادية لينال حصة من القسم المخصص لهذه
الأخيرة بنسبة قيمته . والمقصود بالفرنك هنا الفرنك الذهب الذي يشتمل على
٦٥ ملليجراماً ونصف عيار ٩٠٠ من الألف من الذهب الخالص .

وقد صدر القرار الجمهوري رقم ٣٧٥١ لسنة ١٩٦٤ بالموافقة على انضمام
مصر إلى معاهدة ١٩٥٧ مع بعض التحفظات ، وصدر قرار وزير الخارجية في
٢٤ مارس ١٩٦٨ بنشر هذه المعاهدة والعمل بها اعتباراً من ٣١ مايو ١٩٦٨ .
وقد انسحبت مصر من هذه الاتفاقية اعتباراً من ٨ مايو ١٩٨٥ .

المبحث الثاني

أحكام معاهدة لندن لعام ١٩٧٦

١٦٤ - وقد انعقد في لندن سنة ١٩٧٦ مؤتمر تحت رعاية المنظمة
البحرية الدولية لوضع معاهدة جديدة لتحل محل معاهدي ١٩٢٤ و ١٩٥٧
بشأن تحديد المسؤولية .

وقد أسفر المؤتمر عن وضع معاهدة لندن الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية ، فى ١٩ نوفمبر ١٩٧٦ .

وقد دعا إلى إبرام هذه المعاهدة الجديدة عدة اعتبارات هى :

١- ضرورة تعديل المبالغ التى تتحدد بها المسؤولية وفقاً لمعاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ إزاء التضخم النقدى ، مما يوجب مضاعفة هذه المبالغ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه سنة ١٩٥٧ .

٢- ظهور السفن ذات الحمولة الضخمة يستلزم الأخذ بقواعد حساب مختلفة أكثر مرونة مما كانت عليه معاهدة ١٩٥٧ ، حتى لا تفرض على هذه السفن أعباء تأمينية ثقيلة .

٣- أن يستبدل بالفرنك الفرنسى الذهب الذى قدرت على أساسه المسؤولية وفقاً لمعاهدة ١٩٥٧ نظام آخر يتفق مع الوضع النقدى الحالى أى بالإحالة إلى حقوق السحب الخاصة .

٤- وأخيراً فإن صدور معاهدات واتفاقيات جديدة فى مختلف المجالات بعد سنة ١٩٥٧ يفرض التنسيق بين النصوص الدولية . ففى المجال الفنى صدرت اتفاقية أوسلو لعام ١٩٦٩ بشأن حمولة السفن . كما وضعت معاهدات جديدة لمواجهة أضرار خاصة ، وهى معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٢ بشأن مسؤولية مستغلى السفن الذرية ، ومعاهدة بروكسل لعام ١٩٦٩ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالبترول ، ومعاهدة بروكسل لعام ١٩٧١ بشأن المسؤولية المدنية فى مجال النقل البحرى للمواد الذرية ، ومعاهدة أثينا لعام ١٩٧٤ الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر .

ويراعى أن تحديد المسؤولية فى ظل المعاهدة الجديدة لم يعد مقصوراً على مالك السفينة بل امتد إلى أشخاص آخرين بالإضافة إلى المالك ، وجاء عنوان المعاهدة صريحاً فى التعبير عن هذا الاتجاه .

وقد وافقت مصر على الانضمام إلى هذه المعاهدة بقرار رئيس الجمهورية رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦ بتاريخ ٦ ابريل ١٩٨٦ ، ووافق مجلس الشعب على هذا القرار بتاريخ ٢٥ نوفمبر ١٩٨٧ ، وصدر قرار وزير الخارجية المنشور فى الجريدة الرسمية فى ١٦ يونيو ١٩٨٨ بالعمل بها اعتباراً من أول يوليو ١٩٨٨ .

وندرس فيما يلي أحكام معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ من حيث نطاق تطبيق المعاهدة ، ونطاق تحديد المسؤولية فيها ، وحدود المسؤولية ، وتوزيع مبالغ التحديد ، وإجراءات تحديد المسؤولية ، وسقوط الحق في تحديد المسؤولية .

١ - نطاق تطبيق المعاهدة

١٦٥ - يستفاد من نص المادة ١٥ فقرة ١ من المعاهدة أنها تطبق كلما طلب أى شخص ، من المستفيدين من تحديد المسؤولية وفقاً لنص المادة الأولى، تحديد مسؤوليته أمام محكمة دولة متعاقدة ، أو طلب الإفراج عن سفينة أو أى مال آخر محجوز عليه أو سحب أى ضمان داخل فى اختصاص إحدى الدول المتعاقدة . وذلك بغض النظر عن جنسية الشخص الذى يطلب تحديد مسؤوليته ، أى سواء أكان من رعايا دولة متعاقدة أو دولة غير متعاقدة ، وبصرف النظر عن جنسية السفينة المطلوب تحديد المسؤولية بشأنها ، أى سواء أكانت تحمل جنسية دولة متعاقدة أم جنسية دولة غير متعاقدة . أى أن العبرة فى تطبيق المعاهدة هى أن يطالب بتحديد المسؤولية أمام محكمة دولة متعاقدة . ومن هذا يتضح أن معظم حالات تحديد المسؤولية تطبق عليها أحكام المعاهدة دون أحكام القانون البحرى المصرى التى لن تجد مجالاً واسعاً فى التطبيق .

ومع ذلك يجوز لكل دولة متعاقدة أن تستبعد تطبيق المعاهدة كلياً أو جزئياً على أى شخص ممن ورد ذكرهم فى المادة الأولى لا يكون محل إقامة المعتاد أو مركز عمله الرئيسى فى إحدى الدول المتعاقدة وقت التمسك بأحكام هذه المعاهدة أمام محاكم هذه الدولة ، أو على أية سفينة يطلب تحديد المسؤولية بشأنها أو رفع الحجز عنها ولا تكون رافعة علم إحدى الدول المتعاقدة فى الوقت المشار إليها (م ١٥ / ١) .

وجوز للدولة المتعاقدة أن تنظم بموجب أحكام خاصة فى قانونها الوطنى نظام تحديد المسؤولية الذى يطبق على السفن المخصصة للملاحة فى المياه الداخلية ، والسفن التى تقل حمولتها عن ٣٠٠ طن (م ١٥ فقرة ٢) (١) .

(١) وفى هذه الحالة يكون على الدولة المتعاقدة أن تخطر المودع له (انسكرتير انعام -

ولا تسرى أحكام المعاهدة على : (أ) الحوامات ذات الوسائد الهوائية .
(ب) المنصات العائمة المشيدة لكشف واستغلال الموارد الطبيعية لقاع البحر أو
ما تحت القاع (م ١٥ فقرة ٥) .

ولا تطبق محاكم الدولة المتعاقدة هذه المعاهدة على سفن تم بناؤها أو
تهيئتها لاستخدامها في الحفر أثناء قيامها بهذه العمليات : (أ) عندما تكون تلك
الدولة قد حددت بموجب تشريعها الوطنى حداً للمسؤولية أعلى من الحد
المنصوص عليه في المعاهدة أو (ب) عندما تصبح تلك الدولة طرفاً في
اتفاقية دولية تنظم قواعد المسؤولية بالنسبة لهذه السفن . ويتعين على الدولة
المتعاقدة أن تخطر المودع لديه في الحالة الأولى (أ) (م ١٥ فقرة ٤) .

ويلاحظ أن أحكام المعاهدة تنطبق كلما اتخذت إجراءات طلب تحديد
المسؤولية في دولة متعاقدة ، سواء أكانت الإجراءات قضائية أم كانت إجراءات
تحكيم .

٢- نطاق تحديد المسؤولية

١٦٦- المستفيد من تحديد المسؤولية - المستفيد من تحديد المسؤولية :

في ظل نظام التحديد العيني للمسؤولية الذى يتمثل فى ترك السفينة
وأجرة النقل والذى كان يأخذ به التقنين البحرى القديم كان التمسك بالتحديد
مقصوراً على مالك السفينة ، إذ أن المجهز غير المالك لا يستطيع أن يترك
سفينة لا يملكها . ولما حلّ نظام التحديد الجرافى أو النقدى للمسؤولية محل
نظام التحديد العيني أو الترك بمقتضى معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ ، أصبح
للمجهز غير المالك أن يستفيد أيضاً من التحديد .

وطبقاً لمعاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ أصبح التمسك بتحديد المسؤولية مقرراً
لكل من مالك السفينة ، ومستأجر السفينة ، والمجهز غير المالك ، والمدير
المجهز (مدير الشيوخ البحرى) ، وكذلك للربان والبحارة وغيرهم من تابعى

= للمنظمة البحرية الدولية) بحدود للمسؤولية المعتمدة فى تشريعها الوطنى أو أنه لا
توجد أى حدود .

المجهز . والعلة من إفادة التابعين من تحديد المسؤولية هي أن المتضرر قد يرجع مباشرة على التابع على أساس المسؤولية التقصيرية ، فلا يستطيع التابع تحديد مسؤوليته ويحكم عليه بالتعويض الكامل الذى يتحمله المالك أو المجهز فى النهاية بصفته متبوعاً مسئولاً عن أعمال تابعه . ولذلك تقرر إفادة التابعين من أحكام تحديد المسؤولية حماية للمالك أو المجهز .

ثم جاءت معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ فزادت فى عدد المستفيدين من تحديد المسؤولية ، وجاء نص المادة الأولى من المعاهدة مبيناً الأشخاص الذين يتمتعون بحق تحديد المسؤولية وهم :

١- مالك السفينة . ويعنى اصطلاح « مالك السفينة » المالك ، والمستأجر ، والمدير (مدير الشيوخ البحرى) ، والناقل الفعلى على متن سفينة تعمل فى أعالي البحار .

٢- المنقذ . ويقصد بالمنقذ أى شخص يقدم خدمات لها صلة مباشرة بعمليات انقاذ السفينة .

وتشمل عمليات الانقاذ وفقاً للمعاهدة ، عمليات تعويم ورفع وتدمير والقضاء على خطورة سفينة غارقة أو محطمة أو جانحة أو مهجورة بما فى ذلك ما هو موجود أو كان موجوداً على ظهرها ، وكذلك عمليات رفع وتدمير والقضاء على خطورة شحنة سفينة ، وأيضاً التدابير التى اتخذها الشخص المسئول بقصد توقي ضرر أو التقليل منه وكذلك الأضرار الناتجة عن هذه التدابير (م ٢ فقرة (١) د ، هـ ، و) .

٣- أى شخص يكون مالك السفينة أو المنقذ مسئولاً عن فعله أو خطئه أو إهماله بسبب تأدية وظيفته ، أى الريان والبحارة وغيرهم من تابعى المجهز أو تابعى المنقذ ، ماداموا يعملون فى نطاق وظائفهم . أما الخطأ المرتكب خارج نطاق وظائفهم فلا يجيز لهم التمسك بتحديد المسؤولية .

٤- المؤمن لديه من المسؤولية عن الديون الخاضعة للتحديد بذات القدر الذى يتمتع به المؤمن .

والتجديد فى حكم المادة الأولى من المعاهدة ، هو دخول المنقذ والمؤمن

فى نطاق المستفيدين من تحديد المسؤولية . ويفسر دخول المنقذين فى نطاق المستفيدين برغبة واضعى المعاهدة فى تشجيع عمليات الانقاذ .

ويلاحظ أن المعاهدة قررت حق تحديد المسؤولية للمنقذ الذى يقدم خدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة ، أى سواء قدمت هذه الخدمات من خلال سفينة أو من أشخاص لا يستخدمون سفينة كما لو قدمت من طائفة أو من شخص موجود على السفينة ذاتها التى قدمت إليها هذه الخدمات . وقد قصدت المعاهدة بهذا الحكم استبعاد القضاء الانجليزى الذى أنكر الحق فى تحديد المسؤولية على المنقذ الذى يعمل خارج نطاق سفينة الانقاذ .

١٦٧- الديون الخاضعة للتحديد ،

وفقاً لنص الفقرة الأولى من المادة الثانية من المعاهدة تخضع لتحديد المسؤولية ، أياً كان نوع هذه المسؤولية أى سواء أكانت مسؤولية عقدية أم تقصيرية ، الديون الآتية :

(أ) الديون الناشئة عن الوفاة أو الإصابات البدنية أو عن الهلاك أو الضرر اللاحق بالأموال (بما فى ذلك الأضرار التى تلحق بمنشآت الميناء والأحواض والممرات المائية والمساعدات الملاحية) التى تحدث على متن السفينة أو التى لها صلة مباشرة بتشغيلها أو بعمليات الانقاذ ، وكذا كل ضرر آخر ينجم عنها .

ويلاحظ أن المادة ٦ فقرة ٣ من المعاهدة أجازت لكل دولة متعاقدة أن تنص فى تشريعها الوطنى على أن الديون الناشئة عن الإضرار بمنشآت الميناء والأحواض والممرات المائية والمساعدات الملاحية تكون لها الأولوية على الديون الأخرى الناشئة عن غير الوفاة والإصابات البدنية .

ويلاحظ ثانياً أن الوفاة والأضرار البدنية أو الأضرار المادية التى تقع لأشخاص أو لأموال على متن السفينة يجوز تحديد المسؤولية عنها سواء أكانت تتعلق مباشرة بتشغيل السفينة أم غير متعلقة بها . أما الوفاة أو الأضرار البدنية أو المادية التى لا تقع على متن السفينة فيشترط لتحديد المسؤولية عنها أن تكون ذات صلة مباشرة بتشغيل السفينة ، كما لو وقعت الأضرار على ظهر سفينة أخرى كما فى حالة التصادم أو على ظهر منصة للتنقيب فى البحر أو على البر أو تحت الماء كما فى حالة الغواص الذى أصيب بسبب حركات رقاص السفينة .

(ب) الديون الناشئة عن التأخير فى النقل البحرى للبضائع والركاب أو امتعتهم .

(ج) الديون الناشئة عن أضرار أخرى ناجمة عن المساس بأى حقوق ذات مصدر غير تعاقدى لها صلة مباشرة بتشغيل السفينة أو بعمليات الانقاذ .

(د) الديون الناشئة عن تعويم أو رفع أو تدمير سفينة غارقة أو جانحة أو متروكة بما فى ذلك كل ما هو موجود أو كان موجوداً على ظهرها .

(هـ) الديون الناشئة عن رفع أو تدمير أو القضاء على خطورة شحنة السفينة .

ويعتضى المادة ١٨ فقرة ١ من المعاهدة يجوز لأية دولة عند التوقيع أو التصديق أو الانضمام أن تحفظ لنفسها الحق فى استبعاد تطبيق البندين (د) و (هـ) من الفقرة الأولى من المادة الثانية . ويهدف هذا التحفظ إلى تمكين الإدارة من تطهير الممرات المائية من هذه العوائق ضماناً لحسن سير الملاحة البحرية وانتظامها .

(و) الديون التى يلتزم بها شخص آخر غير الشخص المسئول عن التدابير التى تتخذ لتفادى أو تعطيل ضرر يمكن للشخص المسئول تحديد مسؤوليته عنه وفقاً للمعاهدة ، وكذلك الأضرار اللاحقة التى تحدثها هذه التدابير .

وتنص الفقرة الثانية من المادة الثانية على أن الديون المبينة فى الفقرة الأولى تخضع لتحديد المسؤولية ولو كانت محلاً لدعوى ، سواء أكانت هذه الدعوى تعاقدية أم لا ، وسواء أكانت دعوى رجوع أو ضمان . ومع ذلك فإن الديون الواردة فى البنود د ، هـ ، و من الفقرة الأولى لا تخضع لتحديد المسؤولية بالقدر الذى تتعلق فيه بمقابل مستحق بموجب عقد مع الشخص المسئول .

١٦٨ - الديون المستثناة من تحديد المسؤولية :

أخرجت المادة الثالثة من المعاهدة من نطاق تحديد المسؤولية بعض ديون تظل للمسؤولية عنها مطلقة ، وهذه الديون هى :

(أ) الديون الناشئة عن مساعدة وانقاذ السفينة أو المساهمة فى الخسائر

المشتركة . وعلة هذا الاستثناء هي التشجيع على تقديم المساعدة للسفن المعرضة لخطر الهلاك ، كما أن اعتبارات الدالة تفرض على كل من أفاد من الخسارة المشتركة أن يتحمل حصته منها كاملة .

(ب) الديون الناشئة عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمعنى الوارد في الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة على أضرار التلوث بالنفط الصادرة في ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩ ، أو أى تعديل لها أو بروتوكول سارى المفعول (١) .

وقد وجد من الأصوب استبعاد هذه الديون من نطاق تحديد مسؤولية المالك لدرء التعارض والازدواج مع الاتفاقيات الدولية الأخرى التى تضع تحديداً للمسؤولية يجاوز بكثير التحديد المقرر فى معاهدة لندن ١٩٧٦ بالنظر إلى جسامه الأضرار الناشئة عن التلوث بالنفط من جهة والأضرار الذرية . كما سيأتى من جهة أخرى .

(ج) الديون التى تسرى عليها اتفاقية دولية أو تشريع وطنى ينظم أو يمنع تحديد المسؤولية عن الأضرار الذرية . والنص عام يعرض للأضرار الذرية أياً كانت ولو لم تنشأ عن استغلال سفينة ذات محرك ذرى .

(د) الديون الناشئة عن الأضرار الذرية ضد مالك سفينة ذرية . والحكمة من استبعاد هذه الديون هي أن مسؤولية المالك عن الأضرار الذرية تخضع لنظام خاص بمقتضى معاهدة بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلى السفن الذرية لعام ١٩٦٢ . ويلاحظ أن هذه الاتفاقية الأخيرة تحصر المسؤولية فى مالك السفينة . ومن ثم لم تعرض معاهدة لندن ١٩٧٦ لأشخاص آخرين غير المالك .

(هـ) حقوق تابعى مالك السفينة أو المنقذ الذين ترتبط وظائفهم بخدمة

(١) لم تصادق بعض الدول كالولايات المتحدة الأمريكية وكندا على اتفاقية ١٩٦٩ بل تطبق تشريعات وطنية أكثر شدة تتضمن تحديداً خاصاً للمسؤولية بسبب الديون الناشئة عن التلوث ، ولا تقبل هذه الدول أن تخضع هذه الديون للتحديد المقرر باتفاقية ١٩٦٩ . ولذلك جاء نص معاهدة لندن ١٩٧٦ يتكلم عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمعنى الوارد فى اتفاقية ١٩٦٩ سواء طبقت هذه الاتفاقية أم لم تطبق .

السفينة أو بعمليات المساعدة والانقاذ ، وكذلك حقوق ورثتهم وخلفائهم أو أى أشخاص آخرين يكون لهم المطالبة بهذه الحقوق ، متى كان القانون الذى يحكم عقد العمل المبرم بين مالك السفينة أو المنقذ وهؤلاء التابعين ، لا يجيز لمالك السفينة أو المنقذ تحديد مسؤوليته عن هذه الحقوق ، أو كان يحدد المسؤولية عنها بمبلغ يزيد على المبلغ المحدد فى المادة السادسة من المعاهدة .

وعلة هذا الاستثناء هى أن هؤلاء التابعين ذرو موارد محدودة ، ومن العدالة حمايتهم وتمكينهم من الحصول على حقوقهم كاملة .

٣- حدود المسؤولية

١٦٩- عرضت المادتان السادسة والسابعة من المعاهدة لحدود المسؤولية أى الحدود القصوى للمسؤولية . وتبين المادة السادسة الحدود العامة للمسؤولية . أما المادة السابعة فتبين حدود المسؤولية بالنسبة للديون الناجمة عن الوفاة أو الاصابة البدنية لركاب سفينة (١) .

١٧٠- الحدود العامة للمسؤولية :

تميز المادة السادسة بين الديون الناشئة عن الوفاة أو الاصابات البدنية ، والديون الأخرى .

(أ) فبالنسبة للديون الناشئة عن الوفاة أو الاصابات البدنية تحدد المسؤولية كالآتى :

(١) ٣٣٣٠٠٠ وحدة حسابية لسفينة لا تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن .

(٢) لسفينة تزيد حمولتها عن ذلك يضاف المبلغ الآتى إلى المبلغ المذكور فى الفقرة (١) .

لكل طن من ٥٠١ إلى ٣٠٠٠ طن - ٥٠٠ وحدة حسابية .

(١) بمقتضى بروتوكول لندن ١٩٩٦ المعدل لمعاهدة لندن ١٩٧٦ زيدت حدود المسؤولية بمعدل من ٢,٥ إلى ٣ لمواجهة هبوط القيمة النقدية . كما زيدت حدود المسؤولية بالنسبة لسفن الركاب زيادة محسومة لتنمى مع بروتوكول ١٩٩٠ المعدل لاتفاقية أنيما الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم ، وأيضاً بالنسبة للسفن ذات الحمولة الصغيرة .

- لكل طن من ٣٠٠١ إلى ٣٠٠٠٠ طن - ٣٣٣ وحدة حسابية .
- لكل طن من ٣٠٠٠١ إلى ٧٠٠٠٠ طن - ٢٥٠ وحدة حسابية .
- لكل طن يزيد عن ٧٠٠٠٠ طن - ١٦٧ وحدة حسابية (١) .

ويلاحظ أن الحدود العامة للمسئولية عن الوفاة أو الاصابات البدنية لا تشمل التعويضات عن الوفاة أو الاصابة البدنية لركاب سفينة ، إذ أن لهذه التعويضات الأخيرة حدوداً خاصة ، نصت عليها المادة السابعة من المعاهدة . ومن ثم فإن الحدود القصوى لمسئولية مالك السفينة عن الوفاة أو الاصابات البدنية تنصرف إلى الوفاة والأضرار البدنية التي تلحق الغير الموجودين على البر أو على سفينة أخرى أو على ظهر منصة للتنقيب في البحر أو تحت الماء .

(ب) بالنسبة للديون الأخرى :

- (١) ١٧٦٠٠٠ وحدة حسابية لسفينة لا تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن .
- (٢) لسفينة تزيد حمولتها عن ذلك يضاف المبلغ الآتي إلى المبلغ المذكور في الفقرة (١) :

- لكل طن من ٥٠١ إلى ٣٠٠٠ طن - ١٦٧ وحدة حسابية .
- لكل طن من ٣٠٠١ إلى ٧٠٠٠٠ طن - ١٢٥ وحدة حسابية .
- لكل طن يزيد عن ٧٠٠٠٠ طن - ٨٣ وحدة حسابية (٢) .

(١) إذا اعتبرنا الوحدة الحسابية وهي حق السحب الخاص تساوي تقريباً ١,٢٠ دولار ، فإن حدود المسئولية المقررة بالمادة (٦) من المعاهدة تكون على الوجه الآتي :

(أ) بالنسبة للديون الناشئة عن الوفاة أو الاصابات البدنية :

- (١) ٤٠٠ ٠٠٠ دولار لسفينة لا تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن .
- (٢) لسفينة تتجاوز حمولتها ٥٠٠ طن ، يضاف إلى مبلغ الأساس المذكور ، المبلغ الآتي :

- من ٥٠١ إلى ٣٠٠٠ طن - ٦٠٠ دولار عن كل طن .
- من ٣٠٠١ إلى ٣٠٠٠٠ طن - ٤٠٠ دولار عن كل طن .
- من ٣٠٠٠٠ إلى ٧٠٠٠٠ طن - ٣٠٠ دولار عن كل طن .
- وعن كل طن يزيد عن ٧٠٠٠٠ طن - ٢٠٠ دولار عن كل طن .

(٢) (ب) بالنسبة للديون الأخرى :

وتكون حدود المسؤولية بالنسبة لأي منفذ لا يعمل انطلاقاً من أى سفينة أو لأي منفذ آخر يعمل بمفرده على السفينة التي تقدم إليها خدمات تتصل بالإنقاذ تحسب طبقاً لحمولة ١٥٠٠ طن (م ٦ فقرة ٤) . ويواجه هذا الحكم الفرض الذي تقدم فيه خدمات الإنقاذ من طائرة أو من شخص موجود على السفن التي قدمت إليها للخدمات .

ويلاحظ أن السفينة التي نقل حمولتها عن ٥٠٠ طن تعتبر في حكم السفينة التي تبلغ حمولتها ٥٠٠ طن . ويهدف هذا الحكم إلى وضع حد أدنى للمسؤولية لمصلحة الدائنين بالنسبة للسفن ذات الحمولة الصغيرة ، لأن التجارب كشفت عن أن هذه السفن قد تحدث أضراراً جسيمة لا تتناسب مع أهميتها الخاصة فيكون التحديد على أساس الحمولة الصغيرة مجحفاً بالدائنين . على أن المادة ١٥ فقرة ٢ أجازت لكل دولة متعاقدة أن تنظم بأحكام خاصة في قانونها الوطني نظام تحديد المسؤولية الذي يسرى على السفن التي نقل حمولتها عن ٣٠٠ طن .

ويلاحظ ثانياً أن المبلغ المحتسب عن كل طن من حمولة السفينة يزيد عن الحد الأدنى وهو ٥٠٠ طن يتناسب تناسباً عكسياً مع الحمولة بحيث تقل كلما زادت حمولة السفينة . ومرد ذلك الرغبة في عدم تحميل السفن ذات الحمولة الكبيرة بأعباء تأمينية باهظة .

وتحتسب حمولة السفينة على أساس الحمولة الكلية طبقاً لقواعد قياس الحمولة التي تضمنها الملحق رقم ١ من اتفاقية أوسلو الدولية لقياس حمولة السفن لعام ١٩٦٩ (م ٦ فقرة ٥) (١) .

- (١) ٢٠٠ ٠٠٠ دولار لسفينة لا تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن .

(٢) وسفينة تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن يضاف :

من ٥٠١ إلى ٣٠٠٠ طن - ٢٠٠ دولار عن كل طن .

من ٣٠٠١ إلى ٧٠٠٠٠ طن - ١٥٠ دولار عن كل طن .

ولكل طن يزيد عن ٧٠٠٠٠ طن - ١٠٠ دولار عن كل طن .

(١) نظام الحمولة بعيد عن إعطاء الصورة الحقيقية لقيمة السفينة أو مقدار الضمان المعقول .

فيمكن أن يكون لسفینتین من نفس الحمولة قيمة مختلفة ، ونذكر على سبيل المثال :

قاطرة وسفينة صيد .

١٧١ - حدود المسؤولية بالنسبة للدعاوى الركاب :

تعرض المادة السابعة من المعاهدة لحدود المسؤولية بالنسبة للدعاوى الناجمة عن الوفاة أو الإصابة البدنية لركاب سفينة وهي لا تحتسب على أساس حمولة السفينة بل على أساس عدد الرؤوس ، كما فعلت اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ بشأن نقل الركاب وأمتعتهم . فتقتضى بأن حد مسؤولية مالك السفينة يكون ٤٦٦٦٦ وحدة حسابية مضمروية فى عدد الركاب المسموح للسفينة بنقلهم طبقاً لشهادة نقل الركاب وبما لا يجاوز ٢٥ مليون وحدة حسابية (١) .

وعبارة : الدعاوى الناجمة عن الوفاة أو الإصابة البدنية لركاب سفينة ، تعنى أى دعوى مقامة من قبل أو لصالح أى شخص منقول على تلك السفينة بموجب عقد نقل ركاب أو كل من يصطحب - بموافقة الناقل - سيارة أو حيوانات حية مشمولة بعقد نقل بضائع (م ٧ فقرة ٢) .

١٧٢ - طريقة حساب حدود المسؤولية :

نصت المادة الثامنة فقرة أولى من معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ على أن الوحدة الحسابية المشار إليها فى المادتين ٦ و ٧ هى حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى ، وذلك لدرء الصعوبات الناشئة عن تقلبات سعر الصرف . وتحول المبالغ المذكورة فى هاتين المادتين إلى العملة الوطنية للدولة التى يطلب فيها التحديد تبعاً لقيمة هذه العملة فى التاريخ المحدد للدفع أو لتقديم ضمان يعادل الدفع وفقاً لقانون تلك الدولة .

وحق السحب الخاص Special Drawing Right يحدد قيمته صندوق النقد الدولى على أساس متوسط سعر مجموعة من عملات معينة هى الدولار

- ويلاحظ أن العلاقة بين الحمولة الصافية والحمولة الكلية تتوقف على طريق البناء . فبالنسبة لسفينة شراعية تقترب الحمولة الصافية كثيراً من الحمولة الكلية . أما بالنسبة لسفينة ركاب حديثة ذات أبعاد كبيرة تكون الحمولة الصافية أقل من الحمولة الكلية .

(١) وفقاً للمادة ٧ تحدد المسؤولية عن كل حادث بمبلغ ٥٦٠٠٠ دولار مضمروياً فى عدد الركاب المرخص بنقلهم بحيث لا يتجاوز المجموع مبلغ ٣٠ مليون دولار وهو ما يقابل ٥٥٠ راكب . ومتى لوحظ أن العبّارات تحمل عادة حوالى ٩٠٠ راكب ، ففى حالة الحوادث الكبرى كالغرق نجد أن هذا الرصيد غير كاف لتعويض المتضررين .

الأمريكي والمارك الألماني والجنيه الاسترليني والفرنك الفرنسي والين الياباني.

١٧٣- هذا بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي ، أما بالنسبة للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تبيح قوانينها تطبيق أحكام الفقرة الأولى فيجوز لها طبقاً للفقرة الثانية من المادة الثامنة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في المعاهدة والتي ستطبق في أراضيها ستكون على النحو التالي :

(أ) فيما يتعلق بالمادة (٦) الفقرة (١) أ مبلغ :

(١) ٥ مليون وحدة نقدية لسفينة لا تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن.

(٢) لسفينة تزيد حمولتها عن ذلك يضاف المبلغ الآتي إلى المبلغ المذكور في (١) :

لكل طن من ٥٠١ إلى ٣٠٠٠ طن - ٧٥٠٠ وحدة نقدية .

لكل طن من ٣٠٠١ إلى ٣٠٠٠٠ طن - ٥٠٠٠ وحدة نقدية .

لكل طن من ٣٠٠٠١ إلى ٧٠٠٠٠ طن - ٣٧٥٠ وحدة نقدية .

ولكل طن فيما زاد عن ٧٠٠٠٠ طن - ٢٥٠٠ وحدة نقدية .

(ب) فيما يتعلق بالمادة (٦) الفقرة (١) ب مبلغ :

(١) ٢,٥ مليون وحدة نقدية لسفينة لا تزيد حمولتها عن ٥٠٠ طن

(٢) لسفينة تزيد حمولتها عن ذلك يضاف المبلغ الآتي إلى ما هو مذكور في (١) :

لكل طن من ٥٠١ إلى ٣٠٠٠٠ طن - ٢٥٠٠ وحدة نقدية .

لكل طن من ٣٠٠٠١ إلى ٧٠٠٠٠ طن - ١٨٥٠ وحدة نقدية .

لكل طن فيما زاد عن ٧٠٠٠٠ طن - ١٢٥٠ وحدة نقدية .

(ج) وفيما يتعلق بالمادة (٧) فقرة (١) فمبلغ ٧٠٠ ٠٠٠ وحدة نقدية

مضروبة في عدد الركاب المسموح للسفينة بنقلهم طبقاً لشهادتها بما لا يتجاوز ٣٧٥ مليون وحدة نقدية .

والوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة الثانية هي الفرنك الفرنسى المعروف باسم فرنك بوانكاريه وهو يعادل خمسة وستين ونصف ملليجرام من الذهب عيار تسعمائة من ألف من الذهب الخالص ، ويجرى تحويل هذا المبلغ إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية (م ٨ فقرة ٣) .

١٧٤- وتقضى المادة التاسعة فقرة ١ و ٢ بأن تطبق حدود المسؤولية المقررة وفقاً للمادتين ٦ و ٧ على مجموع الديون التى تنشأ عن حادث واحد ضد الشخص أو الأشخاص الذين يحق لهم التمسك بتحديد مسؤوليتهم وأى شخص يكونون مسئولين عن أفعاله أو إهماله أو أخطائه .

ويتضح من ذلك أن مبالغ التحديد المخصصة للتعويضات عن الأضرار الناشئة عن حادث واحد تعد وحدة مستقلة تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث ، بغض النظر عن الديون الناشئة أو التى قد تنشأ عن حادث آخر .

ويستفاد من ذلك أيضاً أنه إذا أقيمت دعاوى عن حادث واحد ضد مالك السفينة ودعاوى أخرى على تابعيه ، فإن المسؤولية عن جميع هذه الدعاوى تتحدد بالمبالغ القصوى المقررة فى المعاهدة .

٤- توزيع مبالغ التحديد

١٧٥- قسمت المعاهدة حدود المسؤولية - كما سبق البيان - إلى ثلاث مجموعات :

١- مجموعة خاصة بالديون الناشئة عن الوفاة أو الإصابات البدنية (م ٦ فقرة ١ - أ) .

٢- مجموعة خاصة بالديون الأخرى (م ٦ فقرة ١ - ب) .

٣- مجموعة خاصة بدعاوى الركاب (م ٧) .

ويوزع مبلغ التحديد فى كل من المجموعات الثلاث بنسبة كل دين (م ١٢ فقرة ١) .

ويلاحظ أنه إذا كان المبلغ المخصص للديون الناشئة عن الوفاة أو

الاصابات البدنية لا يكفى للوفاء بها بالكامل ، فإن الباقي منها يشترك فى المبلغ المخصص للديون الأخرى (م ٦ فقرة ٢) . ويتضمن هذا الحكم رعاية خاصة للديون بسبب الوفاة أو الاصابات البدنية .

وتجيز المادة ٦ فقرة ٣ لكل دولة طرف فى المعاهدة أن تنص فى تشريعها الوطنى على أن الديون الناشئة عن الأضرار بمنشآت الميناء والأحواض والممرات المائية والمساعدات للملاحة تكون لها الأولوية على الديون الأخرى غير الناشئة عن الوفاة أو الاصابات البدنية . وعلة هذا الاستثناء أن هذه الديون تتعلق بحسن سير وانتظام الملاحة البحرية . وقد أخذ المشرع المصرى بذلك الحكم (م ٨٥ بحرى) .

وإذا قام الشخص المسئول بالوفاء بأحد الديون قبل توزيع مبالغ التحديد ، كان له حق الحلول محل الدائن فى التوزيع بقدر ما أوفاه (م ١٢ فقرة ٢ و٣) .

وإذا أثبت الشخص المسئول أو أى شخص آخر أنه قد يلزم فى وقت لاحق بدفع أى مبلغ فى صورة تعويض كلى أو جزئى وأنه يتمتع بحق الحلول عملاً بالفقرتين (٢) و (٣) ، فيما لو دفع هذا المبلغ قبل التوزيع ، فإنه يجوز للمحكمة أن تأمر بأن يجنب له مؤقتاً حتى يتمكن هذا الشخص من تحصيل حقه فيما بعد (م ١٢ فقرة ٤) .

وإذا كان للشخص الذى يحق له تحديد مسئوليته بموجب المعاهدة دين ناشئ عن ذات الحادث قبل أحد الدائنين ، فإنه تجرى المقاصة بين الدينين ، وتطبق أحكام المعاهدة ، أى يسرى تحديد المسئولية ، على الرصيد فقط إن وجد (م ٥) .

٥- إجراءات تحديد المسئولية

١٧٦- التمسك بتحديد المسئولية :

تحديد المسئولية رخصة قررتها معاهدة لندن لمالك السفينة ولطائفة أخرى من الأشخاص بالنسبة للديون الواردة فيها . ولذا لا يقع بقوة انقانون ، وإنما يجب التمسك به ممن له الحق فيه . والمادة الأولى فقرة أولى من المعاهدة صريحة فى هذا الشأن إذ تنص على أن « ملاك السفن والمنقذون يمكنهم

تحديد مسؤوليتهم ويلاحظ أن التمسك بتحديد المسؤولية لا يعتبر إقراراً بها (م ١ فقرة ٧) .

١٧٧ - صندوق تحديد المسؤولية :

تتص المادة ١١ فقرة أولى من المعاهدة على أنه يجوز لأى شخص يكون عرضة للمسؤولية أن ينشئ صندوقاً لدى المحكمة أو الجهة المختصة فى أى دولة متعاقدة تتخذ فيه الإجراءات القانونية التى تتعلق بديون خاضعة للتحديد، ويتكون الصندوق من مجموع المبالغ المذكورة فى المادتين (٦) و (٧) حسب انطباقها على الديون التى يسأل عنها مع الفوائد المستحقة من تاريخ الحادث المنشئ للمسؤولية حتى تاريخ إنشاء الصندوق (١) . وأى صندوق ينشأ على هذا النحو يكون متاحاً فقط لسداد الديون التى يمكن التمسك بتحديد المسؤولية عنها .

ويكون إنشاء الصندوق إما بإيداع المبلغ أو بتقديم ضمان مقبول وفقاً لتشريع الدولة المتعاقدة التى أنشئ فيها الصندوق واعتبر مناسباً من المحكمة أو سلطة أخرى مختصة (م ١١ فقرة ٢) .

والصندوق المنشأ بواسطة أحد الأشخاص الذين يحق لهم التمسك بتحديد مسؤوليتهم وأى شخص يكونون مسئولين عن أخطائه أو المؤمن لديه يعتبر منشأ بواسطة كل الأشخاص المذكورين (مادة ١١ فقرة ٣) .

وينظم القانون الوطنى للدولة اامتعاقدة التى أنشئ فيها الصندوق الأحكام الخاصة بإنشائه وتوزيعه وكافة قواعد الإجراءات المتعلقة بذلك (م ١٤) .

١٧٨ - الآثار المترتبة على إنشاء الصندوق :

يترتب على إنشاء صندوق التحديد أنه لا يجوز لأى دائن تقدم بمطالبة

(١) عرضت المعاهدة للفوائد المستحقة من تاريخ الحادث المنشئ للمسؤولية حتى تاريخ إنشاء الصندوق . ولكنها مكنت عن الفوائد اللاحقة لتاريخ إنشاء الصندوق . ومما لا شك فيه أن مبالغ التحديد يجب أن تنتج الفوائد بالسعر القانونى حتى يتم توزيعها على الدائنين (نقض فرنسى ١٢ نوفمبر ١٩٩٧ DMF ١٩٩٧ ص ١١٠٥) .

بدينه ضد الصندوق أن يتخذ بمقتضاه أية إجراءات على أموال أخرى لمن أنشأ الصندوق أو أنشئ الصندوق لحسابه (م ١٣ فقرة ١) .

وبعد إنشاء الصندوق ، يمكن رفع الحجز الموقع في دولة متعاقدة على أية سفينة أو أموال أخرى للشخص الذى أنشئ الصندوق لحسابه بأمر من المحكمة أو أية سلطة مختصة في تلك الدولة . ومع ذلك يتعين الأمر برفع الحجز إذا كان صندوق التحديد قد أنشئ :

(أ) في الميناء الذى وقع فيه الحادث ، وإذا وقع الحادث خارج الميناء ففي أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد ذلك .

(ب) في ميناء المغادرة بالنسبة للديون التى تتعلق بالوفاة أو الإصابات البدنية .

(ج) في ميناء التفريغ بالنسبة للأضرار التى تلحق بالبضائع .

(د) في الدولة التى وقع فيها الحجز (م ١٣ فقرة ٢) .

١٧٩ - تحديد المسؤولية دون إنشاء صندوق تحديد :

يجوز الاحتجاج بتحديد المسؤولية بالرغم من عدم إنشاء صندوق تحديد . ومع ذلك فإنه يجوز للدولة المتعاقدة أن تنص في تشريعها الوطنى على أنه في حالة إقامة دعوى أمام محاكمها بطلب الوفاء بدين خاضع للتحديد ، فإنه لا يكون للشخص المسئول التمسك بتحديد المسؤولية إلا إذا كان هناك صندوق تحديد منشأ طبقاً لنصوص المعاهدة أو أنشئ عند الاحتجاج بحق تحديد المسؤولية (م ١٠ فقرة ١) .

ويرجع بشأن الإجراءات التى يتطلبها التمسك بتحديد المسؤولية إلى القانون الوطنى للدولة المتعاقدة ، التى أقيمت فيها الدعوى (م ١٠ فقرة ٣) .

٦ - مقروط الحق في تحديد المسؤولية

١٨٠ - لم يكن لمالك السفينة وفقاً للتقنين البحرى القديم أن يتمسك بتحديد مسؤوليته بترك السفينة وأجرة النقل للدائنين عن أخطائه الشخصية ولو كانت يسيرة ، بل كان مسئولاً عن هذه الأخطاء مسئولية مطلقة في كافة أمواله . وأخذت بذات الحكم معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٧ . ورغبة في مساعدة

المتضررين توسع القضاء فى مختلف الدول فى تفسير الخطأ الشخصى للمسئول ، مما أدى إلى الانتفاص من مبدأ تحديد المسؤولية .

جاءت معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ ونصت فى مادتها الرابعة على أنه لا يجوز للشخص المسئول التمسك بتحديد مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع شخصى من جانبه تم بقصد إحداث ذلك الضرر ، أو عن رعونة ووعى باحتمال حدوث ذلك الضرر .

ويستفاد من هذا النص ما يأتى :

١- أن الخطأ الشخصى لا يفقد الحق فى تحديد المسؤولية إلا إذا بلغ الخطأ درجة معينة من الجسامة بأن يتمثل فى فعل أو امتناع عن فعل صدر من الشخص المسئول بقصد إحداث الضرر وهذا هو الخطأ العمدى أو الغش ، أو صدر عن رعونة مع وعى باحتمال حدوث ذلك الضرر وهذا هو الخطأ غير المغتفر .

وهذا التعريف لخطأ الشخص المسئول الذى يستبعد التحديد مستمد من بروتوكول ٢٨ سبتمبر ١٩٥٥ المعدل لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المتعلقة بالنقل الجوى الدولى . وهو المعروف فى النظام الأنجلوسكسونى بالخطأ الإرادى wilful misconduct .

٢- يجب لسقوط الحق فى تحديد المسؤولية أن يكون الفعل أو الامتناع صادراً من الشخص المسئول . فلا يسقط حقه فى تحديد مسؤوليته إذا كان الفعل أو الامتناع صادراً من أحد تابعيه .

٣- ويقع عبء إثبات خطأ الشخص المسئول على عاتق المتضرر الذى يحتج فى مراجعته بتحديد المسؤولية .

المبحث الثالث

أحكام القانون البحرى المصرى

١٨١- كان التقنين البحرى المصرى القديم يأخذ فى تحديد المسؤولية بنظام الترك العينى (ترك السفينة والأجرة) فى المادة ٣٠ فقرة ٢ . ولكن التقنين البحرى الجديد هجر هذا النظام وأتى بتنظيم جديد للمسؤولية فى المواد

من ٨١ إلى ٩١ استعان فيه إلى حد كبير بأحكام معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ ، ولكنه أدخل عليها تعديلات جوهرية تغيّر كثيراً أحكام المعاهدة .

١٨٢ - المستفيدون من تحديد المسؤولية :

يتضح من نص المادتين ٨١ و ٩١ من التقنين البحرى المصرى أن تحديد المسؤولية ليس مقصوراً على مالك السفينة ، بل يثبت هذا الحق أيضاً للمجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوخ البحرى والمؤمن والأشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات انقاذ السفينة . كما يثبت هذا الحق كذلك للريان والبحارة وغيرهم من التابعين فيما يتعلق بتأدية وظائفهم ، على ألا تتجاوز مسؤولية المالك ومسؤولية التابع عن الحادث الواحد الحد الأقصى المقرر .

١٨٣ - الديون الخاضعة للتحديد :

تنص المادة ٨١ فقرة ١ بحرئ على أن لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته أيّاً كان نوع هذه المسؤولية ... إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية :

(أ) الأضرار التى تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات للمائية أو المساعدات للملاحة .

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

ويلاحظ أن النص ذكر الأضرار البدنية ولم يذكر الوفاة ، فى حين أن معاهدة لندن ذكرت ، الديون الناشئة عن الوفاة أو الإصابات البدنية ، . وعندنا أن عبارة ، الأضرار البدنية ، المذكورة فى النص تشمل الوفاة أيضاً على نحو ما جاء فى معاهدة لندن .

ويجوز التمسك بتحديد المسؤولية فى الحالات المذكورة سابقاً ولو كان للدين لصالح الدولة أو أحد الأشخاص العامة (م ٨١ فقرة ٢) .

١٨٤ - الديون المستثناة من تحديد المسؤولية :

أخرجت المادة ٨٢ بحرئ من نطاق تحديد المسؤولية بعض ديون تظل المسؤولية عنها مطلقة . وهذه الديون هى :

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

ويلاحظ أن هذه الديون تخضع لتحديد المسؤولية وفقاً لمعاهدة لندن . بيد أن المعاهدة أجازت للدولة المتعاقدة أن تحفظ لنفسها الحق في استبعادها من تحديد المسؤولية عند التوقيع أو التصديق أو الانضمام (م ١٨ فقرة ١) . وقد أخذ المشرع المصري بهذا الحكم في المادة ٨٢ بحرى . وكان الأصوب أن يؤخذ بهذا التحفظ عند التصديق على المعاهدة حتى ينطبق الحكم في الحالات .
التي تنطبق فيها المعاهدة .

(ب) الديون الناشئة عن انقاذ السفينة .

(ج) الديون الناشئة عن المساهمة في الخسائر المشتركة .

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

(هـ) الضرر النووي .

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

١٨٥ - حدود المسؤولية :

عرض التقنين البحرى المصرى فى المواد من ٨٣ إلى ٨٨ منه لحدود المسؤولية وطريقة حساب هذه الحدود . والمشرع المصرى وإن تأثر إلى حد كبير بأحكام معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ ، إلا أنه خالفها فيما يتعلق بمبالغ التحديد وبعض قواعد حسابها . وهذا الاختلاف من شأنه أن يؤدي إلى ازدواج الأحكام القانونية في ذات المسألة وهو أمر غير مرغوب فيه . وكان الأصوب الاكتفاء بالإحالة في هذا الشأن إلى أحكام المعاهدة ، وما يطرأ عليها من تعديل ، مما ينفي الحاجة إلى التدخل المستمر لتعديل مبالغ التحديد .

١٨٦ - وتميز الفقرة الأولى من المادة ٨٣ بحرى بين الأضرار البدنية وجميع الأضرار الأخرى .

(أ) فبالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية ، تحدد المسؤولية بمبلغ ستعمائة ألف جنيه إذا كانت للحمولة الكلية للسفينة لا تجاوز خمسمائة

طن . فإذا زادت الحمولة الكنية عن هذا المقدار يضاف إلى حد المسؤولية مبلغ ثلاثمائة وخمسين جنيهاً لكل طن زائد .

ويلاحظ أن المبالغ القصوى التي تتحدد بها مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية لا تشمل التعويضات الناشئة عن وفاة المسافرين أو إصاباتهم بأضرار بدنية . ذلك أن هناك نصوصاً خاصة بتحديد مسؤولية الناقل البحري للركاب تسرى وحدها دون الأحكام المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك السفينة اعمالاً لنص المادة ١٩٨ الواردة بالفصل الثاني من الباب الثالث من التقنين البحري ونصها : تسرى أحكام هذا الفصل دون غيرها على عقد النقل البحري سواء أكان الناقل مالكاً للسفينة أو مجهزاً أم مستأجراً لها . ومن ثم فإن الحدود القصوى لمسؤولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية تنصرف إلى الأضرار البدنية التي تلحق الغير الموجودين على البر أو على سفينة أخرى .

(ب) أما بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية فتتحدد 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 جنيهاً لكل طن زائد .

ويلاحظ هنا أن هذا التحديد الخاص بمسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الأخرى لا يسرى على التعويضات المستحقة عن هلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة المنقولة أو التأخير في النقل ، حيث توجد نصوص خاصة بشأنها في الفصل الخاص بعقد النقل البحري اعمالاً لنص المادة ١٩٨ سالف الذكر (١) .

(١) وفقاً لمعاهدة لندن ١٩٧٦ لا يخل تحديد مسؤولية المالك أو المجهز بحقه في التمسك بتحديد مسؤوليته بصفته ناقلاً للبضائع أو الركاب . ومن ثم يجوز الجمع بين تحديد المسؤولية كمالك للسفينة وتحديد المسؤولية كناقل للبضائع بمقتضى قواعد هامبورج ١٩٧٨ وأيضاً تحديد المسؤولية كناقل للركاب بمقتضى اتفاقية أتيكا ١٩٧٤ . ويتحقق تحديد المسؤولية على درجتين : ففي النقل البحري للبضائع أو للركاب أو الأمتعة ، للمالك أو المستأجر أن ينسب أولاً بتحديد مسؤوليته كناقل . ومن ثم يصل إلى تخفيض ديون المتضررين إلى المبالغ المحددة ، ثم يتقدم بهذه المبالغ المخفضة في صندوق تحديد مسؤولية المالك أو المجهز حيث يجرى التوزيع بنسبة كل دين ، فيخضع لتحديد جديد .

ولم ينظم المشرع المصرى حق تحديد المسؤولية المقرر للمنقذ الذى لا يعمل انطلاقاً من سفينة . وقد قررت معاهدة لندن فى هذا الفرض حداً أقصى جزائياً للمسؤولية يقدر على أساس ١٥٠٠ طن حمولة . وهذا الحكم جدير بالاتباع فى التشريع المصرى رغم عدم النص عليه .

هذا ، ويقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الدين يكون موضوعه تحديد مسؤولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه (م ٨٣ فقرة ٢ بحرى) . أما الاتفاق على رفع الحد الأقصى ، أو الاتفاق بعد وقوع الحادث على دفع مبلغ أقل فيقع صحيحاً منتجاً لأثره .

١٨٧- طريقة حساب حدود المسؤولية ،

تُحسب المبالغ التى تتحدد بها المسؤولية على أساس الحمولة انكفية للسفينة . وتُحسب هذه الحمولة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك (م ٨٣ فقرة ٣ بحرى) .

ويحتسب التشريع المصرى مبالغ التحديد بالجنيه المصرى . أما معاهدة لندن لعام ١٩٢٦ فتجعل من حق السحب الخاص وحدة حساب مبالغ التحديد بالنسبة للدول الأعضاء فى صندوق النقد الدولى ، والفرنك الفرنسى الذهب وحدة حساب التحديد بالنسبة للدول التى ليست أعضاء فى صندوق النقد الدولى . ومن المأمول أن يتدخل المشرع المصرى لتعديل نص المادة ٨٣ فقرة أولى بحرى بما يتمشى مع حكم معاهدة لندن واتخاذ حق السحب الخاص أساساً لتحديد المسؤولية ، وذلك عن طريق الاحالة إلى أحكام المعاهدة وكل تعديل يطرأ عليها تكون مصر طرفاً فيه .

- ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن ١٩٢٤ قد نصت صراحة فى المادة ٨ على أن لا تعدل أحكام هذه المعاهدة حقوق أو التزامات الناقل كما تنتج من كل قانون معمول به وخاص بتحديد مسؤوليات ملاك السفن البحرية ، كما تقول المادة ٨ من اتفاقية بروكسل ١٩٦١ لتخاطبة بنقل الركاب ما يأتى ، لا تخل أحكام الاتفاقية الحالية بحقوق والتزامات الناقلين كما تخلص من اتفاقيات دولية بتحديد مسؤولية ملاك السفن أو أى قانون داخلى ينظم هذا التحديد . وتضمنت اتفاقية ١٩٦٧ بنقل أمتعة الركاب حكماً مماثلاً (م ٨) ، وكذلك لاتفاقية أثينا ١٩٧٤ .

وقد يتم تحديد المسؤولية على درجة واحدة فى حالات أخرى كما فى حالة التصادم .

وتعد 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 (م ٨٦) .

١٨٨ - توزيع مبالغ التحديد :

قسم المشرع المصرى المبالغ التي تتحدد بها المسؤولية إلى مجموعتين : الأولى خاصة بالأضرار البدنية ، والثانية خاصة بالأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية (م ٨٣ فقرة ١) . ويجرى التوزيع فى كل من المجموعتين بنسبة كل دين غير متنازع عليه .

واستثناء من ذلك تكون للديون الناشئة عن الأضرار التي تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية الأولية على غيرها من الديون الناشئة عن الأضرار الأخرى غير البدنية (م ٨٥) .

وقرر المشرع رعاية خاصة للدائنين بسبب الأضرار البدنية ، فنص فى المادة ٨٤ على أنه ، إذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها كاملة اشترك الباقي منها فى المبلغ المخصص للأضرار الأخرى غير البدنية .

وإذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين فى هذا الحادث ، فلا يسرى تحديد المسؤولية إلا بالنسبة إلى المبلغ الباقي بعد إجراء المقاصة بين الدينين (م ٨٧ فقرة ١) .

وإذا وفى مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويضات أحد الديون التي يجرى التوزيع بينها ، جاز له الحلول محل الدائن فى التوزيع بمقدار المبلغ الذى أوفاه (م ٨٨ فقرة ١) .

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 (م ٨٨ فقرة ٢) .

١٨٩- إجراءات تحديد المسؤولية :

لا يقع تحديد المسؤولية بقوة القانون ، بل يجب التمسك به ممن له الحق فيه . والمادة ٨١ فقرة أولى صريحة فى هذا الشأن إذ تنص على أن ، لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته ، والتمسك بتحديد المسؤولية لا يعتبر اقراراً بها (م ٨١ فقرة ٢) .

وتنص المادة ٨٧ فقرة ٢ على أنه ، لا يجوز للدائن اتخاذ أى إجراء على أموال مالك السفينة إذا وضع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض أو إذا قدم ضماناً تقبله المحكمة ، . ويستفاد من هذا النص أن التمسك بتحديد المسؤولية يتم بوضع المبالغ المخصصة للتعويض فعلاً تحت تصرف الدائن أو تقديم ضمان تقبله المحكمة ، فى هذه الحالة لا يجوز للدائن أن يتخذ أية إجراءات على أموال مالك السفينة .

ولم يأخذ المشرع المصرى بنظام صندوق تحديد المسؤولية الذى نصت عليه معاهدة لندن .

١٩٠- سقوط الحق فى تحديد المسؤولية :

نصت المادة ٨٩ بحرى على أنه ، لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة أو نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضرراً يمكن أن يحدث ، .

ويخلص من هذا النص أنه يشترط لسقوط الحق فى تحديد المسؤولية أن يكون الفعل أو الامتناع صادراً من المالك أو من نائبه كالريان . أما معاهدة لندن فتشترط أن يكون الفعل أو الامتناع صادراً من الشخص المسئول ؛ وبالتالي لا يسقط حق مالك السفينة فى تحديد مسؤوليته طبقاً للمعاهدة إذا كان الفعل أو الامتناع صادراً من نائبه . ولم يعرض التشريع المصرى ولا المعاهدة لحالة الخطأ للصادر من أحد تابعى المالك ، ومن ثم يظل للمالك حق التمسك بالتحديد فى هذه الحالة .

وغنى عن البيان أن الخطأ الذى يسقط الحق فى تحديد المسؤولية يجب أن

يتمثل في فعل أو امتناع بقصد احداث الضرر أو فعل أو امتناع مصحوب بادراك أن ضرراً يمكن أن يحدث .

وقد سبق القول بأن للريان والبحارة وغيرهم من التابعين فيما يتعلق بتأدية وظائفهم حق التمسك بتحديد المسؤولية ، على أن لا تجاوز مسؤولية المالك ومسؤولية التابع عن الحادث الواحد الحدود المقررة قانوناً (م ٩١ فقرة ١) . وإذا أقيمت الدعوى على الريان أو البحارة أو غيرهم من التابعين جاز لهم تحديد مسؤوليتهم ولو كان الحادث الذى نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصى صادر منهم بصفته المذكورة (م ٩١ فقرة ٢) .

١٩١- تقادم دعوى المسؤولية ،

تنص المادة ٩٠ فقرة أولى بحرى على أن ، تنقضى دعوى المسؤولية على مالك السفينة بمضى سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسؤولية ، . ومدة السنتين التى حددها هذا النص هى مدة تقادم وليست مدة سقوط . ولذلك تنقطع بنفس الأسباب التى ينقطع بها التقادم المسقط فى القواعد العامة المنصوص عليها فى المادتين ٣٨٣ و ٣٨٤ من التقنين المدنى . على أن التقنين البحرى أضاف إليها أسباباً أخرى ، فنص على انقطاع سريان المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنذب خبير لتقدير الأضرار (م ٩٠ فقرة ٢ بحرى) .

الفرع الرابع

المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية (١)

١٩٢- عرفت الملاحة البحرية فى منتصف القرن التاسع عشر ثورة حقيقية غيرت من معالمها إلى حد كبير . فلقد حلت انسيانة البخارية محل

(١) أنظر بحث المؤلف ، المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية وفد لأحكام المعاهدة الدولية المبرمة فى بروكسل فى ٢٥ مايو ١٩٦٢ ، والمنشور بمجلة الحقوق ، العدد الثالث والرابع لعام ٦١ - ١٩٦٢ صفحة ١٤٥ .

السفينة الشراعية التي تسير بقوة الرياح . وكان استخدام البخار كأداة محرك في السفن سبباً في تغييرات أخرى في كيفية بناء السفن وأبعادها وسرعتها بل وفي الاستثمار البحري ذاته .

ومنذ عام ١٨٠٧ حين انطلقت السفينة البخارية التي صنعها فالتون فوق مياه نهر الهدسون إلى عام ١٨٤٠ لم يتميز تاريخ الملاحة البخارية إلا بالتجارب لحل المشكلات الفنية التي أثارها هذا النوع الجديد من القوى وظل العالم البحري متمسكاً بسفنه الشراعية . بيد أنه ابتداء من عام ١٨٤٠ أخذت السفن البخارية في الانتشار حتى تحقق انتصارها كاملاً على السفن الشراعية التي اقتصر مجالها اليوم على بعض السفن الصغيرة التي تقوم بالصيد أو الملاحة الساحلية .

وفي النصف الثاني من القرن العشرين استقبل العالم طلائع ثورة جديدة في الملاحة البحرية ، إذ انطلقت سفن تسير بالطاقة الذرية مبشرة بالعصر الذري الجديد . فلقد استخدمت كل من أمريكا وروسيا هذه الطاقة في بعض أنواع السفن الحربية كالفواصات ، وزودت بها سفناً أخرى لأغراض تجارية . ثم قامت بعض الدول الأخرى كفرنسا وبريطانيا وألمانيا والصين ببناء سفن ذرية لها حتى لا تتخلف في هذا الميدان (١) .

على أن استخدام الطاقة الذرية في الملاحة البحرية ينطوي على أخطار جديدة لا بد من مواجهتها منذ الآن بقواعد قانونية ملزمة خاصة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن استغلال السفن الذرية ، لأن القواعد التقليدية للمسؤولية لا تكفي لمواجهة هذه الأخطار . وذلك بالنظر إلى الأضرار الجسيمة التي قد تصيب الغير من الحوادث الذرية وهي أضرار تفوق الأضرار التي تنجم عن الحوادث التقليدية ، كما أن الضرر قد يحدث على مسافة بعيدة من مصدر الإشعاع وقد يظل كامناً لمدة طويلة . ومن الواضح أن هذه المسألة لا تهم

(١) تحتاج السفينة التي تعمل بالطاقة الذرية إلى بضعة جرامات من اليورانيوم كوقود كعشرة جرام مثلاً بدلاً من آلاف الأطنان من مودل للطاقة التقليدية (الفحم أو الديزل) . وتفضل الدول للغواصات الذرية لأنها تستطيع الاختفاء لمدة تزيد على ثلاثة أشهر في حين أن الغواصات التي تعمل بالديزل يجب أن تطفو مرة واحدة على الأقل كل أسبوع لتغيير الأوكسجين .

الدول التي ترخص بتسيير السفن الذرية تحت علمها فحسب بل أنها تهتم أيضاً بجميع الدول الأخرى التي قد ترسو السفن الذرية بموانئها أو تمر بمياهاها الإقليمية أو قد تتعرض سفنها التقليدية (غير الذرية) أو منشآت موانئها وشواطئها لأخطار السفن الذرية الأجنبية .

١٩٣ - المعاهدة الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية لعام ١٩٦٢ ،

واهتمت اللجنة البحرية الدولية بمسألة المسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية ، وأقرت في مؤتمرها السنوي الذي عقد بمدينة رييكا Rijeka بيوغوسلافيا في سبتمبر سنة ١٩٥٩ مشروع معاهدة دولية في هذا الشأن . كما أن الوكالة الدولية للطاقة الذرية بفيينا أولت هذه المسألة عنايتها ، فدعت لجنة من الخبراء القانونيين لدراسة مشروع اللجنة البحرية الدولية في مارس وأغسطس سنة ١٩٦٠ ، وأسفرت دراستهم عن مشروع جديد للمعاهدة لم يغير من الحلول الأساسية لمشروع اللجنة البحرية الدولية .

وطرح مشروع اللجنة البحرية الدولية مع مشروع الوكالة الدولية للطاقة الذرية على مؤتمر بروكسل الدبلوماسي الذي انعقد في أبريل سنة ١٩٦١ . ولكن المناقشات التي دارت في المؤتمر أثارت خلافات حول بعض المواد كما أسفرت عن كثير من المسائل الجديدة ، ولذلك روى أرجاء النظر في المشروع إلى مؤتمر ثانٍ تدعو إليه الحكومة البلجيكية .

ثم انعقد المؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري في بروكسل في دورة انعقاده الحادية عشرة في مايو ١٩٦٢ وأسفر عن توقيع المعاهدة الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية في ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ . ووافقت على المعاهدة ٣٨ دولة ، ولم توافق عليها عشر دول بينها الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا وهما الدولتان الوحيدتان اللتان تملكان سفناً ذات محرك ذري في الوقت الحاضر . ويرجع السبب في عدم موافقة هاتين الدولتين على المعاهدة إلى انطباق أحكامها على السفن الذرية دون تمييز ولو كانت سفناً حربية . وهناك أسباب مستوية وإدارية خاصة بأمريكا تحول دون إخضاع السفن الحربية للالتزامات المقررة في المعاهدة . أما روسيا فمرد رفضها هو أن المعاهدة تهدف إلى تشجيع انتشار الطاقة للذرية وحماية مستغلى السفن الذرية مما

ينبغي معه قصر تطبيق أحكامها على السفن المستخدمة في أغراض تجارية
بحث .

ولما كانت هذه المعاهدة لم تصدق عليها حتى الآن إحدى الدولتين
المالكيتين لسفن ذرية ، وتصديق إحداهما يكفي لتنفيذ المعاهدة ، فإنها لم تدخل
بعد دور النفاذ ، إذ تقتضى المعاهدة بأنها تنفذ بعد التصديق عليها من دولتين
تكون إحداهما على الأقل دولة مرخصة (م/٢٤) .

١٩٤ - وقد صدر في فرنسا قانون ١٢ نوفمبر ١٩٦٥ معدل بقانون ٢٩
نوفمبر ١٩٦٨ خاص بمسؤولية مستغلى السفن الذرية اقتبس ذات المبادئ التي
تقوم عليها المعاهدة . ثم صدر المرسوم الفرنسى فى ١٩ يونيو ١٩٦٩ خاصاً
بتطبيق المادة ٢٢ من القانون المذكور ، وهى تجيز رفض دخول أية سفينة
ذرية المياه الإقليمية أو الداخلية أو الموانئ الفرنسية إذا لم يوافق المستغل ودولة
العلم صراحة على تقديم ضمانات تعادل على الأقل تلك التى نص عليها
القانون .

وقد كان مشروع قانون التجارة البحرية الذى وضع عام ١٩٧٦ ينظم
مسؤولية مستغل السفينة الذرية على غرار المعاهدة الدولية ، ولكن مشروع
القانون الأخير الذى قدم إلى مجلس الشعب سنة ١٩٩٠ خلا من هذا التنظيم
استناداً إلى أن الحاجة لا تدعو إليه فى مصر فى الوقت الحاضر !

١٩٥ - وتبدأ المعاهدة فى مادتها الأولى بتحديد معانى الألفاظ المستعملة
فيها وفقاً للعادة الأنجلوسكسونية فى الصياغة التشريعية . فتعرف السفينة الذرية
بأنها كل سفينة مزودة بمصدر للطاقة الذرية ، والدولة المرخصة بأنها الدولة
المتعاقدة التى تستغل سفينة ذرية أو ترخص باستغلالها تحت علمها ، أى أنها
فى الحقيقة دولة العلم ، والمستغل بأنه الشخص المرخص له من الدولة
باستغلال سفينة ذرية أو الدولة المتعاقدة التى تستغل سفينة ذرية ، والوقود
الذرى بأنه كل مادة تسمح بانتاج الطاقة الذرية وتستخدم أو معدة لأن تستخدم
فى سفينة ذرية ، والضرر الذرى بأنه كل وفاة أو إصابة للأشخاص وكل هلاك
أو تلف للأموال ينشأ عن المواد المشعة أو عن تفاعل هذه المواد مع مواد أخرى
ضارة من مواد الوقود الذرى أو عن المنتجات أو المخلفات المشعة ، والحادث
الذرى بأنه كل حادث ينجم عنه ضرر ذرى .

. تقوم مسئولية مستغل السفينة الذرية فى معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٢ على الأسس الآتية :

(١) المسئولية الموضوعية لمستغل السفينة الذرية .

(٢) تحديد مسئولية المستغل .

(٣) التزام المستغل بالتأمين أو تقديم ضمان مالى .

هذا عدا قواعد أخرى خاصة بدعوى المسئولية . وسنعرض لهذه المبادئ والقواعد بالشرح بعد أن نتناول نطاق تطبيق المعاهدة .

المبحث الأول

نطاق تطبيق المعاهدة

١٩٧ - تنطبق المعاهدة على كل ضرر ذرى ينشأ عن حادث ذرى تتدخل فيه سفينة ذرية تحمل علم دولة متعاقدة أياً كان مكان وقوع الضرر (م١٣) . ومن ثم لا تنطبق المعاهدة على نقل السفينة لمواد ذرية ما لم تكن تسير بالطاقة الذرية . كما يخرج من نطاق تطبيقها الأضرار التى تلحق بالسفينة ذاتها أو ملحقاتها . وقد أبرمت فى بروكسل فى ١٧ ديسمبر ١٩٧٣ معاهدة دولية خاصة بالمسئولية المدنية الناشئة عن نقل المواد الذرية بحراً ، ودخلت حيز النفاذ الدولى فى ١٥ يوليو ١٩٧٥ .

وتنطبق المعاهدة على السفينة الذرية ابتداء من تاريخ انزالها فى البحر (م١٣) .

كما تنطبق المعاهدة على السفينة الذرية سواء أكانت تجارية أو حربية (م١٠ و١٠) ، إذ رأى من الضرورى تطبيق أحكام المعاهدة على السفن الذرية الحربية حماية للجمهور وبوجه خاص السفن العادية التى قد تدخل فى تصادم مع سفن ذرية حربية . وفى انطباق المعاهدة على السفن الحربية خروج على القواعد التقليدية فى القانون البحرى والمعاهدات البحرية السابقة التى تقضى بعدم تطبيق أحكامها على السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة غير

تجارية . بيد أنه خروج تبرره الاعتبارات السالف ذكرها .

وحماية لحق الدولة فى تأمين سلامتها نصت المعاهدة على أنها لا تحرم الدول المتعاقدة من الحق فى أن ترفض دخول السفن الذرية المرخص لها بالاستغلال من دولة متعاقدة أخرى فى موانئها ومياهاها الإقليمية ولو كانت الدولة المرخصة قد أوفت بكل الالتزامات المفروضة عليها بمقتضى المعاهدة (م١٧) .

١٩٨ - علاقة المعاهدة بالمعاهدات الأخرى :

وتقدم المعاهدة فى التطبيق على أية معاهدة دولية أخرى للقانون البحرى فى حدود التعارض القائم بينها (م١٤) . وذلك حتى لا يتعرض مستغل السفينة الذرية والمجهزون الآخرون للمقاضاة بناء على أسباب مختلفة عن نفس الحادث .

وتطبيقاً لذلك لا يجوز لمستغل السفينة الذرية أن يتمسك بالتحديد المقرر بمعاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية ، وقد تقدم أن معاهدة لندن تستثنى من نطاق تحديد المسؤولية الوارد بها الديون الناشئة عن الأضرار الذرية . ولا محل كذلك لتطبيق معاهدة التصادم المبرمة سنة ١٩١٠ على التصادم الذى يقع بين سفينة ذرية وسفينة غير ذرية .

المبحث الثانى

المسؤولية الموضوعية لمستغل السفينة الذرية

١٩٩ - نصت المعاهدة فى المادة الثانية منها على مسؤولية مستغل السفينة الذرية عن كل ضرر ذرى يثبت أنه ناشئ عن حادث ذرى . ومن ثم فإن مسؤولية المستغل ليست مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ بل هى مسؤولية موضوعية تقوم على الضرر لا على الخطأ . فإذا وقع الضرر الذرى من جراء حادث ذرى ولو بغير خطأ من المستغل ، كان مسئولاً عنه . ويترتب على ذلك أن المتضرر لا يكلف بإثبات خطأ المستغل ، ولكنه يكلف فقط بإثبات الضرر ورابطة السببية بين الضرر ، والحادث الذرى . كما أن المستغل ليس له أن يدفع مسئوليته بإثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه كإثبات

القوة القاهرة . وليس له من باب أولى أن يدفع مسؤوليته بانتفاء خطئه أو خطأ تابعيه .

وقد تقررت هذه المسؤولية الموضوعية لمستغل السفينة الذرية حماية للمتضررين الذين يصعب عليهم إقامة الدليل على الخطأ في الحوادث الذرية . كما تبرره ضرورة تحمل المستغل لتبعة ما استحدثه من أخطار .

ومع ذلك يجوز للمستغل أن يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو إهمال القيام بعمل من المتضرر ذاته بقصد إلحاق الضرر بنفسه . كما لا يسأل المستغل عن الأضرار الذرية التي تقع بسبب أعمال للحرب أو الثورة (م ٨) .

٢٠٠ - قصر المسؤولية على مستغل السفينة الذرية :

وتنص المعاهدة على أنه لا يسأل أى شخص آخر غير مستغل السفينة الذرية عن الضرر الذرى (م ٢/٢) . أى أن المسؤولية عن الضرر الذرى قاصرة على المستغل وحده دون غيره . ومن ثم يبرأ من المسؤولية الأشخاص الآخرون الذين قد يساهمون فى وقوع الحادث ، كمجهزى السفن غير الذرية ومن يقومون بالإصلاح أو توريد مهمات وأدوات للسفن الذرية .

ويستهدف هذا الحكم التيسير على المدعين بقصر المطالبة على شخص واحد مسئول هو المستغل بدلاً من رفع دعاوى متعددة . كما يستهدف إعفاء الأشخاص الآخرين من عقد تأمينات لمواجهة مسؤوليتهم المحتملة عن التصادم أو الحوادث التي قد تدخل فيها سفن ذرية وتنتج عنها حوادث ذرية . وتبدو أهمية هذا الحكم فيما يتعلق بمجهزى السفن التقليدية (غير الذرية) فى الحالة التي ينشأ فيها الحادث الذرى مثلاً عن تصادم بسبب خطأ إحدى هذه السفن ، إذ يترتب عليه إعفاء هؤلاء المجهزين من المسؤولية وبالتالي من ضرورة إبرام تأمينات جديدة من الأخطار التي تنشأ بسبب استغلال السفن الذرية .

ويتفرع على ما تقدم عدم جواز رجوع المستغل على الغير فى المبدأ إلا فى حالات استثنائية عددها المادة الثانية فقرة ٦ على سبيل الحصر وهى :

١ - إذا وقع الحادث الذرى عمداً بفعل غير للمستغل بقصد إحداث للضرر .

٢- إذا وقع الحادث الذرى نتيجة أعمال انتشار حطام سفينة ذرية متى قام الغير بهذه الأعمال دون إذن المستغل أو الدولة المرخصة للسفينة الذرية الغارقة أو الدولة التى يوجد الحطام فى مياهها .

٣- إذا وجد اتفاق صريح على هذا الرجوع ، كما إذا اتفق على مسئولية بانى السفينة الذرية عما يثبت فيها من عيوب فنية .

المبحث الثالث

تحديد مسئولية مستغل السفينة الذرية

٢٠١- رأى واضعو المعاهدة ضرورة تحديد مسئولية مستغل السفينة الذرية بمبلغ معين نظراً لجسامة الأضرار الذرية وتشجيعاً لاستغلال السفن الذرية فى الأغراض السلمية . على أن تحديد المسئولية ليس مفيداً للمستغل فحسب بل هو مفيد أيضاً للمتضررين من الحادث الذرى إذ يمكنهم عن طريق التحديد الحصول من الدولة المرخصة على ضمانات مالية تقيهم خطر اعسار المستغل .

وتنص المادة الثالثة فقرة أولى من المعاهدة على تحديد مسئولية المستغل فيما يتعلق بسفينة ذرية واحدة بمبلغ ١٥٠٠ مليون فرنك (حوالى ١٠٠ مليون دولار) عن كل حادث ذرى . ويتكرر هذا المبلغ إذا تكررت الحوادث .

وروى فى تحديد هذا المبلغ اعتباران : الأول ، هو توفير حماية معقولة للمتضررين . والثانى ، هو أن لا يكون هذا المبلغ مرتفعاً إلى حد يعوق استخدام الطاقة الذرية فى السفن لأغراض سلمية .

والمقصود بالفرنك الذى اتخذ أساساً لتحديد الفرنك الذهب . ويمكن تحويل مبلغ التحديد إلى أية عملة وطنية طبقاً للنقمة الذهبية لهذه العملة فى تاريخ الوفاء (م٣/٤) .

وللمستغل أن يفيد من تحديد المسئولية ولو كان الحادث الذرى قد وقع بخطأ شخصى من جانبه (م٣ فقرة ١) .

المبحث الرابع

الضمان المالى الاجبارى

٢٠٢ - تلزم المعاهدة مستغل السفينة الذرية بإبرام تأمين أو بتقديم ضمان مالى آخر (كضمان بنك مثلاً) تحدد الدولة المرخصة شروطه لمواجهة مسئوليته عن الضرر الذرى (م٢/٣) . ولا نظير لهذا الالتزام فى معاهدة سنة ١٩٥٧ الخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن . بيد أن جسامه الأضرار وحماية حق المتضررين فى الحصول على التعويض تفرضان هذا الحل .

وتضمن الدولة المرخصة الوفاء بالتعويضات المستحقة على المستغل عن الضرر الذرى فى حدود مبلغ التحديد فى الحالة التى يكون فيها التأمين أو الضمان المالى الآخر غير كاف (م٢/٣) . وتدخل الدولة لضمان المسئولية عن الأضرار الذرية ضرورى لحماية المتضررين . ذلك أن التأمين قد يستبعد من نطاقه بعض الأخطار كالقوة القاهرة . وقد لا يكون عقد التأمين صحيحاً لأى سبب كان . كما أن الضمان الكافى قد يتعذر الحصول عليه فى أسواق التأمين لمجاوزه مبلغ التحديد مقدرة التأمين التجارى . ومن ثم كان لا بد من ضمان الدولة للمسئولية .

على أن الدولة التى تستغل سفناً ذرية لا تلزم بالتأمين أو الضمان المالى الاجبارى لضمان مسئوليتها (م٣/٣) وذلك اكتفاء بائتمان الدولة نفسها . والمبالغ المستحقة بمقتضى التأمين أو المقدمة كضمان مالى أو المقدمة من الدولة تخصص للوفاء بالتعويضات المستحقة بمقتضى المعاهدة (م٩) . أى أنها تعتبر ضماناً مقصوراً على الدائنين بسبب الأضرار الذرية وحدهم دون غيرهم .

المبحث الخامس

دعوى المسئولية

٢٠٣ - تمنح المعاهدة المدعى فى دعوى التعويض الخيار بين رفع دعواه إلى محاكم الدولة المرخصة ، أو إلى محاكم الدولة المتعاقدة التى وقع الضرر

الذرى فى اقليمها (م١٠ فقرة ١) . ويخلص من ذلك أن محاكم الدولة المرخصة تختص وحدها بالدعوى الناشئة عن الحوادث التى تقع فى أعالى البحار .

وللدولة المرخصة حق التدخل فى كل دعوى موجهة ضد المستغل بوصفها ضامنة للوفاء بالتعويضات (م١٠ فقرة ٢) .

ولا يجوز للدولة التمسك بحصانتها القضائية فى الحالات التى تكون فيها مسئولة بوصفها مستغلة لسفن ذرية . على أن المعاهدة لا تجيز أن تكون السفن الحربية والسفن المخصصة لأغراض غير تجارية المملوكة للدولة أو التى تستغلها محلاً للحجز أو الضبط أو الايقاف . كما لا تمنح الاختصاص للمحاكم الأجنبية إذا تعلق الأمر بسفينة حربية (م١٠ فقرة ٣) .

وتضع المعاهدة قواعد خاصة لتقادم دعوى التعويض ، نظراً لأن الضرر قد لا يظهر إلا فى وقت متأخر مما ينبغى معه الاحتفاظ بدعوى المتضررين . فينقضى الحق فى التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال عشر سنوات من تاريخ الحادث الذرى (م١٠/٥) .

الفرع الخامس

مسئولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى

٢٠٤- تمهيد :

لا شك أن موضوع حماية البيئة الانسانية بوجه عام والبيئة البحرية بوجه خاص ، موضوع حيوى هام ، بل هو موضوع الساعة فى الوقت الحاضر الذى أصبحت فيه مشكلة تلوث البيئة على رأس المشكلات الأساسية التى تواجه الدول المتقدمة والدول النامية على حد سواء .

وحظيت مشكلة حماية البيئة البحرية بالذات من اهتمام الدول والمنظمات الدولية والهيئات العلمية ما لم تحظ به مشكلة أخرى من مشكلات التلوث . ولعل السبب فى ذلك أن البحر لم يعد ينظر إليه كطريق للنقل أو المواصلات فحسب . بل أيضاً كخزان هائل للثروات والموارد الطبيعية ، كما أن البحار

والمحيطات تمثل النسبة الغالبة من سطح الكرة الأرضية .

ولقد برز الاهتمام أولاً بحماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت (النفط أو البترول) ، باعتبار أن التلوث بالزيت أهم أنواع التلوث البحري ، إذ أن ملايين الأطنان من الزيت تتسرب إلى البحار والمحيطات سنوياً من الناقلات وغيرها من السفن ، وينسب أكثره إلى القاء مياه الاتزان الملوثة في البحر وإلى عمليات غسيل خزانات ناقلات الزيت والقاء مخلفاتها في البحر ، هذا إلى جانب ما يتسرب من عمليات التنقيب وأنابيب البترول ومصافي التكرير وبعض الأنشطة الأخرى .

ولذلك وضعت الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت في لندن عام ١٩٥٤ . ورغبة في تحقيق المنع الكلى الشامل لتلوث البيئة البحرية من الزيت والمواد الضارة الأخرى أبرمت تحت مظلة المنظمة البحرية الدولية الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن الموقعة في لندن سنة ١٩٧٣ والبروتوكول المعدل لها سنة ١٩٧٨ . وحلت هذه الاتفاقية محل اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ ، ووافقت عليها مصر بقرار رئيس الجمهورية رقم ٤٣٦ لسنة ١٩٨٤ .

واحتل الاهتمام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها مكاناً بارزاً في القواعد الدولية التي تضمنتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، والتي ووفق عليها بقرار رئيس الجمهورية رقم ١٤٥ لسنة ١٩٨٣ . وأفردت هذه الاتفاقية الجزء الثانى عشر (المواد ١٩٢ - ٢٣٧) أى ٤٦ مادة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من الاستغلال المفرط . وفرضت على الدول التزاماً هاماً بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها (م ١٩٢) . وأوجبت عليها أن تتخذ منفردة أو مع غيرها التدابير التى تهدف إلى منع التلوث والحد منه ومراقبة تلوث البيئة البحرية (م ١٩٤) . كما نصت على التزام الدول بإصدار قوانين ولوائح وطنية للمنع والحد من تلوث البيئة البحرية فى صوره المختلفة (م ٢٠٧ - ٢٠٨ - ٢١٠ - ٢١١) مع مراعاة ألا تكون هذه القوانين والمعايير والتدابير بشأن مصادر معينة من التلوث أقل فاعلية من القواعد المقررة فى القانون الدولى .

وأقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ نظام المنطقة

الاقتصادية الخالصة التي تمتد إلى ٢٠٠ ميل بحرى من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الاقليمى . ولما كان البحر الاقليمى جرى تحديده باثنى عشر ميلاً بحرياً فإن نطاق المنطقة الاقتصادية لا يتجاوز ١٨٨ ميلاً بحرياً . ومنحت الاتفاقية الدولية الدولة الساحلية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة حق سيادة بشأن استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية ومنها وغير الحية وولاية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها تنطوى على سيادة تشريعية وقضائية فى هذا المجال ، إذ كشفت التجارب عن أنه يجب القيام بعمل ضد مصدر التلوث حيثما وجد لأن الأضرار الناشئة عن التلوث تتعدى آثارها فى أغلب الأحيان المنطقة التى يقع فيها التلوث بفعل الرياح والتيارات البحرية .

٢٠٥ - وعرف المجتمع الدولى - إلى جانب تلك الاتفاقيات الدولية - عدداً من الاتفاقيات الإقليمية التى استهدفت حماية البيئة من أخطار التلوث فى بحار معينة . منها اتفاقية برشلونة لعام ١٩٧٦ الخاصة بحماية البحر المتوسط وبروتوكولاتها ، ووافقت مصر على هذه الاتفاقية بقرار رئيس الجمهورية رقم ٣١٩ لسنة ١٩٧٨ ، ثم صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٥ لسنة ١٩٨٣ بالموافقة على بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية الموقع فى أثينا بتاريخ ١٧ مايو ١٩٨٠ . وكذلك اتفاقية جدة لعام ١٩٨٢ الخاصة بحماية البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث ، واتفاقية الكويت لعام ١٩٧٨ لحماية البيئة البحرية للخليج من التلوث .

وعنى كثير من الدول بسن التشريعات الوطنية لحماية البيئة البحرية من التلوث آخذة فى الاعتبار نصوص الاتفاقية الدولية السارية فى هذا الشأن . ولم تتخلف مصر فى هذا الميدان إذ صدر فيها القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ فى شأن البيئة وأفرد الباب الثالث منه لحماية البيئة المائية من التلوث (م ٤٨ - ٨٣) ، ويشمل التلوث من السفن بالزيت وبالمواد الضارة الأخرى ، والتلوث من المصادر البرية . وتناول الشهادات الدولية لمنع التلوث ، والاجراءات الادارية والقضائية . ثم عرض للعقوبات المقررة على مخالفة أحكامه فى الباب الرابع منه (١) .

(١) أنظر للمؤلف : أضواء على مشروع قانون حماية البيئة البحرية فى مصر المجلة -

٢٠٦ - ومن المعلوم أن الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث تتخذ ثلاث صور رئيسية : منع التلوث من جهة ، والعقاب عليه من جهة أخرى . والتعويض عن أضرار التلوث من جهة ثالثة . ويعني هنا معالجة مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري . ولقد ظلت هذه المسؤولية تخضع للقواعد العامة التي تحكم مسؤولية مالك السفينة بوجه عام ، حتى وقعت كارثة ناقلة البترول الليبيرية ، تورى كانيون Torrey Canion ، وكانت تحمل ١٢٠ ألف طن من الزيت الخام ، وجنحت فى ١٨ مارس سنة ١٩٦٧ عقب اصطدامها بالصخور بالقرب من ساحل انجلترا الجنوبي مما أدى إلى تسرب البترول منها فلوث السواحل البريطانية والفرنسية تلويثاً شديداً . وبعد أن فشلت محاولات انقاذ الناقلة قامت الحكومة البريطانية بتدمير حطام الناقلة بواسطة سلاح الطيران واحراق الزيت الذى انساب من هذا الحطام حتى تقلل المزيد من تلوث البحر . ونبهت هذه الكارثة العالم إلى الخطورة التى يتضمنها نقل الزيت على البيئة البحرية ، فبرز الاهتمام بالمشكلات المتعلقة بتلوث البحار بزيوت البترول وتعويض الأضرار الناجمة عن هذا التلوث .

ومن ثم أبرمت فى بروكسل فى ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩ معاهدتان دوليتان :

١- الأولى ، هى المعاهدة الدولية المتعلقة بالتدخل فى أعالي البحار فى حال حصول حادث أدى أو يؤدى إلى تلويث مياه البحر بالزيت . وتخول هذه المعاهدة الدولة الساحلية فى حالة وقوع حادث بحرى كتصادم السفينة أو جنوحها أو أى حادث ملاحى آخر سلطة التدخل فى أعالي البحار بالقدر الضرورى لمنع التلوث أو حصر نطاقه ولو أدى الأمر إلى تدمير السفينة واشعالها واغراقها .

٢- والمعاهدة الدولية الثانية هى معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٩ المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت . ووافقت مصر على الانضمام إليها بقرار رئيس الجمهورية رقم ٤٧٨ لسنة ١٩٨٨ ، ووافق مجلس الشعب على هذا القرار بتاريخ ١٠ ديسمبر ١٩٨٨ . وصدر قرار وزارة

- البحرية المصرية العدد الرابع ، يوليو ١٩٨٧ - يناير ويوليو ١٩٨٨ - ص ٤ .

الخارجية رقم ٣٢ لسنة ١٩٨٩ بنشرها في الجريدة الرسمية والعمل بها اعتباراً من ٤ مايو ١٩٨٩ .

ولقد أبرمت في بروكسل بتاريخ ١٨ ديسمبر ١٩٧١ المعاهدة الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت ، ولم تصدق عليها مصر حتى الآن .

وأبرم في لندن بتاريخ ٢٦ مايو ١٩٨٤ بروتوكولان بتعديل معاهدتي ١٩٦٩ و ١٩٧١ . ثم أبرم بروتوكولان جديديان سنة ١٩٩٢ تضمنتا نصوص البروتوكولين السابقين ثم أوردا تعديلات هامة على هاتين المعاهدتين . وانضمت مصر إلى بروتوكول ١٩٩٢ المعدل لمعاهدة ١٩٦٩ في ٣٠ مايو ١٩٩٦ .

وندرس فيما يلي أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٩ المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت (١) في مبحث أول ، ثم أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩٧١ في مبحث ثانٍ .

المبحث الأول

أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٩

٢٠٧ - تعنى معاهدة بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحري بالزيت لعام ١٩٦٩ بأخطار التلوث الناجمة عن النقل البحري الدولي لزيت البترول وضمان تعويض عادل لصالح الأشخاص المتضررين من جراء التلوث الناجم عن تسرب أو القاء الزيت في البحر من السفن ناقلات البترول .

وتقتضى دراسة أحكام المعاهدة بيان نطاق تطبيقها ، ثم تحديد أساس المسؤولية عن أضرار التلوث ، والمسئول عن هذه الأضرار ، وحدود المسؤولية ، والتأمين الاجباري من المسؤولية ، ودعوى المسؤولية .

(١) أنظر في المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت رسالة الدكتور محمد السيد الفقى ، الاسكندرية ١٩٩٧ .

يتحدد نطاق تطبيق معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٩ بما ورد في مادتها الأولى من تعريف للأصطلاحات المستعملة فيها . فتنص الفقرة الأولى من هذه المادة على أن المقصود بالسفينة ، أى سفينة تعبر البحار أو أى وحدة عائمة من أى نوع كانت وتحمل فعلاً الزيت سائياً كبضاعة ، . ومعنى ذلك أن المعاهدة يقتصر تطبيقها على ناقلات الزيت أو البترول ، . ويقصد بالزيت ، أى زيت كالزيت الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم وزيت اللحوت ، سواء أكان الزيت محمولاً على ظهر السفينة كبضاعة أو كان فى هابرها لاستخدامه كوقود لها ، (م ١-٥) . وروعى فى التسوية بين الزيوت المنقولة على السفينة كبضاعة وتلك المستخدمة كوقود هو صعوبة التعرف على ما إذا كان التلوث ناتجاً عن زيت الشحنة أو عن زيت الوقود .

وجاء بروتوكول ١٩٩٢ للمعدل للمعاهدة وتوسّع فى مفهوم السفينة بحيث لم يعد يقتصر على ناقلات البترول التى تحمل فعلاً البترول سائياً كبضاعة ، بل يشمل أيضاً ناقلات البترول الفارغة التى لا تحمل البترول إلا كوقود فى هابرها تشغيلها ، إذ أن هذه الناقلات يمكن أن تتسبب فى أضرار تلوث جسيمة لا سيما وأن غالبيتها من الناقلات العملاقة التى تحتاج إلى كميات ضخمة من الزيت كوقود لتسييرها .

كما استبعد البرتوكول زيت اللحوت من عداد الزيوت الثقيلة التى تعنيها المعاهدة .

٢٠٩ - ويقصد ، بأضرار التلوث ، فى مفهوم المعاهدة ، للخسارة أو الضرر الذى يحدث خارج السفينة بسبب التلوث الناجم عن التسرب أولقاء الزيت من السفينة أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الالقاء ، وتشمل تكاليف الاجراءات الوقائية وأيضاً أى خسارة أو ضرر آخر يحدث نتيجة هذه الاجراءات ، (م ١-٦) . ويقصد بالاجراءات الوقائية ، أى اجراءات معقولة يتخذها أى شخص بعد وقوع الحادث لمنع أو تقليل ضرر التلوث ، (م ١-٧) . ويقصد بالحادث أى حدث أو عدة أحداث متتابعة مصدرها واحد ويتسبب عنها ضرر تلوث (م ١-٨) .

ويتضح من ذلك أنه يشترط في ضرر التلوث طبقاً للمعاهدة أن يقع هذا الضرر خارج السفينة ، بحيث ينحصر الحق في التعويض للمتضررين الذين لا تربطهم أية علاقة بالسفينة . ويشترط أيضاً أن يقع هذا الضرر بسبب التلوث ، سواء أكان هذا التلوث عرضياً نتيجة حادث كتصادم أو جنوح أو غرق أو كان عمدياً نتيجة القاء الزيت من السفينة .

وضرر التلوث يكون في الغالب أضراراً مادية تلحق الأموال ، كأن يتسبب الزيت في تلوث مراكب الصيد وأدواته واليخوت والشواطئ والقيلات وحواجز الأمواج أو إتلاف أحواض لتربية المحار . وقد يتمثل ضرر التلوث في فوات الكسب الذي يتكبده الصائدون وكذلك أصحاب الفنادق والمطاعم والسلطات العامة المحلية بسبب عدم تردد السائحين على الشواطئ . وقد يتمثل في أضرار للبيئة البحرية ذاتها . أما الأضرار البدنية فنادرة في حوادث التلوث بالزيت .

ويشمل ضرر التلوث أيضاً تكاليف التدابير الوقائية المعقولة التي تتخذ بعد وقوع الحادث لمنع ضرر التلوث أو الحد منه ، وأيضاً أى خسارة أو ضرر قد ينجم عن هذه التدابير . ومثال للتدابير الوقائية وضع حواجز حول السفينة أو على طول الساحل لمنع بقعة الزيت المتسرب من الوصول إلى الساحل أو استخدام مواد كيماوية لتشتيت بقعة الزيت . ووفقاً للمعاهدة يجب أن تتخذ التدابير الوقائية بعد وقوع الحادث حتى يمكن ردّ تكاليفها . ولكن وفقاً لبروتوكول ١٩٩٢ يمكن ردّ تكاليف التدابير الوقائية المتخذة لتلافي خطر التلوث ولو لم يتحقق هذا التلوث فعلاً ، مادامت هذه التدابير قد اتخذت بعد وقوع تهديد جسيم ووشيك بالتلوث .

٢١٠- وتنطبق المعاهدة على أضرار التلوث الواقعة على إقليم دولة متعاقدة بما في ذلك البحر الإقليمي لهذه الدولة ، والتدابير الوقائية المتخذة في هذا الإقليم لمنع أو تقليل مثل هذا الضرر (م٢) . أى أن العبرة لانطباق المعاهدة هي بمكان وقوع الضرر ، بحيث يجب أن يقع الضرر على إقليم دولة متعاقدة أو في بحرها الإقليمي بغض النظر عن مكان وقوع الحادث ولو وقع في البحر العالي .

وطبقاً لبروتوكول ١٩٩٢ أصبح مكان وقوع الضرر شاملاً للمنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة ، وهي تمتد إلى ٢٠٠ ميل بحرى من خطوط الأساس التى يقاس منها عرض البحر الاقليمى .

ولا تنطبق أحكام المعاهدة على السفن الحربية ولا على السفن التى تملكها أو تستغلها إحدى الدول وتكون مخصصة لأغراض غير تجارية ، ولكنها تنطبق على سفن الدولة المستخدمة فى أغراض تجارية (م ١١) .

هذا ، وتحل معاهدة ١٩٦٩ محل أى اتفاقيات أخرى سارية المفعول فى حالة ما إذا تعارضت هذه الاتفاقيات مع هذه الاتفاقية (م ١٢) . ومن ثم لا محل لتطبيق معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون العربية على الديون الناشئة عن أضرار التلوث بالزيت . وقد استثنت معاهدة لندن هذه الديون صراحة من نطاق تحديد المسؤولية المقرر فيها .

٢١١- أساس المسؤولية :

اعتمدت المعاهدة مبدأ المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة . ومن ثم نصت المادة ٣ فقرة أولى على أن ، يكون مالك السفينة وقت الحادث مسؤولاً عن أى ضرر تلوث ناشئ عن تسرب الزيت أو القائه من السفينة ، .

ويلاحظ أن المسؤولية المدنية فى القواعد العامة التقليدية تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات ، وهو ما يتطلب تكليف المتضرر بإثبات خطأ المتسبب فى الضرر ، وهو أمر صعب فى مجال التلوث ، مما يحرم المتضرر أو يؤخر حقه فى الحصول على تعويض . ولذلك أحلت المعاهدة المسؤولية الموضوعية التى تقوم لمجرد وقوع الضرر محل المسؤولية التقليدية المؤسسة على الخطأ . وهذا الحل يوفر حماية فعالة للمتضررين ويبرره ضرورة تحمل مالك السفينة لتبعة ما استحدثته من أضرار .

٢١٢- وإذا كان مالك السفينة مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن التلوث لمجرد وقوع الضرر كما تقدم ، إلا أنه يبرأ من هذه المسؤولية إذا أثبت أن الضرر راجع إلى أحد الأسباب التى عدتها المادة ٣ فقرة ٢ و ٣ من المعاهدة على سبيل الحصر وهى :

أ- عمل من أعمال الحرب أو عمل عدائى أو حرب أهلية أو ثورة .

ب- ظاهرة طبيعية استثنائية لا يمكن تجنبها أو دفعها ، كالأعاصير والعواصف العاتية والزلازل والبراكين .

ج- عمل أو امتناع عن عمل متعمد من الغير بقصد احداث الضرر ، كأعمال التخريب والأعمال الارهابية .

د- اهمال أو فعل آخر ضار صادر من حكومة أو سلطة مسئولة عن صيانة الأتوار أو المساعدات للملاحة الأخرى فى ممارستها لهذه الوظيفة . كأن تكون الخرائط البحرية غير صحيحة أو غير دقيقة .

هـ- عمل أو امتناع عن عمل من المتضرر ارتكبه بنية احداث الضرر أو عن اهمال منه . وفى هذه الحالة إذا أثبت المالك أن ضرر التلوث نتج كلياً أو جزئياً بسبب خطأ المتضرر ، فيمكن للمالك أن يدرأ المسؤولية عنه كلياً أو جزئياً تجاه المتضرر . ويلاحظ أن اهمال المتضرر يكون عادة اهمال حكومة ، كما إذا تأخرت كثيراً فى اتخاذ التدابير الوقائية للحد من الضرر .

٢١٣-المستول :

تقع المسؤولية عن ضرر التلوث على من يكون مالكا للسفينة وقت الحادث (م٣) . ويقصد بالمالك الشخص الذى تكون السفينة مسجلة باسمه (م١ - ٣) . ومن ثم فلا تنطبق المعاهدة على مستأجر السفينة أيا كان نوع الايجار، أى سواء أكان ايجار السفينة عارية غير مجهزة أم كان ايجار السفينة مجهزة لمدة معينة أم لرحلة أو رحلات معينة . وروعى فى تقرير مسؤولية مالك السفينة ضمان تعويض المتضررين من التلوث ، لسهولة معرفة مالك السفينة بالرجوع إلى سجلات السفن ، وصعوبة معرفة نصوص مشارطات ايجار السفن .

وإذا كان الحادث الضار يتكوّن من أحداث متتابعة ، يكون المستول هو مالك السفينة فى الوقت الذى وقع فيه أول حادث (م٣ - ١) .

وعندما يحدث تسرب أو لقاء الزيت من سفينتين أو أكثر كما فى حالة التصادم بين ناقلتي بترول ، يكون ملاك السفن المشتركة فى الحادث مسئولين بالتضامن عن كل الضرر (م٤) .

وفقاً للمادة الخامسة فقرة أولى من المعاهدة ، لا يلتزم مالك السفينة المسئول بتعويض كامل الضرر ، بل يستطيع تحديد مسؤوليته عن كل حادث بمبلغ ٢٠٠٠ فرنك (أى حوالى ١٣٤ دولار) عن كل طن من حمولة السفينة الصافية بحد أقصى قدره ٢١٠ مليون فرنك (أى حوالى ١٤ مليون دولار) . ويقصد بالفرنك هنا الفرنك الفرنسى بوانكاريه الذى يشتمل على ٦٥,٥ ملجرام من الذهب الصافى عيار ٩٠٠ فى الألف . وقد صدر فى ١٩ نوفمبر ١٩٧٦ بروتوكول معدل للمعاهدة يقضى باحتساب للمبالغ القصوى على أساس وحدات حقوق السحب الخاصة .

ولما تبين عدم كفاية المبالغ القصوى للتعويض المنصوص عليها فى المعاهدة وعدم تناسبها مع الأضرار الضخمة التى سببتها بعض الحوادث ، رأى ضرورة زيادة هذه المبالغ زيادة كبيرة . ومن ثم عدلت المادة ٥ فقرة ١ من المعاهدة ببروتوكول ١٩٩٢ ، وبمقتضاها يكون لمالك السفينة حق تحديد مسؤوليته فيما يتعلق بأى حادث بمبلغ اجمالى يحسب كما يلى :

أ- ٣ مليون من حقوق السحب الخاصة بالنسبة للسفينة التى لا تتجاوز حمولتها ٥٠٠ طن .

ب- بالنسبة للسفينة التى تزيد حمولتها عن ذلك ، تضاف ٤٢٠ حق سحب خاص لكل طن زائد على المبلغ المذكور فى الفقرة (أ) شريطة ألا يتعدى المبلغ الاجمالى فى أى حال ٥٩,٧ مليون حق سحب خاص .

وتحويل هذه المبالغ إلى دولارات أمريكية تكون كما يلى :

٣ مليون حق سحب خاص	- ٣,٠٦ مليون دولار .
٤٢٠ حق سحب خاص	- ٤٢٨,٤ دولار .
٥٩,٧ مليون حق سحب خاص	- ٦٠,٨ مليون دولار .

والحمولة فى بروتوكول ١٩٩٢ ليست هى الحمولة الصافية كما هو الحال فى معاهدة ٦٩ ، وإنما هى الحمولة الكلية طبقاً لقواعد القياس المنصوص عليها فى معاهدة ١٩٦٩ للمتعلقة بقياس حمولة السفن ، وذلك تمثيلاً مع معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ بشأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية .

ويؤخذ مما تقدم أن الحد الأقصى للتعويض زيد من ١٤ مليون دولار طبقاً لمعاهدة ١٩٦٩ إلى ٦٠,٨ مليون دولار طبقاً لبروتوكول ١٩٩٢ ، أى بمقدار ٤٠٠ ٪ على الأقل .

ويلاحظ أن معاهدة ١٩٦٩ لم تميز بين الأضرار البدنية والأضرار المادية فيما يتعلق بحد المسؤولية . والسبب فى ذلك يرجع إلى ندرة الأضرار البدنية فى حوادث التلوث التى يغلب أن تكون الأضرار الناشئة عنها أضراراً مادية .

٢١٥- ويسقط حق المالك فى تحديد مسؤوليته فى حالة وقوع الحادث نتيجة خطأ شخصى من مالك السفينة (م ٥ فقرة ٢) . ومن أمثلة هذا الخطأ اختيار أفراد طاقم غير أكفاء أو جهلهم باستخدام أجهزة السفن ، أو وجود عيب فى صيانة السفينة ، أو تسيير سفينة غير صالحة للملاحة .

وأحل بروتوكول ١٩٩٢ الخطأ العمدى والخطأ غير المغتفر محل الخطأ الشخصى ، ونص على أنه لا يجوز لمالك السفينة تحديد مسؤوليته ، طبقاً للمعاهدة إذا ثبت أن ضرر التلوث ناشئ عن فعل أو امتناع من المالك بقصد إحداث الضرر أو عن رعونة مع وعى وإدراك باحتمال حدوث الضرر . ومن ثم فإن الخطأ اليسير لا يستتبع سقوط الحق فى تحديد المسؤولية . وقد تأثر البروتوكول بأحكام معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ فى هذا الصدد .

٢١٦- صندوق تحديد المسؤولية :

نصت المادة ٥ فقرة ٣ من المعاهدة على أنه يجب على المالك إذا أراد الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه فى الفقرة الأولى إنشاء صندوق تحديد المسؤولية لدى المحكمة أو أى سلطة أخرى مختصة فى إحدى الدول المتعاقدة التى تقام فيها الدعوى أو يمكن أن تقام فيها . ويكون إنشاء الصندوق إما بإيداع المبلغ الكلى لحدّ مسؤوليته أو بتقديم ضمان آخر مقبول .

ويلاحظ أن إنشاء صندوق التحديد أمر الزامى على مالك السفينة إذا أراد تحديد مسؤوليته . أما معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ فلا تلزم مالك السفن بإنشاء صندوق للتحديد .

ويوزع الصندوق بين الدائنين المتضررين بنسبة دين كل منهم (م ٥ فقرة ٤) .

ويترتب على إنشاء صندوق التحديد أنه لا يجوز لأى دائن متضرر من التلوث أن يتخذ أية إجراءات على أموال أخرى للمالك . ويجب على محكمة الدولة المتعاقدة أو أية سلطة مختصة فى تلك الدولة أن تأمر برفع الحجز عن أية سفينة أو أى مال آخر للمالك (م ٦) .

٢١٧- التأمين أو الضمان المالى الاجبارى ،

وألزمت المادة ٧ من المعاهدة مالك السفينة التى تحمل أكثر من ٢٠٠٠ طن من الزيت كحمولة أن يعقد تأميناً أو يقدم ضماناً مالياً آخر ككفالة مصرفية بمبلغ يعادل حدود مسؤوليته لتغطية مسؤوليته عن أضرار التلوث . وتعطى دولة العلم السفينة شهادة تثبت وجود تأمين أو كفالة مالية صالحة . ويجب على الدول المتعاقدة أن تحظر الدخول والخروج من موانئها على السفن التى لا تحمل شهادة تأمين .

ويلاحظ أن المعاهدة لا تفرض التأمين الاجبارى أو الضمان المالى الكافى إلا على ملاك السفن التى تنقل أكثر من ٢٠٠٠ طن من الزيت (١) . ومن ثم تغى السفن ذات الحمولة الضعيفة من هذا الالتزام . وهذا الاعفاء لا مبرر له ، إذ أن هذه السفن قد تحدث أضراراً جسمية لا تتناسب مع أهميتها الخاصة .

٢١٨- دعوى المسؤولية ،

تختص بدعوى المسؤولية عن التلوث محاكم أية دولة متعاقدة يقع ضرر التلوث على اقليمها أو فى بحرها الاقليمى أو اتخذت التدابير الوقائية لمنع أو تقليل ضرر التلوث فى هذا الاقليم (م ٩ - ١) . وتكون محاكم الدولة التى أنشئ صندوق التحديد على اقليمها هى المختصة بكافة المسائل المتعلقة بتوزيع الصندوق (م ٩ - ٣) .

ولا تقام أى دعوى للتعويض عن ضرر التلوث ضد المالك على أساس آخر خلاف هذه المعاهدة . ولا تقام أى دعوى للتعويض بسبب التلوث ، سواء كانت مؤسسة على هذه المعاهدة أم لا ، ضد تابعى المالك ووكلائه (م ٣ - ٤) .

(١) مع استبعاد الزيت المستخدم كوقود .

ويمقتضى بروتوكول ١٩٩٢ امتد حظر اقامة دعوى المسؤولية ليشمل أشخاصاً آخرين كالمرشد والمجهز غير المالك والمستأجر وأى شخص آخر يؤدى خدمات للسفينة أو يقوم بعمليات انقاذ للسفينة أو يتخذ تدابير وقائية ، بالإضافة إلى تابعى ووكلاء هؤلاء الأشخاص . وهذا الحكم من شأنه تركيز المسؤولية وحصرها بصورة أدق فى شخص مالك السفينة .

ويمكن اقامة دعوى المسؤولية مباشرة على المؤمن من المسئولة أو أى شخص قدّم ضماناً مالياً عن ضرر التلوث . وفى هذه الحالة يكون للمؤمن أو الضامن التمسك بتحديد مسؤوليته بصرف النظر عن خطأ المالك الشخصى (م٧-٨) . ويجوز للمؤمن أو الضامن انشاء صندوق التحديد كمالك السفينة سواء بسواء (م٥ - ١١) .

ولا يخل أى نص فى المعاهدة بحقوق رجوع المالك ضد الغير (م٣ - ٥) . ومن ثم يحتفظ مالك السفينة بحقوقه فى الرجوع على الغير المتسبب فى وقوع الحادث مصدر الضرر . فإذا وقع الضرر مثلاً عن خطأ فى بناء السفينة أو عن خطأ السفينة الأخرى الصادمة ، فإن مالك السفينة الناقلة يستطيع اقامة دعواه ضد البانى أو مالك السفينة الأخرى على أساس قواعد القانون الوطنى .

٢١٩ - وينقضى الحق فى التعويض عن أضرار التلوث فى حالة عدم اقامة الدعوى خلال ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر . ولا يجوز اقامة الدعوى بعد مرور ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث الذى تسبب عنه الضرر . وعندما يقع الحادث على عدة مراحل ، تبدأ مهلة الست سنوات من تاريخ الحادث الأول (م٨) .

المبحث الثانى

أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩٧١

٢٢٠ - أنشئ صندوق دولى للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت بمقتضى معاهدة بروكسل فى ١٨ ديسمبر ١٩٧١ . وهذه المعاهدة مكمله لمعاهدة ١٩٦٩ بحيث أن الدول الأطراف فى معاهدة ١٩٦٩ هى التى يجوز لها أن تصبح طرفاً فى معاهدة ١٩٧١ ، كما أن الدولة يمكنها الانضمام إلى

معاهدة ١٩٦٩ ثون معاهدة ١٩٧١ كما فعلت مصر . وقد تعدلت معاهدة ١٩٧١ ببروتوكول ١٩٩٢ .

وقد أنشئ الصندوق الدولي للتعويض لأداء مهمتين أساسيتين : الأولى ، هي ضمان حصول المتضررين من التلوث على تعويض مناسب ومرض . والثانية ، هي التخفيف من العبء المالى الإضافى الذى تفرضه معاهدة ١٩٦٩ على ماللك السفينة .

ويتم تمويل الصندوق من اشتراكات سنوية تؤديها شركات البترول المستوردة لكميات اجمالية تزيد على ١٥٠٠٠٠ طن من الزيت الخام أو زيت الوقود المنقول بحراً والمتلقاه فى اقليم دولة متعاقدة أثناء السنة الميلادية السابقة . ومن ثم فإن الصناعة المستوردة للبترول فى الدول المتعاقدة دون المصدرة له هي التى تلتزم بأداء الاشتراكات مباشرة للصندوق . وبذلك يتحقق توزيع مخاطر التلوث بين كل من صناعة النقل البحرى والصناعة البترولية .

ويلتزم الصندوق بتعويض أى شخص لحقه ضرر تلوث إذا عجز عن الحصول على تعويض كامل ووافٍ عن الضرر على أساس معاهدة ١٩٦٩ (م) ٤ معاهدة ١٩٧١) . ومن ثم يلتزم الصندوق بالتعويض فى الحالات الآتية :

١- الحالات التى يعفى فيها ماللك السفينة من المسؤولية كما فى الحالة التى ينتج فيها الضرر عن ظاهرة طبيعية استثنائية ، أو عن فعل عمدى من الغير أو عن اهمال أو فعل ضار صادر من حكومة أو سلطة أخرى مسئولة عن صيانة الأنوار أو المساعدات للملاحة الأخرى .

٢- حالة عجز ماللك السفينة مادياً من الوفاء بالتزاماته كاملة طبقاً لمعاهدة ١٩٦٩ .

٣- حالة تجاوز الأضرار حدود المسؤولية فى معاهدة ١٩٦٩ . وهى الحالة الأكثر أهمية ، وفيها يلتزم الصندوق بالتدخل لتعويض المتضررين ، وذلك حتى الحد الأقصى المنصوص عليه فى معاهدة ١٩٧١ . أى أن الصندوق يقوم بدور تكميلى فى تعويض المتضررين من التلوث .

والحد الأقصى التعويض الذى يلتزم الصندوق بأدائه للمتضررين من التلوث فى أى حادث يجب ألا يتعدى ٤٥٠ مليون فرنك ذهب . وهذا المبلغ

يتضمن مبلغ التعويض المدفوع فعلاً من مالك السفينة طبقاً لمعاهدة ١٩٦٩ .
وطبقاً لبروتوكول لندن ١٩٧٦ أصبح الحد الأقصى للتعويض هو ٣٠ مليوناً من
حقوق السحب الخاصة . وفي نوفمبر ١٩٧٨ أصدرت جمعية الصندوق قراراً
بزيادة الحد الأقصى للتعويض ٥٠٪ ليصبح ٦٧٥ مليون فرنك ذهب أى ٤٥
مليون من حقوق السحب الخاصة (حوالى ٥٤ مليون دولار فى ذلك الوقت) .

ونصت معاهدة ١٩٧١ على اعفاء الصندوق كلياً من الالتزام بتعويض
المتضررين من التلوث فى حالة قيام إحدى الحالات الثلاث الآتية : ١- عمل
من أعمال الحرب أو عمل عدائى أو حرب أهلية أو ثورة . ٢- عدم معرفة
السفينة المسببة للتلوث . ٣- خطأ المتضرر .

والصندوق يمكنه التدخل لصالح المتضررين من التلوث حتى ولو كان
مالك السفينة المسئول قد ارتكب خطأ شخصياً يعرّمه من الحق فى التعويض .

وكان الغرض الثانى من انشاء الصندوق طبقاً لمعاهدة ١٩٧١ التخفيف
من العبء المالى لمسئولية مالك السفينة طبقاً لمعاهدة ١٩٦٩ . ومن ثم تحمل
الصندوق نحوربع التعويضات التى يلتزم بها المالك . وذلك مع استثناء
حالتين يعفى فيهما الصندوق من التزامه وهى حالة الخطأ العمدى لمالك
السفينة ، وحالة عدم احترام قواعد السلامة البحرية أو المنع من التلوث .

٢٢١- بروتوكول ١٩٩٢ المعدل لمعاهدة ١٩٧١ .

تعديلت معاهدة ١٩٧١ ببروتوكول ١٩٩٢ وأصبحت تسمى بالمعاهدة
الدولية المتعلقة بانشاء صندوق دولى للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث
بالزيت لعام ١٩٩٢ أو معاهدة الصندوق لعام ١٩٩٢ . وكما هو الحال فى العلاقة
التكميلية بين معاهدتى ١٩٦٩ و ١٩٧١ ، فإن الدول الأطراف فى بروتوكول
المسئولية لعام ١٩٩٢ للمعدل لمعاهدة ١٩٦٩ هى وحدها التى يمكن أن تصبح
طرفاً فى بروتوكول للصندوق لعام ١٩٩٢ .

ونصت للمادة الثالثة من بروتوكول ١٩٩٢ على أن الغرض من انشاء
صندوق ١٩٩٢ هو فى ضمان تعويض الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت فى
الحدود التى تكون فيها للحماية المقدمة من بروتوكول ١٩٩٢ المعدل لمعاهدة
١٩٦٩ غير كافية . أما اعفاء مالك السفينة من الالتزام المالى الاضافى الذى

تقرضه عليه معاهدة ١٩٦٩ فقد زالت هذه الوظيفة فى صندوق ١٩٩٢ .

ويلتزم صندوق ١٩٩٢ بتعويض المتضررين من التلوث إذا كانوا غير قادرين على الحصول على تعويض عادل عن الأضرار اللاحقة بهم طبقاً لبروتوكول ١٩٩٢ المعدل لمعاهدة ١٩٦٩ وذلك لأحد الأسباب الآتية : (أ) إذا كان هذا البروتوكول لا ينص على أى مسئولية عن الأضرار الناشئة عن التلوث. (ب) إذا كان مالك السفينة غير قادر مادياً على الوفاء بالتزاماته كاملة فى الوقت الذى يكون فيه ضمانه المالى لا يغطى الأضرار الناشئة ولا يكفى للوفاء بطلبات التعويض عن هذه الأضرار . (ج) إذا كانت الأضرار تتعدى حدود مسئولية المالك طبقاً لهذا البروتوكول .

وظلت حالات إعفاء صندوق ١٩٩٢ من الالتزام بتعويض المتضررين من التلوث كما هى عليه فى معاهدة ١٩٧١ . وحرص البروتوكول على النص على أن الصندوق لا يعفى مطلقاً من الالتزام بتعويض تكاليف التدابير الوقائية التى يتخذها المالك حتى ولو كان ضرر التلوث راجعاً كلياً أو جزئياً إلى خطأ من جانبه ، وذلك بقصد الحث على اتخاذ هذه التدابير .

ونص بروتوكول ١٩٩٢ على أن الحد الأقصى للتعويض بواسطة الصندوق ، بما فى ذلك مبلغ التعويض المدفوع فعلاً طبقاً لبروتوكول ١٩٩٢ المعدل لمعاهدة ١٩٦٩ يجب ألا يزيد عن ١٣٥ مليون حق سحب خاص (بعد أن كان ٤٥ مليون حق سحب خاص) . ونص على أنه يمكن أن يصعد هذا الحد إلى ٢٠٠ مليون حق سحب خاص فى حالة الزيادة المحسوسة لكمية الزيت المنقولة بطريق البحر .

الفصل الثانى

الريان

٢٢٢ - الريان هو كل شخص يتولى قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية . وللريان مركز قانونى خاص يتميز به عن التابعين عامة . فهو ممثل السلطة العامة على ظهر السفينة ، وسيد السفينة وقائدها ، وعميد رجال الطاقم جميعاً من ضباط ومهندسين وملاحين . وسنتكلم فيما يتعلق بالريان ، عن كيفية تعيينه وعزله ، وعن اختصاصاته ، وعن طبيعته علاقته بالمجهز والشاحنين ، وأخيراً عن مسؤوليته .

الفرع الأول

تعيين الريان وعزله

٢٢٣ - يتولى مجهز السفينة تعيين الريان (م ٩٢ بحرى جديد) . ويلزم أن تتوافر فى الريان المؤهلات المنصوص عليها فى القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ فى شأن المؤهلات واعداد الرابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن والقرارات الوزارية التى صدرت تنفيذاً لهذا القانون (١) . وهذه المؤهلات تختلف باختلاف نوع الملاحة ونوع السفينة وحمولتها .

وفى حالة وفاة الريان أو غيابه أو وجود مانع آخر ، يقوم الضابط الذى يليه مباشرة فى الدرجة مقامه (م ٩٣ فقرة ١) .

وتنص المادة ٩٢ بحرى على أن ، يعين مجهز السفينة الريان ويعزله ، وللريان فى حالة عزله الحق فى التعويض إن كان له مقتضى وفقاً للقواعد العامة ، . فللمجهز - وفقاً لهذا النص - الحق فى عزل الريان . وحق المجهز فى عزل الريان حق مطلق يتعلق بالنظام العام ، فلا يجوز الاتفاق على

(١) أنظر قرارى وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ٦٩ لسنة ١٩٨٢ و ٥٠ لسنة ١٩٨٣ .

عكسه ، رغم عدم النص الصريح على ذلك فى المادة ٩٢ (١) . والحكمة من ذلك ترجع إلى أن الريان يتمتع بسلطات واختصاصات واسعة ، وهو يباشر عمله بعيداً عن رقابة المجهز وسلطانة ، وتترتب على أخطائه مسؤولية كبيرة على عاتق المجهز ، ولذا يجب أن يتمكن المجهز من التخلص من الريان متى فقد ثقته فيه .

وللريان فى حالة عزله فى وقت غير مناسب وبغير عذر مقبول الحق فى التعويض . وهذا الحكم يتمشى مع القواعد العامة فى الوكالة والتي تلزم الموكل بتعويض الوكيل عن الضرر الذى يلحقه من جراء عزله إذا كانت الوكالة بأجر (م ٧١٥ مدنى) . كما أنه يتفق مع العدالة إذ أنه يحمى الريان الطرف الضعيف من عسف المجهز الطرف القوى . فضلاً عن أن الزام المجهز بتعويض الريان إذا كان العزل من غير مسوغ من شأنه الحد من حرية المجهز المطلقة حتى لا يستعمل حق العزل فى غير الأغراض والأهداف التى شرع من أجلها . وهذا الحكم يتلافى ما وجه من نقد لنص المادة ٣٢ بحرى قديم الذى كان يحرم الريان المعزول من التعويض .

الفرع الثانى

اختصاصات الريان

٢٢٤ - للريان نوعان من الاختصاصات : اختصاصات عامة يباشرها بوصفه ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة ، واختصاصات خاصة يمارسها بوصفه تابعاً وممثلاً للمجهز .

المبحث الأول

اختصاصات الريان العامة

٢٢٥ - يزود القانون الريان بسلطة عامة تتناول التأديب والتحقيق

(١) فى حين أن المادة ٣٢ بحرى قديم نصت صراحة على أنه يجوز لمالك السفينة فى كل الأحوال أن يعزل ريانها ولو شرط على نفسه عدم جواز ذلك .

والتوثيق لتعذر اخضاع السفينة لسلطة أخرى غير سلطته . ويعتبر الريان في مباشرته لهذه الاختصاصات ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة ، دون أن يعد لذلك موظفاً عمومياً بل يظل تابعاً للمجهز .

قربان السفينة على كل الموجودين عليها ، وفقاً لأحكام القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن ، السلطة التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والأشخاص المسافرين عليها والبضائع المشحونة بها ، وسلامة الرحلة ، ويجوز له أن يتخذ من وسائل القوة ما يلزم لحفظ النظام وأن يطلب عند الضرورة تدخل السلطات المحلية (م ١) . وللريان أن يوقع العقوبات التأديبية على كل من يرتكب عملاً فيه اخلال بالنظام أو يرفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها إذا كانت السفينة في عرض البحر أو في ميناء أجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي مصري (م ٢، ٣، ٤) . وقد تضمنت الفقرة الثانية من المادة ٩٦ بحرى احالة إلى القانون الخاص بالأمن والنظام والتأديب في السفن سالف الذكر (١) .

وإذا ارتكبت جريمة على ظهر السفينة أثناء الرحلة ، تولى الريان - إلى حين وصول السلطات المختصة - جمع الاستدلالات واجراء التحريات التي لا تحتمل التأخير ، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي تفيد في إثبات الجريمة . ويحرر الريان تقريراً بالاجراءات التي اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقاً به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية في أول ميناء مصري (م ٩٨ بحرى) .

ويكون للريان سلطة التوثيق في السفينة (م ٩٦ فقرة ١) . ويقوم بإثبات الوقائع المتعلقة بالأحوال المدنية من ميلاد أو وفاة أو زواج أو طلاق في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة (دفتر يومية السفينة) ولتباع الاجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية (م ٩٧ فقرة ١) . وله سلطة توثيق الوصايا والتصرفات التي تصدر من رجال الطاقم أو من المسافرين وتشتترط فيها الرسمية .

(١) وهذا النص تكرر لما قرره من قبل الفقرة الثانية من المادة ٩ بحرى جديد .

وإذا كان للريان اختصاصات وسلطات عامة كما تقدم فإنه لا يعتبر لذلك موظفاً عمومياً ، بل يظل تابعاً وممثلاً للمجهز .

المبحث الثاني

اختصاصات الريان الخاصة

٢٢٦- للريان ، بوصفه ممثلاً للمجهز ، وظيفتان : وظيفة فنية هي قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية المقررة ، ووظيفة تجارية هي إبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها .

٢٢٧- وظيفة الريان الفنية ،

يعتبر الريان مديراً فنياً للرحلة البحرية . ويجب عليه قيادة السفينة من ميناء للقيام إلى ميناء الوصول وفقاً لخط السير المرسوم . وعليه أن يتبع تعليمات للمجهز وأن يخطره بأى إجراء غير عادى يحدث فى السفينة ولا يجوز للريان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى وميناء مأمون (م ٩٤ فقرة ١) . ولا يجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأى ضباطها ، وفى هذه الحالة يجب عليه انقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر ذلك (م ٩٤ فقرة ٢) . وعلى الريان أن يتولى بنفسه قيادة السفينة عند دخولها الموانىء أو المراسى أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك فى جميع الأحوال التى تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الريان ملزماً بالاستعانة بممرشد (م ٩٥) .

ويجب على الريان أن يراعى فى قيادة السفينة الأصول الفنية فى الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والعرف البحرى والأحكام المعمول بها فى موانىء الدولة التى توجد بها السفينة (م ٩٣ فقرة ٢) . وعلى للريان أن يحتفظ فى السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التى يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة (م ١٠١) . وقد سلفت الإشارة إلى هذه الأوراق والدفاتر (١) .

ويجب على الريان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى ، أن يقدم تقريراً بالحوادث غير العادية التى طرأت أثناء الرحلة سواء أكانت تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة ، ويسمى هذا التقرير بالتقرير البحرى . ويقدم هذا التقرير فى مصر إلى الإدارة البحرية المختصة (مصلحة الموانئ والمناظر) . ويقدم التقرير خارج مصر إلى القنصل المصرى وإن لم يوجد فإلى السلطة المحلية المختصة (م ١٠٤ فقرة ١ و ٢) .

وتتولى الجهة التى تسلمت التقرير تحقيق ما ورد فيه ، ويكون ذلك بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التى تساعد فى الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلم صورة منه إلى الريان . ويجوز فى جميع الأحوال إقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير (م ١٠٤ فقرة ٣) . ويعتبر التقرير البحرى - بعد تحقيقه - حجة بما فيه حتى يثبت العكس (١) .

ولا يجوز للريان ، فيما عدا حالة الضرورة القصوى ، أن يشرع فى تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور (م ١٠٤ فقرة ٤) .

٢٢٩ - وظيفة الريان التجارية ،

يعتبر الريان نائباً عن المجهز ويمثله أمام القضاء ، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة مثل تعيين البحارة وعزلهم واصلاح السفينة وشراء المؤن والأغذية وابرام عقود النقل . وهذه الأعمال القانونية جميعها ، ولو أن الريان يقوم بها باسمه الخاص ، إلا أن آثارها تنصرف مباشرة إلى المجهز ، لأن الريان إنما يباشرها بوصفه نائباً عن المجهز ، وهذه الصفة معلومة للغير ، ولا يحتج على الغير حسن النية بأى تحديد أو قيد اتفاقى يرد على نيابة الريان (م ٩٩ فقرة ١) .

(١) نقض ١٧ مايو ١٩٦٦ مجموعة للنقض ص ١٧ ص ١١٢٩ .

على أن الريان لا يعتبر نائباً عن المجهز إلا فى المكان الذى لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه (١) . على أن المشرع استثنى أعمالاً معينة يجوز للريان القيام بها فى المكان الذى يوجد به المجهز أو وكيل عنه ، وهى الأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالأصلاحيات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم . ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك (م ٩٩ فقرة ٢) . ومن ثم يظل المجهز مسئولاً قبل الغير حسن النية الذى تعاقد مع الريان وهو يجهل وجود المجهز أو وكيله فى مكان التعاقد .

كما أن سلطة الريان تتسع فى حالة الضرورة . فللريان وفقاً للمادة ١٠٥ إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة مثل وجوب اصلاح السفينة أو شراء أدوات أو مؤونة لها ، أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها ، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز أن يقترض بضمان شحنة السفينة . وإذا لم يتيسر للريان الاقتراض ، فله أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب . ويتولى الريان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المرسل إليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه .

ولما كان الاقتراض أو الرهن أو البيع تصرفاً استثنائياً لا يلجأ إليه إذا دعت إليه الضرورة ، فقد اشترط المشرع لأجرائه الحصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التى توجد بها بالسفينة إذا كانت موجودة فى جمهورية مصر العربية أو من القنصل المصرى أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة فى الخارج (م ١٠٥ فقرة ١ ، ٢) . وإذا اقتترض الريان أو رهن أو باع بلا ضرورة أو دون إذن ، كان مسئولاً قبل المالك وملزماً دون غيره بأداء المبلغ المقرض أو ثمن الأشياء المرهونة أو المباعة .

ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفريغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة (م ١٠٥ فقرة ٣) .

(١) نقض ٢٩ أكتوبر ١٩٦٩ مجموعة للنقض من ٢٠ ص ١١٤٥ فى أن تمثيل الريان لمالك السفينة لا يسرى إلا حيث لا يوجد مالك السفينة أو من يحل محله .

ويلاحظ أن دور الريان في نطاق الاختصاصات التجارية قد ضعف في الوقت الحاضر عما كان عليه في الماضي بسبب وجود ممثلين للمجهز في الموانئ التي ترسو عليها السفينة كأمين السفينة ومدير الفرع بحيث أصبح دور الريان قاصراً على القيادة الفنية للسفينة (١) .

الفرع الثالث

طبيعة علاقة الريان بالمجهز والشاحن

٢٣٠- الريان نائب قانوني للمجهز،

وتثير اختصاصات الريان السالف ذكرها مسألة قانونية تتعلق بتحديد طبيعة علاقة الريان بالمجهز .

والواقع أنه لا يمكن اعتبار الريان مجرد عامل يرتبط مع المجهز بعقد عمل . لأن الريان لا يقوم بأعمال مادية فحسب بل بأعمال قانونية أيضاً ، في حين أن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية دون القانونية .

كما لا يسوغ القول بأن الريان وكيل عن المجهز ، لأن الوكالة لا تكون إلا في الأعمال القانونية ، في حين أن الريان يقوم بأعمال مادية لا يمكن اعتبارها ملحقة باختصاصاته القانونية وتابعة لها .

أما القول بأن الريان يرتبط بالمجهز بعقد هو مزاج من عقد العمل والوكالة معاً فيتجاهل ما للريان من سلطة عامة على ظهر السفينة تتناول التأديب والتحقيق والتوثيق وما يتمتع به الريان من سلطان مطلق في تنفيذ أوامر المجهز وحقه في إبرام تصرفات قانونية رغم معارضة المجهز إذا كان ذلك في صالح السفينة وحقه في التعامل مع الغير والمقاضاة باسمه الخاص مما يتعذر معه درج عقد استخدامه في أحد العقود المدنية المعروفة .

(١) يلاحظ أن المادة ١٠٠ توجب على الريان أن يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية تعليمات المجهز . والصحيح أن على الريان أن يتبع تعليمات المجهز سواء فيما يتعلق بوظائفه التجارية أو بوظائفه الفنية .

والرأى الراجح أن الريان يعتبر ممثلاً أو نائباً قانونياً للمجهز يستمد نيابته من القانون مباشرة لا من العقد المبرم بينه وبين المجهز . وقد تبنى التقنين البحري الجديد هذا النظر في المادة ٩٩ حيث نص على أن « يعتبر الريان النائب القانوني عن المجهز » . وهذا الرأي هو الأولي بالقبول والتأييد في نظرنا على أساس أن العقد المبرم بين المجهز والريان ما هو إلا عمل قانوني شرطي acte - condition ، أي أنه شرط لتطبيق نظام تكفل القانون بتحديدده من قبل ولم يدع للأفراد حرية تعديله وفق مشيئتهم . وبمعنى آخر لا يترتب على العقد المبرم سوى اسناد مركز قانوني موضوعي محدد ابتداءً هو مركز الريان إلى شخص معين (١) .

٢٣١- الريان ممثل قانوني للشاحنين ،

قد تدعو الظروف الريان إلى القيام ببعض التصرفات لصالح الشاحنين . فإذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر وتعذر اصلاحها ، وجب على الريان أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضائع إلى المحل المعين لها (م ١٠٧ فقرة ٢ بحري) . وإذا اضطر الريان إلى ترك السفينة في حالة الخطر المحقق ، تعين عليه أن ينفذ البضائع التي يكون ثمنها أكثر من غيرها (م ٩٤ فقرة ٢) . ونظرية الخسارات المشتركة لا تستقيم إلا على اعتبار أن الريان ملزم بالعمل لصالح الشاحنين والمجهز على السواء . ولذلك اتجه الرأي إلى اعتبار الريان ممثلاً قانونياً لكل نوى الشأن في الرحلة البحرية . وإذا كان المجهز هو صاحب المصلحة الرئيسية والجوهرية في الرحلة البحرية ، فإنه إذا تطلب الأمر القيام بعمل مستقل لصالح الشاحنين فعلى الريان أن يباشره نيابة عنهم (٢) .

وتفريعاً على ذلك يلتزم الشاحنون بنتائج الأعمال التي قام بها الريان في صالحهم ، ويحق للريان أن يطالب الشاحنين بكل المصروفات التي أنفقها في صالحهم ، كما يجوز له أن يتقاضى باسمه بوصفه ممثلاً للشاحنين .

(١) أنظر كتابنا ، أصول القانون البحري ، بند ١٥٦ وما بعده .

(٢) أنظر كتابنا ، أصول القانون البحري ، بند ٢٦٠ وما بعده .

الفرع الرابع

مسئولية الريان

٢٣٢- للمسئولية المدنية :

يكون للريان مسئولاً شخصياً قبل المجهز عن الأخطاء التي تقع منه في أدائه لوظيفته ولو كانت يسيرة (م ١٠٨ فقرة ٣) .

والريان مسئول شخصياً عن أخطائه قبل الغير وفقاً للقواعد العامة . كما إذا هجر السفينة أثناء السفر (١) ، أو استخدم ملاحاً غير صالح للعمل لخلل في قواه العقلية دون أن يشرف عليه لشرافاً دقيقاً مما ترتب عليه إصابة هذا الملاح بإصابة قاتلة (٢) أو إذا صدم سفينة أخرى بخطأ منه . بيد أن العمل جرى على أن يرجع الغير على المجهز ، وإذا قضى بمسئولية المجهز فقلماً يرجع على الريان لانتفاء الجدى من هذا الرجوع بسبب جسامه الأضرار وعدم ملاءمة للريان .

ولا يسأل الريان عن أخطاء البحارة لأنهم إنما يتبعون المجهز لا الريان فلا محل لمساءلة الريان عن أعمالهم .

ولا يسأل الريان كذلك عن أخطاء ركاب السفينة إلا إذا ثبت أنه لم يمارس حقه في الإشراف والرقابة عليهم وأنه كان في الامكان منع وقوع الضرر لو باشر الريان سلطته التأديبية والنظامية ، إذ يعد ذلك خطأ شخصياً من الريان يستتبع مسئوليته .

٢٣٣- للمسئولية التأديبية والجنائية :

ويعاقب الريان تأديبياً إذا ارتكب خطأ فنياً ترتب عليه وقوع حادث بحرى فيه خطر على الأرواح أو الأموال أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع هذا الحادث (م ٦ قانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب

(١) استئناف مختلط ٥ فبراير ١٩١٣ ب ٢٥ - ١٦٢ .

(٢) استئناف مختلط ٢٨ يونيو ١٩٤٤ ب ٥٦ - ١١٢ .

فى السفن (١) . كما يعاقب جنائياً إذا أساء استعمال مائطته (م٢٠) ، أو ترك أحد البحارة مريضاً أو جريحاً دون أن يحقق له وسائل العلاج والترحيل (م٢٠) أو إذا لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدى لسفينته أو للأشخاص الراكبين فيها لانقاذ سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه فى البحر (م٢٢) ، أو إذا نقض عقد تعيينه وترك السفينة فى غير أحوال الضرورة القصوى (م٢٣)(٢) .

(١) أنظر قرار وزير البحرية رقم ٣١٤٠ لسنة ١٩٦٠ فى شأن تأديب ريان أو أفراد طاقم السفينة .

(٢) أنظر نقض جنائى فرنسى ١١ فبراير ١٩٩٨ DMF ص ٥٧٢ ، فى أن ريان السفينة الذى يقبل عمداً عدداً من للركاب يزيد بحوالى ٢٠٪ عن عدد الأشخاص الذين يمكن أن تستوعبهم ألوات الإنقاذ يرتكب جريمة تعريض للغير للخطر المنصوص عليها فى المادة ٢٢٣ فقرة ١ من قانون العقوبات للفرنسى .

ويلاحظ أن تقنين العقوبات الفرنسى الجديد الذى دخل دور النفاذ فى أول مارس ١٩٩٤ استحدثت بالمادة ٢٢٣ فقرة ١ جنحة ، إحداث خطر بالغير *risque causé à autrui* ، وهى جريمة تنطبق على انتفاء وقوع ضرر بدنى ، ويلزم لقيامها خرق عمدى لالتزام خاص بالسلامة مفروض بمقتضى القانون أو اللوائح . وفى الواقعة التى صدر فيها الحكم المذكور ، كان الالتزام الخاص بالسلامة الذى أهدر هو الالتزام المنصوص عليه فى المادة ٤٩ مرسوم ٣٠ أغسطس ١٩٨٤ للمتعلق بسلامة السفن ، وهى تنص على أن للسفينة التى تبهر يجب أن يكون بها الأدوات للجماعية وللغربية اللازمة لانقاذ كل الأشخاص الموجودين بها .

الفصل الثالث

الطاقم

٢٣٤- استخدم التقنين البحرى الجديد لفظ ، البحارة ، بدلاً من لفظ ، الطاقم ، . ونفضل استخدام لفظ ، الطاقم ، لذيوعه فى العمل . ويقصد بالطاقم (١) مجموع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة . ومن ثم فإن هذا الاصطلاح يشمل الريان وضباط الملاحه والمهندسين البحريين وغيرهم ممن يقوم بخدمة السفينة . ولما كان الريان ذا مركز خاص بوصفه سيد السفينة وعميد الطاقم ، فقد أفردنا له للفصل السابق . على أن هذا لا ينفى صفة للريان كفرد من الطاقم تسرى عليه الأحكام المقررة لأفراد الطاقم جميعاً ما لم يوجد حكم خاص به . ويرتبط أفراد الطاقم مع مجهزة السفينة بعقد عمل بحرى يخضع لتنظيم خاص . وتنص المادة ١٠٩ فقرة ١ على أنه ، يقصد بالبحار كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى ، ويعتبر الريان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز .

وستتكم فى فرع أول عن تكوين الطاقم ، وفى فرع ثان عن عقد للعمل البحرى .

الفرع الأول

تكوين الطاقم

٢٣٥- أفراد الطاقم .

لطاقم هو مجموع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة لياً كانت طبيعة عملهم . بيد أنه يجب التمييز فى لطاقم بين من يتولون السلطة فى السفينة وهم الريان وضباط الملاحه والمهندسون البحريون ، وبين من تلزمهم للطاعة وهم البحارة .

(١) équipage (بالفرنسية) crew (بالانجليزية) .

وتنص المادة ١٠٩ فقرة ٢ على أن تحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية والأعراف البحرية المقصود بالريان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والشروط التي يجب توافرها فيهم .

ويقصد بالريان أى شخص يتولى قيادة السفينة . ويقصد بضباط الملاحة أى شخص يتولى تسيير السفينة أو مناوراتها . ويقصد بمهندس بحرى أى شخص يتولى إدارة وصيانة آلات السفينة (١) . ويلحق بضباط الملاحة ويأخذ حكمهم طبيب السفينة وضابط اللاسلكى والضابط الإدارى وهو يتولى الإشراف على الإدارة الداخلية للسفينة .

أما البحارة ، فمنهم من يعاون الريان والضباط فى أعمال الملاحة البحرية ومنهم من يشتغل فى إدارة آلات السفينة تحت إشراف المهندسين البحريين كالميكانيكيين والوقادين ، ومنهم من يقوم بالخدمة العامة لقضاء حاجات الطاقم والركاب كرئيس الخدم والخدم والطهارة والخبازين .

٢٣٦ - مؤهلات الطاقم ،

ولما كان الريان وضباط الملاحة والمهندسون البحريون يقومون بعمل فنى خطير الشأن ، فقد أوجب القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ فى شأن المؤهلات وأعداد الرابطة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن فى مادته الثالثة أن يكونوا حائزين للشهادات التى تؤهلهم للقيام بأعمالهم . وهذه الشهادات هى : (١) شهادة ريان (٢) شهادة ضابط ملاحه أول (٣) شهادة ضابط ملاحه ثان (٤) شهادة ضابط ملاحه ثالث (٥) شهادة كبير مهندسين بحريين (٦) شهادة مهندس ثان بحرى (٧) شهادة مهندس ثالث بحرى . وبالإضافة إلى ما تقدم شهادة ريان ممتاز وشهادة كبير مهندسين بحريين ممتاز .

وأوجبت المادة ٨ من القانون ألا يقل الحد الأدنى لعدد ضباط الملاحة

(١) أنظر فى هذه التعاريف المادة الأولى من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ فى شأن المؤهلات وأعداد الرابطة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن .

والمهندسين البحريين اللّازمين للعمل على سفينة عما هو وارد بالجدولين (أ) و (ب) من هذا القانون . وهو عدد يختلف تبعاً لحمولة السفينة وتبعاً لما إذا كانت السفينة من سفن الركاب أو من سفن البضائع وتبعاً لما إذا كانت السفينة تقوم بملاحة فى أعالى البحار أو تقوم برحلات دولية قصيرة أو برحلات قريبة من الساحل وتبعاً لقوة آلات السفينة .

وتقوم السلطة البحرية المختصة (إدارة التفتيش انبحرى بمصلحة الموانى والمناثر) بمراقبة استيفاء السفن التى تتواجد فى موانى الدولة للشهادات البحرية (م ١٠) . ونصت المادة ١١ ، ١٢ على العقوبات المقررة على مخالفة أحكام القانون .

٢٣٧- جنسية الطاقم :

رأينا عند الكلام على جنسية السفينة (١) أن المادة العاشرة من القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن تقضى بشطب تسجيل السفينة فى حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين والثى يصدر قرار وزارى بتعيينها . ورأينا أنه قد صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ بتعيين هذه الاشتراطات . وهو يوجب ألا تقل نسبة عدد المصريين من ربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين ومن فى حكمهم كضباط اللاسلكى والأطباء والكتبة والمخزنجية ، وكذا من البحارة ومن فى حكمهم كالوقادين والسفرجية والطباخين الذين يعملون بالسفن التجارية المصرية عن ٩٥ ٪ من مجموع عددهم فى السفينة وألا يقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠ ٪ من مجموع مرتبات هذه الطوائف .

هذا وتقضى المادة ١١٢ بحرى على أنه لا يجوز لأجنبى أن يعمل فى سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو الارشاد فى الموانى المصرية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة (مصلحة الموانى والمناثر) ، وأنه

(١) راجع بند ٤٧ .

لا يجوز فى السفن المصرية أن يزيد عدد البحارة الأجانب والأجور المخصصة لهم على النسب التى يصدر بتحديدھا قرار من الوزير المختص .

٢٣٨- شرط الحصول على الجواز البحرى والترخيص البحرى :

تنص المادة ١١٠ على أن ، لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية أن يقوموا بأى عمل فى السفن التى تبحر خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحرئ من الإدارة البحرية المختصة . وتسرى على الجواز المذكور الأحكام المنصوص عليها فى القوانين والقرارات الخاصة بذلك ، .

وقد صدر فى شأن الجواز البحرئ القانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٦١ المعدل بالقانون رقم ٨١ لسنة ١٩٦٨ ، وقرارات وزير النقل البحرئ رقم ٥٢ لسنة ١٩٦٨ ورقم ٢٩٣ لسنة ١٩٧١ ورقم ٦ لسنة ١٩٧٨ ثم القرار رقم ٤٠ لسنة ١٩٨٦ بشأن استخراج الجواز البحرئ وتجديده .

وتقضى المادة ١١١ بأنه لا يجوز لأى شخص أن يقوم بعمل على سفينة مصرية إلا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك .

الفرع الثانئ

عقد العمل البحرئ

٢٣٩- تعريف العقد :

عقد العمل البحرئ هو العقد الذى يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل فى سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهزة أو ريان (م ١١٣) . ولا يلزم فى هذا العمل أن يكون متصلاً بالملاحة البحرية ، بل المهم أن يؤدى العمل على ظهر السفينة ولو لم يتعلق بالملاحة البحرية . فطبيب السفينة وأفراد الخدمة العامة مثل الطهاة يرتبطون مع المجهزة بعقد عمل بحرئ وتسرى عليهم أحكام هذا العقد . أى أن العبارة بمكان العمل لا بنوعه فى تحديد طبيعة عقد العمل البحرئ وإسباغ صفة البحار على الشخص .

٢٤٠- النصوص القانونية :

يخضع عقد للعمل البحرئ لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التى

تسرى على عقد العمل البرى نظراً لطبيعة الملاحة البحرية وظروف الخاصة التى يؤدى فيها العمل البحرى . وقد تناول التقنين البحرى الجديد عقد العمل البحرى بالتنظيم فى الفصل الثالث من الباب الثانى منه فى المواد من ١١٣ إلى ١٣٦ . ولما كانت هناك أحكام مشتركة بين عمال البر وعمال البحر ، فقد نصت المادة ١١٤ فقرة أولى من التقنين البحرى على أن تسرى على عقد العمل البحرى الأحكام الواردة فى القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد فى شأنه نص فى هذا القانون .

وتقضى المادة ١١٤ فقرة ٢ بعدم سريان أحكام عقد العمل البحرى الواردة فى التقنين على الأشخاص الذين يعملون فى سفن تقل حمولتها الكلية عن عشرين طناً . وجاء فى المذكرة الإيضاحية لمشروع التقنين تبريراً لهذا الإقصاء بأن ، من يعمل على مثل هذه السفن يكون عادة مالكا لها أو شريكا فى ملكيتها وقلما يستخدم عمالاً بحريين ، وإذا استخدمهم فالغالب أن يكونوا من فئة الصبيان ، . وفى رأينا أن إقصاء الأشخاص الذين يعملون فى سفن تقل حمولتها الكلية عن قدر معين أمر يجافى العدالة نظراً لتماثل ظروف عمل هؤلاء الأشخاص مع ظروف زملائهم الذين يعملون فى سفن تزيد عن القدر المعين . وقد يقال بأن المزايا المعطاة للعامل البحرى يراعى فيها طبيعة العمل وخطورته ، ومن يعمل فى سفن صغيرة لا يتعرض لما يتعرض له العامل فى السفن الكبيرة . بيد أن هذا القول لا ينهض مبرراً لهذا الإقصاء .

ويلاحظ أن الأحكام المنظمة لعقد العمل البحرى تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على مخالفتها . ويستفاد هذا من نص المادة ١٣٦ التى تقضى بعقاب المجهز الذى يخالف هذه الأحكام بغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه ولا تزيد على ألفى جنيه مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى ، وتتعدد العقوبة بتعدد من وقعت فى شأنهم الجريمة .

ويلاحظ أيضاً أن التقنين البحرى لم يتضمن تنظيمًا شاملاً للعمل البحرى . وإنما اكتفى بوضع بعض أحكام ضئيلة نص على تكتمها بالأحكام الواردة فى القوانين الخاصة بالعمل والتأمينات الاجتماعية . كما أنه فُصر نطاق تطبيق أحكامه على البحارة الذين يعملون فى السفن التى تبلغ حمولتها حداً معيناً ، فاستبقى بالنسبة لغيرهم من البحارة الأحكام المنصوص عليها فى

قانون العمل والتأمينات الاجتماعية . هذا فضلاً عن إحالته في مواطن كثيرة إلى قوانين وقرارات خاصة مما يفقد التناسق الواجب توافره في التشريع ويجعل من العسير الوقوف على الأحكام القانونية التي تعالج نفس الموضوع . والمأمول أن يضع المشرع المصري تقنيناً مستقلاً للعمل البحري يتمشى مع طبيعته ومع أحكام الاتفاقيات الدولية ويضم القواعد القانونية التي تحكم الجوانب المختلفة للعمل البحري والمتناثرة في قوانين متعددة .

٢٤١ - التنظيم الدولي البحري :

تختلف التشريعات في تنظيمها للعمل البحري . ومن الثابت أن قانون العلم يحكم عقد العمل البحري من حيث أركانه وآثاره وحقوق الأطراف والتزاماتهم ، وذلك لئلا كانت جنسية الملاح والمكان الذي أبرم فيه العقد (١) .

وقد اهتمت هيئة العمل الدولية بتنظيم العمل البحري توحيداً للقواعد التي يقوم عليها في مختلف الدول . فدعت إلى مؤتمرات أقرت طائفة من الاتفاقيات الدولية الخاصة بالعمل البحري (٢) . ولم تنضم مصر إلا إلى النذر اليسير من هذه الاتفاقيات الدولية .

٢٤٢ - تقسيم :

ونعالج عقد العمل البحري في مباحث ثلاثة ، نتكلم في الأول منها عن إثبات العقد ، وفي الثاني عن أحكامه ، ونعرض في الثالث لانقضائه .

المبحث الأول

إثبات عقد العمل البحري

٢٤٣ - تنص المادة ١١٥ على ما يأتي : ، لا يثبت عقد العمل البحري إلا بالكتابة ، ومع ذلك يجوز للبحار وحده إثباته بجميع طرق الإثبات ، .

(١) استئناف مخطط ١٩ مايو ١٩٤٨ ب ٦٠ - ١٢٠ .

(٢) أنظر في بيان هذه الاتفاقيات مؤلفنا ، أصول للقانون البحري ، هامش ص ٢٧٢ ، ٢٧٣ .

ويخلص من هذا النص أن عقد العمل البحرى يجب أن يكون بالكتابة . وهذه الكتابة مشترطة للإثبات فحسب . فإذا لم يحرر العقد فلا يترتب على ذلك بطلانه ، وإنما يؤدي ذلك إلى تعرض المجهز للعقاب المنصوص عليه فى المادة ١٣٦ من القانون . ويجوز للبحار فى هذه الحالة إثبات العقد بكافة طرق الإثبات ، حرصاً من الشارع على حماية حقوق البحار ، خاصة وأن عدم كتابة العقد يكون مرجعه غالباً تقصير المجهز لا تقصير البحار .

وتقضى المادة ١١٦ فقرة أولى بأن يحرر عقد العمل البحرى من ثلاث نسخ تسلم إحداها للمجهز ، وتودع الثانية بالإدارة البحرية المختصة (إدارة التفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمناظر) ، وتسلم الثالثة إلى البحار إذا كان العقد فردياً . ويحتفظ المجهز بالنسخة الأخيرة إذا كان العقد مشتركاً يشمل أكثر من بحار واحد ، وفى هذه الحالة الأخيرة يكون للبحار أن يحصل على مستخرج من إدارة التفتيش البحرى بما يخصه من بيانات واردة فى هذا العقد .

وتوجب المادة ١١٦ فقرة ٢ 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 وجب أن يبين فيه تاريخ السفر والميناء الذى تبدأ منه الرحلة والميناء الذى تنتهى فيه .

المبحث الثانى

أحكام عقد العمل البحرى

٢٤٤- تنشأ عن عقد العمل البحرى التزامات على عاتق كل من البحار والمجهز . فالبحار يلتزم بأداء العمل المتفق عليه . ويلتزم المجهز بدفع الأجر ، وإيواء البحار وإطعامه ، وعلاجه فى حالة إصابته بمرض أو جرح ، وترحيبه إلى الميناء الذى استخدم فيه أو إلى الميناء المتفق عليه إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله من السفينة .

١- التزام البحار بأداء العمل

٢٤٥- يجب على البحار القيام بالعمل المتفق عليه (م ١١٧ فقرة ١)

تحت سلطة الريان وإشرافه ، وأن يبذل فى تأديته من العناية ما يبذله الشخص المعتاد . ويحدد العقد نوع العمل الذى يلتزم البحار بأدائه ، وكيفية هذا الأداء . ولا يجوز للريان أن يكلف البحار عملاً غير المتفق عليه إلا إذا دعت الضرورة لذلك . فيلتزم 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 التى استغرقها هذا العمل (م ١١٧ فقرة ٢) .

وإذا لم يَقم البحار بأداء العمل المنوط به أو أهمل فى أدائه جاز عزله من الخدمة ، فضلاً عما للمجهز من حق المطالبة بالتعويض إن لحقه ضرر من جراء ذلك .

وقد لاحظ الشارع أن هذا الجزاء العمدى لا يكفى أحياناً ، وأن إهمال البحار فى عمله قد يترتب عليه تعطيل الرحلة البحرية أو تعريض السفينة للخطر ، فقرنه بجزاء جنائى نصت عليه المادة ٣ و ١٣ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن .

ويجب على البحار أن يكرس نشاطه وعمله لخدمه السفينة . فلا يجوز له أن يشحن فيها شيئاً من البضائع لحسابه الخاص بدون إذن المجهز ، وإلا ألزم بدفع أجرة نقل هذه البضائع مضافاً إليها مبلغ يعادلها ، وللريان أن يأمر بإلقاء هذه البضائع فى البحر إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو يستلزم أداء غرامات أو نفقات (م ١١٨) .

ويجب على البحار إطاعة أوامر رؤسائه الخاصة بالعمل المتفق عليه أو العمل الذى يدخل فى وظيفته (م ١١٧ فقرة ١) . ويترتب على الإخلال بهذا الالتزام بالطاعة الجزاءات الجنائية المنصوص عليها فى المادتين ٣ و ٥ من القانون رقم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ سالف الذكر .

٢- التزام المجهز بدفع الأجر

٢٤٦- يلتزم المجهز بأن يدفع للبحار الأجر المتفق عليه . ويكون تعيين الحد الأدنى لأجور ومرتببات البحارة بالسفن المصرية ، كما يكرن تعيين علاواتهم وبدلاتهم ومكافآتهم وكيفية أدائها وترقياتهم وأجازاتهم بقرار يصدر

من الوزير المختص (م ١١٩) . وتضاف أثناء السفر إلى أجر البحارة المبين في العقد نسبة يعين حدها الأدنى قرار من الوزير المختص (م ١٢٠) .

وقد يكون أجر البحار ثابتاً يحسب باليوم أو بالشهر أو بالرحلة . وقد يكون بحصة في الأرباح أو في أجرة السفينة ، على أن تحديد الأجر على هذا النحو الأخير قد زال في العصر الحديث بوجه عام .

٢٤٧- تغيير ظروف الرحلة البحرية وأثره على الأجر المعين بالرحلة ،

يجعل التقنين البحري للظروف التي تطرأ على الرحلة البحرية ، كتقصير السفر أو إطالته أو تأجيله بفعل المجهز أو الريان أو وفاة البحار أو إلغاء السفر أو فقد السفينة ، أثراً على الأجر المستحق للبحار المعين بالرحلة .

ففي حالة تقصير السفر أي اختصاره بفعل المجهز أو الريان ، فلا يجوز تخفيض الأجر (م ١٢١) ، أي أن البحار يستحق الأجر كاملاً في هذه الحالة .

وفي حالة إطالة السفر أو تأجيله بفعل المجهز أو الريان ، كأن يأمر المجهز الريان بالمرور على موان لم تكن مدرجة في خط السير المرسوم في البداية ، فيزيد الأجر على قدر الإطالة أي بنسبة امتداد المدة . وإذا كانت إطالة السفر أو تأجيله ناشئة عن خطأ الريان ، فلا يستحق الريان أي زيادة في الأجر عن مدة الامتداد (م ١٢١) .

وإذا توفي البحار أثناء السفر وكان معيناً بالرحلة للذهاب فقط ، التزم للمجهز بأداء كامل أجره . أما إذا كان معيناً للذهاب والإياب معاً ، التزم المجهز بأداء نصف الأجر إذا توفي أثناء الذهاب أو في ميناء الوصول ، وبأداء كامل الأجر إذا توفي أثناء الإياب (م ١٢٢) .

هذا وإذا توفي البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحناتها أو عن المسافرين عليها ، استحق ورثته مبلغاً يعادل أجر ثلاثة أشهر أو يعادل أجر للرحلة إذا كان معيناً بالرحلة ، وذلك فضلاً عن التعويضات والمكافآت التي يقررها التقنين للبحري وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية (م ١٣١) .

وإذا توفي البحار وهو في خدمة السفينة ، وجب على المجهز أداء نفقات دفنه في بلده لئلا كان سبب للوفاة (م ١٢٨ فقرة ١) .

وإذا حالت قوة قاهرة دون البدء فى السفر أو دون مواصلته ، استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التى قضاها فعلاً فى خدمة السفينة ولا يجوز له المطالبة بأى مكافأة أو تعويض (م ١٣٣) .

وإذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة ، استحق البحار أجره حتى يوم فقد السفينة أى عن الأيام التى قضاها فعلاً فى خدمة السفينة . ومع ذلك فإن المادة ١٣٤ فقرة أولى تجيز للمحكمة أن تأمر بإعفاء المجهز من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا ثبت أن ما لحق السفينة من ضرر ناشئ عن فعلهم أو تقصيرهم فى إنقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة .

٢٤٨- قواعد دفع الأجر :

يلتزم المجهز بأداء أجور البحارة فى الزمان والمكان المعينين فى العقد أو للذين يقضى بهما العرف (م ١١٩ فقرة ١) .

وتنص المادة ١٢٣ فقرة ١ على أنه : إذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول على سلفة لا تتجاوز ربع أجره الأسمى ، ويذكر بيان عن السلفة فى دفتر البحارة أو دفتر الحوادث الرسمى حسب الأحوال ويوقعه البحار . وتدخل الفقرة الثانية من نفس المادة للبحار أن يطلب أداء السلفة لزوجته أو أولاده أو أصوله أو فروعهم وكذلك الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الإنفاق عليهم ، وذلك لتمكين البحار من مواجهة نفقات أسرته . ولا يجوز استرداد هذه السلفة فى حالة إلغاء العقد لأى سبب كان ولو وجد اتفاق على الاسترداد (م ١٢٣ فقرة ٣) .

ويجب على المجهز - وفقاً لنص المادة ١٢٨ فقرة ٢ - أن يودع خزانة تفتيش البحرى الأجر النقدي وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الوفاة . وهذا الحكم واجب الاتباع أيضاً فى حالة للبحار المفقود أو الذى يتعذر عليه الاستلام .

٢٤٩- ضمانات استيضاء الأجر :

يحيط الشارع الأجر بحماية خاصة ضماناً لاستيفائه نظراً لأنه المصدر الذى يتعيش منه البحار وأسرته . وهذه الحماية ذات وجهين : حماية البحار من

دائىءى المجهز بآقريء اامآياز للأجر ، وءماية البحار من دائئيه هو بآقريء عدم جواز الءجز على الأجر إلا فى ءءوء وبشروط معينة .

وآقرر الماة ٢٩ فقرة ٣ بءرى اامآيازاً لءضمان الءيون الناشئة عن عءء عمل الرىان والبعارة وءيرهم ممن ىرآبظون بعءء عمل على السفينة .

وبضمن هذا الامآياز الأجر المسآءق للبحار نظير عمله ، والملءقات اللى لها صفة الأجر وآعآبر جزءاً لا ىآجزه منه كمصروفاء العلاج والآرءيل ، والآعريضاء المسآءقة للبحار ، وءيرها من الءيون الناشئة عن العءء .

وبآرآب ءق الامآياز على السفينة وملءقاتها بصرف النظر عما إذا كان المجهز مالكاً للسفينة أو ءير مالك ، وعلى جميع أجور النقل المسآءقة على الرءلاء اللى آآم ءلال عءء عمل واحد (م ٣١) .

وبنقضى ءق الامآياز بمضى سنة على اسآءقاق الءين . ولا ىآرآب على آسليم الرىان والبعارة وءيرهم ممن ىرآبظون بعءء عمل فى السفينة مبالغ مقدماً أو على الءساب اعآبار ءيونهم مسآءقة الءفع (م ٣٨) .

ولا ىجوز للبحار أن ىنزل عن هذا الامآياز فى عءء العمل لآعلقه بالنظام العام .

وآنص للماة ١٢٤ بءرى على أنه ، لا ىجوز للءجز على أجر البحار أو النزول عنه إلا فى الءءوء المبينة فى قوانىن العمل ، ومن آم ىجب الرجوع فى هذا الصءء إلى القواعد اللى آضمنآها للماة ٤١ من قانون العمل رقم ٣٧ لسنة ١٩٨١ .

٣- الآزام المجهز بءذاء البحار وایوانه

٢٥٠- ىلآزم المجهز أثناء السفر بءذاء البحار وإقامآه فى السفينة ءون مقابل ، وءلك وفقاً للقوانىن والآقرارات الخاصة بءلك (م ١٢٥) . وهذا الآلآزام آفرضه طبيعة العمل البءرى الذى ىؤءى فى الغالب والسفينة فى عرض البحر .

وقء وقء سنة ١٩٤٦ آلاآ لآفاقیاء ءولية : الأولى بشأن إعطام البحارة ، والآانية بشأن مؤهلاء طهاة للسفينة ، والآالثة بآهيئة إقامة ملائمة للبحار على السفينة .

٤- التزام المجهز بعلاج البحار

٢٥١- بمقتضى نص المادة ١٢٦ فقرة أولى بحرى يلتزم المجهز بعلاج البحار دون مقابل إذا أصيب بجرح أو مرض وهو فى خدمة السفينة .

وهذا الالتزام يفرضه القانون البحرى من قديم . وهو يقوم على فكرة مخاطر المهنة التى توجب مسئولية صاحب العمل لمجرد وقوع ضرر بالعامل دون التفات إلى الخطأ حتى ولو كان الضرر ناشئاً عن قوة قاهرة .

ويفسر هذا الالتزام بفكرة المشاركة فى الرحلة البحرية . ذلك أن البحار كان يعتبر قديماً شريكاً فى مخاطر الرحلة البحرية ومغانمها . فإذا أصيب البحار بمرض أو جرح فى خدمة السفينة ، وجب أن يعالج وتضمد جروحه على نفقة السفينة أى على حساب المجهز .

ويفيد من هذا الالتزام رجال الطاقم جميعاً ، أيًا كان نوع السفينة التى يعملون عليها تجارية كانت أو سفينة صيد أو سفينة نزهة ، وأيًا كان وجه الاستخدام . فالبحار المستخدم بحصة فى الأرباح أو فى أجرة السفينة يستحق الحماية المقررة بمقتضى المادة ١٢٦ بحرى .

٢٥٢- شروط الالتزام ،

يلتزم المجهز بعلاج البحار فى حالة المرض أو الجرح . ويشترط لاستحقاق العلاج ، وفقاً لنص المادة ١٢٦ ، أن يصاب البحار بالمرض أو الجرح وهو فى خدمة السفينة ، ومعنى آخر يجب أن تتوافر رابطة السببية بين المرض أو الجرح وخدمة السفينة ، وسواء فى ذلك أصيب البحار على البر أثناء السفر أو على ظهر السفينة . بيد أنه إذا أصيب البحار على البر أثناء السفر فعليه هو أن يقيم الدليل على أن الإصابة إنما كانت فى خدمة السفينة (١) . أما إذا أصيب البحار على ظهر السفينة ، فيفترض أن الإصابة ناشئة عن خدمة السفينة (٢) . وللمجهز أن يدحض هذه القرينة بالإثبات العكسى .

(١) نقض فرنسى ٢ أبريل ١٩٣٠ ملحق دور ٨-٣٣٧ .

(٢) نقض فرنسى ١٢ ديسمبر ١٩٠٦ دلوز ١٩٠٧-١-٣٤٤ .

ويستحق البحار العلاج حتى لو كان الممرض أو الجرح ناشئاً عن خطئه باعتبار أن خطأ البحار من مخاطر المهنة . ومع ذلك إذا كان الممرض أو الجرح ناشئاً عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من حالات سوء السلوك ، رجب على المجهز أداء نفقات العلاج على أن يكون له خصمها مما يستحقه البحار من أجر (م ١٢٦) . أى أن البحار هو الذى يتحمل مصروفات العلاج فى هذه الحالة .

أما الأخطاء اليسيرة التى تقع من البحار فى تنفيذ الخدمة فلا تنتقص من مسئولية المجهز (١) .

٢٥٣- مدى الالتزام:

يلتزم المجهز بمصروفات علاج البحار حتى يتم شفاؤه أو يثبت أن الممرض أو الجرح غير قابل للشفاء (م ١٢٦ فقرة ٢) . وإذا كان البحار المريض أو الجريح لا يمكنه الاستمرار فى السفر دون خطر ، رجب على الريان أن يخرج به إلى المستشفى فى أقرب ميناء أو إلى محل آخر تمكن معالجته فيه على الوجه اللائق ، وأن يؤدى المصاريف التى يستلزمها علاجه .

ويستحق البحار الذى يصاب بمرض أو جرح وهو فى خدمة السفينة ، فضلاً عن العلاج كما تقدم ، أجره كاملاً أثناء الرحلة . وتسرى فيما يتعلق باستحقاقه الأجر والمعونة بعد انتهاء الرحلة الأحكام الواردة بقوانين العمل . ولا يستحق البحار أى أجر أو معونة إذا كان الممرض أو الجرح ناشئاً عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من أحوال سوء السلوك (م ١٢٧) .

ومصروفات العلاج ممتازة ، لأنها دين ناشئ عن عقد العمل البحرى (م ٢٩ بند ٣) .

هذا ، وتعاقب المادة ٢١ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تتجاوز عشرين جنياً أو بإحدى هاتين العقوبتين ريان السفينة إذا ترك أحد البحارة مريضاً أو جريحاً دون أن يحقق له وسائل العلاج والترحيل .

(١) استئناف مختلط ٢١ مارس ١٩٣٤ ب ٤٦ - ٢٢٢ .

٥ - التزام المجهز بالترحيل

٢٥٤ - ماهية الالتزام ،

لا يقصد بالترحيل إعادة البحار إلى وطنه ، وإنما إعادته إلى الميناء الذى تم تعيينه فيه أو إلى الميناء المتفق عليه . والالتزام بالترحيل تمليه اعتبارات إنسانية مردوها حماية البحار وإنقاذه من الغربة والبطالة فى البلاد الأجنبية . ويقصد به أيضاً تحقيق مصلحة عامة ، إذ تحتاج الدولة أثناء الحروب إلى رجال البحرية التجارية لتستعين بهم فى الأسطول الحربى ، ولذا تحرص على إعادتهم إليها ليكونوا تحت تصرفها وقت الحاجة . ومن هنا كان الالتزام بالترحيل متعلقاً بالنظام العام لا يجوز للبحار أن يتنازل عنه فى عقد العمل والا كان التنازل باطلاً لا أثر له .

٢٥٥ - نطاق الالتزام ،

وتعرض المادة ١٢٩ فقرة أولى لنطاق الالتزام بالترحيل فتتص على أن يلتزم المجهز 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 بقاء على اتفاق بين المجهز والبحار .

ويتضح من هذا النص أنه إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزال البحار من السفينة ، كما إذا كان مريضاً أو جريحاً ووجب إنزاله من السفينة لمعالجته ، التزم المجهز بإعادته إلى جمهورية مصر العربية ، سواء فى ذلك تم تعيين البحار فى ميناء مصرى أو فى ميناء أجنبى .

على أن المجهز لا يلتزم بالترحيل فى حالتين : الأولى ، إذا كان إنزال البحار من السفينة بناء على أمر من السلطة الأجنبية ، كما إذا ارتكب البحار جريمة فى دولة أجنبية وأمرت بإنزاله . والثانية ، إذا كان إنزال البحار من السفينة بناء على اتفاق بين المجهز والبحار . وغنى عن البيان أن المجهز لا يلتزم بالترحيل إذا ترك البحار العمل فى السفينة باختياره .

ثم تفرق الفقرات الثانية والثالثة والرابعة من المادة ١٢٩ ، بصدد الميناء الذى يلتزم المجهز بإعادة البحار إليه ، بين البحار المصرى والبحار الأجنبى .

ففيما يتعلق بالبحار المصرى ، إذا تم تعيينه فى أحد الموانئ المصرية

التزم المجهز بإعادته إلى هذا الميناء ، أو إلى ميناء مصرى آخر اتفق عليه فى العقد . أما إذا تم تعيين البحار المصرى فى ميناء أجنبى ، التزم المجهز حسب اختيار البحار بإعادته إلى هذا الميناء أو إلى أى ميناء مصرى يعينه البحار .

أما فيما يتعلق بالبحار الأجنبى ، فيلتزم المجهز بإعادته إلى الميناء الذى تم تعيينه فيه إلا إذا نص فى العقد على إعادته إلى أحد الموانئ المصرية . ويشمل الالتزام بالترحيل ، فضلاً عن نقل البحار ، نفقات غذائه وإقامته (م ١٢٩ فقرة ٥) .

٢٥٦ - قيام الدولة بالترحيل ،

وإذا لم يتم المجهز بترحيل البحار فى الحالات التى يجب عليه فيها ذلك ، قامت الدولة أو قنصلها فى الخارج بالترحيل . وللدولة من غير شك أن ترجع على المجهز بالمصروفات التى أنفقتها فى هذا السبيل بطريق الدعى غير المباشرة باستعمال حقوق البحار . على أن القضاء الفرنسى يقرر للدولة حقاً خاصاً مباشراً فى مطالبة المجهز بمصروفات الترحيل (١) . ومنده فى ذلك أن للدولة مصلحة خاصة فى أن يعود البحار إلى الوطن ليكون تحت تصرفها ، وأن الالتزام بالترحيل ليس التزاماً تعاقدياً ناشئاً عن عقد العمل ، بل هو التزام قانونى يتعلق بالنظام العام .

وهذا الحل الذى انتهى إليه القضاء الفرنسى من الصعب التسليم به قانوناً . ذلك أن الدولة ليست طرفاً فى عقد العمل البحرى حتى يكون لها دعى مباشرة قبل المجهز لإجباره على تنفيذ التزامه قبل للبحار . وإذا كان للقضاء الفرنسى قد أخذ بهذا الحل مع ما فيه من تجاوز للاعتبارات القانونية ، فذلك لما ينطوى عليه من مزايا عملية عديدة . فلا يستطيع المجهز فى ظل هذا للرأى أن يحتج فى مواجهة الدولة بما عسى يكون له من دفرع قبل البحار كالدفع بالمقاصة بسبب ما يستحقه من تعويض (٢) . وكذلك تستطيع الدولة أن تطالب المجهز بما لا يجوز للبحار أن يطالب به كتمن الملابس التى قدمتها

(١) نقض فرنسى ، دوقتر مجتمعة ، ٦ فبراير ١٨٧٧ دلوز ١٨٧٧ - ١ - ١١٤ .

(٢) نقض فرنسى ، ٣٦ ديسمبر ١٨٧٩ دلوز ١٨٨٠ - ١ - ١٣٦ .

للبحار (١). وأخيراً يتمتع على المجهز أن يدفع دعوى الدولة بالتقادم المنصوص عنه في المادة ١٣٥ بحرى (٢) (٣) .

المبحث الثالث

انقضاء عقد العمل البحرى

٢٥٧- طرق الانقضاء :

ينقضى عقد العمل البحرى بانتهاء مدته إذا كان محدد المدة ، أو بانتهاء الرحلة إذا كان مبرماً على أساس الرحلة (٤) .

وإذا أبرم العقد لمدة محددة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة إلى أول ميناء مصرى . فإذا مرت السفينة - قبل دخولها أحد الموانئ المصرية - بالميناء الذى تجب إعادة البحار إليه وفقاً لأحكام المادة ٢١٩ من القانون فلا يمتد العقد إلا إلى وقت رسو السفينة فى هذا الميناء (م ١٣٠) .

وإذا كان العقد مبرماً على أساس الرحلة ، وحالت قوة القاهرة دون البدء فى السفر أو دون مواصلته ، انقضى العقد ، ولا يستحق البحار أجراً إلا عن الأيام التى قضاها فعلاً فى خدمة السفينة ، ولا يجوز له المطالبة بأى مكافأة أو تعويض (م ١٣٣) .

(١) نقض فرنسى ٧ مايو ١٩١٩ سبرى ١٩٢٠-١-٣٩٣ .

(٢) نقض فرنسى ٣١ ديسمبر ١٨٧٩ مشار إليه .

(٣) يسرى على الملاحين قانون التأمينات الاجتماعية بمقتضى نص المادة ١١٤ من للتقنين البحرى . ومن ثم يلتزم للمجهز باعتباره صاحب العمل بالتأمين على البحارة لدى هيئة التأمينات الاجتماعية ضد إصابات العمل وأمراض المهنة والشيخوخة والعجز قبل بلوغ الستين .. الخ .

(٤) نقض مدنى ٢٩ أكتوبر ١٩٦٩ مجموعة للنقض ص ٢٠ ص ١١٤٥ فى عقود عمل بحرى أبرمت على أساس رحلات معينة فى موسم الحج من كل عام بينها فاصل زمنى، الأمر الذى لا يسمح باعتبارها مكاملة لبعضها أو باعتبار العقود التالية بمثابة تجديد للعقد الأول .

أما إذا كان العقد غير محدد المدة ولم يكن على أساس الرحلة ، جاز لكل من طرفيه انهاءه بعد اعلان الطرف الآخر على أن يراعى المهلة القانونية التى ينفسخ بعدها العقد . ولم يتضمن التقنين البحرى أحكاماً خاصة فى هذا الشأن ، ومن ثم يجب تطبيق الأحكام الواردة فى قانون العمل رقم ١٣٧ لسنة ١٩٨١ . وتشترط المادة ٧٤ من قانون العمل ضرورة أن يستند انهاء العقد غير المحدد المدة بالارادة المنفردة لأحد طرفيه إلى مبرر مشروع . ويلتزم الطرف الذى أنهى العقد بدون مبرر بتعويض الطرف الآخر عن الأضرار التى أصابته من جراء هذا الانهاء التعسفى . وهذا التعويض مستقل عن التعويض الذى يستحقه أحد الطرفين بسبب عدم مراعاة مهلة الاخطار .

ويجوز للمجهز انهاء عقد العمل البحرى دون اخطار سابق إذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة (م ١٣٤ فقرة ٢) ، وذلك أياً كانت طبيعة العقد المبرم .

وينقضى عقد العمل البحرى بوفاة البحار تطبيقاً للقواعد العامة ، لأن شخصية البحار محل اعتبار فى العقد . ويلاحظ أن التقنين البحرى اكتفى بتحديد مقدار الأجر المستحق لورثة البحار حال وفاته .

٢٥٨- الفصل :

ينقضى عقد العمل البحرى بالفصل . وقد تقدم أن للمجهز الحق فى عزل الريان مع حق الريان المعزول فى التعويض إن كان له مقتضى (م ٩٢) (١) .

أما فصل البحار فمقرر للمجهز وكذلك للريان ، لأن الريان هو المسئول عن نظام السفينة وسلامتها . على أن حق المجهز أو الريان فى فصل البحار ليس مطلقاً ، بل يجب أن يتوافر مسوغ ومبرر مشروع للفصل كعدم الأهلية للخدمة وعدم الطاعة والاعتياذ على السكر والتعدى على أحد فى السفينة بضرب ونحوه وترك السفينة بدون إذن . وتوجب المادة ١٣٢ بحرى إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه فى دفتر السفينة وإلا اعتبر الفصل غير مشروع .

(١) راجع بند ٢٢٣ .

وهذه القرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها . بمعنى أنه يجوز للبحار إثبات عكس ما ورد بالدفتر وعدم مشروعية الفصل . كما يجوز للريان تقديم الدليل على أن عدم إثبات الفصل فى دفتر السفينة كان لسبب أجنبى .

وإذا نجح البحار فى إثبات عدم مشروعية الفصل ، كان له الحق فى المطالبة بالتعويض . والتعويض الذى يستحقه البحار لعزله بسبب غير مشروع ممتاز على السفينة وأجرة النقل لأنه من قبيل الديون الناشئة عن عقد العمل البحرى (م ٢٩ بند ٣) .

وإذا فصل البحار فلا يجوز للريان الزامه بترك السفينة إذا كان فى ميناء أجنبى إلا بإذن كتابى من القنصل المصرى أو السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده (م ١٣٢) .

٢٥٩- تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى :

تنص المادة ١٣٥ بحرى على أن ، تنقضى جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى بمضى سنة من تاريخ انتهاء العقد . والحكمة من هذا التقادم السنوى هى الرغبة فى إنهاء الديون المتعلقة بالرحلة البحرية على وجه السرعة . وتخضع لهذا التقادم الدعاوى التى يرفعها البحار على المجهز كالدعاوى المتعلقة بدفع الأجر والتعويضات ومصروفات العلاج والترحيل وجميع ما يستحقه البحار قبل المجهز كما تخضع له الدعاوى التى يرفعها المجهز على البحار .

ويلاحظ أن للمادة ٤٣٣ فقرة ١ من التقنين التجارى الفرنسى معبلة بقانون ١٦ يوليو ١٩٧١ تقضى بأن الدعاوى بالمطالبة بالوفاء بأجور الضباط والبحارة وغيرهم من أفراد الطاقم تتقادم بمضى خمس سنوات طبقاً للمادة ٢٢٧٧ من القانون المدنى الفرنسى . وغنى عن البيان أن المادة ٣٧٥ من التقنين المدنى المصرى صريحة فى أن يتقادم بخمس سنوات كل حق دورى متجدد كالمرتبات والأجور . وكان الأجدر الأخذ بهذا الحكم فيما يتعلق بالدعاوى المتعلقة بدفع أجور البحارة ، لما يتضمنه من حماية أفضل لحقوقهم . ومن الغريب الملفت أن التقنين البحرى الجديد يجعل مدة تقادم كافة الدعاوى البحرية سنتين ، فى حين أنه يجعل مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد للعمل البحرى سنة واحدة .

الفصل الرابع

المرشد

٢٦٠ - المرشد هو الشخص الذى يدل ريان السفينة على خط السير الواجب الاتباع لدى الدخول فى الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منه . وترجع العلة فى تقرير نظام الارشاد إلى أن الموانى تزخر بالصخور والشعاب أو حطام السفن الغارقة أو بالمنشآت الفنية المتعددة التى تعرقل سير السفينة وتعرضها للخطر فيما لو ارتطمت بأحد هذه العوائق ، فضلاً عما يترتب على ذلك من شل حركة الملاحة فى الميناء لزمّن غير قصير ، مما يتطلب أن يستعين الريان بالمرشد لالمامه بالميناء وعوائقه ومسالكه . والارشاد فى الموانى إما أن يكون اختيارياً متروكاً لمشيلة الريان وتقديره ، وإما أن يكون اجبارياً بأن يلتزم الريان بالاستعانة بالمرشد عند دخوله الميناء أو خروجه منه .

ولم يعرض التقنين البحرى القديم للارشاد إلا فى مادة واحدة منه هى المادة ٤٢ ، ويفهم منها أن الارشاد فى الموانى المصرية كان وقت وضع التقنين البحرى القديم متروكاً لمشيلة الريان واختياره . ثم تدخل المشرع المصرى باصدار قوانين خاصة بالارشاد فى الموانى المصرية . فأصدر القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨ الخاص بالارشاد فى ميناء الاسكندرية والذى حل محله القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ فالقانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن تنظيم الارشاد بميناء الاسكندرية والدخيلة . كما صدر القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ فى شأن تنظيم الارشاد فى ميناء السويس ، والقانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٦ فى شأن تنظيم الارشاد فى ميناء دمياط والقانون رقم ٨٧ لسنة ١٩٩٧ فى شأن تنظيم الارشاد بميناء العريش ، ويقضى بسريان أحكام القانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٦ فى شأن تنظيم الارشاد بميناء دمياط على ميناء العريش . وبالإضافة إلى هذه القوانين صدر القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ الخاص برسم الارشاد والتعويضات ورسوم الموانى والمنائر والرسو والمكوث المعدل بالقانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٨٨ والقانون رقم ٥ لسنة ١٩٩٠ .

وتضمن التقنين البحرى الجديد بعض الأحكام الخاصة بالارشاد فى المواد

٢٨٢ إلى ٢٩١ منه ، تاركاً كل ما يتعلق بتنظيم الارشاد وتحديد مناطقه
وتعيين الرسوم الأصلية والاضافية التي تستحق عنه للقوانين والقرارات الخاصة
بذلك (م ٢٨٢ فقرة ٢) .

ومما لا شك فيه أنه كان من الأصوب والأجدر اصدار قانون موحد ينظم
الارشاد في جميع الموانئ المصرية القائمة أو ما ينشأ منها في المستقبل ، لا
سيما وأن أحكام القوانين القائمة المتعددة تكاد تكون متماثلة .

وستتكم عن الالتزام بالارشاد في فرع أول ، ونعالج عقد الارشاد في فرع
ثانٍ ، ثم نعرض للمسئولية عن الارشاد في فرع ثالث .

الفرع الأول

الالتزام بالارشاد

٢٦١-الارشاد اجبارى :

الارشاد اجبارى فى قناة السويس وفى الموانئ المصرية التى يصدر
بتعيينها قرار من الوزير المختص (م ٢٨٢ فقرة ١ بحرى) .

وكل سفينة خاضعة للالتزام بالارشاد لا تستعين بخدمات المرشد تلزم فضلاً
عن أداء الرسم المقرر برسم اضافى (١) . ولما كان اغفال الاستعانة بخدمات
المرشد يعرض السفن لخطر الارتطام بالصخور التى تكتنف الممرات والمسالك
للبحرية المؤدية إلى الميناء وما يترتب على ذلك من سد هذه الممرات وتعطيل
الملاحة - لذلك تقرر عقاب ريان السفينة إذا دخل بالسفينة فى منطقة الارشاد
أو تحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد ما لم يكن قد أذن
له بذلك (٢) .

(١) ١٢م من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن تنظيم الارشاد بميناء الاسكندرية
والنخيلة .

(٢) ١٣م ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

٢٦٢- السفن الخاضعة للالتزام بالارشاد :

وتخضع للالتزام بالارشاد جميع السفن (١) سواء أكانت مصرية أو أجنبية، وسواء أكانت تجارية أو سفن صيد أو سفن نزهة .

بيد أنه يعفى من الالتزام بالارشاد ، وفقاً للقوانين الخاصة بالارشاد ، السفن الآتية :

١- السفن الحربية أياً كانت جنسيتها ، وذلك للسرية التى يجب أن تحاط به ملاحظتها .

٢- السفن المملوكة للحكومة والهيئات العامة التى لا تقوم بأعمال تجارية، إذ أن ربايتها على علم كاف بموانئ الجمهورية .

٣- السفن الآلية التى تقل حمولتها الكلية عن ٣٠٠ طن ، إذ أن هذه السفن لا تستطيع أن تتحمل رسوم الارشاد ولأن احتمال إضرارها بمنشآت الموانئ ضعيف .

٤- السفن والعائمات المرخص لها بالعمل داخل موانئ الجمهورية والتى لا تبرح الميناء عادة .

٥- السفن والوحدات المرخص لها من هيئة النقل النهري .

على أنه يجوز للسفن المعفاة أن تستعين بخدمات المرشد ، وعندئذ يستحق عليها الرسم المقرر للارشاد (٢) .

هذا ، وتتولى الارشاد بميناء الاسكندرية هيئة خاصة تخضع لاشراف الهيئة العامة لميناء الاسكندرية (٣) . وتتولى هيئة قناة السويس ادارة الارشاد فى قناة السويس وميناء بورسعيد وميناء السويس .

(١) م ١ ق ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

(٢) م ١ ق ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

(٣) أنظر قرار رئيس للجمهورية رقم ٣٢٩٣ لسنة ١٩٦٦ باختصاصات ومسؤوليات الهيئة العامة لميناء الاسكندرية (م ٢ و ٤) .

الفرع الثانى

عقد الارشاد

٢٦٣- تكوين العقد :

ينعقد بين المرشد وريان السفينة عقد عمل ذو مدة قصيرة يلتزم المرشد بمقتضاه بارشاد السفينة لدى دخولها فى الميناء أو خروجها منه نظير مبلغ نقدى يحدده القانون .

ويصدر الإيجاب فى هذا العقد من الريان . فعلى كل سفينة خاضعة لالتزام الارشاد قبل دخولها منطقة الارشاد أو تحركها فيها أو خروجها منه أن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد أو أن تقوم بطلبه لاسلكياً (١) . وعلى المرشد أن يجيب طلب السفينة التى عهد إليه بارشادها (٢) ، ما لم توجد سفينة أخرى فى حالة خط محقق ، إذ يجب على المرشد أن يقدم مساعدته أولاً للسفينة التى تكون فى خطر ولو لم يطلب إليه ذلك (م ٢٨٤ بحرى) .

ويتعرض المرشد للعقاب إذ امتنع عمداً عن القيام بعملية الارشاد لسفينة تكون فى حالة الخطر رغم تكليفه بارشادها أو قام بعملية الارشاد وهو فى حالة سكر .

٢٦٤- على أن بعض الفقه البحرى يرى أن علاقة الريان بالمرشد ليست علاقة عقدية لانعدام كل عناصر العقد . ذلك أن الريان ليس حراً فى الاستعانة أو عدم الاستعانة بالمرشد ولا اختيار مرشد بعينه . كما أن المرشد ليس حراً فى ارشاد السفينة بل يؤدى عمله بحسب دوره وليس له اختيار السفينة التى يرشدها . كذلك فإن مقابل الارشاد تحدده سلفاً القوانين واللوائح ولا يخضع لتقدير الريان أو المرشد . وبذلك اقترب الارشاد من فكرة النظام الذى يتولى

(١) م ٣ ق ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

(٢) م ٦ ق ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

(٣) م ١٥ ق ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

القانون تحديد معالمه وبعد عن فكرة العقد . ولذلك برز الاتجاه إلى اعتبار الارشاد خدمة عامة يؤديها المرشد بوصفه منتمياً لهيئة الارشاد مقابل رسم يفرضه القانون (١) .

وهذا الاتجاه لا يحظى منا بالقبول والتأييد ونرى أن الارشاد يستند إلى عقد بين الريان والمرشد . ولا ينتقص من ذلك جعل الارشاد اجبارياً ، إذ أن الاجبار على التعاقد شائع في كثير من العقود وبخاصة تلك العقود التي يبرمها الجمهور مع أشخاص يلزمهم القانون بالبيع أو بتقديم خدمة كمتعهدي النقل . كما أن تحديد مقابل الارشاد في القوانين واللوائح لا يتنافى مع فكرة العقد ، إذ أن تحديد المقابل بواسطة القانون أو بواسطة الشخص الذي يقوم على إدارة مرفق عام كالبريد والبرق والنقل العام أو بالسكك الحديدية أو بواسطة شخص من أشخاص القانون الخاص كشركات النقل البري والبحري والجوي لا يرفع صفة العقد على اتفاق الأطراف . والواقع أن تدخل الدولة في الارشاد بالتنظيم ليس قاصراً على الارشاد وحده بل هي ظاهرة عامة نلمسها في كثير من العقود والعلاقات القانونية الخاصة دون أن يستتبع ذلك انكار صفة العقد (٢) .

٢٦٥ - التزام المرشد :

يلتزم المرشد بارشاد ريان السفينة وتزويده بالمعلومات عن خط السير الواجب الاتباع لدى دخول السفينة في الميناء أو خروجها منه . وتلخص مهمة المرشد في توجيه الريان ، ولكن تبقى قيادة السفينة وادارتها للريان أثناء قيام المرشد بعمله عليها (م ٢٨٦ بحري) . ولا اجبار على الريان في قبول تعليمات المرشد ، بل يجوز له أن يمتنع عن اتباعها إذا رأى فيها ما يعرض السفينة للخطر .

٢٦٦ - التزام المجهز بدفع رسوم الارشاد :

ويلتزم المجهز بدفع رسوم الارشاد ، وهي رسوم محددة في القانون على

(١) في هذا المعنى : د. رفعت فخرى ، المرجع السابق بند ١٥٠ - د. هاني دويدار ،

المرجع السابق ص ٣٧٦ - د. محمد كمال حمدي ، القانون البحري ١٩٩٧ ص ٨٥٩ .

(٢) أنظر في هذا المعنى د. محمود سمير الشرفاوي ، القانون البحري بند ٥٨٣ .

أساس الحمولة الكلية المسجلة للسفينة (القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ فى شأن رسوم الارشاد والتعويضات ورسوم الموانى والمناظر والرسو والمكوث) (١) .

وإذا اضطر المرشد إلى السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناء على طلب الريان ، التزم المجهز بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذى قام منه مع التعويض عند الاقتضاء (م ٢٨٦ بحرى) .

ورسوم الارشاد لها امتياز على السفينة وأجرة النقل (م ٢٩ بحرى) ، ويجوز بمقتضاها توقيع الحجز التحفظى على السفينة (م ٦٠ بحرى) .

الفرع الثالث

المسئولية عن الارشاد

٢٦٧ - قد تقع أثناء عملية الارشاد أضرار تلحق بالغير أو بسفينة الارشاد أو بالمرشد وبخارة سفينة الارشاد أو بالسفينة محل الارشاد .

٢٦٨ - المسئولية عن الأضرار التى تلحق بالغير :

تتخصر مهمة المرشد فى ارشاد الريان وتزويده بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الذى يجب اتباعه . ويظل الريان رغم وجود المرشد محتفظاً بقيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ المناورات . وليس للريان أن يتنازل عن سلطاته للمرشد ، بل عليه أن يراقب المرشد ويشرف عليه . كما أن له أن يرفض تنفيذ ما يشير به المرشد إذا رأى فيه ما يعرض السفينة للخطر . هذا إلى أن المرشد يعتبر أثناء قيامه بعملية ارشاد السفينة تابعاً للمجهز ، لأنه يزاوِل نشاطه لحسابه ويؤدى عمله تحت إشراف الريان وسلطانة .

ولذلك يكون المجهز مسئولاً مباشرة قبل الغير عن الأخطاء التى تقع من المرشد فى عمله ، حتى ولو كان الارشاد إجبارياً . لأن مسئولية المتبوع عن أفعال تابعيه إنما تقوم على الخطأ فى الرقابة والتوجيه ولو لم يكن المتبوع حراً

(١) أما بالنسبة للسفن العابرة لقناة السويس فتحصل رسوم الارشاد فى غاطس ميناء السويس على أساس الحمولة الصافية لقناة السويس (م ٤) .

فى اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية فى رقابته وتوجيهه (م ١٧٣/٢ مدنى) ، والمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المرشد بواسطة رباته . وقد قررت الحكم المتقدم المعاهدة الدولية الخاصة بالتصادم فنصت المادة الخامسة منها على أن ، تبقى المسؤولية المقررة فى المادة السابقة (أى مسؤولية السفينة) فى حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الارشاد اجبارياً ، ، كما نصت عليه صراحة المادة ٢٨٧ بحرى بقولها ، يسأل مجهزة السفينة وحده عن الأضرار التى تلحق الغير بسبب الأخطاء التى تقع من المرشد فى تنفيذ عملية الارشاد ، (١) .

ومؤدى ما تقدم أن المرشد ينسلخ فى الفترة التى يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التى يتبعها أصلاً ، فلا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التى تقع منه فى تلك الفترة ، وإنما يسأل عنها مجهزة السفينة التى يقوم المرشد بارشادها (٢) .

٢٦٩- المسؤولية عن الأضرار التى تلحق سفينة الارشاد :

يكون المجهز مسئولاً أيضاً عن الأضرار التى تصيب سفينة الارشاد أثناء تنفيذ عملية الارشاد ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد (م ٢٨٨ بحرى) . ويقع على عاتق المجهز إثبات جسامه خطأ المرشد إذا أراد درء مسؤوليته عن هذه الأضرار .

٢٧٠- المسؤولية عن الأضرار التى تلحق المرشد وبحارة سفينة

الارشاد :

ويكون المجهز مسئولاً عن الضرر الذى يصيب المرشد أو بحارة سفينة الارشاد أثناء تنفيذ عملية الارشاد إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر

(١) أنظر أيضاً المادة ٦ من القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ الخاص بالارشاد فى ميناء السويس ، والمادة ٨ من القانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٦ فى شأن الارشاد فى ميناء دمياط ، والمادة ٦ من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن الارشاد فى ميناء الاسكندرية والدخيلة .

(٢) نقض مدنى ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣ مجموعة أحكام النقض من ٢٤ من ٩٧٤ .

من المرشد أو من البحارة (م ٢٨٩ بحرى) .

ولا يشترط لإمكان دفع مسؤولية المجهز أن يكون خطأ المرشد أو البحارة جسيماً ، بل يكفي أن يكون الخطأ يسيراً .

٢٧١ - المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السفينة محل الارشاد ،

قد يصدر من المرشد خطأ يحدث أضراراً بالسفينة التي يرشدها ، كما إذا أدلى المرشد للريان بمعلومات خاطئة عن مسالك الميناء أو أعماق الممر المائي أو خط السير الواجب الاتباع فيترتب على هذا الخطأ جنوح السفينة مثلاً . وتقضى القواعد العامة أن يكون المرشد مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق السفينة التي يتولى ارشادها بشرط أن يثبت المجهز خطأ المرشد أياً كانت درجة هذا الخطأ .

وقد خرج التقنين البحرى الجديد عن حكم القواعد العامة ونص فى المادة ٢٩٠ منه على أن ، لا يسأل المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها ، . ومعنى ذلك أن المرشد لا يكون مسؤولاً عن أخطائه الشخصية . كما أن هيئة الارشاد لا تكون مسئولة عن هذه الأخطاء ، لأن المرشد ينسلخ فى الفترة التي يباشرها فيها عمله عن الجهة التي يتبعها أصلاً فلا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه فى تلك الفترة (١) . ومن ثم يتحمل مجهز السفينة ما يلحق بها من أضرار بسبب خطأ المرشد . وهذا الحل يبرره تأمين المرشد فى عمله ورفع القلق عنه أثناء أداء مهمته .

ورغم عموم نص المادة ٢٩٠ وإطلاقه فإنه لا يصل إلى إعفاء المرشد من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السفينة التي يرشدها فى حالة ما إذا أثبت المجهز وقوع غش أو خطأ جسيم منه أثناء الارشاد ، تطبيقاً للقواعد العامة فى المسؤولية العقدية التي لا تعنى من ان مسؤولية عن الغش والخطأ الجسيم (م ٢١٧ فقرة ٢ مدنى) .

(١) نقض ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣ مشار إليه .

٢٧٢ - تقادم الدعاوى الناشئة عن الارشاد :

تتص المادة ٢٩١ بحرى على أن ، تنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية الارشاد بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية ، . وتسرى هذه المدة على جميع الدعاوى الناشئة عن عملية الارشاد . وهى مدة تقادم تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة فى القانون المدنى .

الفصل الخامس

الأشخاص البريون للملاحة البحرية

٢٧٣ - يشترك فى الاستغلال البحرى أشخاص يقيمون على البر فى الموانى التى ترسو عليها السفينة ويعملون لحساب المجهز أو لحساب الشاحن أو لحساب المرسل إليه أو لحساب المؤمن ويسمون : الأشخاص البريون للملاحة البحرية ، تمييزاً لهم عن الريان والطاقم والمرشد الذين يؤدون عملهم على ظهر السفينة ويسمون بالأشخاص البحريين . وأهم هؤلاء الأشخاص : أمين السفينة ، وأمين الحمولة ، ومقاول الشحن والتفريغ ، ووكيل العبور ، والسمسار البحرى .

ولم يكن التقنين البحرى القديم يعرض للمركز القانونى لأى من الأشخاص البريين للملاحة البحرية ، فكان يهتدى فى تحديد مركزهم القانونى بالقواعد العامة وبما استقر عليه الفقه والقضاء . ثم جاء التقنين البحرى الجديد فأفرد الفصل الرابع من الباب الثانى لتنظيم المركز القانونى لهؤلاء الأشخاص وجعل عنوانه : الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون . . وتكلم فيه عن أمين السفينة مطلقاً عليه اسم : وكيل السفينة ، وأمين الحمولة مطلقاً عليه اسم : وكيل الشحنة ، ومقاول الشحن والتفريغ مطلقاً عليه اسم : المقاول البحرى ، . ولا نرى مبرراً للعدول عن تسميات استقرت فى العمل والفقه والقضاء ، فضلاً عن أن الوكالة لا تكون إلا عن أشخاص لا عن شئ جماد مثل السفينة أو الشحنة . ونتناول هؤلاء الأشخاص تباعاً بالدراسة دون أن نفتصر على الأشخاص الذين ذكرهم التقنين ، بل نضيف إليهم وكيل العبور والسمسار البحرى .

الفرع الأول

أمين السفينة أو الوكيل البحرى

٢٧٤ - الوظيفة الاقتصادية ،

كان الريان قديماً يقوم بعمليات تسليم البضائع للمرسل إليهم وتحصيل

أجرة النقل منهم مما يستغرق وقتاً ليس بالقصير . على أن دور الريان قد تغير في الوقت الحاضر بعد أن أصبحت السفينة التجارية تتطلب لشرائها وصيانتها رأس مال ضخماً لا يمكن أن يثمر في الحقيقة إلا إذا استخدم على الوجه الأكمل مما يتطلب عدم بقاء السفينة طويلاً في الميناء واعفاء الريان من عمليات تسليم البضائع لأصحابها وتحصيل أجرة النقل .

وقد عمدت بعض شركات الملاحة حلاً لهذه المسألة ، إلى إنشاء فروع لها في الموانئ الهامة تحل محل الريان في تسليم البضائع وتحصيل أجرة النقل . بيد أنه إذا أمكن إنشاء مثل هذه الفروع في بعض الموانئ الهامة ، فإنه من غير الميسور انشاؤها في كل الموانئ التي ترسو عليها السفينة مهما كانت أهميتها . كما أن كثيراً من المجهزين لا يستطيع إقامة فروع دائمة في الخارج ، لما تتطلبه هذه الفروع من مصروفات ضخمة لا تتناسب مع الفائدة التي تعود منها .

لذلك بدت الحاجة إلى البحث في كل ميناء ترسو عليه السفينة عن شخص يقوم لحساب المجهز بتسلم البضائع والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وتحصيل الأجرة . وقد يكلف بواجبات أخرى مما يدخل في اختصاص الريان كتموين السفينة بالأغذية والوقود وإجراء الإصلاحات وإصدار سندات الشحن وتذكر النقل . وهذا الشخص هو أمين السفينة consignataire du navire ، أو الوكيل الملاحي أو البحري .

٢٧٥ - المركز القانوني لأمين السفينة ،

يقوم المجهز أو الريان باختيار أمين السفينة . ويرتبط أمين السفينة بالمجهز بمقتضى عقد يسمى ، عقد أمانة السفينة ، . وقد اختلفت الآراء في تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد .

فرأى أن أمين السفينة يرتبط مع المجهز بعقد عمل تحكمه القواعد العامة في العمل البري . بيد أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به ، لأن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال للمادية في حين أن أمين السفينة يقوم بأعمال قانونية لحساب المجهز . هذا إلى أن عقد العمل يفترض علاقة تبعية وخضوع بين العامل وصاحب العمل ، مع أن أمين السفينة يتمتع في عمله بقسط وافر من الاستقلال ، وقد يتولى عمليات الأمانة لصالح مجهزين متعددين .

ولذلك استقر الرأي على أن أمين السفينة وكيل عن المجهز بأجر (١) ينوب عنه في تسليم البضائع لأصحابها وتحصيل الأجرة . وهو وكيل عادى لأنه يتعامل باسم المجهز ، وليس باسمه الشخصى كما هو الحال فى الوكالة بالعمولة .

وبهذا الرأي أخذ التقنين البحرى الجديد حيث نصت المادة ١٤٠ على أن أمين السفينة يقوم بعمله بوصفه وكيلاً عن المجهز ، كما نصت المادة ١٤٢ على أن أمين السفينة يسأل قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر .

وتفريعاً على ذلك يجوز للمجهز أن يعزل الأمين فى أى وقت ولو وجد اتفاق يخالف ذلك ، ويكون المجهز ملزماً بتعويض الأمين عن الضرر الذى لحقه من جرّاء عزله فى وقت غير مناسب أو بغير عذر مقبول (م ٧١٥ فقرة ١ مدنى) . ويجوز للأمين بدوره أن ينزل فى أى وقت عن الوكالة ولو وجد اتفاق يخالف ذلك مع الزامه بتعويض الضرر الذى يلحق المجهز من جرّاء التنازل (م ٧١٦ مدنى) .

وتفريعاً على ما تقدم أيضاً نصت المادة ١١٤ بحرى جديد على أن أمين السفينة يعتبر نائباً عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى جمهورية مصر العربية ، كما يعد موطن أمين السفينة فى مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية . وهذا الحكم تقنين لما استقر عليه قضاء محكمة النقض من أنه : من المقرر فى قضاء هذه المحكمة أنه إذا كان الموطن الأصلي لشخص - طبيعياً كان أو اعتبارياً - موجوداً فى الخارج وكان يباشر نشاطاً تجارياً أو حرفاً فى مصر اعتبر المكان الذى يزاول فيه هذا النشاط موطناً له فى مصر فى كل ما يتعلق بهذا النشاط . ولما كان لكل سفينة أجنبية تباشر نشاطاً تجارياً فى مصر وكيل ملاحى ينوب عن صاحبها - سواء أكان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً - فى مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة فى جمهورية مصر العربية ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه فيما يتعلق

(١) استئناف مختلط ٣ يونيو ١٨٩٦ ب ٨ - ٣٠٩ ، نقض فرنسى ١٦ فبراير ١٩٥١ DMF ١٩٥١ - ٣٧٨ .

بهذا النشاط ويعتبر مقر هذا التوكيل موطناً لمالك السفينة الموكل في مصر تسلم إليه الاعلانات فيه ، (١) .

٢٧٦- التزامات أمين السفينة :

١- يقوم أمين السفينة ، بصفته وكيلاً عن المجهز ، بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة للسفينة والرحلة ما لم يقر بها الريان بنفسه (م ١٤٠) ، ك شراء المؤن والوقود والتعاقد على اجراء الاصلاحات .

٢- ويقوم أمين السفينة بتسلم البضائع لشحنها في السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول (م ١٤١) وفي الحالين يلتزم أمين السفينة بالمحافظة على البضائع . وإذا تقدم المرسل إليه لتسلم البضائع ، قام أمين السفينة في حضوره بفحصها ومراجعة عددها ووزنها والتحقق من الأرقام والعلامات التي تميزها . ومعاينة البضائع التي تتم بحضور أمين السفينة يحتج بنتيجتها على المجهز . وإذا أقر أمين السفينة بوجود تلف أو عجز في البضاعة ، التزم المجهز بهذا الاقرار كما لو كان صادراً منه شخصياً . والاحتجاجات والاضطرابات المتعلقة بحالة البضاعة يصح توجيهها إلى أمين السفينة ويحتج بها على الناقل .

٣- ويلتزم أمين السفينة ، إذا عهد إليه بذلك ، بتحصيل أجرة نقل البضاعة من المرسل إليه (م ١٤١) . وينتهي القضاء الفرنسي إلى أن للأمين دعوى مباشرة وشخصية للمطالبة بأجرة النقل ضد المرسل إليه دون أن يكون للأخير الدفع بقاعدة ، عدم جواز المقاضاة بوكيل ، . ويستند هذا الرأي إلى أنه بمجرد ابحار السفينة يحل أمين السفينة محل الريان في حقوقه والتزاماته . ولما كان للريان حق المطالبة بالأجر باسمه الخاص فإن للأمين هذا الحق كذلك (٢) . ولكن يؤخذ على هذا الرأي أنه يلزم رضا المرسل إليه لحلول الأمين محل الريان ، وهذا الرضا من الصعب القول بتوافره ، ولو سلمنا بهذا الحل

(١) نقض مدني ٤ فبراير ١٩٨٠ مجموعة للنقض م ٣١ من ٣٨٨ و ١٣ يناير ١٩٨٦ طعن

رقم ١٨٩٤ م ٥٠ ق ٤ فبراير ١٩٨٥ طعن رقم ٨٧٠ م ٥١ ق .

(٢) إكس أول ديسمبر ١٩٤٨ D.M.F. ١٩٤٩ - ٢٨١ .

لترتب عليه زوال حقوق الريان مع أنه يظل محتفظاً بها . ولذلك فالراجع أن الأمين إنما يرفع الدعوى باسم المجهز ولحسابه تأسيساً على الوكالة . على أن أمين السفينة يعتبر دائماً شخصياً للمرسل إليه بمصروفات تفريغ البضاعة وتسليمها إذا كانت هذه المصروفات على عاتق المرسل إليه بمقتضى شروط العقد . وفي هذه الحالة يعتبر أمين السفينة وكيلاً ضمناً عن صاحب البضاعة أيضاً . وله حق حبس البضاعة حتى يستوفى المصروفات التي أنفقها .

٢٧٧- مسئولية أمين السفينة عن أخطائه الشخصية :

يسأل أمين السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر عن الأخطاء التي تقع منه في تنفيذ وكالته (م ١٤٢) . ولا شك في مسئولية أمين السفينة قبل الغير عن أخطائه الشخصية كما لو تأخر في تسليم البضاعة أو لم يحافظ عليها بعد تسليمها فتلفت أو سلمت تسليمًا معيباً دون أن يكون بيد المرسل إليه سند الشحن، أو امتنع عن تسليمها لمن بيده سند الشحن . على أن مسئولية أمين السفينة عن أخطائه الشخصية لا تنفي مسئولية المجهز عنها بصفته موكلًا يسأل عن الأخطاء التي تقع من الوكيل في تنفيذ وكالته .

٢٧٨- عدم مسئولية أمين السفينة عن الهلاك أو التلف اللاحق

بالبضائع أثناء تنفيذ عقد النقل :

وإذا كانت مسئولية أمين السفينة عن أخطائه الشخصية ليست مثاراً لشك أو محلاً لخلاف ، فإن الأمر على عكس ذلك إذا كان الضرر الذي لحق الغير ناشئاً عن عدم تنفيذ عقد النقل أو عن خطأ من المجهز أو الريان . والصورة النموذجية لذلك هي التلف أو العجز الذي يصيب البضاعة خلال عملية النقل ذاتها قبل أن يتسلمها أمين السفينة . فهل يسأل أمين السفينة شخصياً عن هذا العجز أو التلف ، أم أنه لا يسأل عنه ؟

ذهب رأى إلى أن أمين السفينة مسئول شخصياً عن العجز أو التلف الذي يلحق البضاعة أثناء النقل (١) . وحجته في ذلك أن السفينة لو ظلت في

(١) الهافر ٣٠ يوليو ١٩٢٠ للمجلة الدولية للقانون البحري ٣٢ - ٣٨٩ .

الميناء ، لإستطاع المرسل إليه مقاضاة الريان المسلول وتوقيع الحجر على السفينة . أما إذا سافرت السفينة ، امتنع على المرسل إليه مباشرة دعواه وضماناته . ومن ثم يحق له أن يعارض بكافة السبل في سفر السفينة . ودرءاً لهذا التعطيل ، يعرض أمين السفينة على المرسل إليه أن يحل محل الريان في التزاماته ومسئوليته . أى أن أساس مسئولية أمين السفينة ، وفقاً لهذا الرأي ، هو اتفاق ضمنى بينه وبين المرسل إليه بمقتضاه يوافق المرسل إليه على سفر السفينة بشرط أن يلتزم الأمين شخصياً عوضاً عن الريان .

بيد أن هذا الرأي وإن كان عملياً يتضمن كثيراً من التيسير على المرسل إليه إلا أنه غير سليم قانوناً . ذلك أن أمين السفينة لم يكن طرفاً في عقد النقل حتى يسأل عن عدم تنفيذه ، كما أنه بوصفه وكيلاً عن المجهز لا يمكن مساءلته إلا عن الأخطاء للشخصية التى تقع منه فى تنفيذ وكالته . أما الاتفاق الضمنى المقول بقيامه بين المرسل إليه وأمين السفينة فهو قبيل الافتراض المحض .

ولذلك استقر القضاء على عدم مسئولية أمين السفينة إلا عن أخطائه الشخصية فى تنفيذ وكالته دون الأخطاء التى تقع من المجهز أو الريان فى تنفيذ عقد النقل (١) . وتفريعاً على ذلك يجب الحكم بعدم قبول الدعوى التى توجه إلى أمين السفينة بصفته الشخصية بسبب العجز أو التلف الذى يصيب البضاعة أثناء النقل (٢) . بيد أنه ليس ثمة مانع من مقاضاة أمين السفينة بوصفه وكيلاً للمجهز ، وحينئذ يحق له أن يتمسك بشروط الإعفاء من المسئولية الواردة فى عقد النقل إذا كانت صحيحة (٣) .

٢٧٩ - وتنص المادة ١٤٣ على أنه ، لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل إليه عن هلاك أو تلف البضائع التى يتسلمها لشحنها فى السفينة أو التى يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصى وخطأ

(١) استئناف مختلط ٢٣ أكتوبر ١٩٢٣ ب ٤٦ - ٢ ، نقض فرنسى ١٦ أبريل ١٩٥١ DMF ١٩٥١ - ٣٧٨ ، استئناف امكندرية ٣١ يناير ١٩٥٦ للمجموعة الرسمية لأحكام المحاكم من ٥٥ رقم ٢٧٢ ص ٥٥٦ .

(٢) ، (٣) استئناف مختلط ٤ ديسمبر ١٩٢٣ ب ٣٦ - ٧٨ .

تابعيه ، . وقد كان المشروع قبل الأخير للتقنين البحرى مقتفياً إثر القانون الفرنسى الصادر فى ١٨ يونيو ١٩٦٦ ، يقيم مسئولية أمين السفينة عن هلاك البضائع أو تلفها على أساس الخطأ المفترض ويوازن هذا الافتراض بتحديد مسئوليته على غرار مسئولية الناقل البحرى ، ثم عدل المشروع الأخير عن هذا النهج ، وأقام المسئولية على فكرة الخطأ الواجب الإثبات وجعلها شاملة لكل الضرر . وكان هذا العدول استجابة لرأى شركات التوكيلات الملاحية فى مصر . وهى إستجابة تمت للأسف ، على حساب البناء القانونى المتكامل لعقد النقل البحرى وكل ما يحيط به والذي كنا نرنو إليه . وأساسه أن تطبق على كل من يتدخل فى أى من عمليات النقل البحرى بدءاً من استلام المجهز أو وكيله البضاعة فى ميناء ألقياىام حتى تمام تسليمها للمرسل إليه فى ميناء الوصول ، ذات الأحكام ، (١) .

وعلى هذا لا يكون أمين السفينة مسئولاً قبل الشاحنين أو المرسل إليهم عن الأضرار التى تلحق بهم بسبب أخطاء منسوبة إلى المجهز أو الريان فى تنفيذ عقد النقل . بيد أن أمين السفينة يظل مسئولاً عن خطئه الشخصى وخطأ تابعيه عن الهلاك أو التلف الذى يلحق البضائع وهى بين يديه طبقاً لقواعد المسئولية التقصيرية . وهذا الخطأ واجب الإثبات ، وفى حالة ثبوته يلتزم أمين السفينة بتعريض كامل الضرر الناشئ عنه .

٢٨٠- التزامات المجهز ،

يلتزم المجهز بأن يدفع لأمين السفينة الأجر المتفق عليه ، والمبالغ التى أنفقها فى سبيل تنفيذ الوكالة التنفيذ المعتاد كمصروفات تخزين البضاعة والعناية بها والمبالغ التى أقرضها الأمين للريان .

ولأمين السفينة امتياز على السفينة وأجرة النقل ضماناً للديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها الأمين وهى الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة (م ٢٩ بند ٦) . ولأمين السفينة أيضاً حق حسن المبالغ التى فى حوزته لحساب المجهز بما فيها أجرة النقل التى قام

(١) أنظر : د. محمد كمال حمدي ، أشخاص الملاحة البحرية ص ١٨ .

بتحصيلها حتى يستوفى ما له قبل المجهز .

٢٨١-الاختصاص القضائي :

تجيز المادة ١٣٨ بحرى لأمين السفينة أن يقيم دعواه على المجهز أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن الأمين . وذلك رغبة فى التيسير على الأمين وتجنبيه مشقة إقامة دعواه أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المجهز خاصة إذا كان هذا الموطن فى دولة أخرى وهو الوضع الغالب . والحكم المتقدم خاص بالدعوى التى يقيمها أمين السفينة على المجهز ، أما الدعوى التى يقيمها المجهز على الأمين فلا يشملها النص وتخضع للقواعد العامة فى الاختصاص القضائي .

٢٨٢-التقادم :

وطبقاً للمادة ١٣٩ بحرى تتقادم دعوى المجهز على أمين السفينة بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين . وهذا التقادم القصير يقتصر تطبيقه على دعوى المجهز على أمين السفينة دون الدعوى التى يقيمها أمين السفينة على المجهز إذ تخضع هذه الدعوى الأخيرة للقواعد العامة . والمنطوق أن يطبق هذا التقادم القصير على جميع الدعاوى الناشئة عن عقد أمانة السفينة سواء أكانت مرفوعة من المجهز على أمين السفينة أو من أمين السفينة على المجهز .

وغنى عن البيان أن هذا التقادم القصير قاصر على الدعاوى الناشئة عن العقد ذاته دون الدعاوى المؤسسة على غير العقد كدعوى المسؤولية التقصيرية .

٢٨٣-تنازع القوانين :

هذا وتقضى المادة ١٣٧ بحرى على أن ، يسرى على العقود والأعمال التى يجريها الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون قانون الدولة التى يقع فيها الميناء الذى تتم فيه العقود أو الأعمال ، .

وعلى هذا فالقانون الواجب التطبيق على العقود والأعمال التى يجريها أمين السفينة هو قانون الميناء الذى يتم فيه العقد أو العمل ، والغالب أن يكون هذا القانون هو قانون موطن أمين السفينة . ويترتب على ذلك أن أمين السفينة الذى يكون موطنه أحد الموانئ المصرية يخضع لأحكام القانون المصرى فيما

يجريه من عقود وأعمال ، وهو قانون معروف لديه بدلاً من الخضوع لقانون أجنبي مجهول منه .

ويقصد بقانون الدولة التي يقع فيها الميناء ، كما جاء بالملذكرة الإيضاحية ، القواعد للموضوعية فى هذا القانون دون أحكام تنازع القوانين فيه .

الفرع الثانى

أمين الحمولة

٢٨٤- الوظيفة الاقتصادية :

يقابل أمين السفينة بالنسبة إلى المجهز ، أمين الحمولة بالنسبة إلى صاحب البضائع . فقد يعهد صاحب البضائع المنقولة إلى شخص بتسلم البضائع من الريان أو من أمين السفينة ودفع أجرة نقلها وبالمحافظة عليها حتى يتقدم هو لتسلمها منه . ويسمى هذا الشخص بأمين الحمولة - Consignataire de la cargaison وقد أسماه التقنين البحرى بوكيل الشحنة .

ولما كان اشتراك أصحاب البضائع جميعاً فى عمليات التسليم قد يؤدى إلى الخلط والفوضى وبقاء السفينة فى الميناء وقتاً غير قصير ، فقد جرى العمل على أن يمثل جميع أصحاب البضائع المنقولة أمين واحد للحمولة يقوم بتسلمها ودفع أجرة نقلها وتوزيعها عليهم .

وإذا كانت عمليات تسليم البضائع لا تتم اليوم بين الريان والمرسل إليه مباشرة وإنما بين أمين السفينة بوصفه ممثلاً للمجهز وأمين الحمولة بوصفه ممثلاً للمرسل إليه ، فقد يحصل عملاً أن تقع هاتان الوظيفتان على رأس شخص واحد يكون ممثلاً للمجهز وممثلاً للمرسل إليه فى نفس الوقت نتيجة لانتشار شرط ، تحت الروافع ، أو شرط ، التفريغ السريع ، فى سندات الشحن . ويمقتضى هذه الشروط يكون للريان أن يقوم بتفريغ البضاعة دون انتظار حضور المرسل إليه أو ممثله ، وحينئذ يتسلم أمين السفينة البضاعة من الريان ويتولى نقلها إلى المخازن على مسئولية المرسل إليه ونفقته ، ويعتبر أميناً للسفينة وأميناً للحمولة فى آن واحد .

٢٨٥ - أمين الحمولة وكيل عن المرسل إليه ،

يعتبر أمين الحمولة وكيلاً عن المرسل إليه بأجر ينوب عنه فى تسلّم البضاعة عند الوصول ودفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها (م ١٤٥ بحرى) .

على أن أمين الحمولة قد يكون وكيلاً بالعمولة ، كما إذا كان سند الشحن لحامله أو كان اذنياً وتم تظهيره إليه تظهيراً ناقلاً للملكية بحيث يتقدم لتسلم البضاعة كما لو كان المرسل إليه شخصياً . ويترتب على اعتبار أمين الحمولة وكيلاً بالعمولة أن له أن يفيد من الامتياز المقرر للوكيل العمولة على البضائع التى يحوزها لحساب المرسل إليه (م ٨٥ تجارى) .

وتسرى على الأعمال التى يقوم بها أمين الحمولة القواعد الموضوعية فى قانون الدولة التى يقع فيها للميناء الذى تتم فيه هذه الأعمال (م ١٣٧) .

٢٨٦ - التزامات أمين الحمولة (١) ،

١ - يلتزم أمين الحمولة ، بوصفه وكيلاً عن المرسل إليه ، بتسلم البضاعة بعد تفريغها من السفينة . ويقتضى ذلك أن يقوم أمين الحمولة بالتثبت من حالة البضائع الخارجية وشكلها الظاهر وعدد الطرود أو الكمية أو الوزن ومطابقتها للبيانات الواردة فى سند الشحن ، وأن يقوم بالمحافظة على البضاعة بعد تفريغها وحراستها واستيفاء الاجراءات الجمركية عنها حتى تدخل فى حيازة المرسل إليه .

٢ - وعلى أمين الحمولة أن يحافظ على حقوق المرسل إليه . فإذا كشف عجزاً أو تلفاً بالبضاعة عند تسلمها ، وجب عليه أن يقوم بتحرير الاحتجاجات التى يفرضها القانون ، وأن يخطر المرسل إليه بحالة البضاعة وما اتخذه من اجراءات فى الوقت المناسب حتى يتمكن المرسل إليه من رفع دعواه فى الميعاد القانونى . وتنص المادة ١٤٦ بحرى على أن ، على وكيل الشحنة القيام بالاجراءات والتدابير التى يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب

(١) أنظر فى التزامات أمين الحمولة نقض مصرى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض ص ١٨ ص ٧٨ .

الشأن في البضاعة قبل الناقل ، وإلا افترض أنه تسلم البضاعة بالحالة والكيفية المذكورتين في سند الشحن ، ويجوز إثبات عكس هذه القرينة في العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل ، .

٣- ويلتزم أمين الحمولة بدفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها عند الوصول (م ١٤٥) .

٢٨٧- التزامات المرسل إليه ،

يلتزم المرسل إليه بأن يدفع لأمين الحمولة الأجر المتفق عليه ، ويكون في العادة نسبة مئوية تحسب على أساس مقدار البضاعة وطبيعتها . ويلتزم المرسل إليه أيضاً بأن يرد إلى أمين الحمولة المبالغ التي أنفقها كأجرة النقل ومصرفات الوزن والخبرة والتخزين والرسوم الجمركية ورسوم الاحتجاجات ، مع فوائد هذه المبالغ من وقت الانفاق (م ٧١٠ مذكى) .

ويكون لأمين الحمولة الحق في حبس البضائع لاستيفاء الأجر والمبالغ المستحقة له . ولا يفيد أمين الحمولة من الامتياز المقرر للوكيل بالعمولة إلا إذا كان هو وكيلاً بالعمولة يتعامل مع الريان أو أمين السفينة باسمه الخاص .

٢٨٨- مسئولية أمين الحمولة ،

يسأل أمين الحمولة قبل أصحاب الشأن في البضاعة التي تسلمها بوصفه وكيلاً بأجر (م ١٤٧ فقرة ١) . ومؤدى ذلك أن يكون مسئولاً قبل المرسل إليه عن عدم بذل عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزاماته .

وطبقاً للمادة ١٤٧ فقرة ٢ تسرى على أمين الحمولة الأحكام المنصوص عليها في المادة ١٤٣ . ومعنى ذلك أن يكون أمين الحمولة مسئولاً قبل المرسل إليه عن خطئه الشخصى وخطأ تابعيه ، وهو خطأ واجب الإثبات ، ومسئوليته تشمل جبر كامل الضرر . ولكن لا يسأل أمين الحمولة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أثناء تنفيذ عقد النقل .

٢٨٩- هذا ، ويجوز أن تقام دعوى أمين الحمولة على المرسل إليه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن أمين الحمولة (م ١٣٨) . كما أن دعوى المرسل إليه على أمين الحمولة تتقادم بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين

الفرع الثالث

مقاول الشحن والتفريغ (٢)

٢٩٠ - يوجد فى الموانى مقارلون يقومون بشحن البضائع وتفريغها من السفن مستعينين فى ذلك بعمال متخصصين هم عمال الموانى وبأدرات خاصة هى الصنادل والبراطيم والمواعين والروافع وما يماثلها . وقد أطلق التقنين البحرى الجديد على مقاول الشحن والتفريغ اسم « المقاول البحرى » ، وتكتسب بفضل التسمية الأولى نذيوعتها فى العمل .

ويرتبط مقاول الشحن والتفريغ مع المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه حسب الأحوال بعقد مقالة يتعهد بمقتضاه بأن يقوم بشحن البضاعة أو تفريغها من السفينة لقاء أجر يتعهد به الطرف الآخر .

ويلاحظ أن مهمة مقاول الشحن والتفريغ قاصرة على العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع فى السفينة وتفريغها منها ، فلا يتدخل فى العمليات انقانونية المتعلقة بفحص البضاعة وتسليمها للمرسل إليه (٣) . إلا أنه متى عهد المرسل إليه إلى مقاول التفريغ باستلام البضاعة وسلمه سند الشحن ، فإنه تكون له فى هذه الحالة ، إلى جانب صفته كمقاول تفريغ ، صفة « أمين الحمولة » ، وبذلك يصبح وكيلًا عن المرسل إليه فى الاستلام (٤) .

(١) راجع بند ٢٨١ و ٢٨٢ .

(٢) أنظر فى عقد الشحن والتفريغ ، رسالة دكتوراه مقدمة من الدكتور محمد كمال حمدى لكلية الحقوق بجامعة الاسكندرية ١٩٨١ .

(٣) نقض ١١ يونيو ١٩٧٥ مجموعة النقض من ٢٦ ص ١١٩٧ و ١٢ أبريل ١٩٧٦ مجموعة النقض من ٢٧ ص ٩٢٢ فى أن مقاول التفريغ لا ينوب عن المرسل إليه فى استلام البضاعة من الناقل إلا إذا نص على ذلك عقد مقالة التفريغ ، وأنه لا يغير من هذا النظر أن تكون الرسالة قد وردت فى ظل نظام « تسليم صاحبه » .

(٤) نقض ٥ يناير ١٩٧٦ مجموعة النقض من ١٨ ص ٧٩ .

وقد نصت المادة ١٤٨ بحرى على الأعمال التى يقوم بها مقاول الشحن والتفريغ بقولها ، ١- يقوم المقاول البحرى بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها . ٢- ويجوز أن يعهد إلى المقاول البحرى بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها باتفاق كتابى صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة ، .

ويلاحظ أيضاً أن مقاول الشحن والتفريغ لا يعتبر ناقلاً بحرياً فى الحالات التى لا ترسو فيها السفينة على الرصيف ويتم الشحن أو التفريغ بواسطة صنادل من الرصيف إلى السفينة أو العكس . ومن ثم يمتنع عليه التمسك بالتقدم المقرر للناقل البحرى . ويمتنع على المقاول أن يحتج بالتقدم السنوى المنصوص عليه فى المادة ١٠٤ تجارى لأنه خاص بأمين النقل فقط .

٢٩١- مسئولية مقاول الشحن والتفريغ ،

تحكم مسئولية مقاول الشحن والتفريغ المادة ١٤٩ بحرى جديد ، وهي تحدد فى فقرتها الأولى الشخص الذى يكون المقاول مسئولاً فى مواجهته فتقول ، يقوم المقاول البحرى بعمليات الشحن أو التفريغ والعمليات الإضافية الأخرى لحساب من كلفه بالقيام بها ، ولا يسأل فى هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى إليه ، .

ومفاد هذا النص أن مقاول الشحن والتفريغ يكون مسئولاً فقط تجاه الشخص الذى كلفه بالعمل ، وأنه لا يكون لغير هذا الشخص توجيه دعوى المسئولية إلى المقاول . ومعنى ذلك أنه لا توجد رابطة قانونية إلا بين المقاول ومن كلفه بالعمل أى من تعاقد معه ، وهذا الحكم مجرد تطبيق لمبدأ نسبية أثر العقد .

وعلى ذلك إذا كُلف المقاول من قبل الناقل بشحن وتفريغ البضائع ، فلا يسأل المقاول إلا قبل الناقل بشرط إثبات خطئه أو خطأ تابعيه (م ١٥٠) . ولا يجوز لشخص آخر غير الناقل كالشاحن والمرسل إليه ، توجيه دعوى المسئولية إلى المقاول .

وإذا كان الشاحن أو المرسل إليه هو الذى كلف المقاول بالشحن أو التفريغ ،

فلا يسأل المقاول إلا قبل الشاحن أو المرسل إليه ، ولا يجوز لغيرهما كالناقل
توجيه دعوى المسؤولية إلى المقاول .

على أن فى الأمر صعوبة إذا كان الالتزام بالشحن أو التفريغ يقع على
عائق الشاحن أو المرسل إليه وتضمن سند الشحن شرطاً يقضى بتفويض الناقل
أو الريان فى اختيار مقاول الشحن أو التفريغ على نفقة الشاحن أو المرسل إليه
(أو البضاعة) ومسئوليته . ويمقتضى هذا الشرط يتعاقد الناقل أو الريان مع
المقاول بوصفه وكيلًا عن الشاحن أو المرسل إليه وتنصرف آثار مقولة الشحن
أو التفريغ إلى الشاحن أو المرسل الذى تعاقد الناقل أو الريان لحسابه . ومن ثم
لا يسأل المقاول إلا تجاه الشاحن أو المرسل إليه (١) ولا يكون لغيرهما توجيه
دعوى المسؤولية إليه . ويجب على الناقل فى هذه الحالة اخطار المقاول بأنه
يتعاقد معه نيابة عن الشاحن أو المرسل إليه ، فإذا تخلف الناقل عن هذا
الاطار فلا يسأل المقاول إلا تجاه الناقل الذى كلفه القيام بعمليات الشحن
والتفريغ ، ويكون الناقل مسئولاً عن تعريض الضرر اللاحق بالشاحن أو المرسل
إليه .

وفى ذلك تقول المادة ١٤٩ فقرة ٢ ، وإذا كان الناقل هو الذى عهد إلى
المقاول البحرى بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن أو بناء
على شرط فى سند الشحن أو فى عقد ايجار السفينة ، وجب على الناقل اخطار
المقاول البحرى بذلك ، .

ويلاحظ أنه يجب على مدعى المسؤولية أن يثبت خطأ المقاول أو خطأ
تابعيه فى أداء الأعمال التى يقومون بها سواء فى ذلك العمليات المادية الخاصة
بالشحن أو التفريغ أو العمليات الأخرى التى يعهد إليه القيام بها والمتصلة
بالشحن والتفريغ (م ١٥٠) .

وهذا وتسرى على الأعمال التى يجريها مقاول الشحن والتفريغ قانون

(١) استئناف اسكندرية ٣١ يناير ١٩٥٦ للمجموعة الرسمية لأحكام المحاكم من ٥٥ ص ٥٥٦ ،
الاسكندرية الابتدائية ٢٤ نوفمبر ١٩٥٧ محاماة ٣٨ ، ٧٧٣ ، نقض منى ١٦ فبراير
١٩٧٦ مشار إليه .

الدولة التي يقع فيها الميناء الذي تتم فيه هذه الأعمال (م ١٣٧) .
ويجوز أن تقام دعوى المقاول على صاحب العمل أمام المحكمة التي يقع
في دائرتها موطن المقاول (م ١٣٨) .
وتتقدم دعوى صاحب العمل على المقاول بمضى سنتين من تاريخ
استحقاق الدين (م ١٣٩) ، في حين أن دعوى المقاول على صاحب العمل
تخضع للقواعد العامة .

٢٩٢- تحديد مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ :
تنص المادة ١٥١ بحرى على أن ، تسرى على المقاول البحري أحكام
تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ من هذا القانون .
ويؤخذ من هذا النص أن مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ عن هلاك
البضائع أو تلفها محدودة ، مثلها في ذلك مثل مسؤولية الناقل البحري . ولا
تقتصر الاحالة في المادة ١٥١ على مقدار التحديد القانوني لمسؤولية الناقل
البحري الوارد في المادة ٢٣٣ بل تشمل سائر الأحكام الواردة في المواد التالية
لها .

٢٩٣- عمال الموانئ :
يستعين مقاول الشحن والتفريغ في عمله بعمال تابعين له هم عمال
الموانئ . ولا يعتبر عمال الموانئ من رجال الطاقم لأنهم لا يعملون تحت إدارة
أو إشراف الريان ، ومن ثم لا تسرى عليهم أحكام عقد العمل البحري ، وإنما
تنطبق عليهم الأحكام الخاصة بالعمل البري .

الفرع الرابع

وكيل العبور أو الترانزيت

٢٩٤- تعريف :
وكيل العبور أو الترانزيت transtiaire هو شخص وسيط يتدخل في الفترة
التي تفصل بين نقلين . فهو يتلقى البضاعة من الناقل البحري ويعيد إرسالها
إلى ناقل آخر بحري أو نهري أو جوى أو برى . وقد يتلقى البضاعة من ناقل

برى ويعيد ارسالها إلى ناقل آخر بحرى لشحنها على سفينة تصل إلى المكان المقصود . وبعبارة أخرى يتدخل وكيل العبور فى حالة النقل على مراحل أو بوسائل نقل مختلفة ، أما عقد نقل البضائع الذى يتم فى مرحلة واحدة بحراً فلا يدعو لتدخل وكيل العبور .

ولم يعرض للتقنين البحرى لوكيل العبور فى أى نص من نصوصه ، رغم أهمية نشاط الترانزيت فى الموانى المصرية وبخاصة فى ميناء دمياط وميناء بورسعيد حيث تفرغ الحاويات من جميع موانى العالم ثم يعاد شحنها إلى موانى الوصول النهائية . ولذلك سنهتدى فى تحديد مركزه القانونى بالقواعد العامة وبما استقر عليه الفقه والقضاء .

٢٩٥- الطبيعة القانونية :

لا يعد وكيل العبور ناقلاً ، لأن التزامه الرئيسى ليس تغيير مكان البضاعة . وإذا كان يتلقى البضاعة فى المكان الذى ينتهى فيه النقل الأول ويسلمها فى المكان الذى يبدأ فيه إعادة الإرسال ، فإن هذا تحريك للبضاعة لمسافة قصيرة لا يمثل الجانب الأساسى من مهامه .

كما أن وكيل العبور ليس وكيلاً بالعمولة للنقل . ذلك أن الوكيل بالعمولة لا يتدخل فقط عند نقطة الفصل بين نقلين ، بل هو يتعهد بتوجيه البضاعة إلى المكان المقصود بوسائل يختارها وتنفيذ عمليات النقل المختلفة من بدايتها إلى نهايتها . أما وكيل العبور فتقتصر مهمته فى القيام بالعمليات القانونية وبصفة تبعية بالعمليات المادية للوصل بين جزئين متميزين من رحلة واحدة للبضاعة . فهو لا يتعهد بتحريك البضاعة من البداية إلى النهاية ، بل إن مسئوليته تقف فى اللحظة التى تبدأ فيها عملية إعادة الإرسال ، وعنايته لا تتجاوز النطاق الجغرافى للمكان الذى يعمل فيه .

كما أن وكيل العبور عليه أن يتبع التعليمات الصادرة إليه من الموكل ، فى حين أن للوكيل بالعمولة يتمتع بحظ وافر من الاستقلال فى عمله .

ويرى للفقه الفرنسى أنه إذا لم يكن وكيل العبور وكيلاً بالعمولة للنقل ، فإنه وكيل بالعمولة لأنه لا يكشف عن اسم موكله فى حين أنه لا يعمل لحسابه

الخاص ، ومن ثم يكون له الحق فى التمسك بامتياز الوكيل بالعمولة (١) .
وعندنا أن وكيل العبور هو مجرد وكيل عادى يمثل الموكل فى الأعمال
القانونية التى يبرمها لحسابه ويتعاقد مع الغير باسم موكله . ذلك أن الوكالة
بالعمولة تتميز عن الوكالة العادية بالطريقة التى يتعاقد بها الوكيل ، فإذا كان
يتعاقد باسمه الشخصى اعتبرت وكالة بالعمولة ، وإذا كان يتعاقد باسم الموكل
اعتبرت وكالة عادية .

ويحدث فى العمل أن يقوم نفس الشخص بوكالة العبور والوكالة بالعمولة
للنقل . وقد يقوم أيضاً بأمانة السفن وأمانة الحمولة وأيضاً بمقاولة الشحن
والنفريغ . ومن ثم يتعين لتحديد المركز القانونى للشخص الاعتداد بالاتفاقات
التي يبرمها والالتزامات التى يتحملها .

هذا ، وعقد العبور عقد رضائى يثبت بكافة طرق الإثبات فى المواد
التجارية . ويثبت العقد فى العمل بالمراسلات وخاصة بكتاب التعليمات الموجه
من الموكل إلى وكيل العبور .

٢٩٦-التزامات وكيل العبور:

يقوم وكيل العبور بمختلف الأعمال القانونية والمادية التى يتطلبها مرور
البضاعة من وسيلة نقل إلى أخرى . وبعبارة أخرى يقع نشاط وكيل العبور بين
هاتين الوسيطتين من النقل . فهو يتسلم البضاعة من الناقل الأول ويسلمها للناقل
الثانى . ويبرم فى هذا الشأن عمليات قانونية لحساب موكله مثل تسلم البضاعة
وابرام عقد النقل الثانى والتأمين . ويقوم كذلك بأعمال مادية مثل النقل
بالمسارات من محطة السكك الحديدية إلى الميناء والعكس ، والمحافظة على
البضاعة فى الفترة ما بين التسلم من الناقل الأول والتسليم للناقل الثانى .

١- الفصل : يتسلم وكيل العبور البضاعة من الناقل الأول ، ويتعين عليه
فحص البضاعة والتحقق من حالتها ودفع أجرة النقل . وعلى وكيل العبور أن
يحفظ حق الموكل فى الرجوع على الناقل بتحرير الاحتجاجات المناسبة التى

(١) ريبير بلد ٢٠٢٧ ، روبيير جزء ٣ بلد ٩١٧ .

تحمى حق الموكل من السقوط أو تيسر إثبات الضرر . ويكون مسئولاً تجاه الموكل إذا قصر ذلك . وإذا كان تسلم البضاعة الواردة من الخارج يتطلب اجراءات جمركية فعلى الوكيل القيام بها .

٢- اعادة ارسال البضاعة : يبرم وكيل العبور الاتفاقات التى تحقق اعادة ارسال البضاعة . فهو يبرم عقد النقل الثانى ، ولكنه لا يتمتع فى ابرامه بالحرية التى للوكيل بالعمولة ، إذ غالباً ما يقوم الموكل بتعيين الناقل الثانى .

ويقوم وكيل العبور بالتأمين على البضاعة إذا كان الموكل قد أمره بالتأمين . وإذا لم يصدر الموكل أية تعليمات فى هذا الشأن ، وجب على الوكيل اتباع حكم العادة بافتراض أن الموكل قد قصد الاحالة إليها . والتأمين فى المواد البحرية ذائع ومألوف وعلى وكيل العبور التأمين على البضائع من مخاطر النقل البحرى .

ومتى قام وكيل العبور بابرام عقدى النقل والتأمين ، فليس له أن يطلب قضاء تعويضات من الناقل أو تعويض التأمين من المؤمن . بل إن دعواه على الناقل أو المؤمن تكون غير مقبولة ، لأنه لا يعمل لحسابه بل لحساب الموكل ، ولأنه لا تجوز المقاضاه بوكيل ، وذلك ما لم يحصل من موكله على تفويض خاص فى رفع الدعوى .

ولا تقتصر اعادة ارسال البضاعة على ابرام عقدى النقل والتأمين ، بل يجب على وكيل العبور العناية بسلامة الشحن عند القيام . فعليه التحقق من أن البضاعة لم تشحن فى عتابر غير صالحة أو أنها لم تشحن على سطح السفينة خلافاً لبيانات سند الشحن ، وأن البضاعة مصحوبة بالشهادات الصحية المطلوبة عند الوصول ، وأن يرسل لموكله المستندات الجمركية فى الوقت المناسب .

ومتى تمت اعادة الارسال فى ميناء القيام ، تكون مهمة وكيل العبور قد انتهت ، إذ أنه غير مسئول عن تنفيذ النقل .

٣- ابداء النصيح : وعلى وكيل العبور اسداء النصيح ووضع خبرته المهنية فى خدمة موكله . فإذا كان عليه تنفيذ تعليمات موكله ، وكان عليه ارسال البضاعة بالطريقة التى حددت له ، إلا أنه إذا وجد هذه الطريقة غير

مناسبة للبضاعة ، فإن عليه واجب ابداء النصح لموكله ودعوته عند الاقتضاء لتعديل تعليماته . ولكن لا يقع على عاتق وكيل العبور تقديم المشورة القانونية لموكله ، إذ أن ذلك هو عمل رجال القانون (١) .

٢٩٧- التزامات الموكل ،

يلتزم الموكل بأن يؤدي إلى وكيل العبور الأجر المتفق عليه . وإذا لم يحدد الأجر بالاتفاق فإنه يحدد وفقاً للعرف .

ويلتزم الموكل بأن يرد إلى وكيل العبور ما أنفق في تنفيذ مهمته ، كمصروفات التفريغ ، والرسوم الجمركية ، ومصاريف الإيداع في المخازن ، ومصاريف إبرام عقد النقل الثاني ، ومصاريف التأمين على البضائع خلال وجودها في المستودع أو خلال مرحلة إعادة الإرسال . وينضاف إليها الغرامات التي يجب عليه دفعها لسحب البضاعة من الجمارك .

٢٩٨- مسئولية وكيل العبور ،

لا يسأل وكيل العبور تجاه الموكل إلا عن أخطائه الشخصية أيًا كانت درجة جسامه الخطأ . ويجب على الموكل إثبات خطأ الوكيل . وينحصر خطأ الوكيل في الإهمال في القيام بأحد الالتزامات التي يفرضها عليه العقد ، ويتمثل في عدم المحافظة على حقوق موكله أو عدم العناية بالبضاعة في الفترة بين النقلين .

وإذا أناب الوكيل عنه غيره للقيام محله في تنفيذ الوكالة دون تفويض من الموكل ، كان مسئولاً عن عمل النائب كما لو كان هذا العمل قد صدر منه هو ، ويكون الوكيل ونائبه في هذه الحالة متضامنين في المسئولية (م ٧٠٨ فقرة ميني) .

ويلتزم وكيل العبور بتعويض الموكل عن كامل الضرر الذي سببه بخطئه ، ويقدر هذا الضرر وفقاً للتواعد العامة .

(١) عكس ذلك استئناف باريس ٧ فبراير ١٩٦٧ DMF ١٩٦٧ - ٦٦٩ وفيه جعلت المحكمة على عاتق وكيل العبور واجب للمشورة القانونية وأخذت عليه أنه لم يسترّع نظر عميله إلى التقادم للسوى الذي يهدده .

وتخضع دعوى المسؤولية العقدية المرفوعة من الموكل على وكيل العبور للقواعد العامة ، إذ لا توجد أية قاعدة خاصة في هذا الشأن .

وغنى عن البيان أن وكيل العبور مسئول مسؤولية تقصيرية تجاه الأشخاص الذين لم يرتبط معهم بعقد ، كما في حادث العمل الراجع إلى بيان غير صحيح عن وزن البضاعة قدمه وكيل العبور (١) .

الفرع الخامس

السمسار البحري

٢٩٩- أصبح من المتعذر الآن مع انتشار التجارة واتساع المعاملات البحرية إبرام عقد من العقود البحرية دون تدخل وسيط أو سمسار بحري يقوم بالتقريب والتوفيق بين طرفي العقد ، كأن يتوسط بين المجهز والشاحن في عقد النقل البحري ، وبين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة ، وبين المؤمن والمستأمن في عقد التأمين البحري ، وذلك نظير أجر يكون في العادة نسبة مئوية من أجرة النقل أو من الثمن أو من قسط التأمين بحسب الأحوال .

ويلاحظ أن السمسار لا يعتبر طرفاً في العقد الذي يبرم بواسطته ولا يكون مسئولاً عن تنفيذه . كما أنه يستحق الأجر بمجرد نجاحه في التوفيق بين الطرفين وإبرام العقد سواء نفذ العقد بعد ذلك أو لم ينفذ .

وتعتبر السمسرة البحرية عملاً تجارياً (م تجارى) ، ويعد تاجراً من يمارس أعمال السمسرة على وجه الاحتراف . والسمسرة البحرية في مصر حرفة مباحة ، على عكس الحال في بعض الدول الأجنبية كفرنسا حيث يتمتع السماسرة البحريون باحتكار قانوني .

ويراعى أن أمين السفينة قد يتولى أعمال السمسرة البحرية ، كما أن السمسار البحري قد يباشر عمليات الأمانة للسفينة أو للحمولة ، مما يقتضى لتحديد المركز القانوني الرجوع إلى المهمة التي يقوم بها الشخص فعلاً لا إلى الوصف الذي يخلعه على نفسه .

(١) نقض فرنسي ١٤ فبراير ١٩٦٧ DMF ١٩٦٧ ص ٥٣٨ .

الباب الثالث

ايجار السفينة والنقل البحري

٣٠٠- صور استغلال السفينة :

يتحقق استغلال السفينة عادة بوضعها تحت تصرف الغير فى صور مختلفة أهمها : ايجار السفينة غير مجهزة ، وايجار السفينة مجهزة لزمان معين ، وايجار السفينة مجهزة بالرحلة ، والنقل البحرى .

١- فايجار السفينة غير مجهزة Bareboat, demise charter : هو عقد بمقتضاه يضع المالك سفينته عارية غير مجهزة لا بالطاقم ولا بالمؤونة والوقود تحت تصرف شخص آخر للانتفاع بها مدة معينة لقاء أجر معلوم . فيقوم المستأجر بالتعاقد مع الريان والطاقم وتزود السفينة بالغذاء والوقود والتأمين عليها .

٢- وايجار السفينة مجهزة لزمان معين Time-charter : مر عقد بمقتضاه يضع المالك سفينته مجهزة بطاقمها تحت تصرف شخص آخر لزمان معين . وفى هذه الصورة يتنازل المالك للمستأجر عن الادارة التجارية للسفينة مع احتفاظه بالادارة الملاحية . وتشمل الادارة الملاحية صيانة السفينة وتسييرها وكل ما يلزم لملاحتها . أما الادارة التجارية فتشمل ابرام عقود النقل وتسليم البضائع وتسليمها وتحصيل الأجرة . ويثبت ايجار السفينة مجهزة لزمان معين بمشارطة تسمى بالمشارطة الزمنية أو المشارطة الموقوتة .

وفى هذه الصورة يتولى المستأجر استغلال السفينة بنفسه ويستقل بتحديد رحلات السفينة طيلة الزمان المتفق عليه ، ويبرم عقود النقل مع الغير باسمه الخاص ، فيصبح ناقلاً ومسئولاً عن تنفيذ هذه العقود (١) .

(١) نقض مدنى ٢ فبراير ١٩٥٦ مجموعة أحكام النقض من ٧ ص ١٣٥ .

٣- وإيجار السفينة بالرحلة Voyage charter : هو عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع سفينة مجهزة كلها أو جزء منها تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات معينة . وفي هذه الصورة توضع السفينة مجهزة تحت تصرف الشاحن . وقد ينصب العقد على كامل السفينة أو على جزء منها ، على عكس الحال في إيجار السفينة لزمن معين حيث توضع السفينة بكاملها تحت تصرف المستأجر . كما أن المجهز يحتفظ في الإيجار بالرحلة بالادارة الملاحية والتجارية للسفينة ، في حين أن المؤجر في الإيجار لزمن معين يفقد الادارة التجارية . وإيجار السفينة بالرحلة كان ذاتاً فيما مضى ، ولكن نطاقه انحصر في الوقت الحاضر في نقل البضائع الصب المتجانسة كالقطن والفحم والبتترول والأخشاب والحبوب ، وفي النقل بالسفن الجواله tramps التي لا تتبع خطاً منتظماً .

٤- والنقل البحري Carriage of goods : هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع معينة من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن . وهذه هي الصورة العادية للنقل البحري على الخطوط الملاحية المنتظمة ، وقد أصبحت لها الغلبة في الوقت الحاضر . ويثبت النقل البحري في هذه الصورة بسند شحن ، ولذلك جرى العرف على تسميته « النقل بسند الشحن » .

٣٠١- النصوص القانونية :

ويتكلم التقنين البحري المصري عن إيجار السفينة في الفصل الأول من الباب الثالث في المواد من ١٥٢ إلى ١٩٥ ، وعرض فيه لأحكام إيجار السفينة غير مجهزة ، ثم لإيجار السفينة مجهزة وبدأه بأحكام عامة فالتأجير بالمدة والتأجير بالرحلة . وخصص الفصل الثاني لعقد النقل البحري (م ١٩٦ - ٢٤٨) وبدأه بأحكام عامة ثم عالج فيه نقل البضائع ثم نقل الأشخاص . ولم يعرض التقنين البحري للبيع البحري ، وهي البيوع التي ترد على البضائع المنقولة بطريق البحر ، رغم ما لها من أهمية بالغة في التجارة البحرية .

٣٠٢- ونتناول بالدراسة إيجار السفينة في فصل أول ، والنقل البحري في فصل ثانٍ ، والبيوع البحرية في فصل ثالث .

ومن الواضح أننا نستعمل عبارة « النقل البحري » للدلالة على نقل البضائع بطريق البحر ، نظر لأن نقل البضائع هو أهم أنواع النقل البحري على الإطلاق . أما نقل الأشخاص فتعالجه على حدة مع بعض أنواع خاصة من النقل البحري .

الفصل الأول

ايجار السفينة

٣٠٣- تعريف :

ايجار السفينة عقد بمقتضاه يلتزم المؤجر مقابل أجره بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها (م ١٥٢ بحرى) .

ويبرز هذا التعريف الشارق بين ايجار السفينة وعقد النقل البحرى . فإيجار السفينة يتميز بوضع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر . أما عقد النقل البحرى فلا يتضمن أى التزام بوضع سفينة معينة تحت تصرف الشاحن ، ويقتصر التزام الناقل بمقتضاه على نقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر .

ويلاحظ أن المستأجر فى ايجار السفينة يكون عادة فى نفس القوة الاقتصادية للمؤجر مما يسمح له بمناقشة شروط العقد ، وتبعاً تنتفى الحاجة إلى حمايته ، ولذلك فإن ايجار السفينة يخضع للحرية التعاقدية ، وأحكام الفصل الأول من الباب الثالث من التقنين البحرى هى أحكام مكملة ومفسرة لإرادة المتعاقدين لا تنطبق إلا فى حالة عدم الاتفاق على أحكام أخرى .

٣٠٤- إثبات العقد :

يجب أن يكون عقد ايجار السفينة ثابتاً بالكتابة درءاً للمنازعات فى المستقبل . وإذا زادت مدة الايجار على سنة وجب قيد العقد فى سجل السفن حتى يمكن الاحتجاج به على مشتري السفينة . ويستثنى من الإثبات بالكتابة والقيد فى سجل السفن عقد ايجار السفينة التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً (م ١٥٣ ، ١٥٥) .

ولا يوجد فى القانون شكل معين لإثبات العقد (١) . ودرج العمل على

(١) نقض ١١ يناير ١٩٦٦ مجموعة للنقض من ١٧ من ٧١ فى أن المشاركة الواردة على السفينة تثبت بالرسائل والبرقيات المتبادلة بين الطرفين ، وأنه لا يلزم كتابة العقد فى محرر واحد .

تسمية المحرر المثبت لعقد ايجار السفينة باسم «مشارطة الايجار Charterparty» ، وعلى استعمال مشارطات نموذجية تضعها دوائر المجهزين . ومن أمثلتها المشارطة الزمنية ، بلتايم Baltim ، التي وضعها مؤتمر المجهزين المسمى بمؤتمر البلطيق سنة ١٩٣٩ ؛ ، ومشارطة جنكون Gencon ، البريطانية سنة ١٩٢٢ للايجار بالرحلة . وهناك مشارطات خاصة ببعض أنواع البضائع كمشارطة ، سنتركون Centrecon ، سنة ١٩١٤ الخاصة بالحبوب ، ومشارطة ، ملكون Melcon ، ١٩٢٢ الخاصة بالفحم ، ومشارطة ، بيناكون Binacon ، ١٩١٤ الخاصة بالأخشاب .

ولم يعرض التقنين البحري لبيانات العقد إلا فيما يتعلق بالتأجير بالمدة (م ١٧٢) والتأجير بالرحلة (١٧٩) على ما سيجئ .

٣٠٥- صور ايجار السفينة ،

تتخذ عقود ايجار السفينة إحدى صورتين كبيرتين : فإما أن تؤجر السفينة عارية غير مجهزة وحينئذ يفقد المؤجر كلاً من الادارة الملاحية والادارة التجارية للسفينة ، وإما أن تؤجر السفينة مجهزة . وايجار السفينة مجهزة يأخذ بدوره إحدى صورتين : فإما أن تؤجر السفينة مجهزة لمدة محددة حيث يفقد المؤجر الادارة التجارية للسفينة مع احتفاظه بالادارة الملاحية ، وإما أن تؤجر السفينة مجهزة لرحلة أو رحلات معينة حيث يحتفظ المؤجر بالادارة الملاحية والادارة التجارية للسفينة . وسنعالج هذه الصور المختلفة فيما يلي .

الفرع الأول

ايجار السفينة غير مجهزة

٣٠٦- تعريف ،

ايجار السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر نظير أجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة سفينة معينة بدون بحارة وبدون

- واستئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١ المجموعة الرسمية من ٦٠ ص ٦٩ .

لى تجهيز ماذى أو بتجهيز غير كامل (١٦١) .

ويعتبر هذا العقد بمثابة ايجار مال منقول يخضع للأحكام التى يتفق عليها الطرفان المتعاقدان ، ثم لأحكام التقنين البحرى ، ثم للقواعد العامة المقررة فى القانون المدنى لعقد ايجار المنقول .

٣٠٧-التزامات المؤجر:

يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة فى حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه فى الزمان والمكان المتفق عليهما (م ١٦٢ فقرة ١) . ويلتزم المؤجر بابقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد. ولهذا يلزم باصلاح ما يصيب السفينة من تلف إذا كان التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتى فى السفينة أو عن الاستعمال العادى ، وإذا ترتب على التلف فى هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تتجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة التى تبقى فيها السفينة معطلة (م ١٢٦ فقرة ٢) .

٣٠٨-التزامات المستأجر:

١- يلتزم المستأجر باستعمال السفينة فى الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة فى ترخيص الملاحة (م ١٦٣ فقرة ١) . ويلاحظ أن الاستعمال حق للمستأجر وليس التزاماً عليه ، إنما ينحصر الالتزام فى أن يكون الاستعمال وفقاً للغرض المتفق عليه .

٢- ويلتزم المستأجر بمصروفات صيانة السفينة والاصلاحات فى غير حالات القوة القاهرة والعيب الذاتى فى السفينة والاستعمال العادى لها (م ١٦٣ فقرة ٢) .

٣- ويلتزم المستأجر بتزويد السفينة بالبحارة ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التى تقع على عاتق المجهز ، ويتحمل المستأجر مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها (م ١٦٤) .

٤- ويلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الايجار بالحالة التى كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادى (م ١٦٥ فقرة ١) . ويجب أن يتم الرد فى الزمان والمكان المتفق عليهما .

ويلتزم المستأجر برد ما كان على السفينة من مؤن (مثل الزيوت والحبال ومواد التنظيف والصيانة) بالحالة التي كانت عليها وقت تسليم السفينة إليه ، وإذا كانت هذه الأشياء مما يهلك بالاستعمال التزم برد ما يماثلها (م ١٦٥ فقرة ٢) .

وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه ، التزم بأن يدفع - على سبيل التعويض الجزافي - ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوماً الأولى ويدفع ما يعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على ذلك ، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار (م ١٦٥ فقرة ٣) .

ولا يفترض تجديد عقد ايجار السفينة بعد انتهاء المدة المحددة له (م ١٦٠) .

٥- ويلتزم المستأجر بالضمان قبل المؤجر حال رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة (م ١٦٦) . ولهذا الحكم فائدته إذ يخشى رجوع الغير على المؤجر كمالك للسفينة إثر تصادم راجع إلى خطأ الريان أو خلال تسوية خسارة مشتركة مثلاً ، وحينئذ يقوم المستأجر بتعويض للمؤجر .

٣٠٩- حقوق المستأجر،

تقدم أن للمستأجر حق استعمال السفينة في الغرض المتفق عليه . وللمستأجر حق الإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة . ويكون الريان والبحارة تابعين له لا للمالك ، ولذلك يكون مسئولاً عن أفعالهم وتصرفاتهم (م ٨٠) . ويجوز له تحديد مسئوليته عن الديون الناشئة عن استغلال السفينة (م ٩١، ٨١) .

وللمستأجر أن يستغل السفينة في نقل الأشخاص وفي نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير (م ١٥٦) . وتحظر بعض التشريعات على المستأجر تأجير السفينة من الباطن دون موافقة المؤجر ، بالنظر إلى أن انتقال الإدارة الملاحية والتجارية في ايجار السفينة غير مجهزة يجعله عقداً من العقود التي تبرم بمراعاة شخص المستأجر ، فلا يجوز للمستأجر أن يعهد بدوره بالسفينة إلى شخص يجهله المالك أو لا يثق فيه . ومع ذلك فقد أجازت المادة ١٥٧

للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص في عقد الايجار على غير ذلك .

هذا ، وليس للمستأجر أن يغير العلم الوطنى للسفينة إذا كان من جنسية مختلفة ، لأن جنسية السفينة تخضع لجنسية ملاكها وليس لجنسية من يقوم باستغلالها .

٣١٠- تقادم الدعاوى الناشئة عن العقد :

وتتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة غير مجهزة بمضى سنتين من تاريخ ردها إلى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها (م١٦٧) . والأصوب أن يسرى التقادم من تاريخ انتهاء العقد . ومبنى هذا التقادم رغبة المشرع فى إنهاء المنازعات الناشئة عن العقد على وجه السرعة .

الفرع الثانى

الايجار الزمنى أو الايجار بالمدة

٣١١- تعريف :

الايجار الزمنى أو الايجار بالمدة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة محددة (م١٦٨) .

ويشترك الايجار الزمنى مع ايجار السفينة غير مجهزة فى أن الايجار فى كلتا الصورتين يرد على السفينة بأكملها وفى أن المدة عنصر جوهري فى العقد . ولكنهما يتميزان من ناحية أن المستأجر فى ايجار السفينة غير مجهزة يقوم بتجهيز السفينة وتزويدها بالطاقم ، فى حين أن الايجار الزمنى يرد على السفينة مع الخدمات التى يقدمها الريان والبحارة ، ولذلك لا يعد العقد فى الايجار الزمنى اجارة أشياء فحسب ، بل اجارة أشياء واجارة خدمات فى نفس الوقت .

٣١٢- إثبات العقد :

يجب أن يكون عقد الايجار للزمنى ثابتاً بالكتابة ، ويستثنى من ذلك عقد

الإيجار الذى يرد على سفينة لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً (م ١٥٣) .

وإذا زادت مدة الإيجار على سنة رجب قيد عقد الإيجار فى سجل السفن حتى يحتج به على مشتري السفينة ، ويستثنى من هذا الحكم أيضاً عقد الإيجار للوارد على سفينة لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً (م ١٥٥) .

وتقتضى المادة ١٧٢ بأن يذكر فى عقد إيجار السفينة بالمدة بيانات معينة . وهذه البيانات ليست مقرونة بجزاء ولا يترتب البطلان على اغفال ذكر بعضها ، لأن كتابة العقد نفسه لم تشترط إلا للإثبات . وهذه البيانات هى :
(أ) اسم كل من المؤجر والمستأجر وموطنهما .

(ب) اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها . وغالباً ما يذكر فى العقد الصفات الملاحية للسفينة وبخاصة سرعتها ومدى استهلاكها للوقود ووزنها ودرجتها .

(ج) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها .

(د) مدة الإيجار .

وقد سبق القول بأن هناك مشارطات زمنية نموذجية أبرزها المشاركة المعروفة باسم ، بلتايم Baltim ، سنة ١٩٣٩ التى وضعها المؤتمر الملاحى المسمى Baltic and International Maritime Conference .

٣١٣-التزامات المؤجر :

يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، السفينة المعينة فى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلتزم بابقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد (م ١٧٣) . ويقوم هذا الالتزام أيضاً فى إيجار السفينة غير مجهزة ، ولكن يضاف إليه فى الإيجار للزمنى الالتزام بتجهيز السفينة بالريان واللبحارة اللازمين لاستغلالها .

ويلتزم المؤجر بوضع السفينة كلها تحت تصرف المستأجر ، إذ يمتنع أن يرد التأجير للزمنى على جزء من السفينة ، لأن ذلك يتعارض مع طبيعة هذا الإيجار .

على أن المؤجر - مع التزامه بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر - يظل محتفظاً بالادارة الملاحية للسفينة (م ١٧٤ فقرة ١) ، ويتولى صيانة السفينة وتعيين البحارة واطعامهم ودفع أجورهم . ويجب على الريان أن يتبع تعليمات المؤجر فى كل ما يتعلق بالادارة الملاحية للسفينة . ولذلك يكون المؤجر مسئولاً عن أفعال الريان وأخطائه ، كما أن المؤجر هو الذى يملك عزل الريان وضباط الملاحه والمهندسين .

٣١٤ - انتقال الادارة التجارية للسفينة إلى المستأجر :

وتكون للمستأجر الادارة التجارية للسفينة ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانى والارشاد والقطر وغير ذلك من المصروفات التى يقتضيها الاستغلال التجارى للسفينة (م ١٧٤ فقرة ٢) .

ويجب على الريان أن يتبع التعليمات الصادرة من المستأجر فى كل ما يتعلق بالاستغلال التجارى للسفينة (م ١٧٤ فقرة ٢ فى نهايتها) ، كإصدار سندات الشحن وتعيين الرحلات وخط سير السفينة والموانى التى تتجه إليها وكيفية تنفيذ عملية الشحن والتفريغ والتسليم .

وللمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص فى عقد الايجار على غير ذلك . ويظل المستأجر الأصلى مسئولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الايجار . ولا تنشأ عن الايجار 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 الأصلى (م ١٥٧) .

ويسأل المستأجر عن الأضرار اللاحقة بالسفينة والناشئة عن الاستغلال التجارى للسفينة (م ١٧٠) .

٣١٥ - التزام المستأجر بدفع الأجرة :

الالتزام الأساسى للمستأجر هو دفع الأجرة المتفق عليها . وتنص المادة ١٧٥ على أن يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التى تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة .

وإذا تخلف المستأجر عن دفع الأجرة فيكون للمؤجر - حسبما تنص عليه

المادة ١٧٧ - أن يسترد حقه فى التصرف فى السفينة إذا لم يستوف الأجرة المستحقة له خلال ثلاثة أيام من تاريخ اخطار المستأجر ، وفى هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة فى السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الاخلال بحقه فى طلب التعويض .

هذا ، ولا تستحق الأجرة كاملة فى ثلاث حالات :

١- الأولى ، إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجارى واحتاج اصلاحها لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة ، وحينئذ لا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التى تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال (م ١٧٥) .

٢- والثانية ، إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه ، فلا تستحق الأجرة من تاريخ الهلاك أو التوقف (م ١٧٦ فقرة ١) .

٣- والثالثة ، إذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها ، استحققت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها (م ١٧٦ فقرة ٢) .

هذا ولا يجوز الاتفاق على استحقاق الأجرة فى جميع الأحوال .

٣١٦- التزام المستأجر برد السفينة ،

ويلتزم المستأجر عند انتهاء مدة الايجار برد السفينة فى الميناء الذى وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك . وإذا انتهت مدة الايجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة ، واستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها فى العقد عن الأيام الزائدة . ولا تخفض الأجرة إذا ردت السفينة قبل انتهاء مدة الايجار إلا إذا اتفق على غير ذلك (م ١٧٨) .

٣١٧- تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الايجار الزمنى :

وتتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الايجار الزمنى بمضى سنتين تبدأ من تاريخ انقضاء مدة العقد أو من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة إذا امتدت المدة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار فى تنفيذه مستحيلًا . ويبدأ مريان المدة فى حالة هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن (م ١٧١ فقرة ١ و ٢) .

الفرع الثالث

الايجار بالرحلة

٣١٨- تعريف العقد واثباته ،

ايجار السفينة بالرحلة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع سفينة معينة مجهزة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات معينة (م١٦٨) .

ويجب أن يكون عقد الايجار بالرحلة ثابتاً بالكتابة ، عدا تأجير السفينة التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً (م١٥٥) .

وطبقاً للمادة ١٧٩ يذكر في عقد ايجار السفينة بالرحلة ما يأتي :

(أ) اسم المؤجر واسم المستأجر وموطنهما .

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

(ج) نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها .

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

(هـ) مقدار الأجرة وطريقة حسابها .

(و) بيان الرحلة أو الرحلات المتفق على القيام بها .

٣١٩- ويلتزم المؤجر في التأجير بالرحلة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة وفقاً للشروط المتفق عليها ، بحيث يستقبل في السفينة بضائع مملوكة للمستأجر ، ويصدر عنها ايصالاً هو سند الشحن ، ويقوم بالرحلة التي يسحب المستأجر بضاعته عند نهايتها . ومن ثم فإن التزامات المؤجر منها ما يتعلق بالسفينة ، ومنها ما يتعلق بالبضائع ، ومنها ما يتعلق بالرحلة .

أما المستأجر فيلتزم بشحن البضائع وتفريغها في المدد التي يحددها العقد أو العرف ، كما يلزم بدفع الأجرة . ونعالج التزامات الطرفين في مبحثين ، ثم نعرض لانقضاء العقد وتقدم الدعاوى الناشئة عنه في مبحث ثالث .

المبحث الأول

التزامات المؤجر

١ - التزامات المتعلقة بالسفينة

٣٢٠ - يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما السفينة المعينة في حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار ، كما يلتزم بابقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها (م ١٨٠) .

فعلى المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المعينة في العقد . ومع ذلك يجوز ألا تعين السفينة في العقد ويكتفى بذكر خصائصها ويحتفظ المؤجر بحق تعيينها فيما بعد وقت الشحن (١) ، وذلك في الحالة التي يكون فيها للمؤجر عدة سفن متماثلة (٢) .

ويجب أن تكون السفينة التي يضعها المؤجر تحت تصرف الشاحن صالحة للملاحة seaworthy . ويقصد بكون السفينة صالحة للملاحة أن يتوافر فيها من شروط المتانة والثبات والسلامة ما يسمح لها بالقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من الأخطار . وصلاحية السفينة للملاحة ليست مسألة مطلقة أو مجردة ، بل هي مسألة نسبية تقدر وفقاً لظروف كل حالة بمراعاة نوع الرحلة .

ويندرج في عداد الالتزام العام بجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة : تجهيزها بالآلات والأدوات الضرورية للملاحة كالخرائط والبوصلة والآلات الرافعة ، وتطعيمها بريان وطاقم كاف ذي خبرة ، وتأمينها بالأغذية والوقود وكل ما يلزم لملاحتها ، واعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجعلها في حالة صالحة لحفظ البضائع .

(١) . steamer to be named here - after .

(٢) استئناف للقاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١ للمجموعة الرسمية من ٦٠ ص ٦٩ .

ويجب على المؤجر أن يحتفظ بالسفينة فى حالة صالحة للملاحة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها .

ويجب على المؤجر أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر بحيث تكون مستعدة لاستقبال البضائع فى المكان والزمان المتفق عليهما .

وتوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لاستقبال بضائع معينة . وإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل ، فإنه يجب أن توضع السفينة بأكملها تحت تصرف المستأجر ، فيما عدا الأماكن المخصصة للريان والبحارة والأماكن المخصصة للوقود ومؤن السفينة .

وإذا كانت السفينة مؤجرة بكاملها ، فلا يجوز للمؤجر أن يشحن فى السفينة أية بضائع أخرى غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقة المستأجر نفسه (م ١٨٧) . وفى حالة المخالفة فإن الأجرة عن البضائع المنقولة بدون وجه حق تعود إلى المستأجر الذى يمكنه أن يطالب أيضاً بالتعويض .

٣٢١- احتفاظ المؤجر بالادارة للملاحة والتجارية للسفينة ،

وإذا كان المؤجر ملتزماً بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر ، إلا أنه يظل محتفظاً بالادارة للملاحة والتجارية للسفينة (م ١٨١) . وذلك على خلاف الوضع فى ايجار السفينة غير مجهزة حيث يفقد المؤجر الادارة للملاحة والتجارية للسفينة ، وفى الايجار الزمنى أو بالمدة حيث يحتفظ للمؤجر بالادارة للملاحة للسفينة مع انتقال الادارة التجارية إلى المستأجر .

ولما كان للمؤجر فى الايجار بالرحلة يحتفظ بكامل إدارة السفينة ، فإنه يسأل عن الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه فى تنفيذها (م ١٦٩) . كما أن الريان لا يعد تابعاً للمستأجر ولا يمثل أمام القضاء .

٢- الالتزامات المتعلقة بالبضائع

٣٢٢- ينحصر التزام المؤجر فى وضع آلات السفينة (الرافعات وصواري الشحن) تحت تصرف المستأجر لاستقبال البضائع على ظهرها أو لتفريغها ،

ولكن ليس عليه شحن البضائع وتفريغها ، لأن الالتزام بالشحن والتفريغ إنما يقع على عاتق المستأجر (م ١٨٢) .

١- ومدى شحنت البضاعة فى السفينة ، التزم المؤجر أو بعبارة أدق الريان برصها . والمقصود بالرص stowage هو توزيع البضاعة وترتيبها فى عنابر السفينة بطريقة تقي البضاعة خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحفظ للسفينة توازنها . ويندرج فى عداد الرص عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية بغرض منع ارتطامها بعضها ببعض الآخر أو ارتطامها بجدران السفينة ، وتسمى عملية إقامة الفواصل بالانجليزية dunnage .

ولما كان الرص يتعلق بثبات السفينة وتوازنها أثناء الرحلة ، فإنه يدخل فى وظائف الريان الذى يلتزم بملاحظته ويتحمل مسئوليته ولو قام به رجال للطاقم أو عمال مقاول الشحن والتفريغ . على أنه يجب التمييز بين الرص الملاحي والرص للتجارى ، فالأول هو الذى يتعلق بثبات السفينة وتوازنها . أما الثانى فهو يتعلق بالمحافظة على البضاعة . وعلى أساس هذا التمييز يجوز أن يتحمل المستأجر بمقتضى العقد الالتزام بالرص فيقوم به بواسطة مقاول الشحن ، ولا يلتزم الريان فى هذه الحالة بالاشراف على الرص إلا من الناحية الملاحية فقط التى تمس السفينة أى الرص الملاحي . وحينئذ لا تسأل السفينة عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والناشئة عن خطأ الرص التجارى .

٢- ومدى شحنت البضاعة ، وجب على الريان أن يعطى المستأجر إيصالاً بها هو سند الشحن ، وهذا الإيصال هو مجرد إثبات لواقعة الشحن . ولا يتكلم التقنين البحرى عن سند الشحن إلا فى الفصل المتعلق بعقد النقل البحرى . ولذلك سنعالجه عند دراسة النقل البحرى حرصاً على وحدة الموضوع .

٣- ولا يقتصر للريان على رص البضاعة عند القيام ، بل عليه أيضاً أن يرافق الرص ويعنى بالبضاعة طيلة الرحلة البحرية . فعليه أن يقوم بتهويتها إذا تطلب الأمر ذلك وأن يعيد رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة .

٣٢٣- متى تم الشحن وجب على الريان أن يتوجه إلى الميناء المقصود دون تأخير . ويجب على الريان أن يتبع طريق الملاحة المتفق عليه أو المعتاد . فلا يجوز له أن ينحرف عن هذا الطريق إلا إذا كان له مبرر كسوء الأحوال الجوية أو تقديم المساعدة لسفينة أخرى فى حالة خطر الهلاك . وإذا لم يكن للانحراف ما يبرره ، فإن المؤجر يلتزم بتعويض المستأجر عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والناشئة عن الانحراف ، مع مراعاة شرط الإهمال الذى يحمى المؤجر من أخطاء الريان .

والأصل أنه ليس للريان تغيير السفينة فى الطريق . ومع ذلك إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر ، وجب على الريان أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضاعة عليها إلى ميناء الوصول . كذلك قد يحتفظ المؤجر فى العقد بحق تغيير السفينة أثناء الطريق . وإذا كان للمؤجر حق تغيير السفينة فى الطريق ، فإنه يجب أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة ، كما يجب المحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وإعادة شحنها على السفينة الثانية .

ويجب على الريان أن يتجه بالسفينة إلى الميناء المتفق عليه . وقد يحدد فى العقد ميناء الوصول حسب اختيار المستأجر ، اسكندرية أو بورسعيد ، . وفى هذه الحالة يجب على الريان أن يتوجه إلى الميناء الأول وينتظر أوامر المستأجر التى كثيراً ما تصله أثناء الطريق بواسطة الراديو .

وقد يجيز العقد للريان أحياناً أن يتوجه بالسفينة إلى ميناء غير الميناء المتفق عليه كأن يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة ، أو أى ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان Or as near as she may safely get ، وينطبق هذا الشرط فى الحالة التى يتعذر فيها على السفينة أن تصل إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة كحجر صخى أو حصر بحرى أو اضطراب ، كما ينطبق أيضاً فى الحالة التى يتعذر فيها على السفينة دخول الميناء المتفق عليه نظراً لأبعادها . وقد قننت المادة ١٩٣ حكم هذا الشرط فقالت ، (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 .

المبحث الثاني

التزامات المستأجر

٣٢٤- يلتزم المستأجر في الإيجار بالرحلة بشحن البضائع وتفرغها في المدد التي يحددها العقد أو العرف ، كما يلتزم بدفع الأجرة . وقد تلحق البضاعة أضراراً بالسفينة فيلتزم بتعويضها .

١- الالتزام بمراعاة مدد الشحن والتفريغ

٣٢٥- يجب على المستأجر أن يقوم بالشحن والتفريغ سريعاً حتى لا تتعطل السفينة عن الاستغلال . ويتفق عادة في عقد الإيجار على المدة التي يجب أن يتم فيها الشحن والتفريغ (١) . وإذا لم ينص في العقد على مدة معينة وجب الرجوع إلى العرف السائد في الميناء الذي يجري فيه الشحن أو التفريغ ، فإذا لم يوجد عرف في هذا الميناء اتبع العرف البحري العام . ويتبع هذا العرف في حساب المدد وبدء سريانها (م ١٨٢) .

وتسمى مدة الشحن أو التفريغ بالانجليزية Lay days . ويسمىها المشرع اللبناني بمهلة الانتظار (م ١٨٨ بحرى لبنانى) .

٣٢٦- حساب المدة :

وتبدأ مدة الشحن والتفريغ من اليوم التالى لاختار المستأجر باستعداد السفينة للشحن أو التفريغ .

ولا يدخل في حساب المدة إلا أيام العمل التي يمكن استخدامها في

(١) قد تكون المدة ثابتة كأربعة أو ستة أو سبعة أيام . وقد يتفق على أن يشحن أو يفرغ حد أدنى بواقع كذا طن كل يوم .

عمليات الشحن والتفريغ working days . فلا تدخل أيام الأعياد الرسمية في حساب المدة (١) .

ولا تستبعد أيام المطر من حساب المدة ما لم يثبت أن هناك استحالة مطلقة في استمرار العمل (٢) . على أن العقد قد يتضمن أحياناً شرطاً يجيز للمستأجر ألا يقوم بالشحن أو التفريغ إلا إذا سمحت الظروف الجوية بذلك weather permitting . وهذا الشرط مفيد وضروري بالنسبة إلى بعض البضائع التي تتلف بالمطر .

ويقف سريان الميعاد إذا حالت قوة قاهرة دون القيام بالشحن أو التفريغ كطول الأمطار وسوء الأحوال الجوية الذي يجعل العمل مستحيلاً ، أو أمر السلطة العامة ، أو اضطراب عمال الموانئ . ولا يعتبر ازدحام الأرصفة وتكدسها بالبضائع من قبيل القوة القاهرة التي توقف ميعاد الشحن والتفريغ ، لأنه لا يجعل العمل مستحيلاً مادياً ، وإن كان يجعله أكثر إرهاقاً وأشد كلفة (٣) .

ويراعى أن الميعاد يحسب استقلالاً لكل من الشحن والتفريغ بحيث يكون لكل منهما ميعاد خاص منفصل ومن ثم لا تضاف إلى ميعاد التفريغ الأيام التي اقتصدت في الشحن (٤) وتقضى المادة ١٨٤ بأنه إذا تم الشحن قبل انتهاء المدة فالمعينة له فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك .

ويجوز الاتفاق على منح مكافأة سرعة dispatch money عن كل يوم من الأيام التي اقتصدت من المهلة الأصلية (م ١٨٤ فقرة ٢) وتخضع من الأجرة المستحقة . وتمثل هذه المكافأة المنفعة التي عادت على السفينة من جراء الاسراع في الشحن والتفريغ (٥) .

(١) ، (٢) استئناف الاسكندرية ٢٣ يناير ١٩٥١ مجلة التشريع والقضاء من ٣ ص ١٨٤ .

(٣) استئناف مختلط ١٩ ديسمبر ١٩٠٦ ب ١٩ - ٣٩ .

(٤) استئناف مختلط ١٠ مارس ١٩٠٩ ب ٢١ - ٢٢٤ .

(٥) نقض ١٧ يونيو ١٩٦٥ مجموعة للنقض من ١٦ ص ٧٧٨ ونقض ١٧ يونيو ١٩٦٥ من ١٦ ص ٧٨٧ .

وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف ، سرت مهلة اضافية لا تجاوز المدة الأصلية مع التزام المستأجر بدفع تعويض يومي يحدده العقد أو العرف (م ١٨٣ فقرة ١) (١) ، وتسمى هذه المهلة الاضافية والتعويض بالانجليزية demurrage ، ويسمى التعويض في العمل بغرامة التأخير .

وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الاضافية ، سرت مهلة اضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ، ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الاضافية الأولى زائداً النصف ، وذلك دون اخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى (م ١٨٣ فقرة ١) .

وإذا انقضت المهلة الاضافية الثانية دون أن يتم الشحن ، كان للريان أن يغادر الميناء أياً كانت حالة الشحن ، إذ لا يستطيع أن يؤخر السفر إلى ما بعد ذلك . وللريان بعد انقضاء مدد التفريغ انزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسؤوليته . ومع ذلك يلتزم الريان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع بعد انزالها من السفينة كإيداعها لدى الجمرک أو لدى أمين (م ١٨٥) .

ويبدأ سريان المهلة الاضافية بقوة القانون من انقضاء المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف . ويختلف حساب المهلة الاضافية (الأولى والثانية) عن حساب المدة الأصلية من ناحيتين :

(١) أن أيام الأعياد تدخل في حساب المهلة الاضافية (٢) ، مع أنها لا تحتسب في المدة الأصلية ، وذلك لأن المؤجر قد ناله ضرر من جراء تعطيل سفينته في أيام الأعياد وكان في امكانه أن يبحر خلالها .

(١) كأن يتفق على أن يدفع دولار واحد عن كل طن من حمولة السفينة .

(٢) استئناف مختلط ٣ فبراير ١٩٠٩ ب ٢١ - ١٥٢ .

(٢) أن القوة القاهرة لا توقف المهلة الإضافية (١) على عكس الأمر في المدة الأصلية ، وذلك لأن المستأجر الذي لم يَقم بالشحن أو بالتفريغ في المدة الأصلية يعتبر مخطئاً . ومن ثم يتحمل مسئولية الحوادث القهرية (م ٢٠٧ مدنى) .

٣٢٨- التعويض عن التأخر في الشحن والتفريغ :

ويقوم نظام التعويض عن التأخر في الشحن والتفريغ على قاعدتين :

(١) الأولى ، أنه يستحق بقوة القانون بمجرد فوات المدة الأصلية المتفق عليها أو المحددة عرفاً دون حاجة لاعتذار المستأجر (٢) على خلاف القاعدة العامة التى تقضى بأن التعويض لا يستحق إلا بعد اعتذار المدين (م ١١٨ مدنى) .

(٢) والثانية ، أن التعويض عن التأخر في الشحن أو التفريغ يَقدَر اتفاقاً أو عرفاً بطريقة جزافية بمبلغ معين عن كل يوم من أيام التأخير . وذلك على خلاف للقواعد العامة التى تقضى بأن يَقدَر القاضى التعويض مراعيّاً ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب نتيجة عدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به (م ٢٢١ مدنى) .

وليس من شك في أن المبلغ الذى يستحقه المؤجر قبل المستأجر نظير التأخر في الشحن أو التفريغ هو من قبيل التعويض عن التأخر في تنفيذ الالتزام . وهو تعويض يمثل ما أصابه من خسارة بتحملة نفقات أجور طاقم السفينة ورسوم للميناء ومصاريف الوقود بسبب بقاء السفينة في الميناء ، فضلاً عما ضاع عليه من الكسب إذا أفرغت السفينة شحناتها واستقبلت شحنة أخرى في ميناء للتفريغ أو أبحرت في ميعادها .

ومع ذلك فإن القضاء يعتبر المبلغ المستحق عن التأخر في الشحن أو التفريغ بمثابة أجرة إضافية (٣) ، استناداً إلى أن عقد إيجار السفينة بالرحلة

(١) استئناف مختلط ٩ ديسمبر ١٩٢٥ ب ٣٨ - ٩٣ .

(٢) استئناف مختلط ٣٠ يناير ١٩٢٤ ب ٣٦ - ١٩٣ .

(٣) استئناف مختلط ٥ مارس ١٩٤١ ب ٥٣ - ١٢٦ .

من قبيل الإيجار ، وقد استمر الإيجار أكثر من الوقت المحدد مما يتعين معه على المستأجر أن يدفع أجرة اضافية بقدر الزيادة في الانتفاع . وقد تبنى التقنين البحري المصري هذا القضاء ونص في المادة ١٨٣ فقرة ٢ على أن «يعد التعويض اليومي الذى يستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة وتسرى عليه أحكامها» . ويترتب على هذا التكييف القانونى النتائج الآتية :

(١) يضمن الوفاء بالمبلغ المستحق عن التأخر فى الشحن والتفريغ الامتياز المقرر للناقل بمقتضى المادة ١٥٩ بحرى على البضائع نظير الأجرة (١) .

(٢) يتقدم المبلغ المستحق عن التأخر فى الشحن والتفريغ بمضى سنتين من تاريخ انتهاء الرحلة كما هو الشأن فى تقدم الأجرة (م ١٧١) (٢) .

(٣) إذا لم تستحق الأجرة بسبب القوة القاهرة (م ١٩٤) ، فإن المبلغ للمستحق نظير التأخر فى الشحن والتفريغ لا يستحق كذلك (٣) .

(٤) المحكمة المختصة بنظر دعوى المطالبة بأجرة النقل تختص أيضاً بالنظر فى المبلغ المستحق نظير التأخر فى الشحن والتفريغ (٤) .

٢- الالتزام بدفع الأجرة

٣٢٩- يلتزم المستأجر بدفع الأجرة ، وهو الالتزام الأساسى المقابل للالتزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر . وللتطرفين المتعاقدين مطلق الحرية فى اختيار الطريقة التى يتم بها تحديد الأجرة . وإذا سكت العقد عن تحديد الأجرة فتحدد بالرجوع إلى العرف . ويضاف إلى الأجرة بعض الملحقات كالمبلغ المستحق نظير التأخر فى الشحن والتفريغ .

(١) استئناف مخطط ١٧ ديسمبر ١٩٢٤ ب ٣٧ - ٨٠ .

(٢) نقض فرنسى ١٨ نوفمبر ١٨٨٠ تلوز ١٨٨٠ - ١ - ٤٥٧ .

(٣) نقض فرنسى ٢٣ فبراير ١٩٤٨ ميزى ١٩٤٨ - ١ - ١٤٠ .

(٤) استئناف مخطط ١٩ ديسمبر ١٩٠٦ ب ١٩ - ٣٨ .

٣٣٠- أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة ،

يجعل التقليل البحري لبعض الحوادث البحرية الطارئة أثراً على دين الأجرة قد يؤدي إلى انقضائه نهائياً أو إلى انقاصه أو إلى بقاءه رغم أن التنفيذ لم يتم وفقاً للشروط المتفق عليها .

١- فإذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً أو إذا منعت التجارة مع الدولة التي يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة ، يفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر (م ١٨٨) . ومقتضى هذا الفسخ انقضاء التزامات الطرفين بما في ذلك التزام المستأجر بدفع الأجرة . وهذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة .

٢- وإذا حالت القوة القاهرة مؤقتاً دون سفر السفينة أو استمرار السفر ، يبقى عقد الإيجار نافذاً دون زيادة الأجرة ودون تعويض . وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته ، وله بعد ذلك أن يعيد شحنها في السفينة على نفقته أيضاً ، وتستحق عليه الأجرة كاملة (م ١٩١) .

٣- وإذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه ، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة (م ١٩٢) . مثال ذلك أن تصبح السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر ولا يمكن إصلاحها ولا يوفق الريان للعثور على سفينة أخرى لنقل البضاعة فتفرغ في الطريق ، وكأن تغرق السفينة وتنقذ البضائع . ففي هذه الحالة يمنح القانون المؤجر أجرة نسبية بقدر ما تم من الرحلة ، وهذه هي أجرة المسافة .

ولا يتمشى هذا الحكم مع القواعد العامة لأن مقتضاها أن تبرأ ذمة المستأجر من الالتزام بدفع الأجرة مادامت الرحلة لم تنفذ تنفيذاً كاملاً . ولا يمكن تفسير الحكم المتقدم إلا بفكرة اجارة السفينة ، إذ أن المستأجر قد انتفع بالسفينة زمناً ما ، فمن الواجب أن يدفع أجرة عن هذا الزمن .

٤- وإذا تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر بسبب قوة قاهرة أو بسبب عيب ذاتي فيها ، التزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة . وذلك لأن المؤجر قام بتنفيذ الرحلة المتفق عليها فيستحق الأجرة عنها كاملة ، ويستفاد هذا الحكم من نص المادة ١٩٥ .

ولا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميته أو قيمتها أثناء السفر (م ١٩٥) .

٥- وإذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها ، التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة (م ١٨٦) . وينطبق نفس الحكم عندما يقوم المستأجر بتفريغ البضائع أثناء السفر قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه ، إذ يلتزم بدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ (م ١٩٠) .

٣٣١- هلاك البضائع بقوة قاهرة وأثره على دين الأجرة ،

إذا هلكت البضائع المشحونة في السفينة بقوة قاهرة كغرق أو حريق أو أعمال السلطة العامة أو الحرب ، فلا تستحق الأجرة (م ١٩٤ فقرة ١) ، ويجب على المؤجر أن يرد الأجرة التي حصلها مقدماً .

وهذا الحكم لا يتمشى مع القواعد العامة ، لأن المؤجر قد نفذ التزامه بوضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر ، فيجب على المستأجر أن ينفذ التزامه المقابل بدفع الأجرة ، ولا يفسر هذا الحكم إلا برغبة المشرع في التخفيف على المستأجر الذي فقد بضاعته باعفائه من دفع الأجرة .

ومع ذلك فإن للقاعدة المتقدمة عدة استثناءات نصت عليها المادة ١٩٤ فقرة ٢ و ٣ وهي :

(١) إذا كان الهلاك ناشئاً عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة للبضاعة أو عن عيب فيها .

(٢) إذا اضطر الريان إلى بيع البضائع أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها .

(٣) إذا أمر الريان باتلاف البضائع لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن للمؤجر يعلم ذلك وقت وضعها في السفينة .

(٤) حالة الحيوانات التي تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه .

٣٣٢- شرط الأجرة المستحقة في جميع الأحوال (١) :

ويجوز المتعاقدون على اشتراط استحقاق الأجرة كاملة في جميع الأحوال. وهذا الشرط صحيح ، لأن المادة ١٩٤ فقرة أولى بعد أن قررت عدم استحقاق الأجرة عند هلاك البضائع أضافت ، إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال .

ويترتب على هذا الشرط التزام المستأجر بدفع الأجرة كاملة بمجرد شحن البضائع ، وبغض النظر عن مصيرها . على أن الشرط لا يسرى إذا كان هلاك البضائع بخطأ المؤجر ، لأن هذا الخطأ يسوغ للمستأجر طلب فسخ العقد والتعويض ، فإذا استبقى مع ذلك الالتزام بدفع الأجرة ، لكان هذا الالتزام من غير سبب .

٣٣٣- ضمانات الوفاء بالأجرة :

تقضى المادة ١٥٨ بأن لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها ، ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضى الأمور الوقتية . ويأمر القاضى - فى حالة استعمال حق الحبس - باخراج البضائع من السفينة وإيداعها لدى أمين يعينه ، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها ، ويعين ميعاداً للبيع وكيفية اجرائه . وللمؤجر أيضاً - وفقاً للمادة ١٥٩ - امتياز على البضائع المذكورة ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها .

٣- مسئولية المستأجر

٣٣٤- من النادر فى الايجار بالرحلة أن يكون المستأجر مسئولاً تجاه الغير أو تجاه المؤجر ، لأن المستأجر ليست له الادارة الملاحية ولا الادارة التجارية للسفينة . ومن ثم فإن الريان لا يكون تابعاً للمستأجر ، وبالتالي لا

(١) يدرج فى المشاركات الانجليزية بالصيغة التالية :

Freight to be considered earned and must be paid ship and / or cargo lost or not lost .

يكون المستأجر مسئولاً عن الأضرار التي تحدثها السفينة بالغير .
وإذا أصيبت السفينة بضرر فلا يسأل عنه المستأجر إلا إذا كان ناشئاً عن خطأ صادر منه (م ١٧٠) ، كما إذا وضع على ظهر السفينة بضائع قابلة للانفجار أو خطرة دون اعلام المؤجر بطبيعتها ، أو كان ناشئاً عن عيب خاص فى البضائع .

المبحث الثالث

انقضاء العقد

٣٣٥- ينقضى عقد الايجار بالرحلة بتنفيذه ، أى بتنفيذ الرحلة المتفق عليها وقيام المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها . بيد أن عقد الايجار بالرحلة قد ينقضى قبل أن يتم تنفيذه بسبب القوة القاهرة أو بسبب عدم قيام أحد المتعاقدين (المستأجر أو المؤجر) بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد .

وقد سبق بيان أثر القوة القاهرة على العقد ودين الأجرة ، وبيان الحكم فى حالة عدم قيام المستأجر بشحن كل البضائع المتفق عليها وفى حالة قيام المستأجر بتفريغ البضائع أثناء السفر (١) .

وطبقاً للمادة ١٨٩ يجوز للمستأجر فسخ عقد ايجار السفينة قبل البدء فى شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عما يلحقه بسبب ذلك من ضرر على أن لا يجاوز التعويض مقدار الأجرة المتفق عليها . وهذه الرخصة نزع من الفسخ الاختيارى مقرر لصالح المستأجر على خلاف القواعد العامة ، إذ لو طبقت هذه القواعد لالتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة إذا لم يتم شحن البضائع . وهذا الحكم مجحف بالمؤجر . ولذلك جرت العادة على النص فى العقود على استحقاق الأجرة كاملة إذا لم يتم المستأجر بشحن البضائع فى الميعاد .

٣٣٦- وطبقاً للمادة ١٧١ تتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة

(١) راجع بند ٣٣٠ .

بالرحلة بمضى سنتين من تاريخ انتهاء كل رحلة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلاً ، وتنتهى الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وانزال البضائع التى وضعها المستأجر ويبدأ سريان المدة فى حالة هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل

الفصل الثانى

عقد النقل البحرى

٣٣٧- تعريف :

عقد النقل البحرى عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع معينة من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن (م ١٩٦) .

ومن ثم لا يعتبر نقلاً بحرياً استغلال المالك سفينته فى نقل بضائعه للخاصة . وهذه الظاهرة كانت شائعة فى القديم ، ولكنها أصبحت نادرة الوقوع اليوم ، ولا نجد لها مثلاً إلا بالنسبة لشركات البترول التى تملك عدداً من السفن لنقل البترول من مكان استخراجه إلى الخارج .

ويلاحظ أننا نستعمل عبارة ، النقل البحرى ، للدلالة على النقل البحرى للبضائع باعتباره أهم أنواع النقل البحرى . أما نقل الأشخاص فسنعالجه على حدة مع بعض أنواع خاصة من النقل البحرى .

٣٣٨- التنظيم القانونى :

يخضع النقل البحرى لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التى تسرى على النقل البرى . ويرجع ذلك إلى المكان الذى يتم فيه النقل البحرى وهو البحر وما يحيط به من مخاطر جمة ، فضلاً عن طول الرحلة البحرية . ويتكلم التقنين البحرى المصرى عن النقل البحرى للبضائع فى المواد من ١٩٦ إلى ٢٤٧ .

وكانت عقود النقل البحرى تخضع لمبدأ الحرية التعاقدية مما هيا للناقلين أن يفرضوا على الشاحنين الشروط التى تهدف إلى اعفائهم من المسؤولية أو تحديدها . ولذلك وضعت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض انقواعد للقانونية المتعلقة بسندات الشحن والموقعة ببروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ للقضاء على شروط الاعفاء من المسؤولية . ووافقت مصر على هذه المعاهدة ، بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وأصدرتها بمرسوم ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ على أن يعمل بها ابتداء من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ . وقد تعدلت معاهدة سندات الشحن

بموجب بروتوكول تم التوقيع عليه في ٢٣ فبراير ١٩٦٨ ، وصدر القرار الجمهوري رقم ٤٦٢ في ٢٢ سبتمبر ١٩٨٢ بالموافقة عليه ، كما صدر قرار وزير الخارجية بنشره والعمل به اعتباراً من ٣٠ أبريل ١٩٨٣ .

وقد حققت معاهدة بروكسل للشاحنين بعض المزايا في صراعهم ضد الناقلين . بيد أن كثيراً من أحكامها لم يكن في صالح الشاحنين ، كما هو الحال في تلك القائمة الطويلة لحالات إعفاء الناقل من المسؤولية وبوجه خاص إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة . وبدأ واضحاً أن هذه المعاهدة أصبحت غير صالحة لإقامة توازن عادل بين مصالح الدول الناقلة وأغلبها من الدول الغربية والدول الشاحنة وأغلبها من الدول النامية .

ومن ثم أبرمت في هامبورج بجمهورية ألمانيا الاتحادية اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع في ٣١ مارس ١٩٧٨ المعروفة باسم « قواعد هامبورج » لتحل محل معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤ والبروتوكول المعدل لها عام ١٩٦٨ . وروعى في قواعد هامبورج إقامة توازن حقيقى بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين فأبقت على مبدأ بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية ، ولم تنص على أى استثناء لهذا المبدأ . كما أبقت على مبدأ التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحري . على أن قواعد هامبورج أضفت مزيداً من الحماية على الشاحنين عما توفره قواعد هامبورج . فأدخلت في نطاق تطبيقها مختلف مراحل النقل البحري وبعض أنواع من النقل كانت مستبعدة من قبل . كما أنغت معظم الحالات المستثناة التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية .

وقد سارعت مصر فصنقت على قواعد هامبورج في العالم التالي للتوقيع عليها بالقرار الجمهوري رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ . وصدر قرار وزير الخارجية رقم ٣٥ لسنة ١٩٩١ بنشرها في الجريدة الرسمية .

وقد استمد التقنين البحري المصري الذي صدر في ٢٢ أبريل ١٩٩٠ ودخل حيز النفاذ في ٣ نوفمبر ١٩٩٠ غالبية أحكامه الخاصة بعقد نقل البضائع بحراً من قواعد هامبورج ، إلا أنه لم ينقل هذه القواعد نقلاً حرفياً في كثير من المواضع .

ووفقاً للمادة ٣٠ فقرة أولى من قواعد هامبورج فإن نفاذ هذه القواعد يبدأ

فى اليوم التالى من الشهر التالى لانقضاء سنة واحدة على تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام . وكانت زامبيا هى الدولة العشرون التى صدقت على الاتفاقية بتاريخ ١٩٩١/١٠/٧ ، وتم ايداع وثيقة التصديق فى ١٩٩١/١١/٢٠ لدى الأمين العام للأمم المتحدة الوديع لهذه الاتفاقية . وعلى ذلك تكون قواعد هامبورج قد دخلت دور النفاذ اعتباراً من أول ديسمبر ١٩٩٢ .

وقد أجازت المادة ٣١ فقرة ٤ من اتفاقية هامبورج للدولة المتعاقدة أن ترجى ، إذا استصوبت ذلك ، اعلان نيتها فى الانسحاب من معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ بصيغتها المعدلة بروتوكول عام ١٩٦٨ لفترة أقصاها خمس سنوات اعتباراً من بدء نفاذ هذه الاتفاقية ، وعليها حينئذ اشعار حكومة بلجيكا بنيتها . واستعملت مصر الرخصة المقررة بهذه المادة وأخطرت الحكومة البلجيكية بارجاء انسحابها من معاهدة بروكسل لمدة خمس سنوات من بدء نفاذ قواعد هامبورج . ومن ثم فإن هذه القواعد أصبحت نافذة فى مصر اعتباراً من أول ديسمبر ١٩٩٧ ، وذلك دون معاهدة بروكسل التى امتد العمل بها لأكثر من نصف قرن .

ويتضح مما تقدم أن هناك طائفتين من القواعد القانونية تحكم عقد النقل البحرى للبضائع فى مصر : قواعد التقنين البحرى المصرى ، وقواعد هامبورج . ولكل من هذه القواعد نطاق معين فى التطبيق . ويمكن القول بوجه عام بأن نطاق تطبيق القانون المصرى قاصر على النقل البحرى الوطنى الذى يتم بين الموانى المصرية والنقل البحرى الدولى الذى يخرج عن نطاق تطبيق قواعد هامبورج .

ويلاحظ أن غالبية النصوص القانونية المتعلقة بالنقل البحرى سواء وردت فى التقنين أم فى قواعد هامبورج ، هى نصوص آمرة ملزمة تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على عكسها . وذلك على عكس الحكم فى ايجار السفن الذى يخضع للحرية التعاقدية . وترجع العلة فى هذه التفرقة إلى أن الشاحن فى النقل البحرى طرف ضعيف بالقياس إلى الناقل الطرف القوى ، مما استوجب تدخل المشرع لحماية الشاحن من الشروط للجائرة التى يفرضها عليه الناقل . أما المستأجر فى ايجار السفينة فيكون عادة فى نفس القوة الاقتصادية

للمؤجر ، مما يسمح له بمناقشة شروط العقد ، وتبعاً تنتفى الحاجة إلى حمايته .

ويلاحظ أخيراً أن أحكام الفصل الثانى من الباب الثالث الخاصة بعقد النقل البحرى فى التقنين البحرى تسرى دون غيرها على عقد النقل البحرى ، سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزاً أم مستأجراً لها كما هو صريح نص المادة ١٩٨ . ويترتب على ذلك أنه إذا وقع التنازع بين أحكام عقد النقل وأحكام أخرى وردت بالقانون ، فالأرجحية لأحكام عقد النقل . ويقع هذا التنازع على وجه الخصوص إذا كان الناقل مالكا للسفينة ، إذ يثور التساؤل عن الأحكام واجبة التطبيق على مسؤوليته ، أهى أحكام مسؤولية الناقل أم أحكام مسؤولية المالك . والاجابة على هذا التساؤل هى أن أحكام مسؤولية الناقل تسرى ، دون غيرها ، أيا كانت صفة الناقل .

٣٣٩- وبتناول عقد النقل البحرى بالدراسة من حيث تكوينه وإثباته ، والتزامات الناقل ، والتزامات الشاحن ، ومسؤولية الناقل . وذلك وفقاً لأحكام التقنين البحرى المصرى أولاً ثم وفقاً لقواعد هامبورج . ونختم هذه الدراسة ببيان بعض أنواع النقل البحرى .

الفرع الأول

تكوين عقد النقل البحرى وإثباته

المبحث الأول

تكوين العقد

٣٤٠- أطراف العقد ،

سبق تعريف عقد النقل البحرى بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن .

ويتضح من هذا التعريف أن عقد النقل البحرى يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة ، والشاحن من جهة أخرى .

فالناقل هو من يلتزم بنقل البضاعة بحراً . والغالب أن يكون مالكا للسفينة التى تنقل عليها . على أن الناقل قد يكون مستأجراً للسفينة مجهزة أو غير مجهزة .

أما الشاحن فهو الذى يتعهد بتقديم البضاعة للنقل . وقد يرسل الشاحن البضاعة إلى نفسه ، كما لو أرسل محل تجارى منتجاته إلى أحد فروعها فى الخارج . بيد أن الغالب أن يحصل النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن يعرف بالمرسل إليه . والمرسل إليه حق خاص مباشر قبل الناقل للمطالبة بالبضاعة سيأتى بيانه فيما بعد .

٣٤١-الرضاء :

عقد النقل البحرى عقد رضائى ينبغى يتطابق ارادتى الناقل والشاحن دون ثمة حاجة لاجراء لاحق . والرضاء ضرورى لقيام العقد . فإذا شحنت بضائع فى السفينة بغير علم الناقل أو اللبان ، جاز للربان اخراجها من السفينة . فى مكان الشحن أو ابقاؤها فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها فى المكان المذكور وذلك مع عدم الاخلال بما يستحق من تعويض (م ٢٠٨ فقرة ١) . وإذا تبين وجود البضائع المذكورة أثناء السفر ، جاز للربان الأمر بالقائها فى البحر إذا كان من شأنها احدث أضرار للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها أو للأشخاص الموجودين عليها أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو أداء مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً (م ٢٠٨ فقرة ٢) .

٣٤٢- والأصل أن شروط عقد النقل تكون محل بحث ومناقشة من طرفيه . بيد أن الحاصل عملاً أنه ليس فى امكان الشاحن أن يناقش الشروط التى يفرضها الناقل ، ثم هو مضطر إلى التعاقد نظراً لما يتمتع به الناقلون من احتكار فعلى فضلاً عن تماثل شروط النقل . وبذلك أصبح عقد النقل البحرى من قبيل عقود الانعان التى يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها (م ١٠٠ مدنى) . وقد حدا هذا الوضع بالمشرع إلى التدخل لحماية للشاحنين من وطأة الشروط الجائرة التى يفرضها الناقلون وبوجه خاص ما تعلق منها باعفاء الناقل من المسؤولية .

لا يمكن اعتبار عقد النقل البحري من قبيل اجارة الأشياء . ذلك لأن الايجار يجب أن يرد على شئ معين فى العقد (م ٥٥٨ مدنى) ، واليوم قد لا تعين السفينة فى العقد بأن يتفق على أن ترسل البضاعة على السفينة القادمة أو على سفينة تعين فيما بعد ، كما أن المجهز كثيراً ما يحتفظ بحق تغيير السفينة أثناء الطريق .

هذا إلى أن المؤجر يلتزم بأن يسلم المستأجر العين المؤجرة (م ٥٦٤ مدنى) . فى حين أن المجهز يحتفظ بحيازة السفينة وإدارتها ، وعليه أن يقدم نشاطه وفنه وخدمات تابعيه الذين يظلون خاضعين لأوامره وسلطانه ، وهو الذى يزود السفينة بالوقود والمؤونة وكل ما يلزم لملاحتها .

فمحل العقد ليس الانتفاع بالسفينة ، بل القيام بنقل البضاعة ، وما السفينة إلا أداة تنفيذ هذا العقد . ولهذا انعقد الاجماع اليوم على أن عقد النقل البحري ليس من قبيل اجارة الأشياء ، وإنما هو ضرب من عقد المقاولة الذى يتعهد فيه أحد المتعاقدين أن يؤدي عملاً لقاء أجر يتعهد به المتعاقد الآخر (م ٦٤٦ مدنى) . ولما كانت المقاولة تتميز بالغرض منها ، فإنه يمكن وصف العقد بأنه مقالة نقل . بل إنه ليسوغ القول بأن عقد النقل له ذاتيته وطبيعته ومقرماته التى تؤهله لأن يحتل مكاناً خاصاً بين العقود المعروفة .

ولا ينتقص من قيمة هذا التكليف أن السفينة قد تعين فى عقد النقل ، إذ أن هذا التعيين لا يخرج عن كونه مجرد شرط فى عقد النقل بدون لا مكان معرفة التاريخ الذى تصل فيه البضاعة ولكنه لا يستتبع القول بانصراف نية المتعاقدين إلى تأجير السفينة .

ويلاحظ أن عقد النقل البحري يعتبر عملاً تجارياً بالنسبة إلى طرفيه الناقل والشاحن على السواء بنص المادة ٦ من قانون التجارة الجديد التى تعتبر عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أو جوية ، وعلى وجه الخصوص النقل البحري

إذا كان نص عقد النقل البحري يشوبه الغموض ويكتنفه الإبهام

وجب البحث عن النية المشتركة للمتعاقدین (م ١٠٥ مدنی) .

وإذا كان العقد محرراً بلغة أجنبية عن الطرفين المتعاقدين أو عن أحدهما، والملاحظ بوجه عام أن سندات الشحن تحرر باللغة الانجليزية ، فسرت عباراته بالمعنى الفنى والقانونى الذى لهذه العبارات فى اللغة المستعملة .

وإذا كانت القاعدة أن الشك يفسر لمصلحة المدين (م ٢/١٥١ مدنی) ، فإنه لا يجوز مع ذلك أن يكون تفسير العبارات الغامضة ضاراً بمصلحة الشاحن الطرف المذعن فى العقد دائناً أو مديناً (م ٢/١٥١ مدنی) .

وإذا كان للشروط المطبوعة فى العقد من قوة الالتزام ما للشروط الخطية ، فإنه إذا وجد تعارض بينها وجب الاعتداد بالشروط الخطية لأنها أكثر انطباقاً على إرادة المتعاقدين من الشروط المطبوعة .

وإذا قام المستأجر للسفينة بدور الناقل وأصدر باسمه سندات شحن لصالح الغير ووجد تعارض بين مشاركة الإيجار وسند الشحن ، فتفضل شروط مشاركة الإيجار فى العلاقة بين المؤجر والمستأجر ، بينما يكون سند الشحن وحده هو المعتبر فى العلاقة بين المستأجر والشاحن ، وذلك ما لم يتضمن سند الشحن إحالة صريحة إلى مشاركة الإيجار ، وعندئذ يجب الاعتداد بمشاركة الإيجار وحدها .

المبحث الثانى

إثبات العقد

٣٤٥- ضرورة الكتابة ،

خرج المشرع البحرى على قاعدة حرية الإثبات فى المواد التجارية ، وأوجب إثبات عقد النقل البحرى بالكتابة (م ١٩٧) حسماً للمنازعات فى المستقبل .

والكتابة ليست شرطاً لصحة العقد يترتب على اغفالها البطلان ، وإنما هى شرط للإثبات فحسب ، ومن ثم لا يجرز إثبات عقد النقل البحرى بشهادة

الشهود والقرائن ، ولكن يجوز إثباته بما يقوم مقام الكتابة من اقرار أو يمين (١).

ويثبت عقد النقل البحري بسند الشحن الذي يصدره الناقل أو من ينوب عنه بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع من الشاحن . ولذلك كثيراً ما يوصف عقد النقل البحري بأنه عقد نقل بسند الشحن . ولكن يؤخذ على هذا الوصف بأن عقد النقل البحري يظل عقد نقل بحري خاضعاً لأحكام الفصل الثاني من الباب الثالث من التقنين ولو لم يصدر سند الشحن ، خاصة وأن اصدار سند الشحن إنما يكون بناء على طلب الشاحن .

المبحث الثالث

سند الشحن

٣٤٦- سند الشحن هو إيصال يصدر من الناقل أو الريان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة . وتكلم في سند الشحن من حيث البيانات التي تدون فيه ، والنسخ التي تحرر منه ، والشكل الذي يفرغ فيه ، وحجيته في الإثبات ، ووظيفته في التجارة البحرية .

١- بيانات سند الشحن

٣٤٧- (أ) أسماء الأطراف .

تعدد المادة ٢٠٠ البيانات التي تدون في سند الشحن ، وهو تعداد وارد على سبيل المثال لا الحصر بحيث يجوز اضافة بيانات أخرى إلى سند الشحن ولا يترتب على خلو سند الشحن من بيان أو أكثر من هذه البيانات بطلان السند . ومن هذه البيانات ما يتعلق بأسماء الأطراف . فيذكر في سند الشحن

(١) نقض مدني ١١ يناير ١٩٦٦ مجموعة أحكام للنقض من ١٧ ص ٧١ وجاء فيه : عقد النقل البحري ليس من العقود الشكلية حتى يصح القول ببطلانه إذا لم يحرر بالكتابة - وإنما هو من العقود الرضائية التي لا يجوز إثباتها إلا بالكتابة .
وأنظر نقض ٨ مايو ١٩٧٨ من ٢٩ ص ١٥٤٨ .

أولاً اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وموطنه . وتوجب المادة ٢٠٠ (د) ذكر اسم الريان ، بيد أن العمل جرى على أن يوقع سند الشحن ممثل برى للناقل (مثل أمين السفينة) .

٣٤٨- (ب) تعيين البضاعة المشحونة (١) :

سند الشحن هو أساساً إيصال بالبضاعة المشحونة . ولذلك يجب أن يتضمن تعييناً للبضاعة المشحونة من حيث الطبيعة والمقدار والعلامات وكذلك الحالة الظاهرة . وتنص المادة ٢٠٠ (ب) على أن يذكر في سند الشحن صفات البضاعة كما دونها الشاحن ، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها والعلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها . وتوجب المادة ٢٠١ أن تكون العلامات للموضوعة على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة . ومقتضى ذلك أن الناقل أو الريان يجب عليه التحقق من البيانات الخاصة بالبضاعة .

٣٤٩- التحفظات الخاصة بالبضاعة :

بيد أن تعيين البضاعة المشحونة ليس سهلاً في العمل ، إذ يجب أن تشحن البضاعة بسرعة حتى لا تظل على الرصيف فترة طويلة ، وحتى لا تتعطل السفينة عن السفر . ولذلك درج العمل على أن تدون في سند الشحن البيانات المتعلقة بالبضائع التي يقدمها الشاحن كتابة عند تسليمها إلى الناقل كما هي دون أن يقوم الناقل أو الريان بالتحقق من صحتها وينص في سند الشحن على أن البيانات الخاصة بالبضاعة ، حسب قول الشاحن أو غير معتمدة، (٢) أو أن ، البضاعة مجهولة الوزن أو مجهولة الكمية أو المقاس أو

(١) أنظر مقال المؤلف :

L'individualisation de la marchandise dans le çonnaissance, Gazette fiscale, çommerçiale et industrielle, 1952, p.570 .

(٢) (بالفرنسية) que dit être, sans approuver و (بالانجليزية) said to be .

المحتويات أو الحالة أو القيمة ، (١) .

ولما كان سند الشحن حجة بما هو وارد فيه من بيانات حتى يثبت العكس كما سيأتى فإن هذه التحفظات تعلى أن البيانات الخاصة بالبضاعة فى سند الشحن لا تكون لها حجية فى الإثبات . وعلى هذا إذا اكتشف عجز أو تلف فى البضاعة عند الوصول ، فلا يلهض سند الشحن بذاته دليلاً على أن الناقل قد تسلم البضاعة الموصوفة فى سند الشحن ، وكان على المرسل إليه أن يقيم الدليل على أن الريان قد تسلم البضاعة كما هى موصوفة فى سند الشحن . على أن هذا الإثبات متعذر إن لم يكن مستحيلأ فى أغلب الحالات مما يؤدى إلى اعفاء الناقل من المسؤولية عن العجز أو التلف .

ولما كانت التحفظات المتقدم ذكرها تهدف فى الواقع إلى اعفاء الناقل من المسؤولية فضلاً عن أنها تقوض حجية سند الشحن فى الإثبات ، وتنتقص من قيمته الائتمانية إلى حد كبير ، لذلك نبلى المشرع المصرى الحكم المقرر فى معاهدة سندات الشحن (م ٣-٣) ، وتكرر النص عليه فى قواعد هامبورج (م ١٦-١) ، وقضى ببطالان هذه التحفظات إلا فى حالتين استثنائيتين هما : (١) إذا كانت لدى الناقل أسباب جدية للشك فى صحتها . (٢) وإذا لم تتوفر لدى الناقل الوسائل المعقولة للتحقق منها . ويجب على الناقل أن يذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات فى سند الشحن (م ٢٠٥ فقرة ١) . ويقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على عاتق الناقل ، فإن عجز عن هذا الإثبات تعين عدم الاعتداد بالتحفظ المدون فى سند الشحن (٢) .

والتحفظات التى تدرج فى سند الشحن إذا كانت صحيحة بأن توافرت أسباب جدية تحمل على الشك فى صحة بيانات الشاحن أو لم تتوافر لدى

Poids, quantité, contenu, conditionnement et valeur inconnus - weight, (١) quantity, measure, contents, and value unknown .

(٢) نقض مدنى ١١ فبراير ١٩٦٠ مجموعة أحكام النقض م ١١ م ١٣٧ و ٢٤ يناير ١٩٦٧ للمرجع السابق م ١٨ م ١٧٦ و ١٧ أبريل ١٩٧٣ للمرجع السابق م ٢٤ م ٦١٦ و ٩ فبراير ١٩٨٧ فى الطعن رقم ١٠٢٦ لسنة ٥١ .

الناقل الوسائل المعقولة للتحقق منها ، لا يترتب عليها عدم مسئولية الناقل عن كل عجز أو تلف يثبت في البضاعة عند الوصول ، بل أنها تقروض حجية سند الشحن فيما يتعلق بوزن البضاعة أو عددها أو كميتها أو حالتها ، وتقيم قرينة لصالح الناقل على أن العجز أو التلف إنما لحق البضاعة قبل الشحن . على أن هذه القرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه دحضها بالدليل العكسي بإثبات وزن البضاعة الحقيقي أو عددها أو حالتها عند الشحن وأن العجز أو التلف ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعيه . وللمرسل إليه ذلك بكافة طرق الإثبات بما فيها القرائن .

٣٥٠- خطابات الضمان (١) :

ولا شك أن التحفظات التي تدرج في سند الشحن تسبب مضايقات عديدة للشاحن وتجعل التعامل على البضاعة المشحونة ممثلة في سند الشحن صعباً متعزراً .

تلك أن سند الشحن هو حجز الزاوية في الاعتماد المستندي ، وبياناته يجب أن تتفق مع شروط خطاب الاعتماد . فإذا كان سند الشحن يتضمن بعض التحفظات في حين أن المطلوب في خطاب الاعتماد هو سند شحن نظيف خال من أي تحفظ ، وجب على البنك رفض الوفاء بالثمن للشاحن البائع .

ولتفادي هذه الصعوبات وتمكين الشاحن بائع البضائع من الحصول على ثمن البضائع ، جرى العمل في كثير من الأحيان على أن يتفق الشاحن مع الناقل على تحرير سند شحن نظيف خال من التحفظات - clean bill of lading . وفي مقابل ذلك يقدم الشاحن للناقل خطاب ضمان lettre de garantie أو letter of indemnity تثبت فيه التحفظات التي كان الناقل يريد إدراجها في سند الشحن ، ويتعهد فيه الشاحن بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذا تعرض الناقل للمطالبة من الغير بالتعويض .

(١) أنظر بحثنا بالفرنسية عن مشكلة خطابات الضمان في النقل البحري ، منشور في مجلة الحقوق ، السنة الثامنة (١٩٥٨ - ١٩٥٩) ص ٣٣ - ٤٩ .

ويسير القضاء بوجه عام على صحة خطابات الضمان وحجيتها فيما بين عاقيديها الشاحن والناقل ، ولكنه يقضى بعدم جواز الاحتجاج بها على الغير الحامل لسند الشحن . بمعنى أنه لا أثر لخطاب الضمان على مسؤولية الناقل قبل المرسل إليه ، بل للمرسل إليه أن يتمسك بما ورد في سند الشحن عن مقدار البضاعة وحالتها وأن يطالب الناقل بالتعويض عن الأضرار الثابتة عند التسليم ، على أن يكون للناقل أن يرجع على الشاحن بما دفعه من تعويض للمرسل إليه استناداً إلى خطاب الضمان .

وقد عرض أمر خطابات الضمان على محكمة النقض المصرية في قضية تتحصل وقائعها في أن الشاحن اتفق مع الناقل على نقل ٤٤ سيارة لورى خردة وأراد الناقل أن يثبت حالة البضاعة الحقيقية في سند الشحن وهي أن اللوريات خردة وبعض أجزائها قد انفصلت عنها ، غير أن الشاحن طلب من الناقل عدم ايراد أى تحفظ بهذا الشأن والاكتفاء بإثبات أنها مستعملة ، فوافق الناقل نظير توقيع الشاحن على خطاب ضمان تعهد فيه بأن يتحمل أية مسؤولية قد تترتب بسبب عدم إثبات هذه التحفظات . ثم اتضح للمرسل إليه عند التسليم أن اللوريات غير مطابقة لوصفها المبين في سند الشحن وحصل من الناقل على التعويض ، فرجع الناقل على الشاحن مطالباً بما دفع من تعويض تنفيذاً لخطاب الضمان . فقضت المحكمة الابتدائية بالزام الشاحن بأن يدفع للناقل مبلغ التعويض ، وتأيد هذا الحكم من محكمة الاستئناف . ثم طعن الشاحن في هذا الحكم بطريق النقض للخطأ في تطبيق القانون استناداً إلى أن خطاب الضمان قد تضمن في حقيقته شرطاً باعفاء الناقل من المسؤولية فيكون باطلاً طبقاً لمعاهدة سندات الشحن . وتكن محكمة النقض رفضت الطعن وقضت بأن أوراق الضمان هذه ، باعتبارها حجة على عاقيديها وحدهما - الشاحن والناقل - ولا يجوز الاحتجاج بها على الغير من حاملي سندات الشحن ، لا مخالفة فيها لمعاهدة سندات الشحن الموقعة ببروكسل طالما أن المقصود منها مجرد إحضار قرينة الإثبات المستمدة من سند الشحن في العلاقة بين الناقل والشاحن ولم تتضمن اتفاقاً على إعفاء الناقل من المسؤولية ولم تكن مشوبة عند إصدارها بقصد إيهام الغير وإدخال الغش عليه عند تداول سند

وقد قلّلت المادة ٢٠٧ بحرى هذا القضاء فنصت على أن ١ - كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التى تنتج عن اصدار سند شحن خال من أى تحفظ على البيانات الواردة به ، لا يحتج به قبل الغير الذى لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات . ٢ - ويعتبر المرسل إليه الذى يصدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه . واستثناء المرسل إليه الذى يكون هو الشاحن نفسه من الحماية التى يقررها النص يرجع إلى أنه هو نفسه مصدر خطاب الضمان فيكون على بينة من الأمر .

وعرضت قواعد هامبورج لخطابات الضمان وقررت بطلانها وعدم ترتيبها لأى أثر تجاه أى طرف ثالث بما فى ذلك أى مرسل إليه يكون قد انتقل إليه سند الشحن ، وأنها صحيحة بين الناقل والشاحن ما لم يكن الناقل قد قصد غش طرف ثالث بما فى ذلك أى مرسل إليه يكون قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن (م ١٧ فقرة ٢ و ٣) ، كما أنه فى حالة الغش المتعمد ، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه فى قواعد هامبورج (م ١٧ فقرة ٤) .

٣٥١ - (ج) اسم السفينة :

تنص المادة ٢٠٠ على أن يدوّن فى سند الشحن اسم السفينة التى تنقل عليها البضاعة . وتبدو أهمية هذا البيان فى تمكين الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفينة التى تنقل عليها البضاعة والاستعلام عن ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها . وهذا البيان ليس جوهرياً ، فلا يهم الشاحن أن تنقل بضاعته على هذه السفينة أو تلك . ولذلك جرى العمل عند ذكر اسم السفينة فى سند الشحن أن تضاف إليه للعبارة الآتية ، أو بأية سفينة أخرى ، أو ، بإحدى السفن للقائمة ، .

(١) نقض مدنى ٢٢ مارس ١٩٦٦ مجموعة النقض من ١٧ ص ٦٢٧ . ونقض ٢٢ يونيو ١٩٧٥ من ٢٦ ص ١٢٤٧ ، ٢٧ ديسمبر ١٩٧٦ من ٢٧ ص ١٨١٤ ، ٨ مارس ١٩٨٢ للمحكمة من ٦٢ ص ١٤ .

إن لم تعين السفينة في سند الشحن فإنه يسمى ، السند برسم الشحن ، bill of lading for shipment of تمييزاً له عن سند الشحن الذى تعين فيه السفينة shipped bill of lading .

وقد ذاع استعمال السند برسم الشحن لأسباب ثلاثة : أولها أنه يمكن الشاحن من إرسال السند إلى المرسل إليه قبل شحن البضاعة ، والثانى أن شركات الملاحة التى تسلم إليها البضاعة لنقلها لا تسمح لها الظروف دائماً بتعيين السفينة التى ستنقل عليها البضاعة ، والثالث أن الناقل يستطيع أن يطالب بأجرة النقل دون حاجة لانتظار شحن البضاعة .

ومع ذلك فإن السند برسم الشحن لا يخلو من عيوب كشف عنها العمل . ذلك أن من بيدد مثل هذا السند لا يعرف أين توجد البضاعة ، بل ليست لديه أية وسيلة للتحقق مما إذا كانت البضاعة قد شحنت أم لا . وعلى أية حال لا يتمكن من معرفة التاريخ الذى متصل فيه البضاعة .

ولذلك نصت المادة ١٩٩ على أنه يجوز للناقل أن يسلم الشحن أيضاً ايضاً بتسلم البضائع قبل شحنها وهذا الايصال هو السند برسم الشحن ، ويستبدل سند الشحن بهذا الايصال بناءً على طلب الشاحن بعد وضع البضائع فى السفينة ، وأن للشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على الايصال المذكور يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن . وهذا الحكم مستمد من معاهدة سندات الشحن (م ٣ فقرة ٧) ، وتكرر النص عليه فى قواعد هامبورج (م ١٥ فقرة ٢) .

والسند برسم الشحن دليل على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فى السند (م ٢١١ بحرى) . ومن ثم يتيسر للشاحن الحصول على ائتمان مربع من البنوك بضمان البضاعة ممثلة فى السند .

ويشتمل سند الشحن فضلاً عن أسماء الأطراف وتعيين البضاعة المشحونة واسم السفينة ، على الشروط التى يتم بها النقل أى ميناء القيام وميناء

الوصول (١) وأجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها (م ٢٠٠ هـ ، و) .

٣٥٤- (هـ) مكان وتاريخ الاصدار وعدد النسخ :

ويجب أن يتضمن سند الشحن ، فضلاً عن البيانات السابق ذكرها ، مكان وتاريخ اصداره وعدد النسخ التي حررت منه (م ٢٠٠ ، ز) . وتبدو أهمية تاريخ سند الشحن في حالة البيوع البحرية للتحقق من رفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه .

٣٥٥- (و) توقيع الناقل :

كانت المادة ١٠٠ بحرى ملغى تنص على أن يضع كل من الشاحن والريان توقيعاً على سند الشحن . أما المادة ٢٠٢ فقرة ٢ بحرى جديد فلم تشترط توقيع الشاحن على السند وإنما اكتفت بتوقيع الناقل أو من ينوب عنه . وجرى العمل على أن يوقع على سند الشحن ممثل برى لحساب الریان كمدير الفرع أو أمين السفينة .

وجرى قضاء محكمة النقض على أن استلام المرسل إليه سند الشحن دون أى اعتراض وقيامه بتنفيذ عقد النقل دون تحفظ يعد قرينة على العلم والقبول الضمنى للشروط التى تضمنها سند الشحن - سواء كانت شروطاً عادية أو استثنائية بما فى ذلك شرط التحكيم - رغم عدم توقيع الشاحن على سند الشحن (٢) .

٢- نسخ سند الشحن

٣٥٦- تقضى المادة ٢٠٢ فقرة ١ بأن يحرر سند الشحن من نسختين

(١) بدلاً من ميناء التفريغ الوارد بالنص ، إذ قد تفرغ البضائع خلال السفر .

(٢) أنظر نقض ٢٦ يونيو ١٩٧٨ مجموعة أحكام النقض ص ٢٩ ص ١٥٤٨ .

قارن نقض ٢٦ يونيو ١٩٧٨ ص ٢٩ ص ١٥٥٣ فى نقض الحكم الذى لم يستظهر فى أسبابه للعناصر الواقعية للمثبتة لقبول الشاحن لشروط سند الشحن ومنها شرط التحكيم مكتفياً باستخلاص علم للمرسل إليه بهذه الشروط .

أصليتين على الأقل تسلم إحداها إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويحتفظ بها الناقل مع غيرها من سندات الشحن في قائمة الشحن أو المانيفستو ويذكر فيها أنها غير قابلة للتداول .

ويجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ موقعة (م ٢٠٢ فقرة ٣) ، درءاً لمخاطر الضياع والسرقة وبوجه خاص في أوقات الحروب والأزمات الدولية فيعطى الشاحن عدة نسخ من سند الشحن يحتفظ بواحدة منها ويرسل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة زيادة في ضمان وصولها إليه .

وتنص المادة ٢٠٢ فقرة ٣ على أنه إذا حرر من سند الشحن عدة نسخ يذكر في كل واحدة منها عدد النسخ التي تحررت ، وفي هذه الحالة تقوم النسخة الواحدة مقام الجميع كما أن الجميع يقوم مقام نسخة واحدة . ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل . وجدت العادة على أن يحمل سند الشحن هذه الصيغة ، حرر من كذا نسخة والتسليم بمقتضى إحداها يلغى ما عداها من النسخ ، .

٣- شكل سند الشحن

٣٥٧- تنص المادة ٢٠٣ فقرة ١ على أن ، يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله ، . وتتوقف طريقة تداول السند على الشكل الذى يتخذه . ويجوز النص فى سند الشحن على حظر حوالته أو تداوله (م ٢٠٣ فقرة ٤) .

٣٥٨- سند الشحن الاسمى ،

قد يكون سند الشحن باسم شخص معين . ولا يستعمل سند الشحن الاسمى إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصاً واحداً . وينزىم لانتقال سند الشحن الاسمى اتباع اجراءات حوالة الحق المنصوص عليها فى المادة ٣٠٥ مدنى ، أى قبول الناقل للحوالة أو اعلانه بها (م ٢٠٣ فقرة ٢) .
ويجب على الناقل ، أن يسلم البضاعة للشخص الوارد اسمه فى السند أو

الشخص الذى انتقل إليه الحق الثابت فيه بمقتضى إجراءات الحوالة ، فإذا سلمها لغيره كان مسئولاً .

ولا تقبل دعوى المسؤولية على الناقل إذا رفعت من شخص لم يرد اسمه فى السند لا بوصفه شاحناً أو مرسلأ إليه أو محالاً له ، ما لم يخلص من محتويات سند الشحن ذاته أن المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقى .

٣٥٩- سند الشحن الاذنى أو للأمر:

والغالب أن يكون سند الشحن اذنياً أو للأمر ، أى لاذن الشاحن أو لاذن المرسل إليه . ويتداول سند الشحن الاذنى بطريق التظهير ، شأنه فى ذلك شأن أية ورقة تجارية أو مدنية تحمل شرط الاذن ، ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية ، وتسرى على هذا التظهير أحكام قانون التجارة (م ٢٠٣ فقرة ٣) .

ويترتب على تظهير سند الشحن الاذنى نقل ملكية البضاعة للمظهر إليه . ومن ثم يحق له أن يطالب الريان بتسليمها إليه عند الوصول ، كما يمتنع على الريان أن يسلم البضاعة لغيره .

ولا يجوز للناقل أو الريان أن يحتج فى مواجهة المظهر إليه بالدفع التى له قبل الشاحن المظهر ، إذ أن قاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفع على الحامل حسن النية تنطبق على انتقال سند الشحن بطريق التظهير كما هو الشأن فى الأوراق التجارية (١) . ومن ثم لا يجوز للناقل الاحتجاج بشروط مشاركة الايجار على الغير حامل سند الشحن ما لم يتضمن سند الشحن شرطاً بالاحالة على مشاركة الايجار .

وإذا كان التظهير للتوكيل ، فإنه يخول المظهر إليه الحق فى مطالبة الناقل بتسليم البضاعة بوصفه ممثلاً للشاحن أو المرسل إليه ، وتبعاً يجوز للناقل أن يحتج فى مراجعته بما قد يكون له من دفع قبل الشاحن أو المرسل إليه (٢) .

(١) نقض ٢٥ ديسمبر ١٩٧٨ من ٢٩ ص ٢٠٢٣ .

(٢) المنصورة للتجارية للمختلطة ١٣ فبراير ١٩٢٣ جازيت ١٦ - ١٦ .

ويراعى أنه لا تضامن بين الموقعين على سند الشحن (١) لانتهاء النص، على عكس الحكم فى الأوراق التجارية (م ١٣٧ تجارى) . وذلك لأنه من الصعب افتراض أن يكون المظهرون قد أرادوا أن يضمنوا بعضهم بعضاً وعلى وجه التضامن تنفيذ العقد ، نظراً لأن البضائع المشحونة تنتقل من يد لأخرى بسرعة فائقة وفى أماكن مختلفة .

٣٦٠- سند الشحن للحامل :

قد يكون سند الشحن لحامله وحينئذ تنتقل ملكيته بمجرد التسليم أو المناولة (م ٢٠٣ فقرة ٣) ، وتسلم فيه البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول . ومن النادر أن يكون سند الشحن لحامله ، نظراً لما يتعرض له صاحبه من خطر الضياع والسرقة .

٤- حجية سند الشحن فى الإثبات

٣٦١- حجية سند الشحن فيما بين الناقل والشاحن :

لسند الشحن حجية كاملة فى الإثبات فيما بين طرفيه الناقل والشاحن . فهو ينهض دليلاً على عقد النقل وشروطه ، والأجرة المتفق عليها . كما يقوم حجة على حصول الشحن فى التاريخ المبين فى السند . وهو حجة على أن الناقل قد تسلم كمية البضائع الواردة فيه ، وعلى أنه قد تسلمها بالحالة والكيفية الموصوفة فى السند .

وحجية سند الشحن فيما بين طرفيه ليست مطلقة ، بل يجوز تقويضها بإثبات العكس . فللناقل إثبات أن البضاعة لم تشحن على الإطلاق أو أنها وصفت خطأ فى سند الشحن . وتقضى القواعد العامة بأنه يمتنع إثبات عكس الكتابة إلا بكتابة مثلها . بيد أن القضاء خرج على حكم القواعد العامة ، وأجاز إقامة الدليل بكافة طرق الإثبات على أن ما جاء بسند الشحن من بيانات لا يطابق الحقيقة ولا ينفق مع الواقع (٢) . وإن كان البعض يرى أن يكون إثبات

(١) اسكندرية المختلفة ١٦ نوفمبر ١٩٢١ جازيت ٢٣ - ٩١ .

(٢) اسكندرية التجارية المختلفة ٣ ديسمبر ١٩٢٣ ب ١٤ - ٢٥٨ .

عكس الثابت بسند الشحن بالكتابة أو ما يقوم مقامها .

وقد اعتبرت الفقرة الأولى من المادة ٢١٠ سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير ، ثم أجازت الفقرة الثانية من ذات المادة في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات عكس ما ورد به من بيانات .

٣٦٢- حجية سند الشحن بالنسبة إلى الغير :

ولا تقتصر حجية سند الشحن على طرفيه الناقل والشاحن فحسب ، بل إنه حجة أيضاً بالنسبة إلى الغير ، كما هو صريح نص الفقرة الأولى من المادة ٢١٠ سالفة الذكر . وليس في حجية سند الشحن بالنسبة إلى الغير استثناء من القاعدة العامة التي تقضى بأن العقد يقتصر أثره على المتعاقدين . ذلك أن سند الشحن يثبت أن بضاعة معينة شحنت بحراً ، وهذه واقعة مادية وقانونية يتحمل الغير آثارها ولو لم يكن لارادتهم دخل في ايجادها فيلتزمون باحترامها ويفيدون من قيامها .

وتنص الفقرة الثانية من المادة ٢١٠ على أنه ، لا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات ، ويجوز ذلك لهذا الغير ، . أما الفقرة الثالثة من المادة فتقول ، ويعتبر للمرسل إليه ... من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه ، .

ويخلص من هذا النص أنه إذا كان إثبات عكس بيانات سند الشحن جائزاً في العلاقة ما بين الناقل والشاحن ، فإنه لا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء في سند الشحن إزاء الغير حسن النية الذي لا يعلم بعدم صحة بيانات السند . ومن ثم فإن لسند الشحن حجية مطلقة في الإثبات فيما يتعلق بهذه البيانات لصالح الغير والمرسل إليه بوجه خاص (١) .

وهذا الحكم المستمد من معاهدة سندات الشحن يستهدف تزويد سند

(١) أنظر نقض مدنى ١٤ ديسمبر ١٩٦٥ مجموعة أحكام للنقض من ١٦ ص ١٣٤٩ ، ٢٥ ديسمبر ١٩٧٨ الطعن رقم ٢٣٥ سنة ٤٣ ق .

الشحن بقيمة ائتمانية تسمح بتداوله والحصول على الائتمان بمقتضاه فى يسر وسهولة ، كما يتفق وما فرضه القانون على الناقل من ضرورة التحقق من البيانات التى يقدمها الشاحن . فإذا لم يتم الناقل بالتحقق من صحة هذه البيانات كان مقصراً وتحمل تبعه تقصيره ولم يقبل منه أى إثبات عكسى فى مواجهة الغير الذى اعتمد على هذه البيانات . وإذا توافر لدى الناقل سبب جدى يحمله على الشك فى مطابقة البيانات للبضائع المسلمة إليه فعلاً ، أو إذا لم تتوافر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها ، فما عليه إلا أن يدون فى سند الشحن تحفظات بصدد هذه البيانات ، وبذلك يكون الغير على علم بأن هذه البيانات لم يتحقق الناقل من صحتها .

وإذا كان من الممتنع على الناقل أن يثبت عكس ما جاء فى سند الشحن ازاء الغير ، فإن للغير مع ذلك أن يقيم الدليل العكسى ضد الناقل .

٣٦٣- هذا ، ويكون لا يصال تسلم البضائع قبل الشحن (أى السند برسم الشحن) دليلاً على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فى الايصال ما لم يثبت غير ذلك (م ٢١١) . على أنه إذا اشتمل هذا الايصال على بيانات سند الشحن ووضع عليه بيان يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة معينة مع بيان تاريخ الشحن ، كانت له حجية سند الشحن فى الإثبات .

٥- وظيفة سند الشحن

٣٦٤- سند الشحن هو فى الأصل أداة لإثبات واقعة الشحن . فهو إيصال من الناقل أو الريان بتسلمه البضاعة على السفينة ، وهذا الايصال يعتمد عليه المرسل إليه فى المطالبة بالبضاعة عند وصولها . وهذه الوظيفة تنتمشى مع الظروف التى كانت سائدة فى القديم حين كانت تحرر مشاركة ايجار لإثبات عقد النقل ، ويحرر سند شحن لإثبات الشحن .

وتطورت الأمور منذ النصف الثانى من القرن التاسع عشر ، حيث لم يعد سند الشحن يقتصر على وظيفته كأداة لإثبات الشحن ، بل أصبح أيضاً أداة لإثبات عقد النقل البحرى ذاته المبرم بين الشاحن والناقل ، وذلك بتدوين شروط عقد النقل فى سند الشحن .

وانتهى التطور بسند الشحن فصار يمثل البضاعة المشحونة ذاتها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة فى سند الشحن ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة (١) ، ويعتبر للريان حائزاً للبضاعة بالوساطة لحساب حامل سند الشحن . وذلك لأن سند الشحن يعبر عن البضاعة بوضوح بما يحويه من بيانات خاصة بعلاماتها المميزة وعددها وكميتها ووزنها وحالتها واسم السفينة الناقلة . كما أن العمل يسمح بتداوله بيسر ومهولة بطريق التظهير أو التسليم ، فيمكن نقل حيازة البضائع المشحونة خلال النقل .

ووظيفة سند الشحن فى تمثيل البضاعة هى سبب ازدهار التجارة الدولية . إذ بفضل هذه الوظيفة أمكن استخدام سند الشحن أساساً لعمليات البيع التجارى الدولى ، وكذلك فى عمليات الاعتماد المستندى ، إذ تباع البضائع أو ترهن وهى لا تزال فى الطريق ويقوم تسليم سند الشحن للمشتري أو للدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها .

الفرع الثانى

التزامات الناقل البحرى

٣٦٥ - عيّنت معاهدة سندات الشحن ١٩٢٤ بتحديد الالتزامات التى يتحملها الناقل بمقتضى عقد للنقل البحرى ، أما معاهدة هامبورج فلم ترد فيها نصوص خاصة تحدد للالتزامات الناقل فيما عدا الالتزام باصدار سند شحن ، وتكلمت للمواد من ٢١٤ إلى ٢١٧ من التقيين البحرى المصرى عن التزامات الناقل بمقتضى عقد للنقل البحرى . فنصت على التزام الناقل بأعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ عملية النقل المتفق عليها ، والالتزام بشحن البضائع ورصّها والمحافظة عليها ، والالتزام بنقل البضائع وتفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه فى نهاية النقل .

(١) نقض ٢٨ مارس ١٩٧٧ من ٢٨ ص ٨٠١ .

المبحث الأول

الالتزام باعداد السفينة وتجهيزها

٣٦٦- تفرض المادة ٢١٤ على الناقل الالتزام باعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل المتفق عليه ، واعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها .

ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن تفرض فى المادة ٣ فقرة أولى منها على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة ، وتجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضى ، واعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة لشحن البضائع فيها وجعلها فى حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها .

ويؤخذ من ذلك أن التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة طبقاً للمعاهدة هو التزام ببذل عناية بحيث يعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن عدم الصلاحية للملاحة إذا أثبت أنه بذل الهمة الكافية فى تنفيذ التزامه قبل البدء فى السفر .

أما فى التقنين البحرى المصرى فالناقل ضامن لوصول البضائع سليمة ، والتزامه هذا التزام بتحقيق نتيجة بحيث لا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه (م ٢٢٧ فقرة ١ و ٢٢٩) . ومؤدى ذلك أنه لا يكفى الناقل لدراء مسؤوليته أن يثبت أنه بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة ، بل لا بد من إثبات السبب الأجنبى .

المبحث الثانى

الالتزام بشحن البضائع

٣٦٧- طبقاً للمادة ٢١٥ فقرة أولى يلتزم الناقل بشحن البضائع ما لم يتفق على غير ذلك . بمعنى أنه يجوز الاتفاق على أن يتولى الشاحن شحن

البضائع فى السفينة . ويستعين الناقل أو الشاحن فى القيام بالشحن بعمال الموانى . وهو إما أن يتعاقد معهم مباشرة أو عن طريق مقاول للشحن والتفريغ .

ويقصد بالشحن مجرد وضع البضاعة على متن السفينة . وهو بذلك يتميز عن الرص الذى يقوم به الزبان وينحصر فى ترتيب البضاعة وتنظيمها فى العنابر المخصصة لها أو على سطح السفينة .

ويتم الشحن عادة برافعات السفينة أو برافعات الرصيف أو بالرافعات العائمة أو بأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبتترول أو (بشفاطات) إذا تعلق الأمر بحبوب . وإذا كانت السفينة بعيدة عن الرصيف ، فلا مناص من الاستعانة بالصنادل أو الموانى .

٣٦٨- الشحن على سطح السفينة ،

الأصل أن البضائع يجب أن تشحن فى عنابر السفينة . فلا يجوز للناقل أن يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة ، لأن ذلك يعرض البضائع لأخطار متعددة كالسقوط فى البحر أو الابتلال بمياه البحر أو بمياه الأمطار أو السرقة من الركاب أو رجال الطاقم . ولذلك فإن قسط التأمين البحرى على بضائع مشحونة على السطح يزيد عن قسط التأمين على بضائع فى العنابر . ويكون الناقل مسئولاً عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالبضائع المشحونة على سطح السفينة . وفى ذلك تنص المادة 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 ، .

ويؤخذ من نص هذه المادة أنه إذا كانت القاعدة العامة هى عدم جواز شحن البضائع على سطح السفينة ، إلا أنه يستثنى من هذه القاعدة أربع حالات :

(١) إذا حصل الناقل على إذن الشاحن بالشحن على سطح السفينة . وهذا

الاذن يجب أن يكون ثابتاً بالكتابة تلافياً للمنازعات . ولا يشترط فى الاذن أن يكون ثابتاً على سند الشحن ذاته ، بل يجوز أن يكون فى سند مستقل عن سند الشحن . ورضاء الشاحن بشحن بضائعه على سطح السفينة مرجعه أن أجرة النقل على سطح السفينة تكون عادة أقل من أجرة النقل فى العنابر .

(٢) إذا كان الناقل ملزماً بالشحن على سطح السفينة بمقتضى القانون المعمول به فى ميناء الشحن . كما إذا فرض هذا القانون نقل المواد القابلة للانفجار أو الالتهاب على سطح السفينة وليس فى عنابرها .

(٣) إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف فى ميناء الشحن على الشحن على سطح السفينة . كما فى شحن ألواح الأخشاب والقاطرات والسيارات وغير ذلك من الأشياء التى جرى العرف بشحنها على السطح بالنظر إلى أحجامها الكبيرة . واستقر العرف على أنه يجوز للناقل فى سفن الحاويات أن يرص الحاويات على سطح السفينة ولو لم يحصل على موافقة الشاحن .

(٤) ولا يسرى الحظر فى الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية وذلك لأن مخاطر هذه الملاحة طفيفة ، ولأن السفن التى تستخدم فى هذه الملاحة قد لا تتوفر فيها عنابر تسمح برص البضاعة داخلها .

وفى الحالات الأربع السابقة التى يجوز فيها شحن البضائع على سطح السفينة ، يجب على الناقل أن يتخذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضائع ، مثل إحكام الربط والتغطية بالمشمع وترك المسافات المناسبة منعاً لاحتكاك أثناء سير السفينة . ويعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والناشئة عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من الشحن (م ٢٣١) ، كهلاك البضائع أو تلفها من جراء العواصف أو الأمواج العالية (١) . ولكنه لا يعفى من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن سبب آخر أو عن عدم اتخاذ الاحتياطات المعتادة فى الشحن .

ويجب على الناقل فى جميع الأحوال التى يتم فيها شحن البضائع على

(١) نقض مدنى ١٧ مايو ١٩٦٦ مجموعة أحكام للنقض م ١٨ م ١١٢٩ .

سطح السفينة أن يذكر في سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح .
وذلك حماية للغير حامل سند الشحن حتى يعلم بشحن البضائع بهذه الكيفية .

المبحث الثالث

الالتزام بالرص

٣٦٩- الرص stowage : هو توزيع البضائع وترتيبها في عابرة السفينة بطريقة تقى البضائع خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحفظ للسفينة توازنها .
ويندرج في عداد الرص عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية أو وضع قماش سميك (مشمع) عليها لوقايتها من اهتزاز السفينة أو حرارة الآلات أو مياه البحر . ورص البضائع له قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن سنة ١٩٦٦ الخاصة بخطوط الشحن . وقد انضمت مصر إلى هذه المعاهدة بالقرار الجمهوري رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨ .

ولما كان الرص يتعلق بثبات السفينة وتوازنها ، فإنه يدخل في نطاق وظائف الريان الفنية ، وهو يلتزم بملاحظته ويظل مسؤولاً عنه ولو قام به تابعون للشاحن .

ويكون الريان مسؤولاً إذا هلكت البضائع أو تلفت بسبب عيب في الرص ، كما لو وضع قرب الأقمشة المشحونة أوعية من الزيت أخذ يتسرب منها الزيت إلى الأقمشة عند هبوب العاصفة ، أو إذا تمزقت أكياس الأسمنت بسبب وضع شحنة خشب فوقها .

ولا يقتصر التزام الريان على رص البضائع عند القيام ، بل عليه أيضاً أن يراقب الرص ويعنى بالبضائع طيلة الرحلة البحرية . فعليه أن يقوم بتهويتها إذا تطلب الأمر ذلك ، وأن يعيد رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة . وفي ذلك تنص المادة ٢١٥ فقرة ٢ ، ويلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة ، .

المبحث الرابع

الالتزام بالنقل

٣٧٠- نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول هو الالتزام الرئيسي في عقد النقل البحري ، وما عداه من الالتزام في المرتبة الثانية .

ويجب على الريان أن يتبع طريق الملاحة المتفق عليه أو الذى جرت العادة باتباعه ، فلا يجوز له أن يسلك طريقاً آخر أو أن يقف بموان لم تجر العادة بالوقوف عليها . ويجب على الريان أن يقوم بالرحلة المقررة مباشرة على خط مستقيم ، فلا يجوز له أن ينحرف عن خط السيز المعتاد إلا إذا كان للانحراف ما يبرره كما إذا وقع بسبب سوء الأحوال الجوية أو بسبب انقاذ أو محاولة انقاذ الأرواح فى البحر .

وإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الميعاد الذى يجب أن يتم فيه النقل، فيفترض أنهما اتفقا على أن يتم النقل فى مدة عادية معقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة . وإذا لم يتم النقل فى الميعاد المحدد ، كان الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذى لحق الشاحن من جراء التأخر .

ويجب أن يتم النقل على السفينة التى شحنت فيها البضاعة ابتداء . فلا يجوز للريان تغيير السفينة فى الطريق . ومع ذلك إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك ، وجب على الناقل اعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك . وإذا كان توقف السفينة راجعاً إلى سبب أجنبى لا يد للناقل فيه كقوة القاهرة ، فتكون المصروفات فى هذه الحالة على الشاحن . وفى جميع الأحوال إذا وصلت البضائع إلى الميناء المتفق عليه ، فإن الناقل يستحق الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة (م ٢١٧) .

كذلك قد يحتفظ الناقل فى العقد بحق تغيير السفينة أثناء الطريق . ويستفاد قبول الشاحن لتغيير السفينة أحياناً من تعاقدته مع شركة ملاحه ليس لها خط مباشر نحو ميناء الوصول .

وإذا كان الناقل حق تغيير السفينة فى الطريق ، فإنه يجب أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة . ويجب على الناقل أن يتخذ كل الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وإعادة شحنها على السفينة الثانية . كما يجب على الناقل أن يخطر الشاحن بحصول النقل على سفينة أخرى ، وأن يرسل إليه سند الشحن المسلم من الريان الثانى ، وذلك حتى يتمكن الشاحن من أن يتسلم البضاعة عند الوصول ، ويتمكن أيضاً من التأمين على مخاطر الرحلة على السفينة الجديدة .

ويجب على الريان أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه . وقد يحدد فى العقد ميناء الوصول حسب اختيار الشاحن ، اسكندرية أو بورسعيد ، . وفى هذه الحالة يجب على الريان أن يتوجه إلى الميناء الأول ويانتظر أوامر الشاحن التى كثيراً ما تصله أثناء الطريق بواسطة الراديو .

وقد يجيز العقد للريان أحياناً أن يقود السفينة إلى ميناء غير الميناء المتفق عليه كأن يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة : « أو أى ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان or as near as she may safely get » . وينطبق هذا الشرط فى الحالة التى يتعذر فيها على السفينة أن تصل إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة كحجر صحى أو حصر بحرى أو اضطراب ، كما ينطبق أيضاً فى الحالة التى يتعذر فيها على السفينة دخول الميناء المتفق عليه نظراً لأبعادها .

المبحث الخامس

الالتزام بتفريغ البضائع

٣٧١ - يقصد بالتفريغ اخراج البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء فى ميناء الوصول أو إلى الصنادل التى تنقلها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيداً عنه .

وتقضى المادة ٢١٥ فقرة ١ بأن الناقل يلتزم بتفريغ البضائع ما لم يتفق على غير ذلك . ومؤدى ذلك أنه إذا كان التفريغ يقع فى الأصل على الناقل ، إلا أنه يجوز الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بالتفريغ . ولا يمنع التزام

الناقل بالافريغ من الاتفاق على تحمل الشاحن أو المرسل إليه بنفقات التفريغ (١) .

وعندما يكون التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه ، يجب على الناقل أن يخطر المرسل إليه بوصول السفينة كي يتقدم لتفريغ البضاعة وتسليمها بيد أن المرسل إليه قد لا يتقدم إلا بعد فترة طويلة تتجمل فيها السفينة عن الاستغلال . ولذلك قد يتضمن سند الشحن شرطاً يعرف بشرط التفريغ التلقائي بمقتضاه يقوم الريان بتفريغ البضاعة من تلقاء نفسه على نفقة المرسل إليه ومسئوليته إذا لم يتقدم هذا الأخير لتفريغ البضاعة وتسليمها خلال فترة معينة من وصول السفينة . وعلى الناقل في هذه الحالة أن يودع البضاعة بعد تفريغها الجمرك أو مخزناً عمومياً أو لدى أمين لحساب المرسل إليه ، إذ أن التزامه بالمحافظة على البضاعة يظل قائماً حتى تسليمها للمرسل إليه .

هذا وقد ينص في سند الشحن على توكيل الناقل أو الريان في اختيار مقاول للتفريغ يقوم بتفريغ البضاعة على نفقة المرسل إليه ومسئوليته ، وحينئذ يعتبر المقاول بمثابة متعاقد آخر مع المرسل إليه ، وتقوم بينهما رابطة قانونية مباشرة . وقد سبق بيان ذلك عند دراسة مقاول الشحن والتفريغ (٢) .

المبحث السادس

الالتزام بتسليم البضائع

٣٧٢- يلتزم الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه الذي يتقدم إليه بسند الشحن والتسليم ينهي تنفيذ عقد النقل البحري . والتسليم عبارة قانونية تتميز عن التفريغ الذي هو مجرد عملية مادية . وقد يكون التسليم سابقاً على التفريغ إذا تحمل المرسل إليه الالتزام بالتفريغ . وقد يكون لاحقاً له إذا كان التفريغ على عاتق الناقل .

(١) وهذا هو مفهوم شرط (Fio) Free in and out .

(٢) أنظر ما سبق بند ٢٩١ .

وجرى قضاء محكمة النقض على أن عقد النقل البحري لا ينقضى ولا تنتهى مسئولية الناقل البحري إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة تسليمًا فعليًا إلى المرسل إليه أو نائبه ، ولا يغنى عن ذلك وصول البضاعة المنقولة كاملة وسليمة إلى جهة الوصول أو تسليمها إلى مصلحة الجمارك إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى وفاء الرسوم المستحقة عليها ، ومن ثم فلا ينقضى عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه (١) . ولا يغير من هذا النظر أن تكون البضاعة قد خضعت لنظام « تسليم صاحبه » ، ذلك أن معنى هذا النظام هو أن يقوم الناقل البحري بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية ، وتكون فى هذه الفترة فى حراسة الناقل وتحت مسئوليته حتى يتم تسليمها ، فلا أثر لهذا النظام الجمركى على مسئولية الناقل البحري قبل المرسل إليه (٢) .

ويثبت التسليم باعطاء إيصال إلى الريان باستلام البضاعة . بيد أن العمل جرى على التأشير بالتسليم على سند الشحن ثم تقديمه للريان أو لممثل الناقل . وتكص المادة ٢٢٤ على أن : يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق فى تسليمها ما لم يثبت غير ذلك ، .

وتسبق التسليم عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من عددها ووزنها وكيلاها ومقاسها وحالتها وعلاماتها ومما إذا كان بها هلاك أو عجز أو تلف . كما أن الفحص ضرورى إذا اشترط دفع الأجرة على أساس الكمية المسلمة فعلاً .

والأصل أن يقوم الريان نفسه بتسليم البضاعة . بيد أن العادة جرت اليوم

(١) نقض ٢١ يونيو ١٩٧٦ مجموعة أحكام النقض من ٢١ من ١٣٨٤ ، ١٧ مارس ١٩٨٠ من ٣١ من ٨٣٢ ، ٧ ديسمبر ١٩٨١ مجموعة النقض البحري للدكتور أحمد حسنى ص ٤٠ .

(٢) نقض ١١ يونيو ١٩٧٥ من ٢٦ من ١١٩٧ .

على أن يقوم أمين السفينة بوصفه ممثلاً للناقل بتسلم البضاعة جملة من الريان وتوزيعها بعد ذلك على أصحابها ، وذلك حتى لا تظل السفينة فترة طويلة في الميناء في انتظار حضور المرسل إليهم والتحقق من البضاعة (١) .

وقد ينبوب عن المرسل إليه في تسلم البضاعة وكيل يدعى « أمين الحمولة » . وإذا تعلق الأمر بشحنة واحدة كبيرة تخص أشخاصاً متعددين ، فقد جرى العمل على أن يمثل جميع أصحاب البضائع المنقولة أمين للحمولة يتسلمها من الريان أو من أمين السفينة ويتولى توزيعها على المرسل إليهم بعد ذلك . ويحصل أحياناً أن يقوم أمين السفينة بدور أمين الحمولة بمقتضى نص في سند الشحن . فبوصفه أميناً للسفينة ممثلاً للناقل يقوم بتفريغ البضاعة من السفينة ، وبوصفه ممثلاً للمرسل إليه يتسلم البضاعة وينقلها إلى مخازن المرسل إليه . وهذا الوضع من شأنه تيسير عمليات تفريغ البضاعة وتسليمها وانجازها على وجه السرعة . وقد سبق بيان ذلك .

٣٧٣- ويلتزم الناقل بتسليم البضاعة عند وصولها إلى صاحب الحق فيها . وصاحب الحق في تسلم البضاعة هو الحامل الشرعى لسند الشحن أو من ينبوب عنه (م ٢٢٣) . ويجب التمييز بين ما إذا كان سند الشحن باسم شخص معين أو للأمر أو لحامله .

فإذا كان سند الشحن باسم شخص معين ، وجب على الريان أن يسلم البضاعة إلى الشخص الذى ذكر اسمه فى السند أو الشخص الذى انتقل إليه هذا السند بمقتضى اجراءات حوالة الحق مما يقتضى وجوب تحقق الريان من شخصية من يطالب بالبضاعة عند الوصول .

وإذا كان سند الشحن انشياً ، فلا يجوز للريان أن يسلم البضاعة إلا للمظهر إليه الأخير وفقاً للتطهير للثابت على ظهر السند .

أما إذا كان سند الشحن لحامله ، وجب على الريان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه ومعه سند الشحن عند الوصول .

(١) أنظر ما سبق ٢٨٤ وما بعده .

ويحصل أحياناً أن تسلم البضاعة للمرسل إليه دون أن يكون بيده سند الشحن ولكن فى مقابل خطاب ضمان يقدمه كفيل عن المرسل إليه يكون بنكاً فى العادة . على أن الريان يظل مع ذلك مسؤولاً قبل الشاحن وحامل سند الشحن الحقيقى عن تسليم البضاعة مع حق الناقل فى الرجوع على متسلم البضاعة والكفيل بعد ذلك (١) .

٣٧٤ - وأثير التساؤل عما إذا كان الناقل يلتزم باخطار صاحب الحق فى تسليم البضاعة بوصول السفينة أم أنه لا يلتزم بذلك ، فقالت محكمة النقض ، لما كان عقد النقل ينشئ التزامات متقابلة فى ذمة كل من الناقل والمرسل إليه منها... التزام المرسل إليه أو حامل سند الشحن بالتقدم إلى الناقل أو وكيله البحرى فى ميناء الوصول لتسلم البضاعة دون حاجة إلى إخطاره أو إعلامه بذلك حسب الأحوال متى كان ميعاد وصول السفينة معلوماً سواء بالنص عليه فى سند الشحن أو سلفاً لشحن البضاعة على خط ملاحى منتظم معلنة مواعيده من قبل ، ذلك أنه وإن كان من مستلزمات تنفيذ عقد النقل البحرى وتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فى استلامها إخطار الأخير أو إعلامه بوصول السفينة والبضاعة إلا أن مناط ذلك قيام الحاجة إلى هذا الإجراء الذى خلا قانون النقل البحرى ومعاهدة بروكسل من النص عليه . ومن ثم إذا خلا سند الشحن من النص على التزام الناقل لا يلتزم به إلا إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد فى سند الشحن أو كان الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة وغير معلوم سلفاً مواعيد وصولها أو طرأ تعديل على ميعاد الوصول المحدد من قبل ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خلص إلى التزام الناقل فى جميع الحالات بإخطار المرسل إليه المعلوم لديه بوصول السفينة فإنه يكون قد خالف القانون ، (٢) .

(١) خطاب الضمان هو غير ورقة الضمان التى يقدمها الشاحن للناقل ويتنازل فيها عن كل مطالبة بسبب عدم مطابقة البيانات الواردة فى سند الشحن على البضاعة المسلمة فعلاً (راجع بند ٣٥٠) .

(٢) نقض منى ٢٥ يناير ١٩٨٨ مجموعة أحكام النقض من ٣٩ ص ١٣٩ .

يحصل أحياناً أن ترسل كمية من البضاعة يمثلها سند شحن واحد ، فيقوم صاحبها ببيعها أثناء الطريق لأشخاص مختلفين . ولما كان من المتعذر تجزئة سند الشحن ، فإن البائع يصدر لمصلحة المشتري سندات خاصة تخول كلاً منهم الحق في المطالبة بجزء معين من البضاعة وتسمى بأوامر التسليم .

وأمر التسليم لا يعتبر بمثابة سند شحن لأنه لا يصدر من الناقل أو الريان ، وليس من شأنه إيجاد أية علاقة قانونية بين حامله والناقل . ولا يستثنى من ذلك إلا الحالة التي يؤثر فيها على الأمر من الناقل أو الريان ، وحينئذ يعد بمثابة سند شحن .

وقد عرضت المادة ٢١٢ لأوامر التسليم وأسماها أذن التسليم (١) . وتقضى فقرتها الأولى بأنه يجوز للحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه أن يطلب من الناقل إصدار أذن تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن . ووفقاً للفقرة الثانية تصدر أذن التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله ، ويوقعها الناقل وطالب الاذن . وطبقاً للفقرة الثالثة يجب أن يذكر الناقل في سند الشحن القابل للتداول بياناً عن أذن التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة بها ، وإذا وزعت الشحنة بأكملها على أذن تسليم متعددة وجب على الناقل أن يسترد سند الشحن ، إذ لم يعد لسند الشحن أية أهمية . ومقتضى الفقرة الرابعة يعطى اذن التسليم حامله الشرعي حق تسلم البضائع المبينة به .

٣٧٦- الامتناع عن تسلم البضائع أو عدم وجود مطالب بها ،

إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل جاز للناقل أن

(١) أذن التسليم المنصوص عليه في المادة ٢١٢ هو غير إذن التسليم الذي جرى العمل على أن يصدره الناقل أو وكيله في ميناء الوصول للمرسل إليه مقابل استرداد سند الشحن منه ، ويسمح هذا الاذن للمرسل إليه بتسليم البضاعة من الريان أو من مخزن للجمرك المودعة فيه للبضائع .

يطلب من قاضى الأمور الوقتية الاذن بايداع البضائع عند أمين يعينه القاضى، ويجوز للناقل طلب الاذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء أجرة النقل بالامتياز على من عداه (م ٢٢٦) .

٣٧٧- التزام بين حملة نسخ مختلفة من نفس سند الشحن :

تعرض أحياناً صعوبات منشؤها تحرير سند الشحن من عدد نسخ قابلة للتداول ، إذ قد تصل هذه النسخ إلى أشخاص مختلفين نتيجة خطأ ، أو عن غش كأن يبيع الشاحن أو المرسل إليه البضاعة عدة مرات ويسلم نسخة من سند الشحن لكل من المشتريين . فلمن يسلم الريان البضاعة فى هذه الحالة ؟ يجب التمييز بين ما إذا كان التزام بين حملة نسخ سند الشحن قبل تسليم البضاعة ، وبين ما إذا كان هذا التزام بعد التسليم .

أولاً : إذا حصل التزام بين حملة نسخ سند الشحن قبل تسليم البضاعة لأى منهم ، كانت الأفضلية لحامل النسخة الأقدم فى تاريخ التظهير (م ٢٣٥ فقرة ١) . وذلك لأنه بمجرد تظهير سند الشحن وتسليمه للمظهر إليه تنتقل ملكية البضاعة ، إذ الملكية تنتقل فى المنقول بالعقد متى ورد على شئ معين بالذات يملكه المتصرف (م ٢٠٤ و ٩٣٢ مدنى) . ويقوم تسليم سند الشحن إلى المظهر إليه مقام تسليم البضاعة ذاتها (م ٩٥٤ مدنى) . ومن ثم يكون الشاحن عند تظهيره لنسخة ثانية من سند الشحن قد تصرف فيما لا يملك .

والعبرة فى الأقدمية بتاريخ أول تظهير يحمله سند الشحن ، إذ أن الحامل يتقدم بوصفه خلفاً للمظهر إليه الأول من حيث الملكية ومن حيث الحياة . وعلى هذا يفضل حامل نسخة سند الشحن التى تحمل أقدم تظهير ويسمى الحامل الأول ، ولو كانت هذه النسخة قد انتقلت إليه بموجب تظهير لاحق فى التاريخ لتظهير حامل النسخة الأخرى ، الحامل الثانى .

ثانياً : أما إذا حصل التزام بعد التسليم ، فلا صعوبة فى الأمر إذا كانت البضاعة قد سلمت للحامل الأول ، إذ أن هذا الحامل مفضل على غيره . إنما تنور المسألة إذا كانت البضاعة قد سلمت للحامل الثانى . فمن ربح الحامل الأول أن يسترد البضاعة من الحامل الثانى ؟ الحل السليم أنه يمتنع على الحامل الأول الاسترداد . وذلك لأن الحامل الثانى قد حاز البضاعة بسبب

صحيح وكان حسن النية وقت حيازته . ومن ثم يصبح مالكا لها تطبيقاً لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية (م ٩٨٦ مدنى) .

وقد يقال بأن سند الشحن يمثل البضاعة ، وأن حيازته تنوب عن حيازتها . وبالتالي يجب أن يعتبر الحامل الأول حائزاً للبضاعة ومالكا لها بمجرد تظهير سند الشحن إليه . بيد أن هذا القول مردود عليه بأن سند الشحن يجعل حامله حائزاً حيازة رمزية لبضاعة ليست فى يده فعلاً ، أما من يتسلم البضاعة فيحوزها حيازة فعلية . وفى مجال التزاحم بين الحيازتين تقدم الحيازة الفعلية على الحياة الرمزية . وقد تضمنت هذا الحكم المادة ٩٥٤ مدنى بقولها ١- تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة فى المخازن يقوم مقام تسليم البضاعة ذاتها . ٢- على أنه إذا تسلم شخص هذه المستندات وتسلم آخر البضاعة ذاتها وكان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن تسلم البضاعة . وكذلك المادة ٢٢٥ فقرة ٢ بحرى بقولها ، وإذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ولو كان تظهيرها أسبق تاريخاً .

٣٧٨- حق المرسل إليه المباشر قبل الناقل :

إذا كانت البضاعة مرسلة لنفس الشاحن أو لممثله فلا صعوبة فى الأمر ، إذ يستمد الشاحن حقه فى المطالبة بالبضاعة عند الوصول من عقد النقل ذاته الذى كان طرفاً فيه .

أما إذا كان المرسل إليه شخصاً آخر غير الشاحن فقد انعقد الإجماع فقهاً وقضاءً (١) على أن المرسل إليه لا يطالب بالبضاعة مستعملاً حق الشاحن أو بوصفه وكيلاً عنه ، بل أن له حقاً مباشراً قبل الناقل يستطيع أن يطالبه بوفائه باسمه الخاص . بيد أن الإجماع إذا كان قد انعقد على الاعتراف للمرسل إليه

(١) ريبير جزء ٢ بند ١٥٨٢ ، ليون كان ورينو جزء ٥ بند ٧٥٠ ، جوسران فى النقل بند ٣٨٧ و ٣٨٢ .

استئناف مختلط ٨ أبريل ١٩٣٩ ب ٤٨ - ٢٧٦ ، نقض فرنسى ٢٠ مايو ١٩١٢ المجلة الدولية ٢٨ - ٣٢٦ .

بحق خاص مباشر قبل الناقل ، إلا أن الآراء قد تعددت مع ذلك فى الأساس القانونى لهذا الحق .

فذهب البعض إلى أن عقد النقل يتضمن من جانب الشاحن اشتراطاً لمصلحة المرسل إليه . ويترتب على هذا الاشتراط أن يكسب المرسل إليه حقاً مباشراً قبل المتعهد الناقل بتنفيذ الاشتراط (م ١٥٤ مدنى) . بيد أن هذا رأى ، إذا كان من شأنه تفسير حقوق المرسل إليه ، فإنه لا يفسر ما يتحمله المرسل إليه من التزامات قبل الناقل ويوجه خاص للزامه بدفع أجرة النقل ، إذ الثابت وفقاً لأحكام الاشتراط لمصلحة الغير أن المستفيد لا يترتب على قبوله أن يلتزم فى مواجهة المتعهد .

وذهب البعض الآخر إلى أن عقد النقل ثلاثى الأطراف يضم الناقل والشاحن والمرسل إليه ، وأن المرسل إليه يعتبر طرفاً فى هذا العقد منذ إبرامه لاستثناء من القاعدة فى نسبية أثر العقد ، وهو استثناء تبرره الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل . ويعيب هذا رأى أنه يقوم على أساس اقتصادى بحث لا على أساس قانونى .

ويرى فريق ثالث أن حقوق المرسل إليه والتزاماته إنما تستند إلى سند الشحن وحده . فعقد النقل ينشئ رابطة عقدية بين الشاحن والناقل ، ولكنه لا يحكم العلاقة بين المرسل إليه والناقل ، بل يحكمها سند الشحن وحده إذ هو لا يعلم غيره . ومما تأخذه على هذه رأى أن سند الشحن ليس إلا أداة لإثبات عقد النقل ، وهذا العقد هو مصدر حقوق المرسل إليه والتزاماته . كما أن عقد النقل البحرى قد لا يؤدى إلى إصدار سند شحن ، خاصة وأن إصدار سند الشحن إنما يكون بناء على طلب الشاحن .

وعندنا أن الشاحن عند تعاقد مع الناقل يعتبر نائباً عن المرسل إليه . بيد أن هذه النيابة ناقصة بحيث يظل الشاحن طرفاً فى عقد النقل فى الوقت الذى يكون فيه المرسل إليه طرفاً فى هذا العقد وفقاً لأحكام النيابة التى تقضى بانصراف آثار العقد إلى الأصيل .

وقد عرضت محكمة النقض المصرية لمركز المرسل إليه المستفيد من سند الشحن فقالت : إن قانون التجارة البحرى يجعل من المرسل إليه طرفاً ذا شأن فى سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن متكافئ مركزه -

حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن ، وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به ، (١) .

وأياً ما كان التفسير ، فلا نزاع في أن للمرسل إليه أن يتمسك بعقد النقل في مواجهة الناقل ، وأن للناقل بدوره أن يتمسك به في مواجهة المرسل إليه .

الفرع الثالث

التزامات الشاحن

٣٧٩- يلتزم الشاحن - بمقتضى عقد النقل البحرى - بالتزامين رئيسيين : تسليم البضائع للناقل من جهة ، وأداء أجره النقل من جهة أخرى .

المبحث الأول

الالتزام بتسليم البضائع للناقل

٣٨٠- توجب المادة ٢١٨ على الشاحن تسليم البضائع للناقل فى الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد فى ميناء الشحن ، إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك .

ويكون الشاحن مسؤولاً عن التأخير فى تسليم البضائع للناقل . وتقضى المادة ٢١٨ بأنه لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذى يستحق عند التأخير فى تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة .

ويجب على الشاحن أن يقدم كتابة بيانات صحيحة عن البضائع عند تسليمها إلى الناقل ، وتقيد هذه البيانات فى سند الشحن . ويكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة هذه

(١) نقض مدنى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة أحكام النقض من ١٦ ص ٢٢٠ و ١٧ يونيو ١٩٦٥ من ١٦ ص ٧٧٨ و ٧ فبراير ١٩٦٧ مجموعة أحكام النقض من ١٨ ص ٣٠٠ ، ١٤ أبريل ١٩٧٠ من ٢١ ص ٥٩٨ . ومقتضى ذلك أن يلتزم المرسل إليه بشرط التحكيم انوارد فى سند الشحن باعتباره فى حكم الأصل فيه .

البيانات ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير (م ٢٠٦) . وحق الناقل فى هذا التعويض لا يؤثر بحال على مسؤولياته والتزاماته الناشئة عن عقد النقل تجاه أى شخص آخر غير الشاحن .

وإذا تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها ، فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات (م ٢٣٠) .

٣٨١-البضائع الخطرة :

وإذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك ، وأن يضع بياناً على البضائع للتحذير من خطورتها ، وبياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً (م ٢٠٥ فقرة ٢) .

ويعرض نص المادة ٢٠٩ لحالة وضع بضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار فى السفينة (١) . والبضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار لا تثير صعوبة ما فى تحديد معناها . أما البضائع الخطرة فقد تكون خطرة بطبيعتها كحمض الكبريت ، وقد تكون خطرة بسبب الظروف التى توجد فيها كمهريات أو مخدرات قد تؤدى إلى حجز السفينة . ويجب التمييز - وفقاً للنص - بين البضائع الخطرة التى لم يكن الناقل ليرضى بشحنها فى السفينة لو علم بطبيعتها ، وبين البضائع الخطرة التى شحنت بعلم الناقل ورضائه .

فإذا تعلق الأمر ببضائع خطرة وضعت فى السفينة بغير علم الناقل ورضائه ، جاز للناقل أو الريان فى أى وقت وفى أى مكان اخراجها من السفينة أو تلفها أو إزالة خطورتها . وفضلاً عن ذلك يكون الشاحن مسئولاً قبل الناقل والشاحنين الآخرين عن الأضرار والمصروفات التى تنشأ عن وضع هذه البضائع فى السفينة . وهذه الحقوق التى قررهما القانون للناقل أملتتها ضرورة المحافظة على سلامة السفينة والحمولة . إنما يتوقف استعمالها على إثبات أن الناقل لم يكن يسمح بشحن هذه البضائع فى السفينة لو علم بطبيعتها ، وهذا

(١) يقابل نص المادة ٤ فقرة ٦ من معاهدة سندات الشحن .

الإثبات من الصعب القيام به . بيد أنه يمكن للناقل أن يقيم الدليل على أن البيانات التي قدمها الشاحن لم تكن كافية فلم تسمح له بمعرفة طبيعة البضاعة .

أما إذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع ووافق على شحنها ، فلا يجوز له بعد ذلك اخراجها من السفينة أو ائلافها أو ازالة خطورتها إلا إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة . وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أية مسؤولية قبل الشاحن . ومع ذلك إذا توافرت شروط الخسارة المشتركة ، جاز للشاحن أن يباشر دعوى المساهمة ضد السفينة وضد الحمولة .

المبحث الثاني

الالتزام بدفع الأجرة

٣٨٢- للأطراف مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد أجرة النقل . وإذا سكت الأطراف عن تحديد الأجرة فتحدد بالعرف أو بالقياس على أجرة المثل يوم إبرام العقد . وجرت العادة على تقدير الأجرة حسب وزن البضاعة ، فيتفق على مبلغ معين عن كل طن أو كيلوجرام من البضاعة . وقد تحدد الأجرة على أساس الحجم عن كل متر مكعب أو هكتولتر ، وتتبع هذه الطريقة في نقل السوائل . وقد تحدد الأجرة على أساس القطعة أو القيمة ، وتتبع هذه الطريقة في نقل البضائع الثمينة كالمجوهرات والسبائك واللوحات الفنية وما يماثلها .

والملتزم الأصلي بأداء أجرة النقل هو الشاحن الذي أبرم العقد مع الناقل . ولكن إذا اتفق على أن تدفع الأجرة عند الوصول ، كان المرسل إليه ملتزماً أيضاً بدفعها . وفي ذلك تنص المادة ٢١٩ فقرة أولى ، يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل ، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول ، التزم أيضاً بأدائها من له الحق في تسليم البضاعة إذا قبل تسليمها ، . ومعنى ذلك أن التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل لا يخلو الشاحن من التزامه بل يظل للناقل أن يرجع على الشاحن بما لم يستوفه من المرسل إليه .

وإذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول ، قامت قرينة قانونية على أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن . وهذه القرينة

بسيطة قابلة لإثبات العكس في العلاقة بين الناقل والشاحن . ولكنها قاطعة لا يجوز إثبات ما يخالفها في مواجهة الغير حسن النية الذي لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقاً . ويعتبر المرسل إليه من الغير إلا إذا كان هو الشاحن نفسه (م ٢١٩ فقرة ٢) .

٣٨٣- أثار الحوادث البحرية على دين الأجرة :

يجعل المشرع للحوادث البحرية أثراً على دين الأجرة قد يؤدي إلى انقضاءه نهائياً أو إلى انقاصه أو إلى بقاءه رغم أن النقل لم يتم وفقاً للشروط المتفق عليها .

فإذا هلك البضائع بسبب قوة قاهرة كغرق أو حريق أو أعمال الحرب ، فلا تستحق أجرة النقل (م ٢٢١) . وهذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة التي تقضى بأنه إذا استحال على أحد الطرفين تنفيذ التزامه ، وانقضى التزامه ، انقضى في نفس الوقت التزام الطرف الآخر نظراً للتقابل والارتباط بين الالتزامين .

ومع ذلك فللقاعدة المتقدمة عدة استثناءات أهمها :

أ- تنص المادة ٢٢٠ على أن : تستحق أجرة النقل عن البضائع التي يقرر الريان لقاءها في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى لانقاذ السفينة والشحنة ، وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة ، . ويفسر هذا الاستثناء بأن الشاحن يحصل على تعريض عن البضاعة الملقاة يقدر بحسب قيمتها في ميناء التفريغ (م ٣٣٠) . فكأن البضاعة قد وصلت حكماً ومن ثم يلتزم الشاحن بدفع أجرة نقلها .

ب- تستحق أجرة النقل على البضائع التي اضطر الريان إلى بيعها أثناء الرحلة للحصول على المؤونة أو لإصلاح السفينة . وذلك لنفس العلة التي أملت الاستثناء السابق ، إذ أن الشاحن يحصل على قيمة البضائع بسعرها في ميناء التفريغ (م ١٠٥) .

وإذا وصلت البضاعة تالفة أو أصابها نقص في كميتها أو قيمتها أثناء السفر، التزم الشاحن بدفع الأجرة كاملة . وذلك لأن الناقل قام بالتزامه بنقل البضاعة فيستحق الأجرة عنها كاملة (م ٢١٩ فقرة ٣) .

ولا يجوز للشاحن ، الذى تلفت بضاعته بسبب قهرى أو لعيب خاص بها ، أن يترك البضاعة فى مقابلة الأجرة (م ١٩٥) . ومع ذلك فإن لهذا الحكم استثناء أوردته المادة ٢/١٣١ (بحرى قديم) بقولها ، ولكن إذا سالت أوعية اللبىذ أو الزيت أو العسل أو نحوها من المائعات بحيث صارت فارغة أو قريبة من الفراغ يجوز تركها فى مقابلة الأجرة ، . وأساس هذا الاستثناء أن وصول الأوعية شبه فارغة يجعل البضاعة فى حكم الهالكة ، وعندئذ لا تسقط الأجرة تطبيقاً للقاعدة العامة المنصوص عليها فى المادة ٢٢١ بحرى .

٣٨٤- الأجرة المستحقة فى جميع الأحوال ،

ويجرى العمل على أن يدرج فى سندات الشحن شرط ، الأجرة المستحقة فى جميع الأحوال ، . ومزودى هذا الشرط أن تكون الأجرة مستحقة بأكملها متى بدأ تنفيذ عقد النقل ، فلا تتأثر بأى حادث يؤدى إلى هلاك البضائع أو تلفها أو عدم وصولها إلى ميناء التفريغ .

وقد عرض القانون لهذا الشرط فى المادة ١٩٤ فقرة ١ بشأن إيجار السفينة بالرحلة وأجازه ، ولا مشاحة فى أن حكم هذه المادة ينطبق أيضاً فى عقد النقل البحرى . والواقع أن العقد يتركب فى هذه الحالة من عمليتين قانونيتين : نقل وتأمين على الأجرة ، فالناقل يؤمن على الأجرة لدى الشاحن نظير تخفيض مقدارها .

٣٨٥- ضمانات الوفاء بأجرة النقل ،

يمنح القانون الناقل ضمانين للوفاء بأجرة النقل هما الحق فى الحبس وحق الامتياز .

١- انحق فى الحبس : كانت المادة ١٢٥ بحرى ملغى تقضى بأنه ليس للريان أن يحبس للبضائع فى السفينة بسبب عدم دفع أجرة النقل ، نظراً لما يترتب على بقاء البضائع فى السفينة من تعطيلها عن الاستغلال ، وإن أجازت للناقل أو الريان أن يطلب من القاضى تعيين أمين أو حارس نودع لديه البضائع لحين دفع المستحق له . ثم جاءت المادة ٢٢٦ فقرة أولى بحرى جديد وأجازت للناقل - إذا امتنع صاحب الحق فى تسلم البضائع عن أداء أجرة النقل أو غيرهما من المبالغ الناشئة عن النقل - أن يطلب من قاضى

الأمر الوقتية الاذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى (١) ، كما أجازت للناقل طلب الاذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة .

٢- حق الامتياز : وإذا لم يدفع المرسل إليه أجره النقل رغم ايداعها لدى أمين ، جاز للناقل أن يطلب بيعها . وطبقاً للفقرة الثانية من المادة ٢٢٦ ، يكون للناقل امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجره النقل وغيرها من المبالغ التى تستحق له بسبب النقل ، ويضمن هذا الامتياز أجره النقل وأيضاً المبالغ المستحقة للناقل بسبب النقل ، كمقابل التأخير فى الشحن والتفريغ وحصة البضائع فى الخسارة المشتركة .

الفرع الرابع

مسئولية الناقل البحرى

٣٨٦- إذا كان النقل البحرى هو أهم موضوعات القانون البحرى ، فإن مسؤولية الناقل البحرى تحتل الصدارة بين المسائل التى يثيرها هذا النقل . ولم يعرض التقنين البحرى القديم لموضوع مسؤولية الناقل البحرى رغم أهميته القصوى . ولذلك كان لا مناص من إعمال أحكام القواعد العامة فى المسؤولية العقدية (٢) . ولما كان التزام الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة هى نقل البضاعة

(١) وإذا استعمل الناقل حقه فى حبس البضاعة المنقولة أو بعضها استيفاء لأجره النقل المستحقة له ، فإن ذلك لا يعفيه من واجب المحافظة عليها فى فترة احتباسها ، فيكون مسئولاً عن هلاكها أو تلفها ما لم يثبت أن ذلك يرجع لسبب أجبنى لا يد له فيه (نقض ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة أحكام النقض ص ١٧ ص ١٩٢٦) .

(٢) يلاحظ أنه لا محل لمساءلة الناقل البحرى إلا على أساس المسؤولية العقدية ، لأن خطأه ينشأ عن الإخلال بالتزام تعاقدى تحمله بمقتضى عقد النقل البحرى . فلا تصح مساءلته على أساس المسؤولية التقصيرية وهى تقوم على الإخلال بالتزام فرضه القانون ، مادام الناقل لم يرتكب فعلاً يحرمه القانون (نقض مدنى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة أحكام النقض ص ١٦ ص ٢٢٠ ، ٢٤ مايو ١٩٨٢ مجموعة النقض البحرى للدكتور أحمد حسنى ص ٦٦) ، على أن مسؤولية الناقل البحرى عن التلف الذى أصاب البضاعة نتيجة اندفاع للمياه من مواسير الباخرة إلى الرصيف الذى كانت عليه البضاعة بعد انتهاء -

وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول في الميعاد المحدد ، فإنه يكون مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أى عن هلاك البضاعة أو عجزها أو تلفها أو التأخر في تسليمها . ولا ترتفع هذه المسؤولية عن الناقل المدين إلا إذا أثبت أن عدم قيامه بتنفيذ التزامه إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه ، كحادث فجائي أو قوة قاهرة أو خطأ من الشاحن الدائن أو خطأ من الغير .

ونظراً للظروف الخاصة التي تمارس فيها صناعة النقل البحري ، فقد درج الناقلون على اشتراط اعفائهم من المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل البحري . وترتب على ذبوع شروط الاعفاء من المسؤولية أن أصبحت شروطاً مألوفة معتادة ، وتضاعف اهمال الناقلين وتابعيهم اعتماداً على عدم مسؤوليتهم ، حتى جاز القول بأن تنفيذ عقد النقل البحري أصبح رهناً بمشيلة الناقل . ولذلك جأ الشاحنون بالشكوى من هذه الشروط ونادوا بضرورة تدخل المشرع بغية تقرير بطلانها . ولم يكن الشاحنون وحدهم فى ميدان التكفاح ضد الناقلين ، بل انضم إليهم المؤمنون الذين كان يتعذر عليهم انرجوع على الناقلين بعد قيامهم بتعريض الشاحنين عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بسبب شروط الاعفاء من المسؤولية . كما تضررت البنوك من ضعف القيمة الائتمانية لسندات الشحن ، وهى التى تقوم على أساسها الاعتمادات المستندية التى تمنحها البنوك لعملائها ، بسبب ما يدون فى هذه السندات من شروط اعفاء من المسؤولية وتحفظات خاصة بالبضائع المشحونة .

وقد حدا هذا الوضع ببعض التشريعات إلى التدخل ودفع الدول المختلفة إلى ابرام المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ . وجرى العرف على تسميتها بقواعد لاهاى Hague Rules لأن أساسها قواعد لاهاى التى وضعتها جمعية القانون الدولى فى مؤتمرها فى لاهاى سنة ١٩٢١ . ووافقت مصر على هذه المعاهدة

- الرحلة البحرية وتسليم البضاعة هى مسؤولية تقصيرية لا عقدية حيث ينقضى عقد النقل بالتنفيذ وتسليم البضاعة (نقض ١١ نوفمبر ١٩٧٤ مجموعة أحكام للنقض م ٢٥ ص ١٢١٠) .

بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ . وصدر المرسوم باصدارها فى ٣١ يناير ١٩٤٤ على أن يعمل بها ابتداء من ٢٩ مايو ١٩٤٤ .

وازاء الصعوبات التى كشف عنها تطبيق معاهدة سندات الشحن وضع فى بروكسل بروتوكول بتعديلها فى ٢٣ فبراير ١٩٦٨ ، وأطلق على هذا البروتوكول اسم « قواعد وسبى » ودخل دور النفاذ فى ٢٣ يونيو ١٩٧٧ . وصدر فى مصر قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٦٢ لسنة ١٩٨٢ فى ٢٣ سبتمبر ١٩٨٢ بالموافقة على بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن ، وصدر قرار وزير الخارجية بنشره والعمل به اعتباراً من ٣٠ أبريل ١٩٨٣ .

على أن معاهدة سندات الشحن ، وإن أزال جانباً من الغبن عن الشاحنين لاسيما بإبطال بعض شروط الاعفاء من المسؤولية ، إلا أنها قد جاءت فى مجملها فى صالح الناقلين . وتحت ضغط من دول الشاحنين وهى من الدول النامية بوجه عام ، أبرمت فى هامبورج بجمهورية ألمانيا الاتحادية اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع لعام ١٩٧٨ المعروفة باسم « قواعد هامبورج » لكى تحل محل اتفاقية بروكسل سنة ١٩٢٤ المتعلقة بسندات الشحن وبروتوكول ١٩٦٨ المعدل لها . وقد سارعت مصر فصدمت على قواعد هامبورج فى ٢٣ أبريل ١٩٧٩ ودخلت هذه المعاهدة دور النفاذ فى أول ديسمبر ١٩٩٢ . ومن الغريب أنه قد صدر قرار وزير الخارجية رقم ٣٥ لسنة ١٩٩١ بنشر اتفاقية هامبورج فى الجريدة الرسمية والعمل بها اعتباراً من ٣ نوفمبر ١٩٩٠ أى قبل نفاذها على المستوى الدولى .

وقد استوحى التقنين البحرى المصرى الجديد أحكامه الخاصة بمسؤولية الناقل البحرى من قواعد هامبورج ، ولكنه لم ينقلها نقلاً حرفياً وكاملاً ، وإنما خالفها فى كثير من المواضع وبخاصة فى أساس مسؤولية الناقل البحرى .

ونقسم دراستنا لمسؤولية الناقل البحرى إلى مباحث ستة : نتناول فى المبحث الأول أساس مسؤولية الناقل البحرى ونطاقها ، وفى المبحث الثانى حالات اعفاء الناقل البحرى من المسؤولية ، وفى المبحث الثالث التحديد القانونى لمسؤولية الناقل البحرى وفى المبحث الرابع بطلان شروط الاعفاء من

المسئولية ، وفى المبحث الخامس مسئولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلى . ثم نعالج فى المبحث السادس الأخير دعوى المسئولية .

المبحث الأول

أساس مسئولية الناقل البحرى ونطاقها

٣٨٧- أساس المسئولية :

تقيم قواعد هامبورج مسئولية الناقل البحرى عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى التسليم على أساس الخطأ المفترض . وفى ذلك تنص المادة الخامسة فقرة أولى منها على أن : يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير فى تسليمها إذا كان الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء وجود البضائع فى عهد الناقل على النحو المشار إليه فى المادة الرابعة ، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر . وفقاً للمادة ٤ تعتبر البضائع فى عهدة الناقل اعتباراً من الوقت الذى يتلقى فيه البضائع من الشاحن وحتى الوقت الذى يقوم فيه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه .

ويتضح من هذا النص أن الناقل البحرى يكون مسئولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء وجودها فى عهده دون أن يلزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل . ومعنى ذلك أن خطأ الناقل مفترض عند وقوع هذه الأضرار . بيد أن للناقل نفي قرينة الخطأ ودفع مسئوليته بإثبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر ، أى أن التزام الناقل فى ظل قواعد هامبورج هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة .

ولقد تأثر مشروع التقنين البحرى المصرى بقواعد هامبورج فأقامت المادة ٢٢٩ فقرة أولى منه مسئولية الناقل البحرى على أساس الخطأ المفترض بحيث لا يحتاج المتضرر إلا لإثبات الضرر فيفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر . وأجاز المشروع للناقل نفي المسئولية بإثبات أنه قام هو وتابعوه

باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو أنه لم يكن فى استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير .

على أن النص الخاص بمسئولية الناقل البحرى جاء فى التقنين البحرى مغايراً تماماً لصياغته فى المشروع . فنصت المادة ٢٢٧ فقرة أولى من التقنين على أن : يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسليم الناقل البضائع فى ميناء الشحن ، وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فى تسليمها ، أو ايداعها طبقاً للمادة السابقة ، . ثم جاءت المادة ٢٢٩ فنصت على أن : يعفى الناقل من المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة ١ من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لا يدل له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه ، .

ويستفاد من هذين النصين أن التزام الناقل البحرى فى القانون المصرى التزم بتحقيق نتيجة بحيث يكون الناقل مسئولاً عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أى عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها . ولا ترتفع هذه المسئولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه كقوة قاهرة أو خطأ من الشاحن أو العيب الذاتى للبضائع أو الخطأ من الغير . ومن ثم فإن أساس مسئولية الناقل البحرى فى التقنين الجديد لا يختلف عن أساس هذه المسئولية فى التقنين القديم .

وليس من شك فى أن حكم القانون المصرى أكثر حماية للشاحنين من الحكم الوارد فى قواعد هامبورج ، إذ لا يعفى الناقل من المسئولية وفقاً للقانون المصرى حتى لو أثبت أنه قام هو وتابعه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر . بيد أن تطبيق حكم القانون المصرى محدود بالحالات التى تخرج عن نطاق تطبيق قواعد هامبورج .

٣٨٨- صور مسئولية الناقل :

يلتزم الناقل ، بمقتضى عقد النقل البحرى ، بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة فى الميعاد المتفق عليه . ومن

ثم فإن لمسئولية الناقل البحرى صوراً ثلاث : مسئولية عن هلاك البضاعة أو عجزها ، ومسئولية عن التلف ، ومسئولية عن التأخير .

١- فيكون الناقل مسئولاً إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً أو إذا وجد عند الوصول عجز فى وزنها أو عددها المبين فى سند الشحن . بيد أن مسئولية الناقل عن العجز قد ينالها بعض التخفيف بسبب ما جرت به العادة لا سيما فيما يتعلق بالبضائع التى تشحن صلباً (منفردة) كالحبوب ، من التسامح عما يلحق هذه البضاعة عن عجز طفيف أثناء النقل فى حدود معينة بسبب الضغط أو البخار أو تعرضها لرطوبة البحر وتقلبات الجو فضلاً عن عمليتى الشحن والتفريغ ، وهو ما يسمى بعجز الطريق . أما البضائع المشحونة فى طرود فإن الحزم يقيمها فى الأصل من ذلك .

٢- ويكون الناقل مسئولاً أيضاً عن التلف الذى يكتشف بالبضاعة عند الوصول ، إذ يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن فى حالة جيدة ، ما لم تدرج تحفظات فى سند الشحن خاصة بحالة البضاعة .

٣- ويكون الناقل مسئولاً أخيراً عن التأخير فى تسليم البضاعة عن الميعاد المتفق عليه أو الذى جرت به العادة . وتقضى المادة ٢٤٠ بأن يسأل الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع ، وأن الناقل يعتبر قد تأخر فى التسليم إذا لم يسلم البضائع فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المعاملة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق ، وأن الناقل لا يبرأ من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه . وتعد البضائع فى حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال السنتين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم (٢٢٨ م) .

٣٨٩- أسباب دفع مسئولية الناقل ،

يسأل الناقل بمجرد عدم قيامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه كاملة سليمة فى الميعاد المتفق عليه أو المعتاد . إنما للناقل أن يدفع هذه المسئولية إذا أثبت أن عدم التنفيذ أو التأخر فيه ناشئ عن سبب أجنبى لا يد فيه ، كخطأ الشاحن أو عيب ذاتى فى البضاعة أو خطأ من الغير أو قوة القاهرة (م ١٦٥ مدنى ، ٢٢٩ ، ٢٤٠ بحرى) ، ومؤدى ذلك أنه إذا بقى سبب الهلاك أو التلف أو التأخير مجهولاً ظل الناقل مسئولاً .

١- فلا محل لمسئولية الناقل إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناشئ عن خطأ الشاحن كعدم احكام ربط البضاعة أو سوء تعبئتها .

٢- ولا يسأل الناقل كذلك إذا كان الهلاك أو التلف ناتجاً عن عيب ذاتي في البضاعة كأن تكون مما يتلف بالحرارة أو البرودة أو الرطوبة .

٣- وتنتفى مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناشئ عن خطأ الغير أى من شخص أجنبى لا يسأل عنه الناقل ، كما إذا كان الضرر نتيجة تصادم وقع بخطأ ريان سفينة أخرى ، وكما إذا كان الضرر ناتجاً من بضاعة أخرى خطرة لم يعلن صاحبها عن طبيعتها ولم يكن فى وسع الناقل أن يعلم بخطورها .

٤- وترتفع مسؤولية الناقل إذا كان الضرر ناشئاً عن قوة قاهرة . والقوة القاهرة يجب أن تكون حادثاً لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه . ومن أمثلتها العواصف الشديدة ، وهياج البحر هياجاً غير عادى (١) وحوادث الحرب ، وحظر التجارة ، وفرض حصر بحرى على ميناء الوصول ، واستيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة ، وقيود الحجر الصحى الاستثنائية ، والفتن والثورات . ولا يعتبر الحريق أو السرقة بمثابة قوة قاهرة إلا إذا وقع فى ظروف جعلت توقعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن . أما الاضراب عن العمل فلا يعتبر قوة قاهرة إلا إذا كان عاماً يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً وكان فجائياً غير متوقع من الناقل ولا دخل لارادته فى وقوعه .

ويلاحظ أن التغيرات الجوية العادية لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة لانتفاء عدم التوقع . ومن ثم يكون الناقل مسئولاً عن التأخر الناشئ عن تجمد مياه الميناء إذا كان التجمد يقع فى كل سنة على وتيرة واحدة فى فصل معين . كما يكون مسئولاً عن التأخر الناشئ عن المد والجزر إذا كان يحصل بصفة دورية .

(١) نقض مدنى ١٧ مايو ١٩٦٦ أحكام النقض من ١٧ من ١١٢٩ .

حددت المادة ٢٢٧ فقرة أولى النطاق الزمني لمسئولية الناقل - على غرار قواعد هامبورج فى مادتها الرابعة - بالفترة بين تسلّم الناقل البضائع فى ميناء الشحن وبين قيامه فى ميناء التفريغ بنسليمها إلى صاحب الحق فى تسلّمها . وفى هذا النطاق الزمنى تسرى أحكام المسئولية المنصوص عليها فى القانون . أما خارج هذا النطاق الزمنى ، أى ما قبل هذه الفترة أو ما بعدها ، فتخضع مسئولية الناقل للقواعد العامة فى المسئولية ، ويجوز الاتفاق بشأنها على شروط الاعفاء من المسئولية تطبيقاً للحرية التعاقدية .

٣٩١ - حالات مستبعدة من أحكام المسئولية :

تقضى المادة ٢٢٧ فقرة ٢ بعدم سريان أحكام المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من ذات المادة على نوعين من النقل :

(أ) الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية إلا إذا اتفق على غير ذلك . وليس معنى ذلك أن الناقل لا يكون مسئولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى هذه الملاحة ، وإنما تخضع مسئوليته للقواعد العامة فى المسئولية العقدية ، ما لم يتفق على خضوع هذه الملاحة لأحكام المسئولية الواردة فى التقنين البحرى .

(ب) النقل بمقتضى عقد ايجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل فتسرى أحكام هذه المسئولية ابتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل . وقد سبق القول بأن القانون الجديد يميز بين عقد ايجار السفينة وعقد النقل البحرى ويضع لاجار السفينة أحكاماً مكملّة لإرادة المتعاقدين فى حين أن أحكام عقد النقل البحرى وبخاصة فيما يتعلق بمسئولية الناقل هى أحكام ملزمة تتعلق بالنظام العام . بيد أن المادة ٢٢٧ فقرة ٢ بعد أن أخرجت النقل بمقتضى عقد الايجار من نطاق أحكامها ، عادت فاستثنت حالة صدور سند شحن تنفيذاً لعقد الايجار وقضت بسريان أحكام هذه المسئولية على هذا السند إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو غير المستأجر الموقع على عقد الايجار . وقد تقرر هذا الاستثناء لصالح الغير حامل سند الشحن الذى لم يشترك فى ابرام عقد الايجار وكان أجنبياً عنه فهو خليف بالافادة من أحكام

المسئولية الواردة فى القانون والتمتع بحمايتها ، ومن ثم تخضع علاقته بالناقل (المؤجر) لأحكام هذه المسئولية لا لنصوص عقد الايجار . أما إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو نفس المستأجر الموقع على عقد الايجار أو ممثله ، فإن النقل يظل خاضعاً لنصوص عقد الايجار إذ أنها العقد الذى يربط الطرفين ، وما سند الشحن إلا مجرد اتصال بتسلم الريان البضاعة فى هذه الحالة .

المبحث الثانى

حالات الاعفاء القانونى للناقل البحرى من المسئولية

٣٩٢- قضى التقنين باعفاء الناقل البحرى قانوناً من المسئولية فى بعض الحالات مراعيًا فى ذلك الظروف الخاصة بالنقل البحرى ، وتتحصل فى أربع حالات وردت فى القانون على سبيل الحصر وهى : حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن من جهة أولى ، وحالة النقل على سطح السفينة من جهة ثانية ، وحالة نقل الحيوانات الحية من جهة ثالثة ، وحالة انقاذ الأرواح والأموال فى البحر من جهة رابعة وأخيرة .

٣٩٣-(١) تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن :
تنص المادة ٢٣٠ على أنه : إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات . ويخلص من هذا النص أنه إذا قدم الشاحن عمداً بياناً غير صحيح عن طبيعة البضاعة أو قيمتها ، جوزى على ذلك باعفاء الناقل من المسئولية أياً كان سبب الهلاك أو التلف . وينطبق هذا الجزاء - وهو بمثابة عقوبة مدنية - ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أثر ما فى تحقق الضرر ، ولو كان هذا البيان غير الصحيح قد أدرج فى سند الشحن لا بقصد غش الناقل ولكن لأسباب أخرى جمركية أو مالية .

ويشترط لتطبيق الجزاء سالف الذكر أن يكون البيان غير الصحيح قد صدر عن عمد أى عن علم وبينة بعدم صحته . فإذا كان البيان غير الصحيح قد صدر عن حسن نية فلا محل لتطبيق الجزاء المقرر . ويقع على

عائق الناقل إثبات عدم صحة البيان وسوء نية الشاحن (١) .

٣٩٤- (٢) نقل البضائع على سطح السفينة :

تنص المادة ٢٣١ على أن ، 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 ، .

ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن استبعدت النقل على سطح السفينة من نطاق تطبيقها نظراً للأخطار المتعددة التي تتعرض لها البضائع في هذا النوع من النقل وأبقت على الحرية التعاقدية بالنسبة إليه . ولكن الانتشار السريع لاستخدام الحاويات التي تنقل ثلث حمولتها تقريباً من الحاويات على السطح والثلثين داخل العنابر جعل هذا الاستبعاد غير مبرر . ومن ثم بسطت قواعد هامبورج نطاق تطبيقها على نقل البضائع على السطح . وسلك المشرع المصري نفس المسلك .

وقد سبق بيان أنه لا يجوز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا في حالات محددة ، ويجب عليه في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضائع مشحونة على سطح السفينة (٢) . ومتى كان الناقل مرخصاً له بهذا النوع من النقل وذكر في سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح ، فإنه لا يكون مسؤولاً عن هلاك هذه البضائع أو تلفها إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، كأن يثبت أن هلاك البضائع أو تلفها بسبب حرارة الشمس أو الرطوبة أو الأمطار أو العواصف أو بسبب انتزاعها من قبل الأمواج الهائجة . ولكن الناقل لا يعفى من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن سبب آخر أو عن عدم اتخاذ الاحتياطات المعتادة في الرص .

(١) ذهبت محكمة النقض الفرنسية (٢٧ ديسمبر ١٩٤٣ سيري ١٩٤٤ - ١ - ١٢٥) إلى تطبيق الجزاء ، ولو قدم الشاحن بياناً بأقل من قيمة البضاعة استناداً إلى أن النص يحرم الشاحن من مطالبة الناقل إذا تعمد تدوين بيان غير صحيح عن قيمة البضاعة من غير تمييز ما إذا كان هذا البيان أعلى من القيمة الحقيقية أو أقل منها . وهذا النظر غير سليم (أنظر مؤلفنا أصول القانون للبحري بند ٥٤٩) .

(٢) راجع بند ٣٦٨ .

تقضى المادة ٢٣٢ بأن ، لا يسأل الناقل فى 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 .

ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ استبعدت نقل الحيوانات الحية من نطاق تطبيق أحكامها نظراً لأن مخاطر نقلها كبيرة ولأنه يرافقها تابع للشاحن فى أغلب الأحيان ، مما رؤى معه ترك حكمها لحكم القواعد العامة . أما قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨ فقد أخضعت هذا النقل لأحكامها (م ١ فقرة ٥) ، وقررت اعفاء الناقل من المسؤولية بشروط معينة (م ٥ فقرة ٥) . وقد تأثر التقلين البحرى المصرى الجذيد بقواعد هامبورج فأخضع نقل الحيوانات الحية لأحكامه ، وقرر اعفاء الناقل من المسؤولية فى حالة هلاك الحيوانات أو إصابتها بضرر ، بشرط أن يثبت الناقل أن هذا الهلاك أو الضرر ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، كنفوق الحيوانات بسبب إصابتها بدوار البحر . وقد المشرع صعوبة هذا الإثبات الملقى على الناقل ، فافترض أن هلاك الحيوانات أو ما أصابها من ضرر ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل إذا قام الناقل بتنفيذ تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات . على أنه يجوز للشاحن نفى هذه القرينة وإثبات وقوع خطأ من الناقل أو نائبه أو تابعيه أدى إلى وقوع الضرر .

وجدير بالذكر أن نص المادة ٢٣٢ بحرئ مصرى لا يشمل التأخير فى تسليم الحيوانات ، فى حين أن النص المقابل فى قواعد هامبورج يشمل التأخير كما يشمل الهلاك والإصابة بضرر . ومن ثم يمتنع على الناقل طبقاً للقانون المصرى دفع مسؤوليته عن التأخير إلا بإثبات السبب الأجنبى ، فى حين أن للناقل طبقاً لقواعد هامبورج أن يدفع مسؤوليته عن التأخير عن طريق إثبات أنه ناشئ عن المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات الحية .

تنص المادة ٢٤٢ على أن ، لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر .

ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن تعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن الانقاذ ، سواء كان إنقاذ للأرواح أم إنقاذاً للأموال في البحر . أما قواعد هامبورج فقد ميزت بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال ، وبهذا التمييز يأخذ التقنين البحري المصري .

فإذا تعلق الأمر بإنقاذ الأرواح ، فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع بسبب عمليات الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ ، كأن تنحرف السفينة عن خط سيرها للقيام بالإنقاذ . وذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانوني يقع على عاتق الريان يتعرض للعقاب إذا تخلف عنه .

أما إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال ، فلا يعفى الناقل من المسؤولية إلا بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر ، وذلك لأن إنقاذ الأموال أمر اختياري لا الزام على الريان بالقيام به . ومن ثم لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي ينتج عنها إلا إذا كانت التدابير التي اتخذها الريان معقولة .

المبحث الثالث

التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري

٣٩٧ - لم يشأ المشرع الدولي أن يحمل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة ، مراعاة منه للظروف الخاصة التي تحيط بالنقل البحري . ومن ثم وضعت معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن لعام ١٩٢٤ تحديداً قانونياً لمسئولية الناقل البحري يقابل تعريضاً وسط عن الضرر الذي لحق الشاحن . ومن ثم نصت المادة ٤ فقرة ٥ من المعاهدة على أنه لا يلزم الناقل في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بمبلغ يزيد على مائة جنيه استرليني عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بعملة

أخرى. ثم جاء بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن فألغى هذا النص وأحل محله نصاً جديداً يقضى بأنه لا يلزم الناقل فى أى حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك (ذهب) عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنكاً عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر ، ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقیمتها قبل الشحن وأثبت ذلك فى سند الشحن .

ولم تتضمن قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨ جديداً فيما يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل البحرى ، واقتصر واضعو هذه القواعد على الأخذ فى هذا الصدد بأحكام بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة بروكسل مع زيادة مبلغ التحديد بمقدار ٢٥ ٪ (م ٦) . ولم تأخذ قواعد هامبورج فى حساب مبلغ التحديد بالجنيه الاسترلينى كما فعلت معاهدة بروكسل ، ولا بالفرنك الفرنسى الذهب كما فعل بروتوكول ١٩٦٨ ، وإنما أخذت بحق السحب الخالص الذى تقرر فى بروتوكول ١٩٧٩ المعدل لبروتوكول ١٩٦٨ ، وهو العملة المعتبرة الآن فى الوفاء فى المعاملات الدولية .

وقد استمد التقنين البحرى المصرى أحكامه فى التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى من قواعد هامبورج ، إلا أنه خالفها فيما يتعلق بمبالغ التحديد .

ويلاحظ أن التحديد الخاص بمسئولية مالك السفينة لا يسرى على التعويضات المستحقة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر فى تسليمها ، إذ أن الأحكام الخاصة بتحديد مسئولية الناقل البحرى تسرى وحدها دون الأحكام المتعلقة بالمسئولية المحدودة لمالك السفينة إعمالاً لنص المادة ١٩٨ من قانون التجارة البحرية . وذلك على خلاف الحكم فى معاهدة سندات الشحن وقواعد هامبورج .

وتقول المادة ٢٣٣ فقرة أولى من التقنين ، تحدد المسئولية أيا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالى للبضاعة ، أى الحدين أعلى ، . وتقضى المادة ٢٤٠ فقرة ٣ بأنه ، لا 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 . وبذلك يسرى الحد الأقصى للتعويض على حالات هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر فى تسليمها .

ونتكلم عن التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى من حيث نطاق تطبيقه ، وطريقة حساب الحد القانونى ، وطريقة حساب التحديد فى حالة النقل بالحاويات ، وسقوط حق الناقل فى التمسك بتحديد المسئولية ، وتحديد مسئولية تابعى الناقل ، والاتفاق على رفع الحد القانونى .

٣٩٨- نطاق تطبيق التحديد ،

ينطبق التحديد القانونى للمسئولية على جميع الدعاوى ضد الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير ، سواء أقيمت الدعوى على أساس المسئولية العقدية أم على أساس المسئولية التقصيرية ، كما هو صريح نص المادة ٢٣٣ ، تحدد المسئولية أياً كان نوعها ، . وقد يبدو ذلك غريباً ، إذ أنه لا محل لمساءلة الناقل البحرى إلا على أساس المسئولية العقدية . بيد أن هذه الغرابة تزول إذ روى أن الشاحن أو المرسل إليه قد يقيم دعواه على أساس المسئولية التقصيرية بقصد حرمان الناقل من تحديد المسئولية ، ومن ثم جاء النص ليشمل كافة دعاوى المسئولية أياً كان نوع هذه المسئولية .

٣٩٩- ولا ينطبق تحديد المسئولية إلا فى الحالة التى لم يبين فيها الشاحن قيمة البضاعة قبل الشحن . أما إذا كان الشاحن قد قدم بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وذكر هذا البيان فى سند الشحن ، فلا يجوز للناقل أن يتمسك بالتحديد القانونى ، ويلزم بتعويض الضرر كاملاً على أساس القيمة المصرح بها . وفى ذلك تقول المادة ٢٣٤ ، لا يجوز للناقل التمسك فى مواجهة الشاحن بتحديد المسئولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان فى سند الشحن . ويعد البيان قرينة على صحة القيمة التى عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها ، .

ويستفاد من هذا النص أن البيان عن طبيعة البضاعة وقيمتها يجب أن

يقدم قبل الشحن ، وأن يذكر فى سند الشحن ، ويعتبر البيان المذكور قرينة على صحة القيمة المعينة يجوز للناقل إثبات عكسها . وإذا قَدَّم الشاحن عمداً بياناً غير صحيح عن طبيعة البضائع أو كميتها وأدرج هذا البيان فى سند الشحن ، فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذا البيان (م ٢٣٠) (١) .

وغنى عن البيان أن التحديد القانوني لا ينطبق إلا فى حالة ما إذا كان الضرر اللاحق يفوق الحد القانوني ، أما إذا كان الضرر أقل من الحد القانوني ، فلا يستحق الناقل إلا تعويضاً مماثلاً لما لحقه من ضرر .

ويقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه إثبات مقدار الضرر اللاحق بالبضائع ويحسب التعويض على أساس قيمة البضائع فى المكان والزمان اللذين تم فيهما تفريغها من السفينة أو فى المكان والزمان اللذين كان ينبغى تفريغها منها ، وتحدد قيمة البضائع طبقاً للسعر الجارى فى السوق .

٤٠٠ - طريقة حساب الحد القانوني :

وتحدد المادة ٢٣٣ مسؤولية الناقل بما لا يجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالي للبضاعة ، أى الحدين أعلى .

فلو فرض أن عدد الطرود الهالكة كان عشرة طرود وزنها الاجمالي ٥٠٠٠ كيلو جرام ، فإن الحد الأقصى للتعويض يكون عشرين ألف جنيه إذا تم حسابه على أساس عدد الطرود ، أو ثلاثين ألف جنيه إذا تم حسابه على أساس الوزن الاجمالي . ومن ثم تتحدد مسؤولية الناقل بأعلى الحدين أى بمبلغ ثلاثين ألف جنيه .

ولما كانت مصر قد انضمت إلى قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨ التى اتخذت حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى ، ومصر عضو فى هذا الصندوق ، أساساً لتحديد مسؤولية الناقل البحرى وقضت بتحويل مبالغ التحديد

(١) أنظر ما سبق بعد ٣٩٣ .

إلى العملة الوطنية تبعاً لقيمة هذه العملة فى تاريخ الحكم - فإننا نرى تعديل نص المادة ٢٣٣ من التقنين البحرى المصرى بما يتمشى مع حكم قواعد هامبورج توحيداً للتنظيم الوطنى والتنظيم الدولى فى هذا الشأن . وذلك عن طريق الاحالة إلى قواعد هامبورج وكل تعديل يطرأ عليها تكون مصر طرفاً فيه ، مما ينفى الحاجة إلى التدخل المستمر لتعديل مبالغ التحديد بمراعاة التغير فى قيمة النقد المصرى (١) .

٤٠١- وتحدد المادة ٢٣٣ مسئولية الناقل بمبلغ لا يجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالى للبضاعة . ولا تثير كلمة « الطرد » أى لبس أو شك فى معناها ، فهى تعنى أن البضاعة قد شحنت بعد تغليفها فى صندوق أو برميل أو كيس من الورق أو الكرتون أو القماش أو فى أجولة تحمل أرقاماً وعلامات مميزة . وهذه الطرود يذكر عددها فى سند الشحن وعلى أساسه تحدد مسئولية الناقل عنها .

أما كلمة « الوحدة » ، فخاصة بالبضاعة التى تشحن صلباً منفردة من غير تغليف والتى لا يعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها دون عددها كالأخشاب والغلال والفحم والبتروى . ويقصد بالوحدة فى هذا المقام وحدة الوزن أو المقاس أو الكيل أو الحجم فى سند الشحن التى تتخذ أساساً لتحديد أجرة النقل ، سواء كانت طنناً مترياً أو كيلو جرام أو متراً مكعباً .

وإذا كانت البضاعة المشحونة لا تعتبر طرداً أو وحدة بالمعنى السابق ، فلا يسرى التحديد القانونى للمسئولية ويلزم الناقل بتعويض الضرر كاملاً . وقد قضى بأن السيارة المشحونة دون تغليف لا تعتبر طرداً أو وحدة ، فلا محل لتطبيق التحديد القانونى للمسئولية ، ويكون الناقل البحرى مسئولاً فى هذه الحالة عن تعويض الضرر كاملاً الذى يقدر على أساس القيمة الحقيقية للسيارة (٢) .

(١) وقد أبدينا هذا الرأى من قبل عند الكلام عن تحديد مسئولية مالك السفينة (بند ١٨٥) .

(٢) أنظر الأحكام المشار إليها فى عقد النقل للدكتور أحمد محمود حسنى بند ٢٩٠ .

٤٠٢ - طريقة حساب التحديد في النقل بالحاويات ،

الحاويات Containers هي أوعية أو صناديق ضخمة تصنع من الصلب أو الألومنيوم أو الخشب ، وإن كان أغلبها يصنع من الألومنيوم لقوته وخفة وزنه ، ويكون عرضها ٨ أقدام وارتفاعها ٨ أقدام وطولها ٢٠ أو ٤٠ قدم ، وتستعمل في جميع البضائع بداخلها سائبة أو مغلفة تغليفًا بسيطًا وتكون صالحة للاستعمال عدة مرات . ولا شك أن الحاوية تعتبر من قبيل الطرود لا من قبيل الوحدات . ولكن المشكلة التي أثارت هي أن الحاوية تحوى بداخلها عدة طرود أو وحدات ، فهل يحسب التعريض على أساس عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها ؟

أجابت عن هذا التساؤل المادة ٢٣٣ فقرة ٢ بالنص على أنه : ، إذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات ، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عد كل منها طردًا أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتحديد الحد الأقصى للمسئولية . وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت اعتبرت طردًا أو وحدة مستقلة .

ومفاد ذلك أنه يجب النظر في بيانات سند الشحن . فإذا لم يذكر فيه عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية ، فإن الحاوية تعتبر طردًا أو وحدة في تعيين الحد الأقصى للمسئولية . أما إذا ذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي بداخل الحاوية ، كأن يقال : حاوية واحدة تحتوى على عشرين طردًا ، ، اعتبر كل منها طردًا أو وحدة مستقلة يجب الاعتداد به عند تعيين الحد الأقصى للمسئولية .

وإذا كان الوضع الغالب أن تكون الحاوية مملوكة للناقل البحري أو مقدمة منه ، فإنها قد تكون مملوكة للشاحن . وتواجه المادة ٢٣٣ في نهايتها الفرض الذى لا تكون فيه الحاوية مملوكة للناقل البحري أو مقدمة منه بل تخص الشاحن ، وتهلك أو تتلف ، وحينئذ تعتبر طردًا أو وحدة مستقلة بالإضافة إلى عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية .

٤٠٣ - سقوط الحق في تحديد المسئولية ،

تنص المادة ٢٤١ فقرة أولى على أن : لا يجوز للناقل التمسك بتحديد

مستوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسلمها 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 بادراك أن ضرراً يمكن أن يحدث ، . وهذا النص مستمد من نص المادة ٨ فقرة ١ من قواعد هامبورج التي أخذته بدورها عن القانون الأنجلوسكسوني . ويخلص من النص أن الناقل يفقد حقه في التحديد القانوني في حالتين :

الأولى - إذا كان الفعل أو الامتناع قد صدر من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر ، وهذا هو مفهوم الغش .

الثانية - إذا كان الفعل أو الامتناع قد صدر من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه بعدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضرراً يمكن أن يحدث ، وهذا ما يسمى بالخطأ غير المغتفر .

وغنى عن البيان أنه يجب على المتضرر إثبات ارتكاب الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه الغش أو الخطأ غير المغتفر إذا أراد درء تحديد المسؤولية والحصول على التعويض الكامل . بيد أن المشرع قدّر صعوبة إثبات الغش ، فنص في المادة ٢٤١ فقرة ٢ على أنه يفترض اتجاه قصد الناقل أو نائبه إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين : الأولى ، إذا أصدر سند الشحن خالياً من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية . والثانية ، إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عتابر السفينة ، وهذه القرينة القانونية على الغش قرينة قاطعة لا يجوز إثبات عكسها .

٤٠٤ - تحديد مسؤولية تابعي الناقل :

تنص المادة ٢٣٥ فقرة ١ على أنه ، إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعي الناقل جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديدتها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذي ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها ، . والحكم الذي تضمنته هذه المادة مأخوذة من المادة ٣ من بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن والمادة ٧ فقرة ٢ من قواعد هامبورج ، وهو يفيد تابعي الناقل من أحكام الإعفاء من المسؤولية

وتحديدها المقررة للناقل البحري . وذلك بشرط أن يثبت تابع الناقل أن الخطأ الذي ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها .

والذي دعا إلى تقرير هذا الحكم هو أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ينشأ عادة عن خطأ من تابعي الناقل الذين لا تربطهم بالشاحن أو المرسل إليه أية علاقة تعاقدية . وقد يعمد الأخير إلى إقامة الدعوى على التابع على أساس المسؤولية التقصيرية ، فلا يستطيع التابع تحديد مسؤوليته ويحكم عليه بتعويض كامل يتحمله الناقل في النهاية بصفته متبوعاً مسؤولاً عن أعمال تابعه . ومن ثم تقرر افادة تابعي الناقل من تحديد المسؤولية المقرر للناقل .

وقد يقوم الشاحن أو المرسل إليه بالجمع بين الرجوع على الناقل على أساس المسؤولية العقدية والرجوع على التابع على أساس المسؤولية التقصيرية ، وخشى المشرع أن يكون ذلك سبباً للتحايل على أحكام تحديد المسؤولية ، فنص في المادة ٢٣٥ فقرة ٢ على أنه لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من القانون .

هذا ولا يجوز لتابع الناقل - كما تنص الفقرة الثالثة من المادة ٢٣٥ - التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل بقصد أحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث .

وجدير بالذكر أن المادة ١٥١ نصت على سريان أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ من القانون على مقاول الشحن والتفريغ ، بالرغم من أنه ليس بتابع للناقل .

٤٠٥ - الاتفاق على رفع الحد القانوني :

يجوز الاتفاق على تعويض أعلى من الحد القانوني ، كأن يتفق على أن يلزم الناقل في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير بمبلغ ٣٠٠٠ جنيه عن كل طرد أو وحدة . ولكن يمتنع الاتفاق على خفض هذا الحد . وهذا الحكم تطبيقاً لنص المادة ٢٣٧ التي تجيز للناقل التنازل عن الحقوق والاعفاءات المقررة له

لها أو بزيادة أو التزايده في مسؤولياته والتزاماته . وعلى ذلك فإن التحديد القانونى لمسؤولية الناقل البحرى الذى نص عليه القانون يعتبر حداً أقصى بالنظر إلى ما يمكن أن يحكم به ، وحداً أدنى للمسؤولية الاتفاقية بالنظر إلى ما يمكن الاتفاق عليه (١) .

المبحث الرابع

بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية

٤٠٦- أبطلت معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ الشروط التى تتضمن اعفاء الناقل البحرى من المسؤولية أو التخفيف منها على خلاف أحكامها (م ٣ فقرة ٨) . وأبقت قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨ على مبدأ بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية ، فقضت المادة ٢٣ فقرة أولى منها ببطلان كل شرط يرد فى عقد النقل البحرى أو فى سند شحن أو فى وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه القواعد فى حدود مخالفته لها .

ثم جاء الدقنين البحرى المصرى وأورد المادة ٢٣٦ التى نصت على ما يأتى :

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

أ- اعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها .

ب- تعديل عب الإثبات الذى يضعه القانون على حائق الناقل .

(١) تنص ٢٦ مايو ١٩٧٥ ، ج ١ - مادة ٢٦ من ١٠٧٨ وجاء فيه أن الاتفاق على مسؤولية الناقل ، والنزول بها ، حيث يكون الحد الأدنى لما قبل من الحد القانونى المنصوص عليه فيها يعتبر باطلاً ؛ لأننا متفقاً ولا أدراك له ، وبالتالى يفتح المجال لتقدير الدقنين رفقاً للقواعد العامة الواردة فى القانون المدنى فى شأن المسؤولية الاتفاقية بصفة خاصة على ألا يمازى ذلك ينص عليه فى الحد الأقصى المقرر فى معاهدة .

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 أى اتفاق آخر مماثل ، .

وهذا النص يقضى ببطلان كل شرط يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية التي تقع على عاتقه طبقاً للقانون أو التخفيف من هذه المسؤولية ، بطلاً مطلقاً . وقد أراد المشرع بذلك حماية الشاحنين من تعسف الناقلين الذين كانوا يفرطون في اشتراط عدم مسؤوليتهم عن الأضرار التي تصيب البضائع .

ويلاحظ أن شرط الإعفاء من المسؤولية لا يكون باطلاً إلا إذا تم الاتفاق عليه قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر . أما إذا تم الاتفاق عليه بعد وقوع الحادث فإنه يقع صحيحاً ، إذ لا يخشى حينئذ من ضغط الناقل على إرادة الشاحن ، فتنتفى الحاجة إلى حمايته .

٤٠٧- الشروط الباطلة ،

وتطبيقاً لنص المادة ٢٣٦ تبطل الشروط الآتية بطلاً مطلقاً :

١- شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها . ويقصد بالشرط الباطل الشرط الذي يعفى الناقل من المسؤولية في غير الأحوال المنصوص عليها قانوناً ، كأن يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطاء الريان والتابعين البحريين الملاحية أو التجارية . والنص يذكر حالتى الهلاك أو التلف وأغفل ذكر حالة التأخير في تسليم البضائع . وعندنا أن هذا الإغفال غير مقصود ، ومن ثم يبطل الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير .

٢- شرط تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل . فالناقل مسئول قانوناً عن الهلاك أو التلف أو التأخير ، ولا يجوز له دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي . فكل شرط يقضى بطرح عبء الإثبات عن عاتق الناقل ، كأن يلزم المتضرر بإثبات خطأ الناقل أو يجيز للناقل دفع المسؤولية بإثبات أنه وتابعيه اتخذوا التدابير المعقولة لمنع

وقوع الضرر ، هو شرط يتضمن تخفيفاً لمسئولية الناقل ومن ثم يكون باطلاً .

٣- شرط تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن الحد القانوني (١)

٤- شرط التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع الذي عقده الشاحن ، لأنه يسمح للناقل بتغطية المسؤولية عن أخطائه على نفقة الشاحن ، أي بفضل أخطاء التأمين التي دفعها الشاحن .

٥- شرط : الجهل بالوزن ، وما مائله من التحفظات المتعلقة بالبضائع ، إذا لم تكن لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن أو لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها (٢) .

٦- شرط التحكيم الذي يرد في سند الشحن مع تفويض المحكمين بالصلح ، إذ أن المحكمين المفوضين بالصلح معفون من التقيد بأحكام القانون (م ٥٠٦ مرافعات) ، وتبعاً يكون من أثر هذا الشرط عدم تقيد المحكمين بأحكام القانون وهي أمرة تتعلق بالنظام العام . وتنص المادة ٢٤٧ على بطلان كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى باعفاء المحكمين من التقيد بالأحكام المنصوص عليها في القانون بشأن عقد نقل البضائع بحراً . أما الاتفاق على التحكيم بعد نشأة النزاع مع تفويض المحكمين بالصلح فيقع صحيحاً ، إذ يتمتع الشاحن حينئذ بآرادة حرة لا يخشى معها ضغط الناقل .

٨٠٤- الشروط الصحيحة :

وعلى عكس ذلك يعتبر صحيحاً كل شرط لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية التي يفرضها عليه القانون أو إلى تخفيف هذه المسؤولية . ومن ثم تكون الشروط الآتية صحيحة وفقاً للقانون :

١- شرط تنازل الناقل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له أو الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه في مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يذكر

(١) نقض ٣٠ أبريل ١٩٧٥ مجموعة أحكام للنقض من ٢٦ من ٨٩٠ .

(٢) راجع بند ٣٤٩ .

ذلك فى سند الشحن (م ٢٣٧) (١) . كما لو اشترط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أعلى من الحد القانونى .

٢- الشرط المتعلق بتسوية الخسائر البحرية المشتركة وفقاً لقانون معين أو وفقاً لقواعد يورك وأنفريس .

٣- شرط استحقاق أجرة النقل فى جميع الأحوال . فهذا الشرط ليس شرط إعفاء من المسؤولية ، لأنه لا يمنع المرسل إليه من المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها .

٤- شرط التفريغ التلقائى على نفقة المرسل إليه ومسؤوليته إذا لم يتقدم لتفريغ البضائع وتسليمها خلال فترة معينة من وصول السفينة (٢) .

٤٠٩- صحة الشروط المعدلة لأحكام المسؤولية فى النقل

الاستثنائى،

بعد أن قضت المادة ٢٣٦ ببطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها ، جاءت المادة ٢٣٨ فأوردت استثناء على هذا الحكم بالنص على أنه ، يجوز الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة ٢٣٦ من هذا القانون إذا كانت الظروف الاستثنائية التى يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الاتفاق ، بشرط أن لا يكون من شأنه إعفاء الناقل من لمسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه وبشرط أن لا يصدر سند شحن ، وأن يذون الاتفاق فى إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك ، .

ويؤخذ من هذا النص أن الاستثناء الذى يقرره لا يكون صحيحاً متجاً لأثره إلا إذا توافرت ثلاثة شروط :

١- أولها ، أن يكون للنقل طابع استثنائى خاص إما بسبب ظروف النقل

(١) يلاحظ أن المادة ٢٣٧ تشترط أن يكون التنازل أو الزيادة مذكوراً فى سند الشحن . ولكن هذا الاشتراط ليست له فى رأينا قيمة كبيرة . فإذا كان المطالب بالبضاعة عند الوصول هو نفس الشاحن ، فإن له من غير شك أن يتمسك بالاتفاق المبرم بينه وبين الناقل ولو لم يذون فى سند الشحن . ولا يتغير الحكم إذا كان المطالب بالبضاعة هو غير الشاحن ، إذ أن له بمقتضى حقه الخاص أن يتمسك بكل شروط العقد المبرم بين الناقل والشاحن .

(٢) راجع بند ٣٧١

كما إذا اقتضى الأمر خرق حصر بحرى مفروض على ميناء الوصول ، وإما بسبب طبيعة البضاعة كما إذا تعلق الأمر بنقل تحف أو آثار أو نقل مفرقات أو مواد ذرية .

٢- والثانى ، أن لا يتضمن الاتفاق اعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه ، كأن يقتصر على نقل عبء الإثبات والزام الشاحن بإثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه .

٣- والثالث ، أن لا يصدر سند شحن ، بل يدون الاتفاق فى إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك .

وجدير بالذكر أن معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ أجازت الخروج على مبدأ بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية فيما يتعلق بالنقل ذى الطابع الاستثنائى (م ٦) ، وأخذ المشرع المصرى بهذا الاستثناء بالمخالفة لقواعد هامبورج التى لم تنص على أى استثناء لهذا المبدأ .

المبحث الخامس

مسئولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلى

١٠٤- قد يعهد الناقل الذى أبرم عقد النقل البحرى مع الشاحن إلى ناقل آخر بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء منه . وعندئذ يسمى الناقل الأول بالناقل المتعاقد لأنه هو الذى تعاقد مع الشاحن ، ويسمى الناقل الآخر الذى عهد إليه بالتنفيذ بالناقل الفعلى لأنه لم يتعاقد مع الشاحن . وقد عرض لهذا الوضع التقنين البحرى المصرى مستمداً أحكامه فى هذا الشأن من قواعد هامبورج (١٠ و ١١) .

فتنص المادة ٢٤٣ فقرة أولى أنه ، يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (الناقل الفعلى) ما لم يتفق على غير ذلك ، ويبقى الناقل الذى أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسؤولاً قبله عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل ، ولا يسأل الناقل الفعلى قبل الشاحن إلا عن الأضرار التى تحدث أثناء الجزء الذى يقوم بتنفيذه

من النقل ويكون مسئولاً عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد .

ويتضح من هذا النص أن الناقل المتعاقد يظل مسؤولاً تجاه الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل بكامله . أما الناقل الفعلي فلا يسأل إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل . ويكون الناقل المتعاقد والناقل الفعلي مسئولين بالتضامن تجاه الشاحن . ويحق لأي من الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي الرجوع على الآخر بعد دفع التعويض للمتضرر .

وتنص المادة ٢٤٣ فقرة ٢ على أن ، لكل من الناقل المتعاقد والناقل
الفعلي التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليه 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 . .

ويلاحظ أن مسؤولية الناقل الفعلى فى حدود الجزء من النقل الذى يقوم بتنفيذه لذات الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل البحرى بوجه عام . وقد حرصت قواعد هامبورج على تأكيد هذا المعنى بالنص فى المادة ١٠ فقرة ٢ على أن جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضاً على الناقل الفعلى عن النقل الذى يقوم هو بتنفيذه .

المبحث السادس

مجموعی البیانیہ

12. 7. 1972-41-411

١٤ من المادة ١٤٤ على أن ، ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع
بالمرأسم. حكمه المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية ،
ورجوز أيضاً حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة
التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذي حجز فيه

على السفينة ، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده .

ويبين من هذا النص أن للمدعى الخيار بين إحدى المحاكم الآتية :

١ - المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية .
ولما كانت دعوى المسؤولية الناشئة عن عدم تنفيذ عقد النقل البحري تجارية ، وجب تطبيق أحكام المادة ٥٥ مرافعات التي تنص على أن يكون الاختصاص في المواد التجارية لمحكمة المدعى عليه أو للمحكمة التي تم الاتفاق ونفذ كله أو بعضه في دائرتها أو للمحكمة التي يجب تنفيذ الاتفاق في دائرتها .

وتطبيقاً لنص المادة ٣٠ مرافعات يجوز رفع الدعوى على الناقل الأجنبي أمام المحاكم المصرية إذا كان له موطن مختار في مصر بأن يكون شركة أجنبية لها فرع في مصر وتعلق الأمر بعمليات تدخل في اختصاص الفرع ، أو إذا كان عقد النقل قد أبرم في مصر ، أو إذا كان العقد قد نفذ في مصر بأن كانت البضائع مرسلة إليها ، أو كان العقد مشروطاً بتنفيذه في مصر .

٢ - ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعوى إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة .

ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده . أما بعد قيام النزاع فالاتفاق صحيح لانتفاء ضغط أحد الطرفين على الآخر .

وهكذا يمنح المشرع صاحب الحق في البضاعة حرية واسعة في الاختيار لا يجوز تقييدها بشرط يدرج في سند الشحن . ومن الواضح أن محكمة ميناء التفريغ هي التي تحقق فائدة كبرى للمدعى في دعوى المسؤولية ، لأنها هي المحكمة الأقرب له وفي الدولة التي يكون على بيئة من نظامها القضائي والقانوني .

وفي سبيل التيسير على المدعى اعتبر القانون أمين السفينة نائباً عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه في مصر ، كما يعد موطن أمين السفينة موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية (م ١٤٤) .

ويجوز الاتفاق على التحكيم فى عقد نقل البضائع بحراً . وإذا تضمن سند الشحن شرط التحكيم فإن طرفيه ، الناقل والشاحن يلتزمان به ، كما يلتزم به المرسل إليه باعتباره طرفاً فى سند الشحن يرتبط به كما يرتبط الشاحن .

وإذا ورد شرط التحكيم فى مشاركة إيجار السفينة وصدر سند شحن من الناقل المستأجر للسفينة استناداً إلى تلك المشاركة ، وأحال سند الشحن إلى تلك المشاركة ، فإن شرط التحكيم يعتبر ضمن شروط سند الشحن فيلتزم به المرسل إليه (١) . وتقول المادة ١٠ فقرة ٣ من القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ فى شأن التحكيم فى المواد المدنية والتجارية ما يأتى : يعتبر اتفاقاً على التحكيم كل إحالة ترد فى العقد إلى وثيقة تتضمن شرط تحكيم إذا كانت الإحالة واضحة فى اعتبار هذا الشرط جزءاً من العقد .

وقد خشى المشرع من الاتفاق على التحكيم فى مكان لا يناسب المدعى ويكلفه نفقات باهظة ، فأراد تمكين المدعى من إجراء التحكيم فى المكان الأقرب له والأكثر مناسبة لمصالحه . ومن ثم نص فى المادة ٢٤٦ على أنه : إذا اتفق فى عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلى التحكيم ، وجب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعى فى دائرة المحكمة التى يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو فى موطن المدعى عليه أو فى مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فى هذا المكان مركز رئيسى أو فرع أو وكالة أو فى المكان المعين فى اتفاق التحكيم أو فى دائرة المحكمة التى يقع فيها الميناء الذى حجز فيه على السفينة ، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده . ومفاد هذا أنه بعد قيام النزاع يكون صحيحاً الاتفاق على تعيين مكان التحكيم .

وتنص المادة ٢٤٧ على أنه : فى حالة الاتفاق على إحالة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر إلى التحكيم يلتزم المحكمون بالفصل فى النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون بشأن العقد

(١) نقض مدنى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ م ١٦ م ٢٢٠ ، ٢٦ يونيو ١٩٧٨ م ٢٩ م ١٥٤٨ .

المذكور . ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى باعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام ، . وعلى هذا فإن الاتفاق بعد قيام النزاع على اعفاء المحكمين من التقيد بأحكام القانون يكون صحيحاً .

٤١٣ - اخطار الناقل بالهلاك أو التلف :

تقتضى الدعوى المتعلقة بمسئولية الناقل البحرى إثبات أن الضرر الذى أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل . ولا يكون الضرر منسوباً إلى الناقل إلا إذا وقع والبضاعة فى يده أى خلال النقل وقبل تسليمها للمرسل إليه . وللتحقق من أن الضرر سابق على التسليم ، لابد من إثباته فى الوقت الذى يتم فيه هذا التسليم . أما إذا طال الوقت بين خروج البضاعة من يد الناقل والابلاغ عن الضرر ، فإنه يصعب إثبات الوقت الذى وقع فيه الضرر وسببه ، ومن المحتمل أن يكون الضرر قد طرأ بعد التسليم ولأسباب لا يسأل عنها الناقل .

ولذلك رأى المشرع حماية الناقل من المطالبات المتأخرة وتمكينه من الحيلة لحقه والتيقن من الضرر المدعى به فى الوقت المناسب قبل أن تزول أدلة الإثبات . ففرض على المرسل إليه إذا أراد مباشرة دعوى المسئولية اتباع اجراءات معينة حتى يتسنى تحقيق عناصر الدعوى قبل أن تزول أدلتها .

وكانت المادتان ٢٧٤ و ٢٧٥ من التقنين البحرى القديم توجبان على المرسل إليه ، إذا أراد مباشرة دعوى المسئولية أن يقوم بعمل احتجاج فى ظرف ثمان وأربعين ساعة من تسلم البضائع وأن يقوم برفع الدعوى على الناقل فى ظرف واحد وثلاثين يوماً من تاريخ الاحتجاج ، وإلا جاز للناقل الدفع بعدم قبول الدعوى .

وقد نبذ التقنين البحرى الجديد نظام الدفع بعدم القبول واستبدل به نظام الاخطارات الكتابية ، ونص فى الفقرة الأولى من المادة ٢٣٩ على أنه ، فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف فى ميعاد لا يجاوز يومى العمل التالبيين ليوم تسليم البضاعة وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبينة فى سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك ، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الاخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة ، .

وهذا النص يفرق بين الهلاك أو التلف الظاهر وبين الهلاك أو التلف غير الظاهر .

أ- فإذا كان هلاك البضاعة أو تلفها ظاهراً ، كما لو كان عدد الطرود ناقصاً أو كانت الأكياس ممزقة ، وجب على المرسل إليه أن يوجه إخطاراً مشتملاً على طبيعة الهلاك أو التلف إلى الناقل في ميعاد لا يجاوز يومى العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة .

ب- أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، جاز تقديم الاخطار خلال خمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة .

ويجب أن يكون الاخطار مكتوباً . ولا يخضع الاخطار المكتوب لأى شكل خاص ، فيمكن أن يذكر فى سند الشحن أو على الايصال الذى يسلمه المرسل إليه للناقل وقت تسليم البضاعة . ويجب أن يكون الاخطار مسبباً مشتملاً على طبيعة الهلاك أو التلف حتى يتمكن الناقل من معرفة طبيعة الضرر (١) . ويجب أن يوجه الاخطار إلى الناقل أو وكيله (الريان أو أمين السفينة) (٢) . ويجب أن يوجه الاخطار إلى الناقل فى ميناء التفريغ ، لأن الأضرار لا تكتشف إلا عند التفريغ .

ولا محل للاخطار فى حالة الهلاك الكلى ، لأن الهلاك الكلى لا يتصور فيه التسليم ، والاخطار قاصر على الحالات التى يصير فيها تسلم البضاعة . ويخلص من ذلك أن الاخطار يقتصر توجيهه على حالة هلاك البضاعة هلاكاً جزئياً (النقص أو العجز) وحالة التلف ، دون حالة الهلاك الكلى .

ويلاحظ أن المقصود بالتسليم الذى يبدأ منه الميعاد القانونى لتقديم الاخطار هو التسليم الفعلى والمادى للمرسل إليه بحيث يتمكن من الكشف على البضاعة وفحصها والتحقق من حالتها .

ويترتب على الاخطار فى الميعاد القانونى ، قيام قرينة قانونية لمصلحة

(١) نقض ٢١ لبريل ١٩٨٠ مجموعة أحكام النقض من ٣١ من ١١٦٠ .

(٢) نقض ٥ يناير ١٩٦٧ المرجع السابق من ١٨ من ٧٨ .

المرسل إليه على أن الناقل لم يسلم البضاعة كما هي مبينة في سند الشحن . ويجوز للناقل في هذه الحالة إثبات العكس بكافة الطرق . فللناقل أن يثبت أن الإخطار لا محل له ، لأن البضاعة سلمت فعلاً بأكملها أو بحالة جيدة .

أما إذا لم يحصل الإخطار في الميعاد القانوني ، فلا يترتب على ذلك سقوط دعوى المسؤولية أو عدم قبولها ، بل تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل على أنه سلم البضاعة كما هي مبينة في سند الشحن (١) . وهذه القرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق ، كأن يثبت أن الهلاك أو التلف قد حدث أثناء عملية النقل .

هذا ولا يلزم تقديم الإخطار إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلم البضاعة (م ٢٣٩ فقرة ٢) . وذلك لعلم الناقل بالهلاك أو التلف في هذه الحالة ، الأمر الذي تنفي معه الحاجة إلى الإخطار .

٤١٤ - إخطار الناقل بالتأخير ،

يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه . ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق . وقد سبق بيان ذلك .

وتقضى المادة ٢٤٠ فقرة ٤ بأنه ، لا تستحق أى تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم ، . ويستفاد من هذا النص أن عدم توجيه الإخطار بالتأخير في الأجل المحدد يترتب عليه عدم استحقاق التعويض . ومؤدى ذلك انشاء دفع لمصلحة الناقل بعدم قبول دعوى المسؤولية عن التأخير .

وتسرى على الإخطار بالتأخير ما يسرى على الإخطار بالهلاك أو التلف

(١) نقض مدنى ٢٤ يناير ١٩٦٧ مجموعة أحكام النقض من ١٨ ص ١٧٦ ، ٢١ أبريل ١٩٨٠ المرجع السابق من ٣١ ص ١١٦٠ .

من أحكام . فيجب أن يكون الاخطار مكتوباً مشتملاً على طبيعة الضرر
اللاحق بطالب التعويض ، وأن يوجه إلى الناقل أو وكيله خلال ستين يوماً من
التسليم الفعلى .

٤١٥- تقادم دعوى المسؤولية (١) :

أخضع المشرع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة
بطريق البحر لتقادم قصير مدته سنتان ، بغية الإسراع فى إنهاء المنازعات
الناشئة عن عقد النقل البحرى خشية ضياع معالم الإثبات . فنصت المادة ٢٤٤
فقرة أولى على أن ، تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر
بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم
فيه التسليم .

وتخضع لهذا التقادم كافة الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى . فهو لا
يقتصر على دعاوى المسؤولية وحدها ، بل يسرى على الدعاوى الأخرى
الموجهة إلى الناقل ، والدعاوى المقامة من الناقل على الشاحن أو المرسل إليه
للمطالبة بأجرة النقل أو بالتعويض عن الضرر الذى أحدثته البضاعة بالسفينة أو
البضائع الأخرى .

ويسرى التقادم من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب
أن يتم فيه التسليم . والمقصود بالتسليم الذى يبدأ منه التقادم هو التسليم الفعلى
للمرسل إليه بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالتها . أما
التسليم الرمزى الذى يقوم بتسليم المرسل إليه اذن تسليم ليتمكن بمقتضاه من
تسلم البضائع من مخازن الجمارك ، فلا يعتد به فى هذا الشأن . وإذا استمر
تسليم البضائع عدة أيام ، سرى التقادم من اليوم الذى انتهى فيه وضع
البضاعة بأكملها فى حيازة المرسل إليه . وإذا لم يقع التسليم فى حالة

(١) أنظر تعليقا للمؤلف فى مجلة التشريع والقضاء ص ٥ عدد ١٩ ص ٢١٣ على حكم
محكمة الاسكندرية التجارية الجزئية فى ٤ فبراير ١٩٥٣ ومقال المؤلف

Nature du delai annal imparti pour intenter l'action en responsabilité du
transporteur maritime, Gazette fiscale, commerciale et industrielle, no
33.34 .

الهلاك الكلى ، فإن التقادم يسرى من اليوم الذى كان يجب فيه تسليم البضائع .

ولا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم فى مدة أقل من سنتين ، لأن مثل هذا الاتفاق يتضمن تخفيفاً لمسئولية الناقل فيقع باطلاً . وعلى عكس ذلك يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم فى مدة تزيد على السنتين .

ومدة السنتين هى مدة تقادم حقيقى خاضعة للأحكام العامة المتعلقة بوقف التقادم وانقطاعه . وتفريعاً على ذلك ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة ، وبالتنبيه وبالحجز (م ٣٨٢ و ٣٨٣ مدنى) . وينقطع كذلك بالاقرار بحق الطالب اقراراً صريحاً أو ضمناً (م ٣٨٣ مدنى) . وبالإضافة إلى هذه الأسباب المقررة فى القانون المدنى ، ينقطع التقادم بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنسب خبر لتقدير الأضرار (م ٢٤٤ فقرة ٢ بحرى) .

وجوز للناقل أن ينزل ضمناً عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه (م ٣٨٨ فقرة ٢ مدنى) . ويعد تنازلاً ضمناً فى هذا الصدد عرض الناقل بعد انقضاء المدة تسوية العجز اللاحق بالبضاعة تسوية ودية ، أو مناقشته فى مقدار التعويض المستحق للمرسل إليه بعد انقضاء الميعاد .

هذا وتنص المادة ٢٤٤ فقرة ٣ على أن يتضمن حق من وجهت إليه المطالبة فى الرجوع على غيره من الملتزمين بمضى تسعين يوم من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالرفاء وانقضت مدة السنتين . وينطبق هذا النص على دعوى الرجوع بالضمان المقامة من الناقل على الشاحن استناداً على خطاب الضمان الذى أصدره الشاحن مقابل حصوله على سند شحن نظيف خال من التحفظات .

الفرع الخامس

قواعد هامبورج ١٩٧٨ (١)

١٦٤- أبرمت معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن عام ١٩٢٤ والبروتوكول المعدل لها عام ١٩٦٨ وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر عام ١٩٧٦ المعروفة باسم « قواعد هامبورج » لوضع قواعد ملزمة لعقد النقل البحري للبضائع وبخاصة فيما يتعلق بمسئولية الناقل البحري بغية توفير حماية للشاحنين من تعسف الناقلين . ووافقت مصر على معاهدة سندات الشحن بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وصدر المرسوم باصدارها في ٣١ يناير ١٩٤٤ على أن يعمل بها ابتداء من ٢٩ مايو ١٩٤٤ . كما وافقت على قواعد هامبورج بالقرار الجمهوري رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ ، وصدر قرار وزير الخارجية رقم ٣٥ لسنة ١٩٩١ بنشرها والعمل بها اعتباراً من ٣ نوفمبر ١٩٩٠ أى قبل نفاذها على المستوى الدولي في أول ديسمبر ١٩٩٢ .

وإذا كان قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والذي دخل حيز النفاذ في ٣ نوفمبر ١٩٩٠ قد استمد الكثير من أحكامه في عقد نقل البضائع بحراً من قواعد هامبورج ، إلا أنه لم ينقل هذه القواعد نقلاً حرفياً في كثير من المواضع . وكان الأجدر التزام هذه القواعد توحيداً للقانون الداخلي والقانون الدولي .

وإذا كانت قواعد هامبورج قد وضعت لتحل محل معاهدة سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها ، إلا أن المادة ٣١ فقرة ٤ من قواعد هامبورج قد رخصت لأي دولة متعاقدة ارجاء انسحابها من معاهدة سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها لفترة أقصاها خمس سنوات اعتباراً من بدء نفاذ الاتفاقية . واستعملت مصر الرخصة المقررة بهذه المادة وأخطرت الحكومة

(١) أنظر للمؤلف : اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ١٩٧٨ (قواعد هامبورج ١٩٧٨) ومدى حمايتها للشاحنين . محاضرة أقيمت بمعهد الدروس القضائية بوزارة العدل اللبنانية بتاريخ ١٨ مارس ١٩٩٨ .

البلجيكية بارجاء انسحابها من معاهدة بروكسل لمدة خمس سنوات من بدء نفاذ قواعد هامبورج . ومن ثم فإن هذه القواعد أصبحت نافذة في مصر اعتباراً من أول ديسمبر ١٩٩٧ وذلك دون معاهدة بروكسل .

ومن ثم فإن لدينا طائفتين من القواعد القانونية تحكم عقد النقل البحري للبضائع في مصر : قانون التجارة البحرية ، وقد سبق دراسة أحكامه ، وقواعد هامبورج ، وهي محل دراستنا الآن . على أن نطاق تطبيق القانون المصري قاصر بوجه عام على النقل البحري الوطني الذي يتم بين الموانئ المصرية والنقل البحري الدولي الذي يخرج عن نطاق تطبيق قواعد هامبورج . ولذلك يتعين تحديد نطاق تطبيق هذه القواعد ، قبل استعراض أهم أحكامها .

المبحث الأول

نطاق تطبيق قواعد هامبورج

٤١٧- أخذت قواعد هامبورج بالمعيار الجغرافي للنقل البحري الدولي الذي أخذ به بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن وهو وقوع النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين ، فنصت المادة الثانية منها على تطبيق أحكامها على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين . ولا يكفي أن يكون النقل دولياً بهذا المعنى ، بل لابد أيضاً من توافر حالة من الحالات الآتية :

أ- إذا كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة .

ب- إذا كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة .

ج- إذا كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعاً في دولة متعاقدة .

د- إذا كان صدور سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري قد تم في دولة متعاقدة .

هـ- إذا كان منصوباً في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري على أن يخضع العقد لأحكام اتفاقية هامبورج أو لقانون أصدرته أى دولة لإنفاذ هذه الأحكام . وهذا ما يعرف بالشرط الجوهرى أو شرط بارامونت Paramount Clause .

وتسرى أحكام قواعد هامبورج إذا كان النقل دولياً يتم بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين ، وتوافرت حالة من الحالات الخمس المذكورة وذلك دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الناقل الفعلى أو الشاحن أو المرسل إليه أو أى شخص آخر ذى مصلحة .

ويلاحظ أن بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن أستبعد من هذا النطاق ميناء التفريغ الواقع فى دولة متعاقدة . ولكن قواعد هامبورج عالجت هذا النقص ووسّعت من نطاق تطبيقها واعتدت بميناء التفريغ الواقع فى دولة متعاقدة . ومن ثم فهى تنطبق ليس فقط على كل نقل يكون ميناء الشحن فيه واقعاً فى دولة متعاقدة ، بل أيضاً على كل نقل يكون ميناء التفريغ فيه واقعاً فى دولة متعاقدة .

وتنطبق قواعد هامبورج بطريقة ملازمة بمجرد توافر الشروط التى نصت عليها ، وذلك دون إعمال قواعد تنازع القوانين للقاضى المطروح أمامه النزاع .

وغنى عن البيان أن قواعد هامبورج يمكن أن تنطبق بوصفها شرطاً اتفاقياً فى عقد النقل البحري ، إذا لم تكن مطبقة بقوة القانون ، ويكفى لذلك أن يكون منصوباً عليها فى العقد وأن تكون أكثر ملاءمة للشاحن أو المرسل إليه أو صاحب الشأن فى البضاعة من القانون المصرى المطبق بقوة القانون .

وتنطبق قواعد هامبورج على جميع عقود النقل البحري الدولى سواء أدت إلى إصدار سند شحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري (م ٢) .

واستبعدت قواعد هامبورج صراحة مشارطات إيجار السفن من نطاق تطبيقها (م ٢ فقرة ٣) ، خلافاً لآمال بعض الدول النامية التى رغبت فى أن يمتد نطاق تطبيق هذه القواعد إلى بعض عقود إيجار السفينة ، وبخاصة إيجار السفينة بالرحلة لأن المؤجر فى الإيجار بالرحلة يلتزم كما يلتزم الناقل بتوصيل

البضائع إلى ميناء الوصول ، فيجب أن يخضع للالتزامات مماثلة للالتزامات الناقل . على أن قواعد هامبورج ، بعد أن أخرجت مشارطات الإيجار من نطاق أحكامها ، عادت فاستثنت حالة صدور سند الشحن استناداً إلى مشاركة إيجار ، وقضت بسريان أحكامها على هذا السند إذا كان حامل سند الشحن هو غير المستأجر الموقع على مشاركة الإيجار (م ٢ فقرة ٣) .

وامتداد قواعد هامبورج إلى هذه المستندات المختلفة السابق بيانها يعد من غير شك تقدماً كبيراً بالمقابلة لمعاهدة سندات الشحن التي لا تنطبق إلا إذا صدر سند الشحن أو وثيقة معاملة لسند الشحن كالسند برسم الشحن .

ويلاحظ أن قواعد هامبورج يمتد نطاق تطبيقها إلى نقل الحيوانات الحية (م ١-٥) ونقل البضائع على سطح السفينة (م ٩) . وذلك خلافاً لمعاهدة سندات الشحن التي استبعدت من نطاق تطبيقها نقل الحيوانات الحية والنقل على سطح السفينة .

المبحث الثاني

أحكام قواعد هامبورج

١٨٤- الالتزام باصدار سند شحن :

عنيت معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن (١) بتحديد الالتزامات التي يتحملها الناقل بمقتضى سند الشحن . أما قواعد هامبورج فلم ترد بها نصوص خاصة تحدد التزامات الناقل فيما عدا الالتزام باصدار سند شحن . وقد تضمنت المواد من ١٤ إلى ١٧ الأحكام الخاصة بسند الشحن . فالمادة ١٤ فقرة أولى تلزم الناقل باصدار سند شحن بناء على طلب الشاحن متى أخذ البضائع في عهده . ويجب أن يحمل سند الشحن توقيع الناقل ، ويجوز أن يوقع السند شخص مفوض بذلك من قبل الناقل ، ويعتبر سند الشحن الموقع من ريان السفينة الناقلة سنداً موقعاً من الناقل (م ١٤ فقرة ٢) .

(١) أنظر في أحكام معاهدة سندات الشحن ، كتابنا ، أصول القانون البحري ، بند ٥٢٨ وما بعده .

ويجب أن يتضمن سند الشحن للبيانات المنصوص عليها في المادة ١٥
فقرة أولى . وإذا كان السند يرسم الشحن أى خالياً من اسم السفينة ، فإن على
الناقل أن يصدر إلى الشاحن متى طلب الشاحن ذلك سند شحن مؤشراً عليه
بكلمة ، مشحون ، يذكر فيه ، بالإضافة إلى البيانات المنصوص عليها في
الفقرة الأولى من المادة ذاتها أن البضائع مشحونة على السفينة أو سفن يبين
اسمها وتاريخ أو تواريخ الشحن (م ١٥ فقرة ٢) .

ويجوز أن يتضمن سند الشحن تحفظات تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع أو
علاماتها الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزنها أو كميتها إذا كان الناقل
يعلم أن البيانات التي قدمها الشاحن غير مطابقة للبضائع ، أو إذا كانت لديه
أسباب معقولة تحمله على الشك في صحة هذه البيانات ، أو إذا لم تتوافر لديه
الوسائل المعقولة للتحقق من هذه البيانات ، وعلى الناقل أن يثبت في سند
الشحن أوجه عدم صحة البيانات أو الأسباب التي حملته على الشك فيها ، أو
عدم توافر وسائل التحقق منها (م ١٦ فقرة ١) .

وعرضت المادة ١٦ فقرة ٢ لحجية سند الشحن في الإثبات ، فنصت على
أن سند الشحن يعتبر قرينة قابلة للإثبات العكسي على أن الناقل تلقى البضائع
بوصفها الوارد في سند الشحن . ولا يجوز للناقل إثبات العكس تجاه الغير حسن
النية بما في ذلك المرسل إليه الذي اعتمد على الوصف الوارد للبضائع في
السند .

وتعتبر قواعد هامبورج خطاب الضمان باطلاً لا أثر له تجاه الغير بما في
ذلك المرسل إليه الذي انتقل إليه سند الشحن (م ١٧ فقرة ٢) . ولكنه يكون
صحيحاً منتجاً لأثره تجاه الشاحن ، ما لم يكن الناقل قد قصد بعدم ذكر
التحفظ غش الغير بما في ذلك المرسل إليه الذي اعتمد على وصف البضائع
في سند الشحن . ففي هذه الحالة لا يستحق الناقل أى تعويض من الشاحن
(م ١٧ فقرة ٣) . وفي حالة الغش المتعمد المشار إليه ، يكون الناقل مسؤولاً عن
تعويض الضرر الذي يلحق الغير حسن النية بما في ذلك المرسل إليه الذي
اعتمد على وصف البضائع في سند الشحن ، دون أن يحق له الاستفادة من
تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المعاهدة (م ١٧ فقرة ٤) .

٤١٩- نظام مسؤولية الناقل ،

أدخلت قواعد هامبورج كثيراً من التجديد فيما يتعلق بنطاق مسؤولية الناقل ، وأساس المسؤولية ، وحالات الإعفاء منها ، وشروط أعمال هذه المسؤولية . ولكنها لم تتضمن جديداً فيما يتعلق بتحديد المسؤولية .

٤٢٠- نطاق مسؤولية الناقل ،

استقر القضاء قبل معاهدة سندات الشحن ١٩٢٤ على أن عقد النقل البحري ينظم علاقات الأطراف منذ تسليم البضائع للناقل أو تابعيه حتى الوقت الذي يتم فيه تسليمها للمرسل إليه . وبذلك يشمل عقد النقل البحري العمليات السابقة على شحن البضائع في السفينة وكذلك العمليات اللاحقة لتفريغ البضائع منها ، فضلاً عن عملية النقل البحري بمعنى الكلمة ، بحيث تكون هذه العمليات كلاً لا يتجزأ تسرى عليه شروط عقد النقل البحري . وهذا ما يعرف بمبدأ وحدة عقد النقل البحري .

ولكن معاهدة سندات الشحن لم تعتنق هذا المبدأ ، وأحلت محله مبدأ تجزئة عقد النقل البحري إلى ثلاث مراحل :

١- المرحلة الأولى ، وتشمل الوقت الذي ينقضى بين تسليم البضائع للناقل حتى بدء عملية الشحن .

٢- المرحلة الثانية ، وتشمل الوقت الذي ينقضى بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها ، وتعرف بالمرحلة البحرية .

٣- المرحلة الثالثة ، وتبدأ بعد نهاية التفريغ وتستمر حتى تسليم البضائع تسليمًا فعلياً للمرسل إليه .

ولا تسرى معاهدة سندات الشحن إلا على المرحلة الثانية ، أى العمليات البحرية البحتة ، مع استبعاد المرحلتين الأولى والثالثة أى العمليات البرية من نطاق تطبيقها ، مع أن هذه العمليات تعد تمهيداً لازماً وتنتمى لمنطقة لعمليات النقل البحري . وقد أثارت هذه التجزئة لعقد النقل البحري صعوبات متعددة للشاحنين تتعلق بالمركز القانوني للبضائع خلال وجودها على البر قبل الشحن وبعد التفريغ .

جاءت قواعد هامبورج ووضعت نهاية لكل هذه الصعوبات وهجرت مبدأ

تجزئة عقد النقل البحري ، ونصت المادة ٤ فقرة ١ منها على أن : مسئولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ .

وتعتبر البضائع في عهدة الناقل ، وفقاً للفقرة ٢ من المادة ٤ ، اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن أو نائبه (أو سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن) حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه ، أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل ، أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع إليه . وبذلك أدمجت في نطاق النقل البحري المرحلة البرية السابقة على الشحن والمرحلة البرية اللاحقة للتفريغ ، بالإضافة إلى المرحلة البحرية بين الشحن والتفريغ . وقد سبق بيان أن التقنين البحري المصري يأخذ بذات الحكم (م ٢٢٧ فقرة ١) (١) .

٤٢١ - أساس المسئولية :

تقضى المادة ٥ فقرة أولى من قواعد هامبورج بمسئولية الناقل عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده ، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر .

وقد سبق بيان أن قواعد هامبورج تقيم مسئولية الناقل على أساس الخطأ المفترض بحيث لا يحتاج المتضرر إلا إلى إثبات الضرر فيفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر . ويجوز للناقل نفى قرينة الخطأ بإثبات أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر (٢) . وبعبارة أخرى

(١) أنظر ما سبق بند ٣٩٠ .

(٢) أنظر ما سبق بند ٣٨٧ .

فإن التزام الناقل في ظل قواعد هامبورج هو التزام ~~بشكل~~ تحقيق نتيجة .

وغنى عن البيان أن التدابير المعقولة لذرة الصلابة للصاروخ خرج في عدادها التدابير لجعل السفينة صالحة للملاحة وتجهيز السفينة وتلقيحها وتموينها والقيام بالشحن والرحل والنقل والتفريغ بما يلزم لذلك من عناية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن . ويخلص من ذلك أن المحاكم حينما تطبق قواعد هامبورج ستعتمد أساساً على تحديد التزامات الناقل كما هي مبينة في معاهدة سندات الشحن .

على أن قواعد هامبورج قد خرجت على الأساس العام لمسئولية الناقل البحري وهو الخطأ المفترض في حالة الحريق ، وألزمت مدعى التعويض باثبات أن الحريق كان بخطأ من الناقل أو تابعيه (م ٥ فقرة ٤) ، بمعنى أن مسؤولية الناقل في حالة الحريق تقوم على الخطأ واجب الإثبات .

وهذا الاستثناء على القرينة العامة على الخطأ ليس مستسلماً . فمن المنطقي وضع عبء إثبات واقعة فنية منشئة للضرر على عاتق الناقل ، لأنه في مركز أفضل من مركز الشاحن لإثبات انتفاء خطئه ازاء الحريق . بالاضافة إلى أن الناقل يوجد في السفينة بنفسه أو عن طريق تابعيه ، فيكون شاهداً على الحادث دون الشاحن .

ولقطع السبيل على كل محاولة للخروج على الأساس العام لمسئولية الناقل البحري وهو الخطأ المفترض ، ألحق بقواعد هامبورج تفاهم عام جاء فيه ما يلي : من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض . ومؤدى ذلك ، كقاعدة ، أن يقع عبء الإثبات على الناقل ، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات .

ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن اقتصرت أحكامها على مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها دون أن تتناول المسؤولية عن التأخير في التسليم . أما قواعد هامبورج فقد جعلت الناقل مسؤولاً عن التأخير في التسليم كذلك .

٤٢٢- أساس المسؤولية في النقل على سطح السفينة ،

تتطبق معاهدة هامبورج ، خلافاً لمعاهدة سندات الشحن ، على نقل البضائع على سطح السفينة ، وأفردت المادة التاسعة منها لهذا النوع من النقل التي قدمت حلاً أولاً أخذ بها التقنين البحري وعرضنا لها من قبل (١).

وتناولت الفقرة ٣ من المادة التاسعة أساس مسؤولية الناقل الذي يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التي يجوز فيها هذا الشحن ، وكذلك في الحالة التي لا يجوز فيها للناقل الاحتجاج على الغير حسن النية بوجود اتفاق مع الشاحن على الشحن على السطح لم يدرج في سند الشحن . وقضت بأنه استثناء من أحكام الفقرة ١ من المادة ٥ يظل الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح ، دون أن يستطيع دفع مسؤوليته بإثبات أنه قد اتخذ هو وتبعه التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر . أي أنه لا يبرأ من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي .

٤٢٣- حالات الاعفاء من المسؤولية ،

أوردت معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ تعداداً طويلاً لحالات يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية بلغت ثمانى عشرة حالة وتعرف بالحالات المستثناءة ، ويرد في مقدمة هذا التعداد حالة الاعفاء من المسؤولية عن الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة (م ٤ فقرة ٢ من بند ب إلى بند ع) .

وقد طالبت الدول النامية في مؤتمر هامبورج بوجوب إلغاء الحالات المستثناءة كما هي محددة في معاهدة سندات الشحن ، لأنها تتضمن محاباة للناقلين إلى حد كبير . ولكن التوازن بين مصالح الأطراف في عقد النقل البحري فرض الأخذ بعدد قليل من الحالات المستثناءة . ومن ثم أخذت قواعد هامبورج بالحل التوفيقى الذى حصر الحالات المستثناءة فى اثنتين فقط هما نقل الحيوانات الحية (م ٥ فقرة ٥) ، من جهة ، والتدابير المتخذة لانقاذ الأرواح والأموال فى البحر (م ٥ فقرة ٦) من جهة ثانية ، مع إلغاء الحالات المستثناءة

(١) أنظر ما سبق بند ٣٦٨ .

الأخرى وقد عرضنا لهاتين الحالتين من قبل عند دراسة القانون المصرى ،
فنجيل إليها (١) .

ومما لا شك فيه أن إلغاء معظم الحالات المستثناة الخاصة بالاعفاء من
المسئولية بعد كسباً حقيقياً ونصراً كبيراً للشاحنين لما تتضمنه من تشديد
لمسئولية الناقل . وفضلاً عن ذلك فإن اختفاء الحالة المستثناة الخاصة بالاعفاء
من المسئولية عن الأخطاء فى الملاحة أو فى إدارة السفينة من شأنه القضاء
على المنازعات العديدة التى كانت تثور فى العمل حول تفسير عبارة « الأخطاء
فى الملاحة أو فى إدارة السفينة » ، مما كان مصدراً لعدم اطمئنان الشاحنين .
هذا بالإضافة إلى أن إيراد هذه الحالة المستثناة فى معاهدة سندات الشحن كان
يتسم بالغرابة والشذوذ ومجافاة المنطق ، إذ من غير المقبول أن يقيم الشخص
الدليل على خطئه (وقد يكون جسيماً) كى يعفى من المسئولية .

٤٢٤ - بطلان شروط الاعفاء من المسئولية :

أبطلت قواعد هامبورج ، مثلها فى ذلك مثل معاهدة سندات الشحن ،
شروط الاعفاء من المسئولية بالنص فى المادة ٢٣ فقرة ١ على أن ، كل شرط
يرد فى عقد النقل البحرى أو فى سند شحن أو فى أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد
النقل البحرى يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية ،
يعتبر باطلاً ولاغياً فى حدود مخالفته لها ، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط
على صحة الشروط الأخرى الواردة فى العقد أو الوثيقة التى يشكل جزءاً منها .
وأى شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع
لصالح الناقل ، أو أى شرط مماثل ، يعتبر باطلاً ولاغياً ، (٢) . ونصت
المعاهدة فى الفقرة ٢ من ذات المادة على أن ، للناقل أن يزيد مقدار مسئوليته
والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية ، . ونصت الفقرة ٣ من المادة على أنه ، متى
أصدر سند شحن ، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى ، تعين تضمين
السند أو الوثيقة بياناً يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية

(١) أنظر ما سبق بند ٣٩٥ و ٣٩٦ .

(٢) أنظر ما سبق بند ٤٠٦ وما بعده .

التي تبطل أى شرط مخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه .
والغرض من ذلك لفت نظر الغير إلى البطلان الذى تقرره المعاهدة .

ولم تنص قواعد هامبورج على أى استثناء لمبدأ البطلان ، فى حين أن
معاهدة سندات الشحن أجازت فى مادتها السادسة الاتفاق على أى شروط وذلك
فى النقل ذى الطابع الاستثنائى . ومن الغريب أن المشرع المصرى أخذ
بالاستثناء المقرر فى معاهدة سندات الشحن ، (م ٢٣٨) خلافاً لقواعد
هامبورج .

٤٢٥ - التحديد القانونى لمسئولية الناقل ،

لم تتضمن قواعد هامبورج جديداً فيما يتعلق بتحديد مسئولية الناقل
البحرى ، واقتصر واضعو هذه القواعد على الأخذ فى هذا الصدد بأحكام
بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن مع زيادة مبلغ التحديد بمقدار
٢٥ ٪ وهى زيادة غير كافية بمراعاة الانخفاض الذى طرأ على قيمة النقود فى
الفترة ما بين ١٩٦٨ و ١٩٧٨ ، وهو انخفاض يزيد حتماً على ٢٥ ٪ ، بل هو
أزيد بكثير فى ١٩٩٢/١٢/١ تاريخ دخول قواعد هامبورج فى دور النفاذ .

ولم تأخذ قواعد هامبورج فى حساب مبلغ التحديد بالجنيه الاسترلى كما
فعلت معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ ولا بالفرنك الفرنسى بوانكاريه كما
فعل البروتوكول المعدل لهذه المعاهدة سنة ١٩٦٨ ، وإنما أخذت بحق السحب
الخاص ، وهو العملة المعتبرة الآن فى الرفاء فى المعاملات الدولية . وقد راعى
واضعو القواعد فى اختيار حق السحب الخاص كوحدة حسابية لمبلغ التحديد
تلافى نتائج التقلبات النقدية فى المستقبل على التعويض المستحق للناقل .

فحدد مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة
حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢,٥ وحدة حسابية عن كل كيلو
جرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة ، أى المبلغين أكبر (م ٦
فقرة ١-أ) .

وتحدد مسئولية الناقل عن التأخير فى التسليم بمبلغ يعادل مثلى ونصف
مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على أن لا يتجاوز هذا
المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل (م ٦ فقرة ١-ب) .

ولا يجوز في أى حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها من جهة وعن التأخير من جهة أخرى ، الحد الأقصى للتعويض في حالة الهلاك الكلى للبضائع (م ٦ فقرة ١ - ج)

وفي حالة استخدام حاوية أو أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع ، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو وحدات الشحن الأخرى التى تشملها الحاوية ، فإنها تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة . أما إذا لم يذكر في السند عدد الطرود أو الوحدات ، عدت الحاوية بما فيها وحدة شحن واحدة (م ٦ فقرة ٢ - أ) . وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت ، اعتبرت وحدة شحن مستقلة واحدة (م ٦ فقرة ٢ - ب) .

ويقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة ٢٦ (م ٦ فقرة ٣) . والوحدة الحسابية - طبقاً للمادة ٢٦ - هى حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي ونحوه مبالغ التحديد إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذى تتفق عليه الأطراف (١) . وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضواً في صندوق النقد الدولي ، كمصر ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التى يطبقها صندوق النقد الدولي والتى تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة (م ٢٦ فقرة ١) .

ويسرى تحديد المسئولية في أى دعوى تقام على الناقل سواء كانت الدعوى على أساس المسئولية العقدية أو على أساس المسئولية التقصيرية (م ٧ فقرة ١) .

ويتمتع تابع الناقل بالحق في الافادة من الاعفاءات وتحديد المسئولية التى يتمتع بها الناقل إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته (م ٧ فقرة ٢) .

(١) سعر صرف حق السحب الخاص على أساس للدولار هر ٦٩ ، حق سحب خاص مقابل كل دولار أمريكي ، وذلك في سنة ١٩٩٦ .

ولا يجوز أن يتعدى مجموع المبالغ التى يحكم بها على الناقل وتابعيه حدود المسؤولية المنصوص عليها فى الاتفاقية (م ٧٧ فقرة ٣) .

ويسقط حق الناقل فى تحديد المسؤولية إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير (م ٨ فقرة ١) . ويسقط حق تابع الناقل فى تحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو تقصير من التابع ارتكب بقصد أحداث الضرر أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الضرر (م ٨ فقرة ٢) . ويسقط حق الناقل فى تحديد المسؤولية إذا شحنت البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عابى السفينة (م ٩ فقرة ٤) .

ولما كانت قواعد هامبورج تقضى بتطبيق جميع أحكامها المنظمة لمسؤولية الناقل على الناقل الفعلى (م ١٠ فقرة ٢) ، فإنه يجوز له بالتالى أن يتمسك بتحديد مسؤوليته طبقاً لهذه الأحكام .

٤٢٦- دعوى المسؤولية :

توجب المادة ١٩ فقرة أولى من قواعد هامبورج على المرسل إليه أن يقوم باخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف وذلك فى ميعاد لا يتجاوز يوم العمل التالى لتسليم البضائع ، وإلا اعتبر هذا التسليم قرينة ظامرة على أن الناقل سلم البضائع كما هى موصوفة فى سند الشحن . وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يوجه الاخطار الكتابى خلال خمسة عشر يوماً من التسليم (م ١٩ فقرة ٢) . ولا محل للاخطار إذا كانت قد أجريت معاينة أو إثبات لحالة البضائع وقت تسليمها للمرسل إليه بحضور الطرفين (م ١٩ فقرة ٣) . وفى حالة التأخير فى التسليم يجب توجيه الاخطار الكتابى إلى الناقل خلال ستين يوماً من تسليم البضائع للمرسل إليه وإلا سقط حق المرسل إليه فى مطالبة الناقل بتعويض الضرر الناشئ عن التأخير (م ١٩ فقرة ٥) .

ويلاحظ أن قواعد هامبورج قد خففت من شروط دعوى المسؤولية كما

هى مقررّة فى معاهدة سندات الشحن ، فأطالت المهلة الممنوحة للمرسل إليه لعمل الاخطارات من ثلاثة أيام إلى خمسة عشر يوماً فى حالة الأضرار غير الظاهرة ، كما منحت المرسل إليه يوماً اضافياً فى حالة الأضرار الظاهرة .

وتتقدم دعوى المسؤولية بمضى سنتين من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها أو من اليوم الذى كان يجب فيه التسليم فى حالات عدم تسليم البضائع (م ٢٠) . وكانت مدة التقادم سنة فى معاهدة سندات الشحن ، ولكنها ضوعفت فى قواعد هامبورج تيسيراً على المدعين ، وفيما يتعلق بقواعد الاختصاص القضائى ، يلاحظ أن معاهدة سندات الشحن لن تعرض لهذا الموضوع . وقد شجع هذا الفراغ القانونى على ذبوع الشروط المانحة للاختصاص فى معظم سندات الشحن ، وحاول الناقلون بمقتضى هذه الشروط مفاداة اختصاص المحاكم الأجنبية واختيار محاكمهم الوطنية . وهو الأمر الذى كان يحمل صاحب الحق فى البضائع على إقامة دعواه أمام محكمة أجنبية عنه ، مع ما فى ذلك من عسر ومشقة . ولذلك عرضت قواعد هامبورج لمسألة الاختصاص القضائى .

وطبقاً للمادة ٢١ فقرة أولى يكون للمدعى حسب اختياره أن يقيم الدعوى المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية ، أمام محكمة مختصة وفقاً لقانون الدولة التى تقع فيها هذه المحكمة ويدخل فى نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية :

- أ- المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه ، وإن لم يكن له محل عمل رئيسى فالمحل المعتاد لإقامة المدعى عليه .
- ب- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة إبرام العقد عن طريق أى منها .
- ج- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ .
- د- أى مكان آخر يعين لهذا الغرض فى عقد النقل البحرى .

وفى حالة الحجز على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استناداً إلى قواعد القانون المطبقة فى تلك الدولة وقواعد القانون الدولى ، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أى ميناء أو مكان فى دولة متعاقدة يكون الحجز

قد وقع فيه . على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعى ، بناء على التماس من المدعى عليه ، بنقل الدعوى ، حسب اختياره ، إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٢١ ، لكي تقوم بالفصل في الدعوى ، ولكن بتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم للمدعى عليه كفالة تكفى لضمان الوفاء بأى مبلغ يحكم به فى الدعوى فى وقت لاحق لصالح المدعى (م ٢١ فقرة ٢ - أ) . وتفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز فى جميع المسائل المتعلقة بكفالية انكفالة أو عدم كفايتها (م ٢١ فقرة ٢ - ب) .

ولا يجوز إقامة أية دعوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بهوجب هذه الاتفاقية فى أى مكان لم تحدده الفقرة ١ أو ٢ من المادة ٢١ . ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدولة المتعاقدة فى اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية (م ٢١ فقرة ٣) .

وأحكام القانون المصرى بصدد المحكمة المختصة بمائل الأحكام التى أوردتها قواعد هامبورج ، فيما عدا أن القانون المذكور ، كتنشيع وطنى ، يجعل الأصل أن ترفع الدعوى أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية ، ثم يجعل المدعى بعد ذلك الخيار بين عدة محاكم .

رتجيز اتفاقية هامبورج للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن يحال إلى التحكيم أى نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية (م ٢٢ فقرة ١) . وطبقاً للمادة ٢٢ فقرة ٣ تتخذ إجراءات التحكيم فى مكان من الأماكن التالية وفقاً لاختيار المدعى :

١- المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه ، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسى فالمحل المعتاد لإقامة المدعى عليه .

٢- مكان إبرام العقد ، بشرط أن يكون للمدعى عليه محل عمل ، أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منها .

٣- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ .

٤- أى مكان يوعين لهذا الغرض فى شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص

٤٥

ويطبق المحكم أو هيئة التحكيم قواعد هذه الاتفاقية (م ٢٢ فقرة ٤) .
وتعتبر أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من المادة ٢٢ جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق
تحكيم ، ويعتبر باطلاً أى نص فى هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع
هذه الأحكام (م ٢٢ فقرة ٥) . وليس فى أحكام المادة ٢٢ ما يؤثر على صحة
أى اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد
النقل البحرى (م ٢٢ فقرة ٦) .

الفرع السادس

بعض أنواع النقل البحرى

٤٢٧ - نعالج فى هذا الفصل بعض أنواع خاصة من النقل البحرى هى :
نقل البضائع المتتابع ، ونقل السفن أو القطر البحرى ، ونقل الأشخاص .

المبحث الأول

النقل المتتابع

٤٢٨ - النقل المتتابع هو الذى يقوم به عدة ناقلين . وهو على نوعين :
نقل متتابع بحرئى ، ونقل متتابع مختلط .

٤٢٩ - (أ) النقل المتتابع البحرى :

هو الذى يكون بحرئياً فى جميع أجزائه ، كأن ترسل بضاعة من
الاسكندرية إلى نيويورك ، ولا يكون هناك خط ملاحى مباشر بين الاسكندرية
ونيو يورك ، فيتم النقل فى هذه الحالة على مرحلتين : من الاسكندرية إلى
جنوه على سفينة ، ثم من جنوه إلى نيويورك على سفينة أخرى . أو أن ترسل
بضاعة من بومباى بالهند إلى الاسكندرية ، فتنقل على سفينة إلى بورسعيد ،
ثم تنقل على سفينة ثانية من بورسعيد إلى الاسكندرية .

وإذا كانت السفينة الثانية مملوكة لنفس مجهز السفينة الأولى فلا صعوبة
فى الأمر ، إذ لا يكون هناك إلا عقد نقل واحد .

أما إذا كانت السفينة الثانية غير مملوكة للناقل الأول فإن الشاحن يكون

مضطراً إلى التعاقد مع الناقل الثانى ، ويكون هناك عقدا نقل متعاقبان وعمليتان قانونيتان مستقلتان . بل ويمكن أن نتصور عقد نقل ثالث ورابع وهكذا حسب الظروف والأحوال . والغالب أن يلجأ الشاحن فى محل تغيير السفينة إلى وكيل عبور transitaire يتسلم البضاعة من الناقل الأول ويعهد بها إلى الناقل الثانى ولا يعد هذا الوكيل بالعبور ناقلاً بل وكيلاً عن الشاحن فحسب .

٤٣٠ - سند الشحن المباشر ،

وقد يعهد الشاحن إلى الناقل الأول بأن يتعاقد لحسابه فى ميناء تغيير السفينة مع الناقل الثانى . وحينئذ تكون للناقل الأول صفتان : صفة الناقل فى النقل الأول ، وصفة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للنقل الثانى إذ هو يبرم العقد الثانى باسمه هو ولكن لحساب موكله الشاحن . وفى هذه الصورة يصدر الناقل الأول سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتتابعة يذكر فيه ميناء التفريغ النهائى مع حفظ حق الناقل فى تغيير السفينة ، ويسمى هذا السند ، سند الشحن المباشر ، (١) . ويضم سند الشحن المباشر عمليات النقل المختلفة فى عقد واحد (٢) . ويترتب على وحدة عقد النقل فى هذه الحالة أن للمرسل إليه حق الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر مع أنه لم يتسلم البضاعة من هذا الناقل بل من الناقل الأخير . كما تحكم شروط سند الشحن المباشر عمليات النقل المختلفة .

ولا شك فى أن الناقل الأول مسئول عن هلاك البضاعة أو تلفها فى النقل الأول بوصفه ناقلاً ، وهو مسئول أيضاً عن الهلاك أو التلف فى النقل اللاحق بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل . أى أنه يكون مسئولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة فى عمليات النقل المختلفة . والمرسل إليه أيضاً أن يرجع مباشرة على الناقل الأخير بالتعويض عن الأضرار التى تلحق البضاعة أثناء وجودها فى حيازته تطبيقاً للقواعد العامة التى تجيز للمركز

(١) Connaissance direct, through bill of lading

(٢) استئناف مخطط ٢٥ يناير ١٩٣٩ ب ٥١ - ١٢٧

أن يرجع مباشرة على نائب الوكيل (م ٧٠٨ / ٣ مدنى) .

وقد تناولت الفقرة الثالثة من المادة ٢٤٣ حالة النقل بسند شحن مباشر وأجرت عليه نفس الأحكام المقررة للنقل الذى يوجد فيه ناقل متعاقد وآخر فعلى . ومن ثم جعلت الناقل الأول الذى أصدر سند الشحن مسئولاً عن النقل بأكمله ، وقصرت مسؤولية كل من الناقلين اللاحقين له على الجزء الذى قام بتنفيذه من النقل على أن يكون متضامناً فى هذه المسؤولية مع الناقل الأول . ويجوز للناقل الأول نفي مسؤوليته بإثبات أن الحادث الذى نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجود البضاعة فى حراسة ناقل لاحق .

وقد جرت العادة على أن يشترط الناقل الأول فى سند الشحن المباشر اعفاءه من المسؤولية عن الضرر اللاحق بالبضاعة فى النقل الثانى . وشرط الاعفاء هذا صحيح ، لأن الناقل الأول مجرد وكيل بالعمولة للنقل بالنسبة إلى النقل الثانى فلا يخضع للتنظيم الأمر الوارد فى التقنين البحرى وفى كل من معاهدة سندات الشحن وقواعد هامبورج والذى يقضى ببطلان شروط الاعفاء من المسؤولية فى سندات الشحن . بيد أن شرط الاعفاء من المسؤولية الوارد فى سند الشحن المباشر يترقف نفاذه على قيام الناقل الأول بتمكين المرسل إليه من استلام البضاعة من الناقل الثانى ومن الرجوع مباشرة عليه بالحصول من الناقل الثانى على سند شحن باسم المرسل إليه وتسليمه إليه أو أية وسيلة أخرى - فإذا لم يتم الناقل الأول بتمكين المرسل إليه من الرجوع مباشرة على الناقل الثانى تعطل شرط اعفاء الناقل الأول من المسؤولية (١) .

٤٣١ - (ب) النقل المختلط ،

النقل المختلط هو الذى يتم بطرق مختلفة ، بطريق البحر فى جزء منه وبطريق البر أو البحر فى الجزء الآخر ، كأن تكون البضاعة مرسلة من القاهرة إلى باريس ، فإنها تنقل بالسكة الحديدية من القاهرة إلى الاسكندرية ، وبطريق

(١) نقض مدنى ٢٣ ماير ١٩٦٣ مجموعة للنقض من ١٤ ص ٧٣٦ .

البحر من الاسكندرية إلى مرسيليا ، وطريق السكة الحديدية من مرسيليا إلى باريس . ولا يخلو الأمر من أحد فرضين :

١- فإما أن يتعاقد الشاحن نفسه مع الناقل البحري والناقل البري (أو الجوي) كل منهما على حدة . وهنا يرجد عقدان مستقلان تسرى على كل منهما الأحكام الخاصة به .

٢- وأما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة إلى البلد المقصود بطريق البحر والبر معاً ، أو يتعاقد على نفس الأمر مع الناقل البري . وفي هذه الحالة يقوم عقد نقل واحد يضم عمليات النقل المختلفة . بيد أن هذا العقد لا يمكن أن يثبت بسند واحد كما هو الشأن في النقل البحري المتتابع لاختلاف طبيعة عمليات النقل المختلفة . ولذلك يصدر في هذه الحالة سند شحن خاص بالنقل البحري ، وسند نقل خاص بالنقل البري ، ويرفق السندان أحدهما بالآخر وينطبق القانون البحري على الجزء الخاص بالنقل البحري ، ويسرى القانون التجاري على الجزء الخاص بالنقل البري . وعلى هذا إذا وجد شرط في عقد النقل يقضى باعفاء الناقل من المسؤولية ، فإن هذا الشرط يكون صحيحاً إذا هلك البضاعة أو تلفت أثناء النقل البري ، ويكون باطلاً على العكس إذا حدث انهلاك أو التلف في النقل البحري .

ويلاحظ أن التقنين البحري لم يتعرض للنقل المتعدد الوسائط ، وهو أمر تنظمه تشريعات حديثة ، وكان ينبغي على المشرع التصدي لهذا النوع من النقل لأهميته . وقد وضعت في شأنه اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع في جنيف في ٢٤ مايو ١٩٨٠ ، ولكنها لم تدخل بعد دور النفاذ .

- المبحث الثاني

انقضاء البحري

٤٣٢- طبيعة عقد القطار البحري :

القطار البحري عقد بمقتضاه يلتزم مالك سفينة بجر أو سحب مملوكة لآخر لقاء أجر معلوم . وتختلف طبيعة عقد القطار البحري باختلاف الغرض المقصود منه :

١- فإذا قصد بالقطر معارضة سفينة ذات قوة دفع خاصة مزودة بالزبان والطاقل على الدخول فى ميناء أو الخروج منه أو الرسو على رصيف ، كان عقد القطر فى هذه الحالة بمثابة عقد مقارلة يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة بأداء عمل لصالح مالك السفينة المقطورة..

٢- أما إذا قصد بالقطر جر مواعين أو صنادل أو سفينة ليست لها قوة دفع خاصة ، فإنه يكون بمثابة عقد نقل يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة بنقل المواعين أو الصنادل أو السفينة التى تشبه عندئذ بالبضائع ، إلى مكان معين .

وقد يستخدم القطر لمساعدة سفينة فى حالة خطر الهلاك . وفى هذه الحالة لا يكون مبنى العلاقة بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة عقد قطر بمعنى الكلمة ، بل يكون القطر عندئذ نوعاً من المساعدة البحرية . وتظهر أهمية التمييز بين القطر والمساعدة فيما يتعلق بتحديد الأجر أو المكافأة وسيأتى بيان ذلك عن الكلام عن المساعدة والانقاذ البحرى .

٤٣٣- المسئولية :

وضع التقنين البحرى أحكاماً للمسئولية فى حالة القطر تقضى بمسئولية من يتولى إدارة عملية القطر ، وتقوم على التمييز بين القطر داخل الموانىء والقطر خارج الموانىء . وهذه الأحكام ليست أمرة بل مكملة تنطبق عند عدم الاتفاق على ما يخالفها .

أ- وفيما يتعلق بالمسئولية عن القطر داخل الموانىء ، تنص المادة ٢٧٩ فقرة ١ على أن ، تكون إدارة عملية القطر داخل الموانىء لريان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر ، . وروعى فى تقرير هذا الحكم أن القطر داخل الموانىء يكون عادة لمعاونة سفينة ذات قوة دفع خاصة مزودة بالطاقل للقيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو الرسو على رصيف ، بحيث تكون القاطرة وريبتها تحت رقابة وتوجيه السفينة المقطورة وتابعين لها . ومن ثم يسأل مجهز السفينة المقطورة عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر (١) .

(١) فى هذا المعنى : نقض ٨ مايو ١٩٧٨ مجموعة أحكام النقض من ٢٩ من ١١٨٠ .

وتنص المادة ٢٧٩ فقرة ٢ على أنه ، يجوز باتفاق كتابي ترك عملية القطر داخل الميناء لريان السفينة القاطرة ، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة .

ب- وفيما يتعلق بالمسؤولية عن القطر خارج الموانئ ، تنص المادة ٢٨٠ فقرة ١ على أن ، تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لريان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة . ومبنى هذا الحكم أن القطر خارج الموانئ يتم في الغالب بسبب افتقار السفينة المقطورة لقدرتها على التسيير الذاتي ، فيتولى ريان السفينة القاطرة إدارة عملية القطر ، وبعد القطر في هذه الحالة بمثابة عقد نقل . ومن ثم يكون مجهز السفينة القاطرة مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر وتلحق السفينة المقطورة أو الغير . ولا ترتفع هذه المسؤولية عن مجهز السفينة القاطرة إلا بإثبات السبب الأجنبي أو خطأ السفينة المقطورة .

وتنص المادة ٢٨٠ فقرة ٢ على أنه ، يجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لريان السفينة المقطورة ، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر ، ولم يشترط المشرع هنا أن يكون الاتفاق كتابياً واكتفى بأن يكون صريحاً قاطعاً فيما قصد إليه المتعاقدان .

٤٣٤- تقادم الدعاوى الناشئة عن القطر:

تنقضى المادة ٢٨١ بأن ، تنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية . . والمدة المشار إليها في هذا النص هي مدة تقادم تخضع لأسباب التوقف والانقطاع المقررة في القواعد العامة . وتخضع لهذا التقادم جميع الدعاوى الناشئة عن عملية القطر سواء كانت الدعوى مرفوعة من أحد طرفي العملية على الآخر أو من أحدهما على الغير أو من الغير على أي منهما .

ويسرى التقادم من تاريخ انتهاء عملية القطر . وتنتهي العملية بانفصال

السفینتین رابتعاد السفینة القاطرة حتى تجاوز المجال الذى تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة .

المبحث الثالث

نقل الأشخاص

٤٣٥ - كان نقل الأشخاص بطريق البحر ذائعا منتشرا إلى وقت قريب بالنظر إلى استتاب الأمن فى البحار وانتظام المواصلات البحرية ونمو العلاقات بين الدول المختلفة وازدهار السياحة وازدياد حركة الهجرة إلى البلاد الجديدة . ثم جاء النقل الجوى للأشخاص فاحتل مكانا مرموقا أدى إلى زوال الخطوط البحرية التى اشتهرت بنقل الأشخاص ، بحيث لم يعد هناك نقل للأشخاص بالصورة التى كان عليها من قبل . ومع ذلك فقد ذاعت فى العمل صورة جديدة من نقل الأشخاص هى الرحلات البحرية السياحية التى تسمح للسائح بمتعة لا يحققها لهم ركوب الطائرات . ولذلك تضمن التقنين البحرى المصرى الجديد أحكاما لتنظيم عقد نقل الأشخاص بحرا فى المواد من ٢٤٨ إلى ٢٧٢ وأحكاما أخرى لتنظيم الرحلات البحرية السياحية فى المواد من ٢٧٣ إلى ٢٧٨ .

وهذه الأحكام لا تسرى على النقل المجانى بدون أى مقابل حقيقى إذ لا تعاقده فيه . ولا يستثنى من ذلك إلا النقل المجانى الذى يقوم به ناقل محترف حيث يكون المقابل غير ظاهر كما فى حالة النقل المجانى الذى يكون لقاء خدمة أدت للناقل كخدمات تابعيه . كما لا تسرى فى حالة الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلسة بقصد السفر بدون أجر (م ٢٦٥ فقرة ١) . على أن أحكام عقد نقل الأشخاص تسرى على الأشخاص الذين يوافق الناقل على نقلهم كمرافقين لحيوان أو لشيء آخر ينقله بمقتضى عقد نقل بضائع (م ٢٦٥ فقرة ٢) .

وقد وضعت فى شأن نقل الأشخاص بطريق البحر ثلاث معاهدات دولية أبرمت فى بروكسل بفضل مجهودات اللجنة البحرية الدولية : الأولى خاصة بالركاب المتسللين فى ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ ، والثانية خاصة بترحيد بعض القواعد

المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر في ٢٩ ابريل ١٩٦١ وهي تعنى بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحرى قبل الركاب . وكانت مصر من بين الدول التى وقعت على هذه المعاهدة وصدقت عليها بالقرار الجمهورى رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤ ، وصدر قرار وزير الخارجية فى ١٠ أكتوبر ١٩٦٨ بنشرها والعمل بها اعتباراً من ٤ يونيو ١٩٦٥ . والثالثة خاصة بنقل أمتعة الركاب بحراً فى ٢٧ ماير ١٩٦٧ ولم تصدق عليها أية دولة . ثم أبرمت أخيراً معاهدة أثينا الخاصة بالنقل البحرى للركاب وأمتعتهم فى ١٣ ديسمبر ١٩٧٣ لتحل محل معاهدتى بروكسل الأخيرتين ، ولم تدخل بعد دور النفاذ .

ونتكلم فى هذا المبحث عن عقد نقل الأشخاص من حيث تكوينه وإثباته ، والتزامات الناقل ، والتزامات المسافرين ، ومسئولية الناقل ، وانقضاء العقد . ثم نتناول الرحلات البحرية السياحية .

١ - تكوين العقد وإثباته

٤٣٦ - يتكون عقد نقل الأشخاص بالبحر كسائر العقود الرضائية بمجرد تطابق الإيجاب والقبول . على أن هذا العقد فى الحقيقة من عقود الإذعان ، إذ أن الناقل يعلن عن الشروط التى يقبل التعاقد بمقتضاها ويحدد ثمن النقل ولا يملك المسافر إلا الإذعان لهذه الشروط .

وتقتضى المادة ٢٤٨ فقرة ١ بأن يثبت عقد نقل الأشخاص بالبحر بمحرر يسمى « تذكرة السفر » ، ويذكر فى تذكرة السفر على وجه الخصوص : اسم كل من الناقل والمسافر ، اسم السفينة ، ميناء القىام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة ، أجرة النقل ، شروط الإقامة فى السفينة ، تاريخ اصدار التذكرة . ولا تجيز الفقرة الثانية من ذات المادة النزول عن تذكرة السفر إلى الغير إلا بمرافقة الناقل ، ليكون على علم بالأشخاص الذين سيرافقونه فى السفر .

وتنص المادة ٢٤٩ على أنه « يجوز أن يستبدل بتذكرة السفر وثيقة أخرى يبين فيها اسم الناقل والخدمات التى يلتزم بتأديتها ، وذلك إذا كانت حمولة السفينة الكنية لا تزيد على عشرين طناً بحرياً ، أو كانت السفينة تقوم بخدمات داخل اميناء أو فى مناطق محدودة تعينها السلطات البحرية » .

٤٣٧- والرضا ضرورى لقيام العقد . فإذا تسل شخص إلى السفينة بقصد السفر بها دون أن تكون بيده تذكرة سفر ، كان للريان اخراجه فى أول ميناء تصل إليه السفينة فضلاً عن إلزامه بدفع تعريض للناقل بقدر السفر انذى حصل . وقد جعلت المادة ٢٤ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن من التسلل إلى سفينة بقصد السفر بها جريمة خاصة معاقباً عليها بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تتجاوز عشرين جنيتها أو بإحدى هاتين العقوبتين .

وقد وضعت معاهدة دولية بشأن الركاب المتسللين ببروكسل فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ لم توقع عليها مصر ، وتجزىر المعاهدة لريان السفينة أن يخرج الراكب المتسلل فى أول ميناء تصل إليه السفينة وأن يسلمه إلى السلطة المختصة فى هذا الميناء (م ٢) . وتلتزم سلطة الميناء بقبول الراكب المتسلل ما لم يكن قد أبعد من قبل من الدولة التابع لها الميناء (م ٢) . ويجوز لسلطة الميناء إعادة الراكب إلى الدولة التى يحمل جنسيتها أو إلى الميناء الذى ركب فيه أو إلى آخر ميناء رست عليه السفينة قبل اكتشافه أو إلى الدولة التى ترفع السفينة علمها ، وتلتزم الدولة التى يعاد إليها الراكب المتسلل بقبوله (م ٣) . وتبين المعاهدة من يقع عليه عبء مصروفات الايواء والاعادة (م ٤) . ولا تمس أحكام المعاهدة حقوق والتزامات الدولة فى منح حق اللجوء السياسى (م ٥) .

٢- التزامات الناقل

٤٣٨- يلتزم الناقل بنقل المسافرين من ميناء القيام إلى ميناء الوصول على سفينة معينة فى الميعاد المتفق عليه . ومن ثم يلتزم الناقل باعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ، كما يلتزم بابقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة السفر (م ٢٥٠) . ويجب على الناقل أن يتبع خط السير المعتاد وأن يقف بالموانى المحددة ابتداء فحسب . فلا يسوغ للريان أن يرسل فى ميناء أو يوقف السفينة أثناء السفر بناء على طلب مسافر أو لأجل مصلحته الخاصة . ولكن إذا أصيب مسافر بمرض معد جاز للريان إنزاله فى أقرب مكان يمكن علاجه فيه (م ٩٧ فقرة ٣) . وعلى الناقل

أن يهيئ للمسافر مكاناً في الدرجة المتفق عليها . وإذا حصل المسافر على تذكرة بالسفر على سفينة معينة ، فيجوز مع ذلك للناقل أن يعرض على المسافر نقله على سفينة أخرى مماثلة للسفينة المتفق عليها . ويلتزم الناقل بتقديم الطعام والعلاج والخدمة للمسافر أثناء السفر ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك .

ويلتزم الناقل أيضاً بنقل أمتعة المسافر في الحدود التي يعينها العقد أو العرف (م ٢٦٦) . ولا يلتزم المسافر بدفع أجرة عن نقلها بشرط ألا تزيد عن الحد الذي يعينه العقد أو العرف . فإن زادت عن هذا الحد وجب على المسافر أن يدفع أجرة عن الزائد . وإذا توفى المسافر أثناء السفر ، وجب على الريان المحافظة على أمتعته وتسليمها إلى السلطة الإدارية المختصة في أول ميناء من موانئ الجمهورية (م ٩٧ فقرة ٢) .

٣- التزامات المسافر

٤٣٩- يلتزم المسافر بدفع أجرة السفر المتفق عليها . وتختلف أجرة السفر باختلاف الدرجة المراد السفر فيها ، وهي تدفع عادة عند تسليم تذكرة السفر . وإذا تخلف المسافر عن السفر أو تأخر عن الميعاد المحدد ، فللريان أن يسافر دون أن يلزم بانتظاره ، وعلى المسافر دفع الأجرة كاملة (م ٢٥١) . وإذا حالت قوة قاهرة دون سفر المسافر أو توفى ، فسخ العقد بشرط أن يخطر هو أو ورثته للناقل بذلك قبل الميعاد المعين للسفر بثلاثة أيام على الأقل ، فإذا تم الاضرار فلا يستحق الناقل إلا ربع الأجرة ، وتسرى هذه الأحكام على أفراد عائلة المسافر وتابعيه الذين كان مقرراً أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك ، إذ قد لا يستطيعون السفر دون رب العائلة (م ٢٥٢) . وإذا بدأ السفر فلا يكون للظروف المتعلقة بشخص المسافر كمرضه أو إصابته بجرح أو وفاته ، أثر على التزامه بدفع الأجرة كاملة (م ٢٣٥) . ولا يجوز للريان أن يحبس أمتعة المسافر غير المسجلة وفاء لأجرة النقل (م ٢٧٠) .

ويلتزم المسافر بمراعاة جميع أحكام الريان المتعلقة بحسن النظام في السفينة . وهو يخضع لسلطة الريان التأديبية . وإذا رفض المسافر الامتثال للتدابير التي يأمر بها الريان جاز توقيع العقوبات التأديبية عليه (م ١ ، ٣ ، ٢٧

قانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن .

٤ - مسئولية الناقل

٤٤٠ - مسئولية الناقل عن الحوادث التى تصيب المسافرين :

لم يرد فى التقنين البحرى الملقى ولا فى التقنين التجارى أى نص خاص بمسئولية ناقل المسافرين ، ومن ثم وجب تطبيق أحكام القواعد العامة فى هذا الشأن . وكان القضاء يأخذ قديماً بمبدأ مسئولية الناقل التقصيرية عن الحوادث التى تصيب المسافرين أثناء النقل ، ويلزم مدعى التعريض إثبات خطأ الناقل . أما اليوم فقد استقر القضاء على أن مسئولية الناقل هى مسئولية عقدية على أساس أن عقد النقل يتضمن التزاماً على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر ، أى بإيصاله سالماً إلى المكان المقصود . وهو التزام بنتيجة يتحقق الاخلال به بمجرد عدم تحقيق النتيجة وثبوت وقوع الحادث ، ولا ترتفع مسئولية الناقل عن هذا الاخلال إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المصاب أو خطأ الغير (١) . ولا يقبل من الناقل إثبات أنه بذل جهده وتوخى الحيلة فى تنفيذ ما التزم به ، لأن هذا إنما يكون بالنسبة إلى الالتزام ببذل عناية حيث يكفى أن يقيم المدين الدليل على أنه بذل عناية الشخص المعتاد ولو لم يتحقق الغرض المقصود .

وقد أخذ التقنين البحرى بالقواعد المتقدمة ونص فى المادة ٢٥٦ على أن

١ - يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن وفاة المسافر أو إصابته ائبدنية إذا وقع الحادث الذى نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقل النقل . ٢ - وبعد انحادث واقعاً خلال تنفيذ عقد النقل إذا وقع أثناء السفر أو أثناء صعود المسافر إلى السفينة أو نزوله منها فى ميناء القيام أو 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 . ثم نصت المادة ٢٥٧ على أن ، يعفى الناقل من المسئولية المنصوص عليها فى المادة السابقة إذا أثبت أن وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه .

(١) نقض فرنسى ٢١ نوفمبر ١٩١١ دالوز ١٩١٣ - ١ - ٢٤٩ ، ونقض مصرى ٢٦ أبريل ١٩٦٢ مجموعة أحكام النقض من ١٣ ص ٥٢٢ .

٤٤١- تحديد مسئولية الناقل ،

وتقضى المادة ٢٥٨ بأنه ، 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 أعلى للتعويض يزيد على هذا المقدار ٢٠- 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 .

ويسرى تحديد المسئولية أيضاً على وكلاء الناقل وتابعيه ، إذ تنص المادة ٢٦٤ على أنه ، 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 المسئولية وانقضاء الدعوى بمضى المدة إذا أثبت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه صدر فى حالة تأدية وظيفته أو بسببها .

ولا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بادراك أن ضرراً يمكن أن يحدث (م ٢٥٩) .

٤٤٢- بطلان شروط الاعضاء من المسئولية ،

وتنص المادة ٢٦٠ على بطلان كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه الاعفاء من المسئولية أو تحديدها بأقل من الحد الأقصى أو تعديل عبء الإثبات أو النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر .

٤٤٣- مسئولية الناقل عن التأخير ،

ويسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن تأخير الوصول فى الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعتاد إذا لم يتفق على ميعاد ، ولا يبرأ الناقل من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه (م ٢٦٦) .

ولا تحديد للمسئولية فى حالة التأخير . ويجوز للناقل أن يشترط اعفاءه

من المسؤولية عن التأخير ، وتسرى فيما يتعلق بشروط الإعفاء من المسؤولية أحكام المادة ٢١٧ من القانون المدنى .

٤٤٤- دعوى المسؤولية :

وتوجب المادة ٢٦١ على المسافرين فى حالة الاصابة البدنية اخطار الناقل كتابة بالاصابة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ مغادرة المسافر السفينة . ويترتب على عدم الاخطار فى الميعاد المحدد قيام قرينة على أن المسافر غادر السفينة دون اصابة حتى يقيم المسافر الدليل على أن الاصابة حدثت خلال تنفيذ عقد النقل .

وترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بالبحر إلى المحكمة المختصة وفقاً للأحكام المنصوص عليها فى قانون المرافعات المدنية والتجارية ، ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء انقيام أو ميناء الوصول أو الميناء الذى حجز فيه على السفينة ، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده (م ٢٧٢) .

وتتقدم دعوى التعويض الناشئة عن وفاة المسافر أو اصابته بمضى سنتين تسريان اعتباراً من يوم مغادرة المسافر السفينة فى حالة الاصابة البدنية أو اليوم الذى كان يجب أن يغادر فيه المسافر السفينة فى حالة الوفاة أثناء تنفيذ عقد النقل ، أو يوم الوفاة إذا وقعت بعد مغادرة المسافر السفينة وبسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل وفى هذه الحالة تنقضى الدعوى على أية حال بمضى ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة المسافر للسفينة (م ٢٦٣ فقرة ١) .

وتتقدم دعوى تعويض الضرر الناشئ عن تأخير الوصول بمضى ستة أشهر من اليوم التالى لمغادرة المسافر السفينة (م ٢٦٣ فقرة ٢) .

وللمسافر امتياز على السفينة وأجرة النقل لضمان التعويض المستحق له عن الاصابات البدنية التى تحدث له أو عن هلاك الأمتعة أو تلفها (م ٢٩ - ٥) .

بنقل الركاب بطريق البحر:

تناولت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقع عليها ببروكسل في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤. أحكام النقل الدولي للبضائع بطريق البحر. أما النقل الدولي للركاب بطريق البحر فلم يحظ بتنظيم دولي، على عكس الحال في النقل الجوي حيث تعالج معاهدة فارسوفيا المعقودة سنة ١٩٢٩ والمعدلة ببروتوكول لاهاي في ٢٨ سبتمبر ١٩٥٥ أحكام نقل كل من البضائع والركاب بطريق الجو. ولذلك وضعت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر في بروكسل في ٢٩ أبريل سنة ١٩٦١ وهي تعنى بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحري قبل الركاب. وقد وافقت مصر على هذه المعاهدة بالقرار الجمهوري رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤، وصدر قرار وزير الخارجية في ١٠ أكتوبر ١٩٦٨ بنشرها والعمل بها اعتباراً من ٤ يونيو سنة ١٩٦٥.

ولا تنطبق المعاهدة إلا على النقل الدولي الذي يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول واقعين في دولتين مختلفتين أو في دولة واحدة بشرط أن تمر السفينة على ميناء دولة أخرى (م ١). ويشترط لتطبيق المعاهدة، فضلاً عن كون النقل دولياً، أن تكون السفينة الناقلة تحمل علم دولة متعاقدة أو أن يكون مكان القيام أو مكان الوصول واقعاً في دولة متعاقدة (م ٢).

ويكون الناقل مسؤولاً طبقاً للمعاهدة عن وفاة الركاب أو إصابته أثناء النقل بسبب خطأ الناقل أو خطأ تابعيه (م ٤ فقرة ١). وعلى المضرور إثبات خطأ الناقل أو تابعيه (م ٤ فقرة ٣). بيد أن خطأ الناقل أو تابعيه يكون مفروضاً إذا كان الوفاة أو الإصابة ناشئة عن الغرق أو التصادم أو الجنوح أو الانفجار أو الحريق، وذلك ما لم يثبت الناقل العكس (م ٤ فقرة ٢). ويجوز للمحكمة أن تستبعد مسؤولية الناقل أو أن تخفف منها إذا أثبت الناقل أن خطأ الركاب أو أعماله هو الذي سبب الضرر أو ساهم في وقوعه (م ٥).

ويخلص من ذلك أن المعاهدة تقيم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ خلافاً لما هو مقرر في القضاء وبعض التشريعات. وإذا كان هذا الخطأ واجب

الإثبات بوجه عام ، إلا أنه مفروض في بعض حالات الملاحة ذات الطابع الاستثنائي .

وتحدد المعاهدة مسؤولية الناقل البحري عن وفاة الراكب أو إصابته في جميع الأحوال بمبلغ ٢٥٠ ألف فرنك ذهب عن كل راكب (م ٦ فقرة ١) . وهو نفس التحديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي بمقتضى معاهدة باريس ١٩٢٤ . ويجوز تحويل هذا المبلغ إلى العملة الوطنية بحسب القيمة الذهبية لهذه العملة في تاريخ الوفاء . ويسقط حق الناقل في تحديد المسؤولية متى ثبت أن الضرر ناشئ عن فعل أو إهمال من جانب الناقل بقصد أحداث الضرر أو باستهتار مع العلم بأن الضرر محتمل الحدوث (م ٧) . ولا يخل هذا التحديد القانوني بحق الناقل في التمسك بتحديد مسؤوليته وفقاً لأحكام المعاهدة الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفينة أو وفقاً لأي قانون داخلي ينظم هذا التحديد (م ٨) .

ولما كانت المعاهدة لا يمكن أن تحقق الغاية المقصودة منها إلا إذا كان لها طابع الإلزام ، فقد نصت على بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديد مسؤوليته بمبلغ أقل من الحد المقرر فيها أو قلب عبء الإثبات المفروض على الناقل أو إخضاع المنازعات للتحكيم أو لاختصاص محكمة معينة (م ٩) .

وترفع دعوى المسؤولية من الراكب نفسه في حالة إصابته البدنية . أما في حالة وفاته فلا ترفع الدعوى إلا من خلفاء الراكب المتوفى أو الأشخاص الذين في كتفه إذا كان لهم الحق في ذلك وفقاً لقانون المحكمة المرفوعة إليها الدعوى (م ١٠) .

ويجب على الراكب في حالة إصابته بضرر بدني أن يوجه إلى الناقل احتجاجات كتابية خلال خمسة عشر يوماً على الأكثر من مغادرته السفينة . ولا يترتب على عدم القيام بهذا الواجب سقوط حق الراكب في التعويض بل مجرد قرينة قابلة للإثبات العكسي على أن المسافر قد غادر السفينة سليم معافى (م ١١) .

وتتقدم دعوى المسؤولية بسنتين تبدأ في حالة الإصابة بضرر بدني من

يوم مغادرة السفينة ، وفى حالة الوفاة خلال النقل من اليوم الذى كان يجب وصول الراكب فيه ، وفى حالة الوفاة بعد مغادرة السفينة من يوم الوفاة بشرط ألا تتجاوز ثلاثة سنوات من تاريخ مغادرة السفينة (م ١١) .

٤٤٦ - مسئولية الناقل عن هلاك أمتعة المسافر أو تلفها :

تنظم المواد من ٢٦٧ إلى ٢٦٩ مسئولية الناقل عن هلاك أمتعة المسافر أو تلفها ، وتفرق فى هذا الصدد بين نوعين من الأمتعة : الأمتعة المسجلة ، والأمتعة غير المسجلة .

أ- أما الأمتعة المسجلة فهى التى يسلمها المسافر إلى الناقل أو من يتوب عنه لحفظها لديه طوال فترة السفر وتسليمها إلى المسافر عند مغادرة السفينة . ويلتزم الناقل بأن يسلم إلى المسافر ايضاً بهذه الأمتعة وتسجيلها فى دفتر خاص . وتعد من الأمتعة المسجلة السيارات وغيرها من المركبات التى يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة (م ٢٦٧) . وقد عامل المشرع هذه الأمتعة معاملة البضائع وقضى بسريان أحكام عقد نقل البضائع بالبحر عليها (م ٢٦٨ فقرة ٢) . بمعنى أنه يقوم فى هذه الحالة بجانب العقد الأصيل بنقل المسافر عقد آخر تبعى بنقل أمتعته ، وتسرى على هذا العقد التبعى أحكام عقد نقل البضائع بحراً .

بيد أن نقل الأمتعة المسجلة لا يخضع لكل أحكام عقد نقل البضائع ، بل يستثنى من هذه الأحكام أمران نصت عليهما المادة ٢٦٨ فقرة ٢ وهما :
١- الأول ، يتعلق بمقدار الحد الأقصى للتعويض ، إذ نصت المادة ٢٦٨ فقرة أولى على أنه : لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها على خمسة آلاف جنيه لكل مسافر ، إلا إذا كان الضرر متعلقاً بسيارة أو غيرها من المركبات فيجوز أن تتعدى قيمة التعويض هذا الحد بشرط أن لا تزيد على خمسين ألف جنيه لكل سيارة أو مركبة وما قد يوجد بها من أمتعة ، ٢- والأمر الثانى ، أن الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة تنقضى بمضى سنتين من اليوم التالى ليوم مغادرة المسافر السفينة أو اليوم التالى لليوم الذى كان يجب أن يندرها فيه (م ٢٧١) .

ب- وأما الأمتعة غير المسجلة فهى التى يحتفظ بها المسافر ولا يكون

الناقل مسئولاً عن هلاكها أو تلفها إلا إذا أثبت للمسافر أن الضرر يرجع إلى خطأ الناقل أو خطأ من ينوب عنه أو تابعيه (م ٢٦٩ فقرة ١) . ولا يجوز أن يزيد التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة هلاك الأمتعة غير المسجلة أو تلفها على ألقى جنبيه لكل مسافر ، ولا يسرى هذا الحد على الأشياء التى يودعها المسافر لدى الريان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع فى السفينة متى أخطره بما يعلقه على المحافظة عليها من أهمية خاصة كالنقود والجواهر والوثائق (م ٢٦٥ فقرة ٢) . ولا يجوز للريان أن يحبس أمتعة المسافر غير المسجلة وفاء لأجرة النقل (م ٢٧٠) . وتنقضى الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة غير المسجلة أيضاً بمعنى سنتين كما هو الحكم فى نقل الأمتعة المسجلة (م ٢٧١) .

٥- انقضاء عقد نقل الأشخاص

٤٤٧- ينقضى عقد نقل الأشخاص بتنفيذه ، أى بنقل المسافر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول . إنما قد ينقضى العقد قبل ذلك بالفسخ . فإذا تعذر السفر بسبب لا يرجع إلى الناقل ، فسخ العقد دون تعويض ، وإذا ثبت أن المانع من السفر راجع إلى فعل الناقل التزم بتعويض يعادل نصف الأجرة ، ويفترض أن تعذر السفر راجع إلى فعل الناقل حتى يقوم الدليل على ذلك (م ٢٥٤ فقرة ١) .

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 فى ميعاد معقود وعلى سفينة من ذات المستوى (م ٢٥٤ فقرة ٢) .

وللمسافر أن يطلب فسخ العقد مع التعويض عند الاقتضاء إذا أجرى الناقل تعديلاً جوهرياً فى مواعيد السفر أو فى خط سير السفينة أو فى مرانى الرسو المتوسطة المعلن عنها ، ومع ذلك يعفى الناقل من التعويض إذا أثبت أنه بذل العناية المعتادة لتفادى هذا التعديل (م ٢٥٥) .

٤٤٨- وتكلم الناقلين البحري عن الرحلات البحرية السياحية في المراكب من ٢٧٣ إلى ٢٧٨ . وجاء في المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية بصدد ما أن : الأمر الذي يلفت للنظر في هذا المجال أن المسافرين المشترك في الرحلة لا يتعاقد مع الناقل مباشرة وإنما مع منظم الرحلة الذي يتعهد بإبرام عقد النقل مع الناقل وتنفيذ الرحلة بما قد تشمل عليه من خدمات لا تتعلق بالنقل وإنما بالسياحة ، كزيارة الأماكن الأثرية في الموانئ التي ترسو فيها السفينة وحجز الأماكن في الملاهي والمسارح والفنادق وغيرها . وتتولى مكاتب السياحة القيام بهذا العمل ، ويتم التعاقد معها عادة بأحد أسلوبين : فإما أن يعلن المكتب عن الرحلة وشروطها فيعتبر ذلك إيجاباً من جانبه حتى إذا ما تقدم المشترك بطلب الاشتراك اعتبر ذلك قبولاً فيتم العقد بالشروط للعلن عنها . وإما أن تتقدم جماعة من المشتركين إلى مكتب السياحة بطلب تنظيم الرحلة وتتفق معه على شروطها ، ونفناول عقد تنظيم الرحلة بالدراسة فيما يلي .

٤٤٩- إثبات عقد تنظيم الرحلة :

تنص المادة ٢٧٤ على أن : يسلم منظم الرحلة لكل مشترك أو لكل مجموعة من مشتركين تذكرة الرحلة وإذا كان عقد تنظيم الرحلة باطلاً . وللشرك وحده حق التمسك بهذا البطان . . ويتضح من هذا النص أن إثبات العقد بالكتابة وتعزيز تذكرة الرحلة ليس مجرد شرط للإثبات ، بل هو ركن لانعقاد يترتب البطان على مخالفه . على أن حق التمسك بطلان العقد مقرر للمشارك وحده دون منظم الرحلة .

وطبقاً للمادة ٢٧٥ يبين في تذكرة الرحلة على وجه الخصوص : اسم السفينة ، اسم منظم الرحلة وعنوانه ، اسم المسافر المشترك في الرحلة وعنوانه ، شروط الإقامة في السفينة ، ثمن التذكرة وبيان النفقات التي يشملها هذا الثمن ، موانئ التبرؤ وسبب الوصول والبرئى المنوطة السعيلة لمرور السفينة ، تاريخ الانعام وتاريخ العودة ، لخدمات التي ينمى منظم الرحلة بتقديمها للمسافر وللمشارك فيها .

وتتضمن المادة ٢٧٦ بأن ، يسد معظم نرجحه للمسافر بالاصح الى حادثة الرحلة دفترًا يشتمل على قسائم تبين في كل منها الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر على البر في الميناء المذكور في القسيمة ، وتنفيذ هذه القسائم بدورها في إثبات الالتزام بتقديم هذه الخدمات .

٤٥٠ - التزامات منظم الرحلة ومسئوليته :

يلتزم منظم الرحلة قبل المشتركين فيها بتنفيذها وفقًا للشروط المنصوص عليها في عقد تنظيم الرحلة أو الشروط المعلن عنها (م ٢٧٣) . وغنى عن البيان أن منظم الرحلة هو الذي يبرم عقد النقل مع الناقل .

ويسأل منظم الرحلة عن الاخلال بالالتزامات المبينة في تذكرة الرحلة وفي دفتر قسائم الخدمات (م ٢٧٧) .

وكذلك يسأل منظم الرحلة قبل المشترك عن تعريض الضرر الذي يصيب المسافر أو أمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل البحري ، وإن كان على هذه المسؤولية نفس الأحكام المقررة بشأن مسؤولية الناقل وتحديد مسؤوليات شركات التأمين منها وتقدمها والاختصاص بنظر التعدي الخاصة المنصوص عليها في المواد من ٢٥٦ إلى ٢٧٢ من القانون (م ٢٧٨) .

الفصل الثالث

البيوع البحرية (١)

٤٥١- البيع البحرى هو بيع البضائع التى تنقل بطريق البحر . وهو يقابل بوجه عام عملية تصدير بالنسبة للبائع ، واستيراد بالنسبة للمشتري . ويتطلب تنفيذ العقد نقل البضائع بطريق البحر بقصد تسليمها للمشتري . وارتباط البيع بالنقل البحرى يخلع على البيع طابعه البحرى ويستتبع قواعد خاصة يخضع لها هذا البيع .

وقد قامت غرفة التجارة الدولية بتقنين الأعراف التجارية الخاصة بالبيوع البحرية وضمنته قواعد وضعت سنة ١٩٣٦ عرفت باسم INCOTERMS . وهى اختصار لعبارة International Commercial Terms . وعدلت هذه القواعد بضعة مرات آخرها سنة ١٩٩٠ واعتمدتها لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية فى مايو ١٩٩٢ .

وتنقسم البيوع البحرية إلى قسمين كبيرين هما :

- ١- البيوع عند الوصول : ويتم فيها التسليم فى ميناء الوصول ، وتشمل البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة .
- ٢- البيوع عند القيام : ويتم فيها التسليم فى ميناء القيام ، وتشمل بيع سيف وبيع قوب .

(١) أنظر فى البيوع البحرية رسالة الدكتوراه المقدمة من الدكتور أحمد محمود حسنى إلى كلية الحقوق بجامعة الاسكندرية سنة ١٩٧٢ .

الفرع الأول

اليوع عند الوصول

المبحث الأول

البيع بسفينة معينة

٤٥٢ - البيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة معينة بنوعها يلتزم البائع بنقلها على سفينة معينة في عقد البيع ذاته إلى ميناء الوصول حيث تسلّم للمشتري وتنقل ملكيتها إليه . وقد تعين السفينة في وقت لاحق ، ويقال في هذه الصورة ، إن البيع بسفينة تعين فيما بعد . وتعيين السفينة نهائى لا رجعة فيه ويمتنع تعديله لأنه عنصر من عناصر العقد .

والبيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة لا يعرف عنها إلا نوعها وكميتها ، أى أنه بيع لمنقول لم يعين إلا بنوعه . والقاعدة أن المنقول الذى لم يعين إلا بنوعه لا تنتقل ملكيته إلا باقراره طبقاً لنص المادة ٢٠٥ مدنى . ولما كان شحن البضاعة على السفينة المعينة يعتبر بمثابة اقرار بها ، فكان الواجب أن تنتقل ملكيتها إلى المشتري في هذا الوقت . ولكن للواقع أن البائع والمشتري في هذا البيع يتفقان على تأجيل نقل الملكية إلى وقت وصول البضاعة (١) .

ولما كان البائع يظل مالكا للبضاعة حتى الوصول ولا تنتقل ملكيتها إلى المشتري إلا عند الوصول ، فإن البائع يلتزم بإبرام عقد النقل البحري مع مجهز السفينة المعينة . كما أن هلاك البضاعة بقوة قاهرة خلال الطريق يكون

(١) يذهب فريق من الفقهاء (ليون كان وريتر جزء ٧ بند ١٩٧) والقضاء (نقض مدنى مصر ٢٣ أبريل ١٩٥٣ ، مجموعة أحكام النقض ص ٤ مر ١٢٤) لاستئناف اسكندرية ٥ فبراير ١٩٥٢ للمحكمة ٣٢ ص ١١٣١) إلى أن البيع بسفينة معينة هو بيع شرطى علق على وصول البضاعة . ولكننا لا نزيد هذا الرأى إذ أن وجود البضاعة وقت الوصول هو محل انعقد . ولا يجوز اعتبار محل العقد شرطاً فيه . والأصح في نظرنا أن يقال أن الاتفاق قد انعقد على تأجيل نقل الملكية إلى الوصول .

على البائع (١) . بمعنى أن البيع يفسخ ويبرأ المشتري من التزامه بدفع الثمن، ويمتنع على المشتري مطالبة البائع بتسليم بضاعة من نفس النوع . أما إذا ترتب على القوة القاهرة تلف البضاعة فحسب ، فإن القضاء يلزم المشتري بقبول البضاعة مع حقه فى انقاص الثمن بقدر قيمة التلف الذى أصابها .

المبحث الثانى

البيع بسفينة غير معينة

٤٥٣ - كان البيع بسفينة معينة ذائعاً فى النصف الأول من القرن التاسع عشر حينما كانت السفن الشراعية تقوم بالملاحة البحرية ، فكان يهتم المشتري أن يعرف السفينة التى تنقل عليها البضاعة ليتبين مدى سلامة الرحلة البحرية والسرعة التى تتم بها . ولكن عندما اكتشف البخار وانتظمت خطوط الملاحة لم يعد لتعيين السفينة فى العقد فائدته السابقة . ومن ثم ترك للبائع حرية اختيار السفينة التى تقوم بنقل البضاعة وحل البيع بسفينة غير معينة محل البيع بسفينة معينة ، وذلك ابتداء من سنة ١٨٧٥ .

والبيع بسفينة غير معينة هو بيع أجل لبضاعة معينة بنوعها مع التزام البائع بنقلها فى ميعاد محدد إلى ميناء الوصول حيث تسلم للمشتري وتنقل ملكيتها إليه .

ويلتزم البائع فى هذا النوع من البيع بشحن البضاعة على سفينة يختارها فى الميعاد المحدد فى العقد ، ويكون هذا الميعاد شهرين فى الغالب . وقد لا يبين الميعاد فى العقد على وجه التحديد ويكتفى باشتراط أن يكون الشحن سريعاً أو أن يكون الشحن بأول سفينة . ويثبت قيام البائع بتنفيذ التزامه بالشحن فى الميعاد المحدد بابرار سند الشحن الذى يحمل تاريخ الشحن .

وإذا هلكت البضاعة أثناء الطريق لسبب لا يد للبائع فيه كان هلاكها

(١) اسكندرية الابتدائية ٦ يناير ١٩٥١ المنشرة اتقانونية لمحكمة الاسكندرية الابتدائية ص ١
عدد ١ ص ٨ .

عليه كما هو الحكم فى البيع بسفينة معينة . على أن هناك فرقاً كبيراً بين البيعين . ففى البيع بسفينة معينة يمتنع على المشتري أن يطالب البائع بتسليم بضاعة أخرى من نفس النوع . أما فى البيع بسفينة غير معينة ، فإن للمشتري أن يطالب البائع بتنفيذ البيع وتسليمه بضاعة أخرى بدلاً من الهالكة تطبيقاً للمبدأ القائل بأن المثليات لا تهلك . والعلة فى هذه التفرقة هى أن البيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة تم افرازها بتعيين السفينة التى تقوم بنقلها ، أما فى البيع بسفينة غير معينة فليس ثمة افراز أو تعيين للبضاعة ، وإنما يتحقق الافرز بتسليم البضاعة للمشتري .

الفرع الثانى

البيع عند القيام

٤٥٤ - رأينا أن البيوع لدى الوصول تحمل البائع مخاطر الطريق ، وأنه يجوز إلزام البائع بسفينة غير معينة بتسليم بضاعة أخرى بدلاً من الهالكة . هذا من جهة البائع . أما من جهة المشتري ، فإنه يلزم بانتظار وصول السفينة حتى يتمكن من التصرف فى البضاعة ، وبذلك يحزم من الافادة من ارتفاع سعر البضاعة أو التحصن من آثار انخفاضه . ولذلك ندرت البيوع لدى الوصول فى العمل ، وحلت محلها البيوع لدى القيام . وتشمل البيوع لدى القيام البيع سيف والبيع قوب .

المبحث الأول

البيع سيف " C.I.F. "

٤٥٥ - تعريف بيع سيف ، ،

بيع سيف ، هو بيع البضائع مع التزام البائع بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحرى نظير ثمن جزافى شامل لقيمة التمبيع وأجرة النقل وقسط التأمين .

ويستمد هذا البيع اسمه من الحروف الأولى للأسماء الانجليزية للعناصر التى تدخل فى تقدير الثمن الذى يدفعه المشتري : قيمة البضاعة cost ، وقسط

التأمين insurance وأجرة النقل freight . ونحن نفعل استخدام التسمية الانجليزية لذيوعها في العمل .

وقد أوجد العمل نوعاً من بيع سيف يعفى فيه البائع من ابرام عقد التأمين ويسمى C. & F. بحيث يشمل الثمن قيمة البضاعة وأجرة النقل فقط . وتسرى على هذا النوع ذات القواعد المطبقة على بيع سيف . بمعنى أن ملكية البضائع تنتقل مع تبعة المخاطر إلى المشتري منذ شحن البضائع على السفينة .

وظهر بيع سيف في الربع الأخير من القرن التاسع عشر ، وانتشر من ذلك الحين بحيث أصبح أهم الصور التي تتخذها البيوع البحرية في العمل . ويرجع السبب في زيوعه إلى ما يقدمه من مزايا لكل من البائع والمشتري على حد سواء . فالبايع لا يتحمل خطر هلاك البضاعة أو تلفها ابتداء من وقت شحنها ، ومن ثم يستحق الثمن أيأ كان مصير البضاعة ، وليس ثمة ما يمنع من أن يسحب كمبيالة على المشتري بالثمن ويقوم بخصمها فيحصل على الثمن فوراً . أما المشتري فإنه يعفى من عبء القيام بالشحن والتأمين في مكان بعيد ، كما أنه يصير مالكا للبضاعة من وقت الشحن مما يسمح له بالتصرف فيها والافادة من تغيرات الأسعار ، ولا ضرر عنه من تحمل مخاطر الطريق إذ أنها مغطاة بالتأمين . على أن بيع سيف لا يخلو مع ذلك من عيب . ذلك أن المشتري يلزم بدفع ثمن ببضاعة لم يرها مما يؤدي إلى صعوبات ومنازعات عديدة في العمل .

لما كان بيع سيف يبرم بين بلدين مختلفين وتجار مختلفي الجنسية ، فقد بدت الحاجة إلى تنظيمه في النطاق الدولي . فعقدت جمعية القانون الدولي مؤتمراً في وارسو سنة ١٩٢٨ تم فيه وضع قواعد خاصة ببيع سيف عرفت باسم قواعد وارسو سنة ١٩٢٨ ، وعدلت في مؤتمر أكسفورد سنة ١٩٣٢ ، ولذا يطلق عليها اسم : قواعد وارسو - أكسفورد . وتتألف هذه القواعد من اثنتين وعشرين قاعدة لا تعدر أن تكون تقييداً للعادات في البلاد المختلفة . وهي قواعد اتفاقية لا تطبق إلا إذا اتفق الطرفان على الأخذ بها صراحة في عقد البيع . على أن هذه القواعد لم يقدر لها النجاح الذي أحرزته قواعد يورك وأنفرن الخاصة بالخسائر البحرية المشتركة .

٤٥٦- خصائص بيع سيف :

ويتميز بيع سيف بخصائص ثلاث جوهرية :

(١) أن البائع يلتزم بشحن البضاعة والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري .

(٢) أن ملكية البضاعة تنتقل إلى المشتري من وقت الشحن .

(٣) أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري منذ الشحن .

٤٥٧- (٤) التزام البائع بشحن البضاعة والتأمين عليها ،

يلتزم البائع سيف بمقتضى عقد البيع ذاته بإبرام عقد النقل والتأمين على البضاعة (١) . ويثبت قيام البائع بإبرام عقد النقل بمقتضى سند الشحن ، كما يثبت قيامه بالتأمين على البضاعة بمقتضى وثيقة التأمين . ثم يرسل هذين المستنديين (سند الشحن ووثيقة التأمين) إلى المشتري . ومن هنا نشأ القول بأن بيع سيف إنما هو بيع للمستندات . بيد أن هذا القول يتضمن كثيراً من التجاوز فى التعبير ، لأن إرادة الطرفين إنما انصرفت إلى بيع البضاعة ذاتها وشرائها . أما المستندات فلا تخرج عن كونها أداة لإثبات قيام البائع بتنفيذ الالتزامات المفروضة عليه بمقتضى عقد البيع .

٤٥٨- (ب) انتقال ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت الشحن ،

بيع سيف هو بيع يتم فيه تسليم البضاعة وتنتقل ملكيتها إلى المشتري من وقت الشحن (٢) . فإذا اشترط أن الملكية لا تنتقل إلى المشتري إلا بتسلم البضاعة فى ميناء الوصول ، فإنه لا يصدق على البيع فى هذه الحالة وصف ، سيف ، (٣) .

بيد أنه يلزم لانتقال الملكية ، وفقاً للقواعد العامة ، أن يتم إفراز البضاعة

(١) نقض ١٩ يونيو ١٩٦٩ من ٢٠ من ١٠٢٦ .

(٢) نقض مدنى ١٠ ديسمبر ١٩٥٩ مجموعة أحكام النقض من ١٠ من ٧٨٣ ، ١٩ يونيو ١٩٦٩ مشار إليه .

(٣) نقض ١٩ مايو ١٩٧٣ من ٢٤ من ٧٩٦ .

وتعيينها للتحول من منقول معين بنوعه إلى منقول معين بالذات . ويتم افراز البضاعة وتعيينها بشحن الكمية المباعة على ظهر السفينة . ويثبت هذا الافراز بسند الشحن الذى يتضمن وصفاً للبضاعة المشحونة من حيث العدد أو الوزن والحالة والعلامات .

هذا إذا كانت البضاعة من الممكن فرزها عند الشحن بأن كانت فى طرود أو صناديق تحمل أرقاماً وعلامات ، وكانت هذه الأرقام واردة فى سند الشحن . أما إذا كانت البضاعة مشحونة صلباً دون تغليف أو فى أجولة غير مرقومة كما هو الشأن فى القمح والفحم والبتروول والخشب ، وكانت هذه البضاعة مبيعة لجملة مشتريين ، فليس ثمة افراز عند الشحن ، إذ أن العد أو الكيل أو المقاس إنما يتم عند الوصول ، فكيف يتم نقل الملكية فى هذه الحالة ؟ يذهب القضاء إلى أن البضاعة المشحونة فى السفينة تصبح فى هذه الحالة ملكاً شائعاً بين المشتريين منذ الشحن ، ومن ثم يتقاسمون مخاطر الطريق ، وتوزع البضاعة عليهم عند الوصول بحسب حصة كل منهم (١) .

٤٥٩- (ج) انتقال مخاطر الطريق إلى المشتري من وقت الشحن ،

ويترتب على انتقال ملكية البضاعة المباعة سيف إلى المشتري بمجرد اشحن أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري (٢) . فإذا هلكت البضاعة أو تلفت فى الطريق ، وجب على المشتري أن يدفع الثمن كاملاً ، إذ أن هلاك البضاعة على مالكه . كما يتحمل المشتري مخاطر التأخر إذا كان البائع قد شحن البضاعة فى الوقت المناسب . وللمشتري حق الرجوع على الناقل بالتعويض ، وأنه أيضاً أن يرجع على المؤمن بمبلغ التأمين .

ويراعى أن البائع يكون مسئولاً عن المخاطر والعيوب السابقة على الشحن كعيب التغليف . وللمشتري الحق فى فحص البضاعة عند الوصول للتحقق مما

(١) استئناف مختلط ٨ مارس ١٩٤٤ ب ٥٦ - ٦٩ .

(٢) نفى ٢٧ ديسمبر ١٩٧٣ مجموعة النقض س ٢٤ ص ١٣٦٣ . وأنظر المادة ٩٤ تجارى البضائع التى تخرج من مخزن البائع أو المرسل يكون خطرها فى الطريق على من يملكها ما لم يوجد شرط يخالف ذلك .

إذا كان التلف ناشئاً عن خطر بحري يتحمّله المشتري أو عيب سابق على الشحن يسأل عنه البائع .

٤٦٠-التزامات البائع ،

١- يلتزم البائع بتسليم البضاعة المتفق عليها صنفاً وقدرًا . وهذا التسليم يتم عند الشحن . وهذا التسليم هو الذى يتم به الافراز والتعيين والتالى نقل الملكية ونقل المخاطر . وإذا كانت البضاعة المسلمة من صنف أقل من المتفق عليه أو كانت كميتها أقل ، فإن البائع يكون مخلاً بالتزامه ، وجزاء هذا الاخلال هو الفسخ . بيد أن القضاء يذهب إلى أن اختلاف الصنف أو اختلاف الكمية لا يترتب عليه فسخ البيع بل تخفيض الثمن فحسب (١) . وذلك نظراً لما يترتب على الفسخ من إعادة نقل البضائع إلى البائع واضطراب فى العلاقات القانونية التى تمتد من المشتري إلى من اشترى منه البضاعة وهكذا ، ولأن التاجر يستطيع غالباً تصريف البضاعة ولو كانت مختلفة عن تلك التى تعاقد عليها . ومع ذلك يجيز القضاء الفسخ إذا كان اختلاف الصنف كبيراً (٢) ، أو إذا كان هناك غش أو تدليس من البائع (٣) ، أو إذا كانت البضاعة غير صالحة للاستعمال الذى أعدت له (٤) ، أو إذا كانت من طبيعة مختلفة (٥) . وإذا كان البيع بالعينة وجب أن يكون المبيع مطابقاً لها (م ٤٢٠ مدنى) ، وإلا جاز فسخ البيع أيّاً كانت درجة عدم المطابقة واختلاف الصنف .

وقد جرت عادة البائعين ، تلافياً للمنازعات التى تثار فى المستقبل حول صنف البضاعة ، على طلب الكشف على البضاعة لدى شحنها بمعرفة خبراء واستصدار شهادة بنوعها . وهذه الشهادة ليست لها حجية مطلقة ، وللمشتريين

(١) السين ٢٧ مارس ١٩٥٠ D.M.F. ١٩٥١ - ٣٩ ، استئناف بيروت ٢١ ديسمبر ١٩٥٦ مجموعة حاتم ج ٢٩ ص ٢٦ رقم ٧ .

(٢) مرسيليا ٥ ديسمبر ١٩٢٨ ملحق دور ١٩٢٩ - ٤٠ .

(٣) مرسيليا ٢٣ مايو ١٩٠٦ للمجلة الدولية ١١ - ٦٣١ .

(٤) استئناف مغلط ٢٠ نوفمبر ١٩٣٥ ب ٤٨ - ٣١ .

(٥) روان ٥ مايو ١٩٤٩ D.M.F. ١٩٥٠ - ٦١٧ .

من جانبهم الحق في طلب فحص البضاعة لدى الوصول بمعرفة خبراء للتحقق من صفتها وحالتها .

٢- ويلتزم البائع بشحن البضائع المباعة ، سيف ، ودفع أجرة نقلها والتأمين عليها وفقاً للشروط المتفق عليها أو وفقاً للشروط المعتادة في ميناء الشحن ، ويحدد العقد الميعاد الذي يتم فيه الشحن . ويتوصل البائع إلى إثبات قيامه بشحن البضائع في الميعاد المحدد عن طريق سند الشحن الذي يحمل بياناً بتاريخ الشحن . وإذا لم يتم البائع بشحن البضاعة في الميعاد المحدد ، جاز للمشتري فسخ العقد والمطالبة بالتعويض دون حاجة لأعذار البائع بتنفيذ التزامه (١) . وللبائع سيف حق اختيار السفينة التي تنقل عليها البضاعة ، بينما يختارها المشتري في البيع قرب كما سيأتي .

٣- ويلتزم البائع أخيراً بارسال المستندات المنطقة بالبضاعة المباعة إلى المشتري حتى يتمكن من تسلم البضاعة لدى الوصول والدفاع عن حقوقه إذا كان بها عجز أو تلف . وهذه المستندات هي : سند الشحن المثبت لشحن البضاعة ، ووثيقة التأمين المثبتة للتأمين ، وفاتورة البضاعة وتتضمن وصفاً للبضاعة وبياناً بالتأمين الواجب دفعه . وقد يشترط تقديم مستندات أخرى ثانوية كشهادة بنوع البضاعة وهي شهادة تحرر بمعرفة خبراء قبل شحن البضاعة لإثبات نوعها ، وشهادة المنشأ وهي شهادة تثبت أن البضاعة هي من إنتاج الدولة التي شحنت فيها ، وشهادة الجردة لإثبات مدى جردتها ، أو شهادة بنبح الحيوانات أو التواجن وفقاً للشريعة الإسلامية .

٤٦١- التزام المشتري بدفع التأمين ،

ويلتزم المشتري بدفع التأمين المتفق عليه ، وهو بضمن قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين . ويستوفي البائع التأمين في العمل عن طريق سحب كمبيالة على المشتري ، ويرفق بها سند الشحن ووثيقة التأمين وقائمة البضاعة وتسمى بالكمبيالة المستندية ، ويلتزم المشتري بقبول هذه الكمبيالة أو بدفع

(١) استئناف مغلط ٢٢ مارس ١٩٤٤ ب ٥٦ - ٩٠ .

قيمتها بمجرد تقديمها إليه حسب اتفاق الطرفين (١) . وقد يتفق في عقد البيع على أن يكون الرضاء بالشحن عن طريق فتح اعتماد مستندي غير قابل للإلغاء لدى بنك ومثل دراسته بين عمليات البنوك .

المبحث الثاني

البيع ، فوب ، F.O.B.

٤٦٢ - البيع ، فوب ، هو بيع يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يتعاقد معها المشتري . ومن هنا جاءت تسمية هذا النوع من البيع ، بيع فوب Fob ، من الاصطلاح الانجليزي Free On Board . وقد يتفق على أن يتم التسليم لا على ظهر السفينة بل بجرارها على الرصيف ، ويسمى البيع في هذه الحالة فاس F.A.S. من الاصطلاح الانجليزي Free Along Side .

ويلتزم البائع فوب بتسليم البضاعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يتعاقد معها المشتري (٢) . ومن هذا الوقت تنبرأ ذمة البائع من الالتزام بالتسليم ، وتنتقل ملكية البضاعة إلى المشتري كما تكون مخاطر الطريق عليه (٣) .

(١) قد يتفق الطرفان على أن يقدم المشتري بدفع جزء من الشحن عند تقديم المستندات (٧٥ أو ٩٠٪ مثلاً) على أن يدفع الباقي بعد فحص البضاعة . بعد شراء دفع الباقي من الشحن بعد الفحص ضماناً للمشتري . وفي هذه الحالة يصدر البائع فاتورة مؤقّدة لا بدفع المشتري فيها إلا جزءاً من الشحن المتفق عليه ، والباقي يدفع بعد تحرير الفاتورة النهائية .

(٢) نقض مدني ١٣ نوفمبر ١٩٥٨ مجموعة أحكام النقض من ٩ من ٦٦٩ ، ٣ ديسمبر ١٩٧٤ من ٢٥ من ١٣٦٥ .

(٣) نقض مدني ٢٧ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة للنقض من ١٧ من ١٩٧٩ ، ٢ أبريل ١٩٧٣ المرجع السابق من ٢٤ من ٥٥٩ . وأنظر نقض ٢٨ أبريل ١٩٨٠ المرجع السابق من ٣١ من ١٢٥٢ في الاتفاق على تعديل الاتفاق الأول على تبني فوب بحيث لا تنسحب مسؤولية البائع لتسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الشحن بل يكون ضماناً للوصول البضاعة لمدينة إلى ميناء الوصول سامة وكاملة وطازجة وصالحة لأكل الانسان .

ويقع على عاتق المشتري عبء القيام بإبرام عقد النقل ودفع أجرة النقل والتأمين على البضاعة في بيع ، فوب ، وعليه أن يوجه السفينة إلى ميناء الشحن وأن يخطر البائع باسمها (١) .

على أن الطرفين قد يتفقان بمقتضى اتفاق خاص على أن يقوم البائع بإبرام عقدى النقل والتأمين لحساب المشتري . وهذا يتعلق الأمر بوكالة متميزة عن البيع ، بمعنى أن البائع يبرم عقدى النقل والتأمين بوصفه وكيلًا عن المشتري لا تنفيذًا للالتزام ناشئ عن البيع (٢) . فإذا لم يقم البائع بإبرام عقدى النقل والتأمين تنفيذًا للوكالة ، فإن هذا الإخلال لا يبرر فسخ عقد البيع ، بل التعويض عن الضرر اللاحق فحسب . وذلك على خلاف الحال في بيع سيف حيث يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع ذاته بإبرام عقدى النقل والتأمين ، وحيث يكون جزاء الإخلال بهذا الالتزام فسخ العقد لا مجرد مسؤولية البائع عن التعويض ، ويجب على المشتري ، فوب ، أن يرسل إلى البائع أجرة النقل وقسط التأمين ، كما يستطيع الناقل أن يطالب المشتري بأجرة النقل لأنه يلتزم بتصرف وكيّنه . إنما إذا لم يوجد اتفاق خاص في هذا الشأن ، فلا يتحمل البائع بوصفه بائعًا الالتزام بالنقل والتأمين .

(١) لما كان البائع هو الذى يختار السفينة الناقلة فى البيع ، سيف ، كما تقدم . بينما يختارها المشتري فى البيع ، فوب ، فإنه يجدر بالتجار المصريين أن يبيعوا سيف وأن يشتروا ، فوب ، حتى يتسنى لهم اختيار السفن المصرية فى الحاليتين . وفى ذلك تشجيع وحماية للأسطول التجارى المصرى .

(٢) السنين ١٩ مايو ١٩٥٤ D.M.F. ١٩٥٥ - ٦٩١ ، السنين ٣١ مارس ١٩٥٢ D.M.F. ١٩٥٣ - ٢٩٢ .

الباب الرابع

الحوادث البحرية

٤٦٣- قد تطرأ أثناء الملاحة البحرية بضعة حوادث استثنائية تخضع بسبب أهميتها لتنظيم قانونى خاص يتميز عن القواعد العامة وهى :
١-التصادم البحرى ، ٢- والانقاذ البحرى ، ٣- والخسارات البحرية التى يحدثها الريان اختياراً فى سبيل السلامة العامة .

ويلاحظ قبل البدء فى دراسة هذه الحوادث أنها تؤدى إلى رجوع ذوى الشأن فيها بعضهم على البعض الآخر . بيد أنه لما كان ذوو الشأن يؤمنون من نتائج هذه الحوادث ، فإن المؤمنين هم الذين يتحملون عبئها فى النهاية . وتفريعاً على ذلك يكون ثمة محل لتسوية الحقوق والالتزامات الناشئة عن هذه الحوادث ولو كانت الأموال التى لحقها الهلاك أو التلف من جهة والأموال التى أحدثت الضرر من جهة أخرى مملوكة لشخص واحد ، أى أن التسوية تتم كما لو كانت العلاقة القانونية ناشئة بين شخصين مختلفين .

وعلى هذا تسرى المسئولية الناشئة عن التصادم كما تستحق مكافأة عن الانقاذ ولو كانت السفينتان الداخلتان فى التصادم أو الانقاذ مملوكتين لشخص واحد . وثمة محل كذلك لتسوية الخسارة المشتركة ولو كانت البضاعة المشحونة مملوكة لمجهز السفينة .

الفصل الأول

التصادم البحري

٤٦٤ - التصادم خطر بحري كثير الوقوع لا سيما بعد أن زاد عدد السفن التي تجوب البحار وتضاعفت سرعتها واتحدت خطوط الملاحة . وهو إلى هذا تنجم عنه أضرار جسيمة للأموال والأشخاص .

وقد وضعت قواعد دولية لمنع التصادم في البحار أحدثها القواعد التي أقرها المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار الذي عقد بلندن في ٢٠ أكتوبر ١٩٧٢ والتي ووفق عليها في مصر بقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٥٧ لسنة ١٩٨٦ .

كما شعرت الدول بالحاجة إلى توحيد أحكام التصادم ابتغاء القضاء على النزاع بين القوانين في هذا الشأن . وانتهت جهودها إلى وضع معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ . ووافقت مصر على هذه المعاهدة بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ ، وصدر المرسوم في ٣١ يناير ١٩٤٤ بالعمل بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤ .

وقد حققت معاهدة بروكسل في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ توحيد القواعد الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري ولكنها لم تعرض لموضوع الاختصاص رغم أهميته القصوى ، إذ أن التوحيد لا يكون كاملاً إلا إذا اقترن بتنظيم دولي للاختصاص . وقد ترتب على هذا النقص اضطراب الحلول التي أخذ بها القضاء في الدول المختلفة . ولذلك رأى توحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي والاختصاص المدني في حالة التصادم ووضعت في هذا الشأن معاهدتان : الأولى هي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى والموقع عليها ببروكسل في ١٠ مايو ١٩٥٢ ، ووفق عليها في مصر بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٥٥ ، وصدر قرار وزير الخارجية بنشرها وتنفيذها اعتباراً من ٢٤ فبراير ١٩٥٦ . والثانية هي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد

المتعلقة بالاختصاص المدنى فى مسائل التصادم البحرى والموقع عليها
ببروكسل فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ ، ووفق عليها فى مصر بالقانون رقم ٣٤
لسنة ١٩٥٥ ، وصدر قرار وزير الخارجية بنشرها وتنفيذها اعتباراً من ٢٤
فبراير ١٩٥٦ (١) .

وقد تناول التقنين البحرى موضوع التصادم فى الفصل الأول من الباب
الرابع المتعلق بالحوادث البحرية فى المواد من ٢٩٢ إلى ٣٠١ . وجاءت أحكام
هذه المواد مطابقة لأحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠ توحيداً للتنظيم الوطنى
والتنظيم الدولى .

ويلاحظ أن أحكام المعاهدة تنطبق عندما تكون جميع السفن الداخلة فى
التصادم تابعة لدول مختلفة موقعة على المعاهدة أو منضمة إليها . أما إذا كانت
جميع السفن الداخلة فى التصادم مصرية فإن القانون المصرى هو الذى يطبق
دون المعاهدة (م ١٢ من المعاهدة) .

وبعد أن نحدد ماهية التصادم البحرى فى فرع أول ، نستعرض أحكامه
فى فرع ثانٍ ، ثم نعقب ذلك بالكلام عن دعوى التصادم فى فرع ثالث .

الفرع الأول

ماهية التصادم البحرى

٤٦٥- تعريف التصادم البحرى وشروطه :

تعرف المادة الأولى من معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ التصادم البحرى
بأنه التصادم الذى يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب
ملاحة داخلية بصرف النظر عن المياه التى يحصل بها التصادم . وقد تبنى
التقنين البحرى المصرى هذا التعريف ونص فى المادة ٢٩٢ فقرة أولى منه
على أنه : فى حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية ،

(١) أنظر مقال المؤلف (التوحيد الدولى للقانون البحرى ومعاهدات بروكسل الجديدة المبرمة
فى ١٠ مايو ١٩٥٢) . مجلة انقانون الدولى من ١٩٥٢ ص ٦٧ وما بعدها .

تسوى التعويضات التى تستحق عن الأضرار التى تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل دون اعتبار للمياه التى حصل فيها التصادم ، وفيما عدا العائمت المقيدة بمرسى ثابت ، تعتبر كل عائمة فى حكم هذه العادة سفينة بحرية أو مركب ملاحه داخلية بحسب الأحوال .

ويؤخذ من هذا التعريف أنه يشترط لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً شروط ثلاثة :

- الأول : أن يحصل بين منشأتين عائمتين .
- الثانى : أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية .
- الثالث : أن يحصل ارتطام مادي بين المنشأتين .

٤٦٦- ارتطام بين منشأتين عائمتين :

يشترط فى التصادم البحرى أن يحصل بين منشأتين عائمتين أو أكثر . فإذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور ، فلا يعد الحادث تصادماً بحرياً بل تطبق عليه المبادئ العامة فى المسؤولية . وكذلك الحكم فيما لو ارتطمت السفينة بجسم عائم لا يعتبر سفينة أو مركب ملاحه داخلية ككراكة أو رافعة أو حطام أو صندل أو طائفة بحرية .

٤٦٧- صفة المنشأتين :

ولا يكفى لاعتبار الحادث تصادماً أن يحصل بين منشأتين عائمتين أو أكثر ، بل يجب أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة بحرية سواء فى ذلك أكانت صادمة أو مصدومة ، وسواء وقع الحادث فى المياه البحرية أو الداخلية . وكثيراً ما يقع التصادم فى المياه النهرية التى تجتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهامة كميناء لندن وبوردو وأنغرس وهامبرج .

وعلى هذا لو ارتطمت سفينة بحرية بمركب ملاحه داخلية فى المياه البحرية أو الداخلية ، فإن الحادث يعد تصادماً بحرياً . أما لو ارتطم مركبان من مراكب الملاحه الداخلية أحدهما بالآخر ولو فى المياه البحرية ، فإن هذا لا يعد من قبيل التصادم البحرى ولا يخضع لأحكام القانون البحرى وإنما تسرى

عليه المبادئ العامة فى المسئولية (م ١٦٣ مدنى وما بعدها) (١) . أى أن العبرة فى تحديد التصادم البحرى ليست بطبيعة المياه التى يحصل فيها بل بصفة المنشآت التى يحصل بينها (٢) .

ولا أهمية لنوع السفينة التى تدخل فى التصادم . فتسرى أحكام التصادم البحرى إذا كانت إحدى المنشأتين سفينة بصرف النظر عما إذا كانت سفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة نزهة .

وتطبق أحكام التصادم البحرى أيضاً على التصادم الذى يحصل بين سفينتين تابعتين لنفس المجهز ، إذ أن كلتا السفينتين تعد ذمة بحرية مستقلة ويؤمن عليها عادة لدى مؤمنين مختلفين .

٤٦٨- ارتطام مادى :

وكان القضاء يشترط لاعتبار الحادث تصادمًا أن يحصل احتكاك أو ارتطام مادى بين المنشأتين العائمتين . فلا يعد ناشئًا عن تصادم الضرر اللاحق بالسفينة بسبب الأمواج العنيفة التى تحدثها سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن ترتطم بها (٣) .

ومع ذلك فإن انقرة الثانية من المادة ٢٩٢ قصت بتطبيق أحكام التصادم ولو لم يقع ارتطام مادى على تعريض الأضرار التى تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين على هذه السفينة إذا كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام

(١) تسرى كثير من التشريعات بين أحكام التصادم النهري والتصادم البحرى وتخصيصهما لأحكام متماثلة . ومن ذلك التشريع الألمانى والإنجليكى والابيطانى والفرنسى .

(٢) أضافت المادة ٢٩٢ فقرة ١ فى نهايتها أنه فيما عدا العائمات المتجهة بعرضى ثات كالتحسور والكدارى والأرصفة العائمة ، تعتبر كل عائمة سفينة بحرية أو مركب تنعلاحة انداخية على حسب الأحوال . ومعنى هذا أن التصادم لا يخضع لأحكام هذا الفصل إلا إذا وقع بين عائمات غير مقيدة تلك كز منها حرية الحركة ومن ثم يمكن أن تكون مصدرًا لتخات (أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون رقم ٢٠٦) .

(٣) استئناف مخلص ٦ مايو ١٨٩٧ ب ٩ - ٣٣١ ، نقض ١٢ يناير ١٩٧٦ مجموعة النقض ص ٢٧ ص ١٨٤ .

الوطنية أو الدولية السارية في مصر بشأن تنظيم السير في البحار . وقد استمد المشرع المصري هذا الحكم من المادة ١٣ من معاهدة التصادم . ومعنى ذلك أنه لا يشترط لاعتبار الحادث تصادمًا وقرع ارتطام مادي بين السفن ، بل يكفي أن ينشأ الحادث عن قيام إحدى السفن المتصادمة بحركة « مناورة » خاطئة أو إهمال القيام بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر . ومثال ذلك أن تسير سفينة على مقربة من سفينة أخرى دون مراعاة السرعة أو المسافة التي تقضى بها قواعد السير في البحر فتتحرك الأمواج من حولها وتحدث الضرر ، أو أن تسير سفينة في الضباب بدون إطلاق الصفارات أو الأجراس المعتادة ثم تفاجأ سفينة أخرى بوجودها على مقربة منها فتقوم بحركة مفاجئة لاجتناب الارتطام بها ويحدث الضرر بسبب هذه الحركة (١) .

٤٦٩- عدم تطبيق أحكام التصادم البحري في بعض الحوادث :

وهناك حالات تتوافر فيها شروط التصادم البحري دون أن تطبق عليها أحكامه :

١- فلا تطبق أحكام التصادم البحري على السفن الحربية (م) (٢) . ولكنها تسرى على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية (م) (٢٩٣) .

٢- ولا تسرى قواعد التصادم البحري على التصادم الذي يحصل بين سفينة الارشاد والسفينة التي استخدمتها ، بل يخضع هذا النوع من التصادم لحكم خاص تضمنته المادة (٢٨٨) ويمقتضاه يكون مجهزة السفينة (التي استخدمت المرشد) مسئولاً عن الأضرار التي تصيب سفينة الارشاد أثناء تنفيذ عملية الارشاد إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد . وهذا

(١) أنظر المذكرة الايضاحية لمشروع القانون بلد ٢٠٦ .

(٢) -نقض مدني ١٤ يناير ١٩٨٠ مجموعة النقض من ٣١ ص ١٤٦ في أن التصادم بين سفينة حربية مصرية وسفينة تجارية لبنانية في المياه الإقليمية المصرية . لا يخضع لأحكام قانون التجارة البحرية ولا تسرى في شأنه الاجراءات والمواعيد المنصوص عليها في المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من هذا القانون ، بل تخضع دعوى التعويض عنه للقواعد العامة في المسؤولية في القانون المدني .

استثناء من قواعد التصادم أملت ضرورة تأمين من يشتغل بمهنة الارشاد .

٣- ولا تسرى أحكام التصادم البحرى أخيراً على التصادم الذى يحصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة نظراً لارتباط السفينتين بعقد سابق هو عقد القطر الذى يحدد التزامات كل منهما (١) .

الفرع الثانى

أحكام التصادم البحرى

٤٧٠- يختلف حكم التصادم البحرى باختلاف سببه . ويميز التقنين البحرى بين أربعة أنواع من التصادم : التصادم القهرى ، والتصادم المشتبه فى أسبابه ، والتصادم بخطأ أحد الريانين ، والتصادم بسبب الخطأ المشترك .

٤٧١- التصادم القهرى والتصادم المشتبه فى سببه :

التصادم القهرى هو الذى ينشأ عن قوة قاهرة ، كضباب كثيف تستحيل معه الرؤية أو عاصفة عاتية ، أو أمر السلطة العامة بالملاحة مع اطفاء الأنوار أثناء الحرب فيقع التصادم بين السفينتين من غير أن ينسب خطأ لإحدهما .

أما التصادم المشتبه فى سببه فهو الذى لا يمكن تعيين سببه على وجه التحقيق ، فلا يمكن معرفة ما إذا كان راجعاً إلى قوة قاهرة ، أو إلى خطأ أحد الريانين ، أو إلى خطأ مشترك بينهما .

وقد جمع الشارع البحرى بين التصادم القهرى والتصادم المشتبه فى سببه فى المادة ٢٩٥ وطبق عليهما حكماً واحداً نصت عليه هذه المادة بقولها : إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر ، . ويؤخذ من هذا النص أن المشرع أنحق التصادم المشتبه فى سببه بالتصادم القهرى ، ومن ثم يتحمله من أصابه . ويسرى هذا الحكم كما تضيف المادة ٢٩٥ ، ولو كانت السفن التى وقع بينها التصادم أو كانت

(١) نقض ١٢ يناير ١٩٧٦ مجموعة النقض من ٢٧ ص ١٨٤ .

إحدى هذه السفن راسية وقت وقوع الحادث ، . ذلك أن بعض التشريعات تقضى بأنه إذا كانت السفينة راسية وقت الحادث ، فإن التصادم يفترض أنه وقع بخطأ ريان السفينة الأخرى السائرة . ولكن معاهدة التصادم (م ٢ فقرة ٢) هدمت هذه القرينة ، ولم يأخذ بها القانون المصرى .

٤٧٢- التصادم بسبب الخطأ :

عرضت لهذا النوع من التصادم المادة ٢٩٦ فتنص على أنه ، إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذى يترتب على التصادم ، .

وقد يكون الخطأ منسوباً إلى الريان ، وينحصر غالباً فى مخالفة القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار كعدم اخلاء الطريق لسفينة لها أولوية المرور ، أو عدم اضاءة الأنوار التى تحدد موقع السفينة ليلاً ، أو عدم استعمال الاشارات الصوتية عند اضطراب الجو أو عند تقابلها مع سفينة أخرى ، أو عدم تخفيض السرعة عند تكاثف الضباب . وقد يكون الخطأ منسوباً إلى المجهز نفسه ، كأن يسمح بسفر السفينة وهى غير صالحة للملاحة أو غير مزودة بطاقم كاف لمناوراتها .

ويكون المجهز مسئولاً عن خطأ المرشد ولو كان الارشاد اجبارياً ، لأن مهمة المرشد تنحصر أساساً فى تزويد الريان بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الواجب الاتباع . أما قيادة السفينة وادارتها وتنفيذ مناوراتها فتظل للريان رغم وجود المرشد . وقد قررت هذا الحكم صراحة المادة ٥ من معاهدة التصادم ، وكذلك المادة ٢٩٨ بحرى بقولها ، تترتب المسئولية المنصوص عليها فى هذا الفصل ولو وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الارشاد اجبارياً وذلك مع عدم الاخلال بانقواعد العامة فى المسئولية ، . وكان قد سبق النص عليه فى المادة ٢٨٧ فى الفصل الخاص بالارشاد .

ويجب على المدعى فى دعوى التصادم أن يقيم الدليل على خطأ الريان بكافة الطرق لتعلق الأمر بواقعة مادية . ويستعان عادة فى الإثبات بالنتقرير البحرى ويدفتر يومية السفينة وللمحكمة أن تأمر باجراء تحقيق لسماع شهود التصادم ، أو تأمر بتعيين خبراء لتحديد سبب التصادم وقيمة الأضرار الناجمة عنه .

وكان القضاء قد اصطلح على بعض قرائن على الخطأ . من ذلك أنه إذا كان التصادم بين سفينة شراعية وأخرى بخارية فيفترض وقوع الحادث بخطأ السفينة البخارية حتى يثبت العكس (١) ، ومبنى هذه القرينة أن السفينة البخارية أسهل حركة من الشراعية وفي مقدورها أن تتخذ الاحتياطات الضرورية لمفاداة التصادم وأن القواعد الدولية توجب على السفينة البخارية أن تخلي الطريق للسفينة الشراعية . ومن بين القرائن التي أقامها القضاء أنه إذا حصل تصادم بين سفينة راسية وسفينة سائرة فيفترض وقوعه بخطأ السفينة الثانية (٢) . ولكن التقنين البحري المصري مقتضياً أثر معاهدة التصادم فينص في المادة ٢٩٤ على أنه : لا يفترض الخطأ في المسؤولية الناشئة عن التصادم . أي أنه يجب على المتضرر دائماً أن يقيم الدليل على خطأ الريان أياً كانت الظروف التي وقع فيها التصادم .

وتطبيقاً للفكرة نفسها لا يجوز التمسك بحكم المادة ١٧٨ من التقنين المدني التي تقضى بمسؤولية كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية إذا تعلق الأمر بتصادم بحري . وذلك لأن هذه المسؤولية تقوم على قرينة خطأ الحارس وليس ثمة قرائن على الخطأ في مادة التصادم البحري .

٤٧٣- التصادم بسبب الخطأ المشترك ،

تنص المادة ٢٩٧ فقرة أولى على أنه : إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منها . على أن المشرع بعد أن وضع في صدر المادة مبدأ توزيع المسؤولية بنسبة جسامه الخطأ ، عاد فنص على أنه : إذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينها بالتساوي .

ويراعى الفارق بين التصادم المشتبّه في سببه ، والتصادم الناشئ عن الخطأ المشترك الذي لا يمكن فيه تحديد نسبة الخطأ الذي صدر من كل سفينة .

(١) استئذف مختلط ٢٦ مارس ١٩٤١ ب ٥٢ - ١٤٠ ، ١٠ مايو ١٩٢٦ ب ٣٨ - ١٨ .

(٢) باريس ٢٨ أبريل ١٨٩٨ دالوز ١٨٩٩ - ٢ - ٤٦٥ .

ففى الحالة الأولى لا يعرف سبب الحادث وما إذا كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو خطأ إحدى السفينتين أو خطأ مشترك بينهما . أما فى الحالة الثانية فيقوم الدليل على خطأ السفينتين ، بيد أنه لا يمكن تحديد نسبة خطأ كل منهما .

وقد ينشأ عن التصادم بسبب الخطأ المشترك ضرر يصيب بضائع الشاحنين أو أمتعة المسافرين . وتقضى القواعد العامة بأن مالكى السفينتين الداخلتين فى التصادم يكونان مسئولين بالتضامن قبل الغير (م ١٦٩ مدنى) .

بيد أن التضامن لا يسلم من العيوب . ذلك أن الشاحن أو المسافر سيتجنب الرجوع على الناقل الذى تعاقد معه حتى لا يحتج فى مواجهته بشرط الاعفاء من المسؤولية الوارد فى سند الشحن أو فى تذكرة السفر أو بالاعفاء القانونى من المسؤولية ، ويوجه دعواه إلى المجهز الآخر ويحصل منه على التعويض كاملاً ، ثم يرجع الأخير على المجهز الناقل بنصيبه فى التعويض فيفقد الناقل ميزة الاعفاء من المسؤولية . هذا إلى أن المجهز الذى يدفع التعويض كاملاً قد يصطدم بتحديد المسؤولية الذى يتمسك به المجهز الآخر .

ولذلك عنت معاهدة التصادم وعلى منوالها التقنين البحرى المصرى بالنص على انتفاء التضامن بين المسئولين بالنسبة إلى الغير فى حالة الخطأ المشترك إذا تعلق الأمر بأضرار مادية تصيب السفن أو بضائع الشاحنين أو أمتعة الركاب والطاقم (م ٤ فقرة ٢ معاهدة وم ٢٩٧ فقرة ٢ بحرى مصرى) ، بل يلزم المتضرر بتقسيم مطالبته على المسئولين ، خلافاً لما تقضى به القواعد العامة .

أما فيما يتعلق بالأضرار البدنية التى تصيب الملاحين أو الركاب فقد رجعت المعاهدة إلى حكم القواعد العامة وأبقت على التضامن بين المسئولين مراعاة لاعتبارات انسانية بحتة (م ٤ فقرة ٣) . وكذلك فعل التقنين البحرى المصرى بالنص على أن تكون المسئولية قبل الغير بالتضامن إذا ترتب على الخطأ وفاة شخص أو إصابته بجروح ، ويكون للسفينة التى تدفع أكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى ، (م ٢٩٧ فقرة ٣) .

الفرع الثالث

دعوى التصادم

٤٧٤- المحكمة المختصة :

تمنح المادة الأولى من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدنى فى مسائل التصادم البحرى والمبرمة ببروكسل فى ١٠ مايو ١٩٥٢ المدعى الحق فى رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى محاكم ثلاث حسب اختياره :

(أ) محكمة موطن المدعى عليه .

(ب) محكمة المكان الذى أجرى فيه الحجز على سفينة المدعى عليه . وهذا الحكم مستمد من القانون الانجليزى ، إذ كان القضاء المصرى يسير على أن مجرد توقيع الحجز التحفظى على السفينة الأجنبية فى مصر لا يستتبع اختصاص المحاكم المصرية بنظر الموضوع .

ولما كانت المعاهدة الخاصة بالحجز التحفظى على السفن (م٣) تخول الدائن بسبب الأضرار الناشئة عن التصادم الحق فى توقيع الحجز على أية سفينة أخرى غير التى تعلق بها دينه وتكون مملوكة لنفس المجهز وقت نشأة الدين ، فقد جعل الاختصاص بنظر دعوى التصادم أيضاً للمحكمة التى أجرى فى دائرتها حجز على سفينة أخرى لنفس المجهز .

ولما كان الحجز يمكن رفعه أو تجنبه بتقديم كفالة أو ضمان آخر ، فقد نصت المعاهدة على اختصاص المحكمة التى يقدم فيها المدعى عليه كفيلأ أو أى ضمان آخر .

(ج) محكمة محل التصادم إذا حدث هذا التصادم فى الموانى والمرافئ والمياه الإقليمية . وهذا الحل طبيعى إذ تقضى معظم التشريعات باختصاص المحاكم الوطنية بالدعوى الناشئة عن واقعة حدثت فى إقليم الدولة (م٣٠ مرافعات مصرى) ، كما أنه يتفق مع نفس الحل الذى أخذت به المعاهدة الخاصة بالاختصاص الجنائى فى مادة التصادم (م٤ فقرة أولى) .

٤٧٥- وأخذ التقنين البحرى المصرى بذات الأحكام ونص فى المادة ٣٠٠ فقرة أولى على أن ، للمدعى اقامة الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية : (أ) المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المدعى عليه . (ب) المحكمة التى يقع فى دائرتها أول ميناء مصرى لجأت إليه السفن أو إحدى السفن التى حدث بينها التصادم . (ج) المحكمة التى يقع فى دائرتها الميناء الذى حجز فيه على السفن التى حدث بينها التصادم أو على إحدى هذه السفن (د) المحكمة التى يقع فى دائرتها مكان حدوث التصادم إذا حدث التصادم فى مياه مصرية ، . ونصت الفقرة الثانية من المادة ٣٠٠ على أنه «يجوز للخصوم الاتفاق على عرض النزاع الناشئ عن التصادم على التحكيم، على أن يجرى التحكيم حسب اختيار المدعى فى دائرة إحدى المحاكم المنصوص عليها فى الفقرة السابقة ، .

٤٧٦- تقادم الدعوى :

تتقادم دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمضى سنتين من تاريخ وقوع الحادث . على أن دعوى الرجوع التى ترفعها إحدى السفينتين على الأخرى فى حالة المسئولية التضامنية إذا نشأ عن التصادم موت أو جرح ، فتتقادم بمضى سنة واحدة من تاريخ الوفاء (م ٣٠١ فقرة ١) . وهذا الحكم منقول عن معاهدة التصادم (م ٧) .

ويخضع هذا التقادم لأسباب وقف وانقطاع التقادم المقررة فى انقانون المدنى . ومع ذلك يقف سريان التقادم إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها فى المياه الإقليمية المصرية ، وكان المدعى من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها (م ٣٠١ فقرة ٢) .

٤٧٧- التعويض وضماناته :

يقدر القاضى مدى التعويض عن الضرر الذى لحق المتضرر بشرط أن يكون هذا الضرر نتيجة طبيعية ومباشرة للتصادم . ويشمل التعويض ما لحق المتضرر من خسارة . فإذا هلكت السفينة وجب دفع قيمتها وقت التصادم . وإذا تلفت وجب دفع قيمة الاصلاحات التى أجريت . كما يشمل التعويض ما فات

المتضرر من كسب ، كأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي حدث التصادم خلالها، والريح الذى ضاع عليه بسبب تعطيل السفينة أثناء الاصلاح .

ويقرر المشرع امتيازاً على السفينة لضمان التعويضات المستحقة عن التصادم الذى وقع بخطئها (م ٢٩ فقرة ٥) . وهذا الحكم مستمد من المعاهدة الدولية الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية ، وقد أخذته بدورها عن التشريع الانجليزى الذى يمنح امتيازاً للمتضرر على الشئ الذى نشأ عنه الضرر نظراً للرابطة بين الشئ والضرر (١) .

ويجوز للمالك أو المجهز أن يحدد مسؤوليته عن التعويض وفقاً لأحكام معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية ، أو وفقاً لأحكام التقنين البحرى المصرى حسب الأحوال .

(١) أنظر ما سبق بند ٨٧ .

الفصل الثانى

الانقاذ البحرى

٤٧٨- الانقاذ البحرى (١) هو المعونة التى تقدمها سفينة لأخرى فى حالة الخطر . ولم يتضمن التقنين البحرى المصرى الملقى قواعد خاصة بالانقاذ البحرى شأنه فى ذلك شأن التقنين التجارى الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ . وظل التشريع الفرنسى خلواً من نصوص فى هذا الشأن حتى صدر قانون ١٠ مارس ١٨٩١ الذى فرض على ريان كل سفينة تصطدم بغيرها الالتزام بتقديم مساعدته للسفينة الأخرى . وذهب معظم التشريعات مذهب التشريع الفرنسى فى قصر الالتزام بالانقاذ على حالة التصادم . ثم جاءت معاهدة التصادم سنة ١٩١٠ فأوجبت على ريان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها بقدر ما يكون ذلك فى استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى (م ٧) .

وبدت الحاجة إلى جعل الانقاذ التزاماً قانونياً لا فى حالة التصادم وحدها بل فى جميع الحالات ، وانتهى الأمر بعقد معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد بالمساعدة والانقاذ فى ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ . وقد انضمت مصر إلى هذه المعاهدة بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ ، وصدر المرسوم فى ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ بالعمل بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤ . وتطبق نصوص المعاهدة بالنسبة إلى جميع أصحاب السفن إذا كانت السفينة التى تقوم بالانقاذ أو السفينة التى أنقذت تابعة لإحدى الدول المتعاقدة ، ومع ذلك إذا كان جميع أصحاب الشأن مصريين فيطبق القانون المصرى لا المعاهدة (م ١٥) . ولما

(١) بالفرنسية assistance maritime ، وبالانجليزية salvage ، ودرج أنفقه المصرى على تسمية العملية ، المساعدة البحرية ، . ورجح التقنين البحرى المصرى الجديد تسميتها «الانقاذ» ، لأن هذا اللفظ هو مدلول حصيلة العملية التى تبدأ دائماً بمساعدة وتنتهى بانقاذ ، فالمساعدة وسيلة والانقاذ نتيجة ، وتسمية الأشياء بنتائجها خير من تعريفها بالوسائل التى تؤدى إليها (المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون رقم ٢١٢) .

كان المشرع المصرى قد اقتصر على فرض الالتزام بالانقاذ وتقرير العقاب على عدم القيام به (م ٢٢ قانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن) دون بيان للأحكام التى تسرى فى هذا الشأن فقد استقر رأينا على تطبيق أحكام المعاهدة على العلاقات الداخلية أيضاً . على أن التقنين البحرى المصرى الجديد قد تدارك هذا النقص وكرس الفصل الثانى من الباب الرابع للانقاذ فى المواد ٣٠٢ - ٣١٦ وهو صورة طبق الأصل من المعاهدة .

وقد أبرمت فى ٢٨ أبريل ١٩٨٩ اتفاقية لندن الجديدة المتعلقة بالانقاذ Convention Salvage ولكن مصر لم تصدق عليها بعد .
ونتكلم عن الانقاذ البحرى من حيث الالتزام بالانقاذ ، وتعريف الانقاذ ، ومكافأة الانقاذ .

الفرع الأول

الالتزام بالانقاذ

٤٧٩- تقتصر القواعد العامة على منع الأفراد من الاضرار بعضهم البعض الآخر ، ولكنها لا توجب عليهم تقديم المعونة للأشخاص والأموال التى تكون فى حالة الخطر ، ولا يعدو الانقاذ وفقاً للقواعد العامة أن يكون مجرد واجب أدبى لا يحميه أى جزاء ، ولكنه ليس من قبيل الالتزامات القانونية .

وقد ظل التشريع البحرى زمناً طويلاً لا يفرض على رجال البحر الالتزام بالانقاذ . فقد رأتى أن للريابنة من يقظة الضمير وروح التضامن ما يدعوهم إلى انقاذ السفن التى تكون فى حالة الخطر . وقد أثبتت التجارب قصور الجزاء الأدبى وتعاكس كثير من الريابنة عن الانقاذ مع قدرتهم عليه . ولذلك وجد من الضرورى جعل الانقاذ التزاماً قانونياً . .

٤٨٠- الالتزام بالانقاذ فى حالة التصادم :

فرضت معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ الالتزام بالانقاذ فى حالة التصادم فى المادة ٨ بقولها : بعد حدوث التصادم يجب على ريان كل سفينة من السفن

المتصادمة ويقدر ما يكون ذلك فى استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها ، وعليه كذلك بقدر الامكان أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته ومينائها الأصلى والجهات التى قدمت منها والتى ستتوجه إليها ، . كما نصت المادة ٩ من المعاهدة على أن تتعهد الجهات العليا المتعاقدة التى لا يعاقب تشريعها من يخالف أحكام المادة السابقة أن تدخل أو تضع فى تشريعاتها النصوص اللازمة للعقاب على تلك المخالفات ، . ويلاحظ أن الالتزام بالانقاذ فى حالة التصادم يشمل السفينة والطاقم والركاب . وقد ورد حكم مماثل لنص المادة ٨ من معاهدة التصادم فى المادة ٢٩٩ بحرى مصرى .

٤٨١- الالتزام بالانقاذ للأشخاص ،

وتقيم المادة ٣٠٤ بحرى التزاماً عاماً بانقاذ الأشخاص بقولها ، على كل ريان أن يبادر إلى انقاذ كل شخص يوجد فى البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء ، وذلك بالقدر الذى لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى ، ويكون الريان مسئولاً إذا أهمل فى تنفيذ هذا الالتزام ، . ويؤخذ من هذا النص ما يأتى :

١- أن الانقاذ الزامى بالنسبة إلى الأشخاص ، ولكنه ليس الزامياً بالنسبة إلى الأموال ، فى حين أن الانقاذ فى حالة التصادم الزامى بالنسبة للسفن والأشخاص على حد سواء . إذ لم يشأ المشرع أن يفرض الالتزام بانقاذ سفينة لا يوجد على ظهرها أى من رجال الطاقم أو الركاب .

وقد انتقدت التفرقة بين الأشخاص والأموال وأن الواجب يقضى بفرض الانقاذ فى الحالتين . بيد أن هذا الانتقاد فى غير محله . إذ أنه لا يمكن الزام الريان بأن ينحرف فى سيره ويقوم بمناورات خطيرة وباهظة بقصد انقاذ المال . والغالب أن تتعرض السفينة والحمولة والأشخاص معاً لنفس الخطر إذا كانت السفينة فى عرض البحر . على أنه لا يخشى عملاً من ترك السفينة للهلاك بعد انقاذ الأشخاص الموجودين على ظهرها ، لأن انقاذ الأموال فى القانون المصرى يعطى الحق فى المكافأة .

٢- والانقاذ الزامى للأشخاص الذين يوجدون بالبحر مهددين بخطر

الهلاك . ومن ثم يشمل الالتزام ركاب السفن وملاحيها ويمتد أيضاً إلى ركاب وملاحى الطائرات التى قد تسقط فى البحر . وقد نصت على الحكم الأخير صراحة المعاهدة الدولية الخاصة بانقاذ الطائرات المبرمة ببروكسل فى ٢٠ أكتوبر ١٩٣٨ .

٣- والانقاذ واجب لكل شخص ولو كان من الأعداء ، مما يفترض سريان الالتزام زمن الحرب .

٤- ويجب أن يوجد الشخص بالبحر مهدداً بخطر الهلاك . فإذا صادف الريان فى البحر سفينة غادرها طاقمها وركابها فلا يكون الانقاذ الزامياً . وإذا أنقذ طاقم السفينة وركابها فإن الانقاذ يكف عن كونه الزامياً . ولا يشترط فى الخطر الذى يتهدد الشخص أن يكون حالاً ، بل يكفى أن يكون محتمل الوقوع .

٥- ويفرض القانون على الريان الالتزام بتقديم الانقاذ إلى كل شخص يوجد بالبحر *trouvée en mer* مهدداً بخطر الهلاك . بيد أنه يجب ألا تؤخذ هذه العبارة بمعناها الحرفى الذى يفترض أن مقابلة السفينتين كانت عرضية بحت . والواقع اليوم أن السفينة المأزومة تستغيث بواسطة التلغراف اللاسلكى بأن ترسل الإشارة المعروفة S.O.S. (١) . ويجب على السفن التى تسمع هذه الاستغاثة أن تجيب عليها وفقاً لما تقضى به المعاهدات الدولية (٢) . ولريان السفينة المأزومة أن يختار من بينها السفينة التى يقبل مساعدتها فتلتزم بتقديمها ، أما السفن الأخرى فتتحرر من هذا الالتزام .

٦- ولا يلتزم الريان بالانقاذ إلا إذا كان ذلك فى استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى . وهذا أمر طبيعى لأنه لا يجوز تعريض بعض الأشخاص للخطر فى سبيل انقاذ الآخرين .

(١) Save Our Souls أى انقذوا أرواحنا .

(٢) معاهدة لندن الخاصة بالإشارات اللاسلكية ١٩١٤ ومعاهدة واشنطن ١٩٢٧ .

وإذا وجد شخص في البحر مهدداً بخطر الهلاك ، وكان في استطاعة الريان انقاذه بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى ، كان الانقاذ الزامياً . وإذا تخلف الريان عن أداء هذا الالتزام تعرض للعقاب . وقد فرضت المعاهدة على الدول الموقعة عليها أن تدخل في تشريعها النصوص اللازمة لتقرير معاقبة من يرتكب مثل هذه المخالفة (م ١٢) . وقد أجابت معظم الدول هذا النداء . وتنص المادة ٢٢ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن على أن : يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن ستة أشهر وبغرامة لا تجاوز مائة جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل ريان لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدى لسفينته أو للأشخاص الراكبين فيها لانقاذ سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه في البحر وغنى عن البيان أن مجهز السفينة غير مسئول جنائياً بسبب تخلف الريان عن الانقاذ عند وجوبه ، إذ أن المسؤولية الجنائية شخصية والمادة ٣٠٤ فقرة ٢ صريحة في عدم مسؤولية المجهز عن عمل الريان في هذه الحالة ، إلا إذا صدر بناء على تعليمات صريحة منه .

ولا يقتصر الأمر على مسؤولية الريان الجنائية . بل يتعداه إلى مسؤوليته مسؤولية مدنية قبل الأشخاص الذين تخلف عن انقاذهم أو قبل أقاربهم ، ومن ثم يلتزم بتعويض الضرر الذى لحقهم من جراء ذلك . ولا شك في مسؤولية المالك المدنية عن مخالفة الريان لهذا الالتزام باعتباره مسئولاً عن أخطاء الريان .

الفرع الثانى

تعريف الانقاذ البحرى وشروطه

يعطى الانقاذ البحرى حقاً فى المكافأة لصالح السفينة التى قامت به . ولا ينطبق نظام المكافأة إلا إذا توافرت فى الانقاذ شروط معينة نصت عليها المادة الأولى من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والانقاذ بقولها : تطبق الأحكام

الآتية على مساعدة وانقاذ السفن البحرية التى تكون فى حالة الخطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى النولون وأجرة الركاب وكذا على الخدمات التى هى من نفس النوع التى تؤدى بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون أى تمييز بين هذين النوعين من الخدمات ويقطع النظر عن المياه التى حصلت فيها ، . وقد أخذت بهذا التعريف المادة ٣٠٢ من التقنين البحرى إذ نصت على أن : « تسرى أحكام هذا الفصل على انقاذ السفن البحرية التى تكون فى خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التى تؤدى بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون اعتبار للمياه التى يحصل فيها الانقاذ أو تقدم فيها الخدمة ، .

ويؤخذ من هذا التعريف أن الانقاذ البحرى هو المعونة التى تتم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحه داخلية بصرف النظر عن المياه التى يحصل فيها . أى أنه يكفى أن تكون إحدى المنشأتين العائمتين المشتركتين فى العملية مما ينطبق عليه وصف السفينة حتى يعد الانقاذ بحرياً ، سواء أكانت هى السفينة المعرضة للخطر أو كانت هى التى تقوم بالانقاذ ، وسواء تم ذلك فى المياه البحرية أم فى المياه الداخلية ، كما هو الشأن بالنسبة إلى التصادم .

أما إذا تم الانقاذ بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية ولو كان ذلك فى المياه البحرية ، فلا يعد الانقاذ بحرياً ولا تنطبق عليه أحكامه (١) .

ويجب أن تقدم المعونة للمنشأة العائمة . ولا يقصد بذلك المنشأة ذاتها فحسب ، بل الأشياء الموجودة على ظهرها وأجرتها وأجرة نقل الركاب كما تقول المادة الأولى من المعاهدة . ومن غير المفهوم أن يقدم الانقاذ لأجرة السفينة وأجرة نقل الركاب . بيد أن المقصود بذلك أن أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب وقد أنقذت مع السفينة وحمولتها فإنه يجب مراعاتها فى تحديد

(١) يلاحظ أن القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦ الخاص بالملاحة الداخلية يعاقب كل من قاد مركباً وامتنع بغير سبب مقبول عن تقديم النجدة الممكنة لأى شخص أو مركب فى المياه الداخلية متى طلب إليه ذلك (م ١٦) . على أن القانون لم يفصل فى أمر تنظيم المكافأة المستحقة عن عملية الانقاذ ، ونرى الرجوع فى هذا النصد إلى أحكام القواعد العامة فى الفضائنة (أنظر استئناف مختلط ١٥ يناير ١٩٤١ ب ٥٣ - ٢٦٩) .

المكافأة . وتطبق أحكام الانقاذ ولو كانت السفينة قد هجرها ملاحوها . وتفريعا على ذلك لا يعد من الانقاذ انتشارال السفن أو البضائع .

ويلاحظ أنه إذا حصل الانقاذ بين سفينتين مملوكتين لمالك واحد ، فإن هذا لا ينفي قيام رابطة الانقاذ بينهما ، لأن كلا منهما يكون نمة بحرية مستقلة . وقد نصت المادة ٥ من المعاهدة على أن ، يستحق الأجر في حالة ما إذا كانت المساعدة أو الانقاذ قد حصل بين سفن مملوكة لمالك واحد ، . وهذا هو نفس الحكم المتبع في حالة التصادم (١) . وتضمن التقنين البحري المصري حكما مماثلا نصت عليه المادة ٣٠٧ بقولها ، تستحق المكافأة ولو تم الانقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد ، .

ويلاحظ أيضا أن المادة الأولى من المعاهدة لم تعرض للأشخاص مع أن انقاذهم الزامي . وذلك لأن انقاذ الأشخاص لا ينشئ روابط قانونية ولا يدخل الحق في الحصول على مكافأة في المعاهدة على عكس الحكم في القانون المصري .

والغالب أن يتضمن الانقاذ عملا ماديا يؤدي بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحه داخلية . يأخذ هذا العمل المادي صورة القطر في العادة ، وذلك بأن تقطر السفينة التي تقوم بالانقاذ السفينة المنكوبة حتى تصل بها إلى بر الأمان . على أن الانقاذ قد يأخذ صورا أخرى كحمل بعض بضائع السفينة المنكوبة لتخفيف حمولتها وتعويمها ، أو اطفاء حريق شب فيها .

على أنه لا يلزم في الانقاذ أن يكون عملا ماديا من سفينة ، بل قد يكون عملا صادرا من شخص منفرد يتدخل سواء بعمل مادي أو بتقديم معلومات أو مجرد مساعدة ذهنية أو عقلية ، بل كل ما يلزم نقيام الانقاذ أن تكون السفينة المعانة على خطر الهلاك وأن يؤدي التدخل إلى نتيجة مفيدة . فإذا قاد مرشد خارج منطقة الارشاد وفي غير نوبته وبناء على طلب سفينة جانحة بالنصعود على ظهر هذه السفينة وقام بمناورات أدت إلى تعويم السفينة ، فإنه يكون قد قام بانقاذ بحري .

(١) أنظر ما سبق بند ٤٦٧ .

يلزم أن تكون السفينة على خطر الهلاك حتى تعد المعونة التي تقدم إليها من قبيل الانقاذ . وهذا ما يفسر القواعد الخاصة بالانقاذ ، والمكافأة المرتفعة التي يستحقها من قام به .

ولا يشترط في الخطر الذي تتعرض له السفينة أن يكون حالاً بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع . فإذا فقدت السفينة سكانها (دفتها) أو أصيبت محركاتها بعطل في عرض البحر فليس هناك خطر حال . ولكن هذا الخطر محتمل الوقوع إذ يخشى اضطراب الجو وهياج البحر فتتعرض السفينة للتحطم والهلاك .

وإذا لم تكن السفينة في حالة الخطر فلا تعد المعونة التي تقدم إليها من قبيل الانقاذ ، وعنصر الخطر هو الذي يميز الانقاذ عن القطر . فقد رأينا أن القطر هو الصورة الغالبة للانقاذ . بيد أنه يشترط لاعتباره من قبيل الانقاذ أن تكون السفينة في حالة الخطر . أما إذا لم يكن ثمة خطر يحيق بالسفينة المقطورة ، كانت العملية قطراً وليست انقاذاً .

وتظهر أهمية التمييز بين الانقاذ والقطر في أن عقد القطر هو عقد مقالة يعطى السفينة القاطرة الحق في أجر ثابت يحسب على أساس الساعة أو اليوم (١) . أما اتفاق الانقاذ ولو اتخذ تنفيذه شكل القطر فإنه اتفاق من طبيعة مختلفة يخول السفينة التي تقوم بالانقاذ مكافأة أكبر تحدد على أسس مختلفة .

وتطبيقاً لذلك يعتبر القطر من قبيل الانقاذ إذا أصيبت محركات السفينة بعطل على مقربة من حطام أثناء عاصفة شديدة . وعلى عكس ذلك تعد الخدمة التي تؤدي قطراً لا انقاذاً إذا لم تكن الأحوال الجوية سيئة ومضطربة إلى الحد الذي يعتبر خطراً على السفينة .

(١) أنظر ما سبق بند ٤٣٢ .

الفرع الثالث

مكافأة الانقاذ

٤٨٥- ينشئ انقاذ السفن وحمولتها حقاً في المكافأة لصالح السفينة التي قامت به . ولا تستحق السفينة المنقذة مكافأة إلا إذا أتى الانقاذ بنتيجة مفيدة ، وفي ذلك تنص المادة الثانية من المعاهدة ، كل عمل مساعدة أو انقاذ أتى بنتيجة مفيدة يعطى الحق في أجر عادل ، . وتنص المادة ٣٠٥ فقرة ١ بحرى على أن ، كل عمل من أعمال الانقاذ يعطى الحق في مكافأة عادلة بشرط أن يؤدي إلى نتيجة مفيدة ، .

ما الأساس القانوني لمكافأة الانقاذ ؟ وما شروط استحقاقها ؟ ، وما الحالات التي لا تستحق فيها رغم توافر شروط استحقاقها ؟ وكيف يتم تحديدها وتوزيعها والوفاء بها ؟ هذا ما سنعالجه تباعاً فيما يلي .

المبحث الأول

الأساس القانوني للمكافأة

٤٨٦- قد يقال أن أساس استحقاق المكافأة هو الفضالة (م ١٨٨ مدنى) ، إذ أن السفينة المنقذة تتولى عن قصد القيام بشأن عاجل لحساب السفينة المنكوبة . بيد أنه يرد على هذا القول بأن الفضولى لا يستحق إلا النفقات الضرورية والنافعة التي سوغتها الظروف وتعويضاً عن الضرر الذى لحقه بسبب قيامه بالعمل ، ولكنه لا يستحق أجراً على عمله (م ١٩٥ مدنى) ، لأن الفضالة عمل مجرد عن الرغبة في تحقيق الربح . في حين أن الانقاذ البحري يخول الحق في مكافأة ، ولا تعطى هذه المكافأة إلا إذا أتى الانقاذ بنتيجة مفيدة . ومن ناحية أخرى فإن الفضالة عمل اختياري يتولاه الشخص لحساب شخص آخر دون أن يكون ملزماً بذلك (م ١٨٨ مدنى) ، أما الانقاذ فقد يكون اختياريًا في بعض الحالات ، ولكنه الزامى بنص القانون في حالات أخرى .

وقد يقال إن أساس المكافأة هو الاثراء بلا سبب . ولكن هذا القول مردود عليه كذلك بأن من أثرى لا يلتزم إلا في حدود ما أثرى به . وأنه لو طبقت

قواعد الاثراء بحذافيرها لوجب اعطاء السفينة المنقذة قيمة السفينة التي أنقذت بأكملها وهذا غير مقبول .

والصحيح في نظرنا أن الانقاذ البحري هو نظام أصيل خاص بالقانون البحري ولا يندرج في أحد أنظمة القانون المدني المعروفة ، ويفسر بالتضامن الذي يربط الملاحين بعضهم البعض الآخر ويلزمهم بتقديم المعونة لمن هو في حاجة إليها ، ولا غرائيم على تقديم الانقاذ تقررت مكافأة كبيرة عند نجاحه .

المبحث الثاني

شروط استحقاق المكافأة

٤٨٧ - لا تستحق السفينة المنقذة مكافأة عن عملها إلا إذا توافرت الشروط القانونية للانقاذ التي سبقت الإشارة إليها ، وهي أن يتم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية وأن تكون السفينة التي أنقذت في حالة الخطر .

٤٨٨ - ضرورة النتيجة المنيفة ،

ولا تستحق المكافأة إلا إذا أسفر الانقاذ عن نتيجة منيفة . فإن لم تأت الخدمة بنتيجة مفيدة فلا يستحق عنها أية مكافأة (م ٢ من المعاهدة ر ٣٠ د فقرة ١ بحري مصري) . ويعبر عن هذه القاعدة بالانجليزية no cure no pay أى لا نفع ولا دفع ، ومعنى ذلك أن الانقاذ البحري عملية احتمالية تتولد عنها السفينة المنقذة على مسؤوليتها . فإذا نجحت حصلت على مكافأة ضخمة . وإذا فشلت فلا تحصل على شيء .

ولا يشترط لاستحقاق المكافأة أن يكون الانقاذ كاملاً ، فمن ينقذ البضائع أو منقذات السفينة دون أن يتوصل إلى انقاذ السفينة ذاتها يستحق مكافأة عن عمله ، لأن النتيجة في هذه الحالة منيفة جزئياً .

وإذا لم يسفر الانقاذ عن نتيجة ، فإن السفينة المنقذة لا تستحق أية مكافأة . بيد أن هذا لا ينفي حقها في استرداد المصروفات التي سوغتها الظروف والحصول على تعريض عن الضرر الذي لحقها بسبب قيامها بعملها طبقاً

لأحكام الفضالة (م ١٥٩ مدنى) . وتقضى المادة ٣٠٥ فقرة ٢ بأنه ، إذا لم تؤد أعمال الانقاذ إلى نتيجة مفيدة التزمت السفينة التى قدمت لها هذه الأعمال بالمصاريف التى أنفقت فى هذا الشأن .

المبحث الثالث

الحالات التى لا تستحق فيها المكافأة

٤٨٩ - إذا توافرت الشروط القانونية للانقاذ (١) ، وأسفر الانقاذ عن نتيجة مفيدة ، استحققت السفينة المنقذة مكافأة عن عملها . بيد أن هناك حالات لا تستحق فيها أية مكافأة رغم توافر الشروط المتقدم ذكرها ، وهذه الحالات هى :

٤٩٠ - (١) رفض السفينة المغاثة :

تنص المادة الثالثة من المعاهدة على أن ، الأشخاص الذين يشتركون فى عمليات الاغاثة على الرغم من رفض السفينة المغاثة رفضاً صريحاً ومعقولاً لا يكون لهم الحق فى أى أجر . وقد نقل التقنين البحرى المصرى نفس الحكم فى المادة ٣٠٦ منه . ويفسر هذا الحكم بأن الانقاذ يعطى الحق فى المكافأة . ومن ثم لا يمكن فرضه على السفينة التى تكون فى حالة الخطر ، بل إن لهذه الأخيرة أن تسعى بوسائلها الخاصة لدرء هذا الخطر . وقد يكون لرفض السفينة المغاثة ما يبرره إذا تقدمت عدة سفن لاغايتها وانقاذها فإن لها أن تقبل معونة بعضها ورفض معونة البعض الآخر .

وإذا قدمت المعونة رغم رفض السفينة المغاثة لها فلا تستحق أية مكافأة . بيد أنه يشترط لعدم استحقاق المكافأة فى هذه الحالة أن يكون الرفض صريحاً ومعقولاً . فتوفر أن السفينة أوشكت على الغرق ورفض رباتها المعونة المعروضة عليه تفادياً لدفع المكافأة ، فإن رفضه لا يمكن أن يعد مقبولاً وتستحق المكافأة على المعونة التى تقدم رغم معارضته فى هذه الحالة .

(١) أنظر ما سبق بند ٤٨٣ وما بعده .

٤٩١- (ب) خطأ السفينة المنقذة :

تنص الفقرة الأخيرة من المادة ٨ من المعاهدة على أنه ، يجوز للقاضي أن يحكم بتخفيض الأجر أو برفضه إذا ظهر أن المنقذين قد تسببوا بخطيئهم في جعل الانقاذ أو المساعدة ضرورياً ، . ويؤخذ من هذا النص أنه إذا تسببت السفينة المنقذة بخطيئها في وضع السفينة الأخرى في حالة الخطر ، كما في حالة التصادم الناشئ عن الخطأ ، فإن الانقاذ الذي يقدم في هذه الحالة لا تستحق عنه أية مكافأة ، لأن السفينة المنقذة لم تفعل في هذه الحالة أكثر من اصلاح الضرر الناشئ عن خطيئها أو التخفيف من آثاره .

وتضيف المادة الثامنة من المعاهدة أنه ، يجوز للقاضي أن يحكم بتخفيض الأجر أو برفضه إذا ظهر ... أن المنقذين ارتكبوا جرائم سرقة أو اخفاء أشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش ، . والحرمان من المكافأة في هذه الحالة يعد عقوبة مدنية لا تخل بتطبيق العقوبة الجنائية .

هذا وتنص المادة ٣١٤ بخرى مصرى على أنه ، يجوز للمحكمة أن تقضى بتخفيض المكافأة أو بالغانها إذا تبين أن القائمين بالانقاذ قد ارتكبوا أخطاء جعلت الانقاذ لازماً أو إذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش ، .

٤٩٢- (ج) الانقاذ الذى تقوم به السفن الحربية والسفن العامة :

نصت المادة ١٤ من معاهدة المساعدة ١٩١٠ على عدم سريان أحكامها على السفن الحربية وسفن الحكومة المعدة كلية لخدمة عامة . وقد أدى هذا النص إلى تفسيرات شتى ، واستخلص منه بعض الفقهاء سنداً للقول بأنه إذا قدم الانقاذ من سفينة حربية أو سفينة عامة ، فإن الدولة لا تستحق أية مكافأة عن هذا الانقاذ وذلك لأن الدولة إنما تقوم بواجب عام مفروض عليها بمقتضى وظائفها ، فيمتنع عليها أن تجنى منه . بحداً مادياً . ولكن هذا الرأى لم يسد لا فى التشريع ولا فى القضاء . فصدر فى انجلترا قانون سنة ١٩٤٧ أقر للسفن الحربية بالحق فى مكافأة الانقاذ . وأخذ التقنين البحرى البولونى سنة ١٩٦١ بنفس الحل ، واستقر عليه القضاء فى كبر من الدول .

ولذلك وقع فى بروكسل فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ بروتوكول بتعديل معاهدة

المساعدة والاندب . وقد ألغى هذا البروتوكول المادة ١٤ سالفه الذكر وأحل محلها مادة أخرى تقضى بان أحكام المعاهدة تنطبق على الانقاذ الذى تقوم به سفينة حربية أو سفينة عامة أو يقدم إليها ، بشرط أن ترفع الدعاوى على الدولة أمام محاكم الدولة ذاتها . وبذلك فإن الانقاذ الذى تقوم به سفينة حربية أو سفينة عامة أو يقدم إليها تستحق عنه مكافأة وفقاً للتشريع الدولى الحديث . وبهذا الحكم أخذ التقنين البحرى اسرى فى المادة ٣٠٣ .

٤٩٣- (د) المساعدة التى تقدم تنفيذاً للالتزام تعاقدى :

إذا تحمل شخص بمقتضى عقد أبرم قبل حلول الخطر الالتزام بتقديم مساعدته للسفينة فى حالة الخطر ، فإنه لا يستحق مكافأة عن هذه المساعدة . وعلى هذا لا يستحق أفراد الطاقم أية مكافأة إذا ساهموا فى انقاذ السفينة التى يعملون عليها ، لأن هذا واجب عليهم بمقتضى عقد العمل الذى يربطهم بمجهز السفينة .

كذلك لا يستحق المرشد مكافأة عن المساعدة التى يقدمها للسفينة التى يرشدها لأنه ملزم بذلك بمقتضى عقد الارشاد . ومع ذلك فإن المادة ٢٨٤ بحرى توجب على المرشد أن يقدم مساعدته أولاً للسفينة التى تكون فى خطر ولو لم يطلب إليه ذلك ، وفى هذه الحالة يكن للمرشد الحق فى مكافأة خاصة يحددها رئيس مجلس إدارة الميناء الذى يتبعه المرشد ، وتقدر هذه المكافأة الخاصة طبقاً لقواعد تقدير مكافأة الانقاذ لتوافر الشروط القانونية للانقاذ فى هذه الحالة (١) .

وتطبيقاً لفكرة ذاتها لا يكون للتقاطرة الحق فى أية مكافأة عن مساعدة السفينة التى تقطرها أو شحنتها ، إلا إذا أدت تلك التقاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذاً لعقد القطر (م) من المعاهدة و٣٠٨ بحرى مصرى) . ومثال الخدمات الاستثنائية التى لا تعد تنفيذاً لعقد القطر قيام التقاطرة بأثناء

(١) دنكرك ٢٢ سبتمبر ١٩٥٨ D.M.F. ١٩٥٩ - ٢٤٧ ، أسين ٢٥ يناير ١٩٥٩ D.M.F.

١٩٥٥ - استئناف باريس ٧ مارس ١٩٥٥ D.M.F. ١٩٥٥ - ٤٤٦ ، استئناف Douai

٧ أبريل ١٩٦٠ D.M.F. ١٩٦٠ - ٤١٦ .

حريق شب فى السفينة المقطورة أو بتخفيف حمولتها أو بتعويم السفينة المقطورة الجانحة .

٤٩٤- (هـ) انقاذ الأشخاص :

تنص المادة ٩ من المعاهدة على أنه : لا يستحق أى أجر على الأشخاص الذين صار انقاذهم ، . وذلك لأن انقاذ الأرواح البشرية واجب انساني محض . فضلاً عن استحالة تقدير الخدمة التى تؤدى فى هذه الحالة ، فقيمة الأشياء المنقذة تدخل فى حساب المكافأة ، أما قيمة الأرواح البشرية فلا يمكن تقديرها . هذا إلى أن المساعدة البحرية تعد خسارة مشتركة ، والأشخاص الذين يفيدون من هذه الخسارة لا يشتركون فى تحملها .

على أن الفقرة الثانية من المادة ٩ عرضت بعد ذلك للحالة التى تقدم فيها المساعدة للأشخاص والأموال معاً وهو الوضع الغالب ، فقضت بأن منقذى الأرواح البشرية الذين يتدخلون بمناسبة الحادث الذى أدى إلى الانقاذ يستحقون حصة عادلة فى المكافأة التى تعطى لمنقذى السفينة وشحناتها وملحقاتها ، إذ أن منقذى الأرواح البشرية قد تعرضوا لنفس المخاطر التى تعرض لها منقذو الأموال فمن العدالة أن يستحقوا نصيباً من المكافأة .

أما التقنين البحرى المصرى فقد عدل عن هذا الحكم التقليدى ونص فى الفقرة الأولى من المادة ٣١١ على أن : تستحق عن انقاذ الأشخاص مكافأة يحددها القاضى عند الخلاف ويجوز له أن يعفى الشخص الذى أنقذ من أداء المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك ، . وقيل فى تبرير ذلك أن المشرع قدّر أنه من غير المنطقى أن تستحق المكافأة عند انقاذ الأموال ولا تستحق عند انقاذ الأشخاص ، إذ يخشى أن ينضل بحارة السفينة المنقذة - أو على الأقل ذوى النفوس المريضة منهم - انقاذ البضائع على انقاذ الأشخاص لعلمهم أنهم سوف لا يكافأون على هذا الانقاذ . ثم إنه من الانصاف أن يحصل المنقذ على مكافأة نظير جهده ومخاطرته إذا كانت الحالة المادية للشخص الذى أنقذ تسمح بدفع المكافأة (١) . وقد جعلت الفقرة الثانية من المادة ٣١١ لمنقذى الأرواح

(١) المذكرة الايضاحية لمشروع قانون رقم ٢٢٠ .

البشرية نصيباً عادلاً من المكافأة التي تعطى لمنقذى السفينة والحمولة في حالة انقاذ الأشخاص والأموال معاً ، ولم تجز الجمع بين هذا النصيب والمكافأة المشار إليها في الفقرة الأولى .

٤٩٥- (و) انقاذ رسائل البريد :

وتطبيقاً للاتفاقيات الدوائية ، قضت المادة ٣٠٩ بعدم استحقاق أى مكافأة أو مصاريف عن انقاذ رسائل البريد أياً كان نوعها .

٢١ بحث الرابع

تحديد المكافأة

٤٩٦- تحدد المكافأة باتفاق الطرفين ، وإلا فتحدد بمعرفة القاضى (م) من المعاهدة ، م ٣١٠ بحرى) . بيد أن الغالب أن تحدد المكافأة بمعرفة محكمين يختارهم الطرفان .

٤٩٧- تحديد المكافأة باتفاق الطرفين :

قد تحدد المكافأة باتفاق الطرفين (١) ويثبت هذا الاتفاق بكافة الطرق . وتنص المادة ٧ من المعاهدة على أن كل ، اتفاق بالمساعدة والانقاذ يبرم وقت الخطر وتحت تأثيره يجوز للقاضى ابطاله أو تعديله بناء على طلب أحد الطرفين إذ رأى القاضى أن الشروط المتفق عليها غير عادلة ، . ثم تصيف الفقرة الثانية من المادة ٧ ما يأتى ، وفى جميع الأحوال إذا ثبت أن رضاء أحد الطرفين قد أفسد بالتدليس أو التستر أو أن قيمة الأجر مبالغ فيها زيادة أو نقصاً بحيث لا تتناسب مع الخدمة المؤداة فإنه يجوز للقاضى أن يبطل أو يعدل هذا الاتفاق بناء على طلب صاحب المصلحة فى ذلك ، . وقد أخذت المادة ٣١٢

(١) يجرى العمل على أن يتم الاتفاق على الانقاذ بمقتضى وثيقة اللويدز للانقاذ البحرى على أساس " No cure no pay " أى لا مكافأة بدون نجاح الانقاذ . ويقوم المحكمون المتخصصون بهيئة اللويدز بتقدير مكافأة الانقاذ على أسس عادلة ومستقرة . كما تشترط هيئات الانقاذ البحرى قبول شروط هذه الوثيقة مقدماً من جانب ريان السفينة طالبة الانقاذ .

بحرى مصرى بهذا الحكم بالنص على أنه ، يجوز للمحكمة - بناء على طلب أحد الطرفين - ابطال أو تعديل كل اتفاق على الانقاذ إذا تبين لها أن شروطه غير عادلة ، . ويؤخذ من هذه النصوص أن هناك ثلاث حالات لابطال الاتفاق أو تعديله هي :

١- إذا أبرم الاتفاق وقت الخطر وتحت تأثيره . ولا يعتبر هذا الحكم تطبيقاً للقواعد العامة في الاكراه . ذلك أن الاكراه يفترض رهبة يبعثها شخص معين سواء أكان أحد المتعاقدين أم غيرهما ، فى حين أن المنقذ لم يفعل أكثر من استغلال الظروف التى أحاطت بالطرف الآخر ، وهى ظروف ملجئة لا يد لأحد فيها . ويلاحظ أن العقد لا يجوز ابطاله أو تعديله إلا إذا رأى القاضى أن الشروط المتفق عليها غير عادلة مما يجعل الغبن سبباً خاصاً لبطلان اتفاق الانقاذ أو تعديله .

٢- إذا كان رضاء أحد الطرفين قد شابه تدليس أو كتمان . والتدليس الذى يعيب الرضا إما أن يصدر من ربان السفينة المنقذة بأن لجأ إلى حيل لايهام السفينة بأنها فى حالة خطر ، وإما أن يصدر من ربان السفينة المنكوبة الذى يسكت عمداً عن بيان حقيقة الخطر وصعوبات الانقاذ . وقد اعتبرت المعاهدة السكوت تدليساً كما هو حال فى القانون المدنى (م ١٢٥ مدنى) . ويراعى أن المعاهدة لم تقتصر على اجازة ابطال العقد فى هذه الحالة كما تقضى القواعد العامة ، بل أجازت للقاضى تعديل الاتفاق كذلك .

٣- إذا كانت قيمة المكافأة مبالغاً فيها زيادة أو نقصاً بحيث لا تتناسب مع الخدمة المؤداة . وهذا الحكم تطبيق للنظرية العامة فى الغبن أو الاستغلال فى التشريعات الحديثة . ويلاحظ أن الحالة الأولى من أحوال الابطال أو التعديل تدخل فى نطاق الحالة الثالثة ، لأن الشروط المتفق عليها لا تكون غير عادلة إلا إذا انتفى التناسب والتعادل بين قيمة المكافأة والخدمة المؤداة .

٤٩٨- تحديد المكافأة بمعرفة القاضى ،

إذا لم يحصل اتفاق على المكافأة تولى القاضى تحديدها . وتضع المادة الثامنة من المعاهدة وكذلك المادة ٣١٣ بحرى مصرى الأسس التى يجب على القاضى أن يراعيها عند تقدير المكافأة .

(أ) الأسس الأولى للمكافأة : يجب على القاضى عند تحديد المكافأة أن يراعى العناصر الآتية :

١- الفائدة التى تحققت : والواقع أن الانقاذ إذا لم يأتى بفائدة ما فلا تستحق أية مكافأة . بيد أن الفائدة التى تجنى من الانقاذ تتفاوت فى المرتبة ، فقد ينجح المنقذ مثلاً فى تخفيف حمولة السفينة ، ثم تقوم سفينة أخرى بتعويضها .

٢- مجهودات وكفاءة الأشخاص الذين اشتركوا فى الانقاذ .

٣- الخطر الذى تعرضت له السفينة التى أنقذت وركابها وطاقمها وشحنتها وبالمُنقذين والسفينة المنقذة .

٤- المدة التى استغرقتها عمليات الانقاذ .

٥- المصاريف : ككثمن الوقود ، وأجور الطاقم الإضافية .

٦- الأضرار التى نتجت عن عمليات الانقاذ : كالأضرار المادية التى لحقت بالسفينة المنقذة والأضرار البدنية التى لحقت بالطاقم .

٧- أخطار المسؤولية وغير ذلك مما تعرض له المنقذون : كالمسؤولية التى يتحملها المنقذ بسبب عملية الانقاذ قبل الغير أو قبل الشاحنين .

٨- قيمة الأدوات التى استعملها المنقذون .

٩- نوع الخدمة المخصصة لها السفينة المنقذة إذا اقتضى الحال ذلك : فإذا تعلق الأمر بسفينة تجارية قدمت مساعدتها لسفينة أخرى أثناء مقابلتها لها عرضاً ودرن أن تغير طريقها بأن قطرتنا إلى نفس الميناء الذى تتجه إليه ، فإن مكافأة الانقاذ تكون ربحاً عرضياً وإضافياً يجب أن يؤخذ فى حدود ضيقة نسبياً . وعلى العكس يجب أن تقدر المكافأة على أسس أكثر اتساعاً إذا تعلق الأمر بسفينة مخصصة للقيام بعمليات المساعدة والانقاذ ، نظراً لأننا لا نعمل كن الوقت بل نظل عاطلة حتى تدعوا الظروف إلى تقديم المساعدة لسفينة فى حالة الخطر ، كما أنها لا تستحق مكافأة إلا إذا نجحت المساعدة وأنت بنتيجة مفيدة (١) .

(١) استئناف مختلط ٩ يناير ١٩١٩ ب ٣٠ - ١٣٥ .

ويمكن رد هذه العناصر المختلفة إلى فكرة موحدة وهى أن الأساس الأول للمكافأة يلحصر فى مصروفات عملية الانقاذ ومخاطرها .

(ب) الأساس الثانى للمكافأة : على أن هذا الأساس الأول لا يحقق للمنقذ مكافأة كبيرة ما لم يقترن بأساس ثانٍ يزيد من قيمة المكافأة ، وهذا الأساس الثانى هو قيمة الأشياء التى أنقذت . فتقدر قيمة السفينة والحمولة التى أنقذت معاً ويعطى المنقذ نسبة مئوية من هذه القيمة . ولم تحدد المعاهدة ولا القانون المصرى نسبة ثابتة لما تدخل به الأشياء المنقذة فى تقدير المكافأة ، ولذلك فالأمر متروك لتقدير القاضى المطلق . وقد تصل مكافأة الانقاذ فى العمل إلى ٦٠ فى المائة من قيمة الأشياء المنقذة . ولا يجوز فى أية حالة أن يزيد المبلغ الذى يدفع على قيمة الأشياء التى صار انقاذها (م ٢ من المعاهدة وم ٣٠٥ فقرة ١ بحرى مصرى) .

المبحث الخامس

توزيع المكافأة

٤٩٩- يحدد القاضى النسبة التى توزع بها المكافأة بين السفن التى اشتركت فى عمليات الانقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وريانها وطاقمها (م ٢/٦ معاهدة وم ٣١٠ فقرة ١ بحرى مصرى) وفقاً للأسس التى تراعى فى تحديد المكافأة التى تلزم بها السفينة التى أنقذت (م ٢/٨) . وإذا كانت السفينة التى قامت بالانقاذ سفينة أجنبية فيتم التوزيع بين مالكيها وريانها والأشخاص الذين فى خدمتها طبقاً لقانون الدولة التى تتمتع السفينة بجنسيتها (م ٣١٠ فقرة ٢) . وتحدد بعض التشريعات نصيب كل من هؤلاء فى التوزيع ، كالتقنين التجارى الألمانى (م ٤٧٩) الذى ينص على أن لمالك السفينة نصف المكافأة ، وللريان الربع ، ولرجال الطاقم الربع الباقي ويوزع عليهم بنسبة أجورهم .

وتعد مكافأة الانقاذ من قبيل الخسارة . شتركة إذا كان الخطر ناشئاً عن قوة قاهرة ، وكان الانقاذ مفيداً للرسالة البحرية بأجمعها السفينة والحمولة على

السواء (١) . ومن ثم يشترك فى تحمل المكافأة كل من أفاد من الانقاذ سواء فى ذلك المجهز والشاحنون طبقاً لقواعد المساهمة فى الخسارة المشتركة .

المبحث السادس

الوفاء بالمكافأة

٥٠٠- دعوى الوفاء بالمكافأة :

ترفع دعوى الوفاء بمكافأة الانقاذ من مالك السفينة التى قامت بالانقاذ أو من ريانها على مالك السفينة التى أنقذت أو ريانها .

وترفع الدعوى أمام محكمة موطن مجهز السفينة التى أنقذت . على أنه إذا وقع الانقاذ فى المياه الإقليمية المصرية سواء أكان ذلك بين سفينة مصرية وسفينة أجنبية أو بين سفينتين أجنبيتين ، ثبت الاختصاص للمحاكم المصرية لتعلق الأمر بالتزام نشأ فى مصر (م ٣٠ مرافعات) (٢) . وتنص المادة ٣١٦ بحرى مصرى على أنه ، يقع باطلاً كل اتفاق يقضى باختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن الانقاذ أو بإجراء التحكيم فى هذه الدعاوى خارج جمهورية مصر العربية وذلك إذا وقع الانقاذ فى المياه المصرية وكانت السفينة التى قامت بالانقاذ أو السفينة التى أنقذت تتمتع بالجنسية المصرية، (٣) . وتختص أيضاً بنظر دعوى الانقاذ محكمة المكان الذى أجرى فيه الحجز على سفينة المدعى عليه طبقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالحجز التحفظى على السفن (م ٧) (٤) .

وتتقدم الدعوى بمضى سنتين من اليوم الذى انتهت فيه أعمال الانقاذ (م ١٠ فقرة ١ من المعاهدة م ٣١٥ فقرة ١ بحرى مصرى) .

(١) استئناف مختلط ٦ مايو ١٩٢٥ ب ٣٧ - ٤٠٣ .

(٢) استئناف مختلط ٢٢ مارس ١٨٩٩ ب ١١ - ١٦٦ .

(٣) يلاحظ أن غالبية عمليات الانقاذ البحرى التى تقع خارج المياه الإقليمية المصرية تتم وفقاً لوثيقة اللويندر ومن شروطها الجوهرية شرط التحكيم فى لندن .

(٤) أنظر ما سبق بند ١٣٢ .

وتجيز المعاهدة للدول المتعاقدة أن تضع فى تشريعاتها كسبب لامتداد النقاد كرون السفينة التى صار انقازها لم يمكن الحجز عليها فى المياه الاقليمية للدولة التى يقيم فيها المدعى أو يوجد فيها محله الرئيسى (م ١٠/١) . وقد استعمل المشرع المصرى هذه الرخصة ونص فى المادة ٣١٥ فقرة ٢ بحرى على أنه « مع مراعاة أحكام القانون المدنى يقف سريان المدة المنصوص عليها فى الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها فى المياه الاقليمية وكان المدعى من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها ، .

٥٠١- امتياز المكافاة ،

ولم يكن التقنين البحرى الملغى بنص على امتياز مكافاة الانقاذ مما حمل القضاء على اعتبارها من مصروفات الحفظ والصيانة الممتازة وفقاً لقواعد القانون المدنى (م ١١٤٠) . وقد تدارك القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية هذا النقص فنص صراحة على اعتبار المكافآت المستحقة نظير المساعدة والانقاذ ممتازة على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التى حصلت المساعدة خلالها ، وجعل هذا الامتياز فى المرتبة الثالثة (م ١ فقرة ٣) مقتفياً فى ذلك أثر معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٦ . وتكرر النص على هذا الامتياز فى المادة ٢٩ بند ٤ من التقنين البحرى الجديد . وإذا قدمت المساعدة للسفينة عدة مرات فى رحلة واحدة ، فإن المكافآت المستحقة عنها ترتب طبقاً للترتيب العكسى لتاريخ نشوئها (م ٣٤ فقرة ٣) . أى أن من قدم المساعدة الأخيرة يفضل على من سبقه ، لأنه لولا المساعدة الأخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين .

الفصل الثالث

الخسارات المشتركة

٥٠٢- الخسارات البحرية هي جميع الأضرار التي تحصل للسفينة وللبضائع وجميع المصاريف الاستثنائية المنصرفة على السفينة والبضائع .
والخسارات البحرية ، سواء أكانت أضراراً أم مصروفات ، على نوعين :
خسارات خاصة ، وخسارات مشتركة .

١- فالخسارات الخاصة Particular averages هي الخسارات التي يتحملها من تصيبه (م ٣٢٠) . فيتحمل المجهز الخسارة التي لحقت بسفينته أو أنفقت في سبيلها ، كما يتحمل الشاحن الخسارة التي لحقت بضاعته أو أنفقت بسببها ما لم يكن المجهز مسئولاً عنها . وهذه الخسارات لا تدخل تحت حصر . ومثال الخسارات الخاصة الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب خاص بها أو بسبب العاصفة أو الغرق أو الجنوح أو المصادرة ، والنفقات المنصرفة لانقاذ البضاعة ، والأضرار اللاحقة بالسفينة بسبب خطأ الريان أو قوة قاهرة أو عيب خاص بالسفينة .

٢- أما الخسارات المشتركة أو العامة General averages فهي الأضرار التي تحصل اختياراً في حالة الخطر وكذلك المصاريف التي تنفق عن قصد في مثل هذه الأحوال من أجل السلامة العامة (م ٣١٩) . وهذه الخسارات يشترك المجهز والشاحنون في تحملها . ومثالها أن يقوم الريان بالقاء بعض البضائع في البحر أو بكسر شراعات السفينة وصواريخها تخفيفاً لحمولتها وتمكيناً لها من متابعة السفر ، أو بدفع مكافأة عن المساعدة التي قدمتها سفينة أخرى لسفينته في حالة الخطر .

وليس لاصطلاح الخسارات المشتركة ، من معنى إلا بالمقابلة لاصطلاح الخسارات الخاصة ، ذلك أن الخسارات في ذاتها ليست مشتركة أو عامة تصيب السفينة والحمولة معاً ، بل إن الأمر يتعلق في الواقع بمساهمة أو اشتراك عام في الخسارات .

ونقسم دراستنا للخسارات المشتركة إلى خمسة فروع نتناول فيها على التوالى الأصل التاريخى لنظام الخسارات المشتركة ، والأساس القانونى الذى تقوم عليه ، وشروطها ، وأنواعها ، وتسويتها .

الفرع الأول

الأصل التاريخى والتنظيم القانونى للخسارات المشتركة

٥٠٣ - يعد نظام الخسارات المشتركة من أقدم أنظمة القانون البحرى . ولعل قانون رودس الذى كان سائداً فى جزيرة رودس أيام الفينيقيين هو أول من أبرز فكرة الخسارات المشتركة . ثم أخذ الرومان هذا القانون عن الفينيقيين وأسموه « قانون رودس الخاص بالرمى فى البحر Lex Rhodia de Jactu » ، وقد أعطى هذا القانون مالك البضاعة التى أُلقيت فى البحر دعوى على الريان الذى قام بالقائها للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر . وأعطى الريان دعوى أخرى على الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من جراء التضحية^(١) .

وقد طبق قانون رودس فى الحوض الشرقى للبحر المتوسط أيام الامبراطورية البيزنطية ، ثم انتقل إلى عادات الحوض الغربى للبحر المتوسط خلال القرون الوسطى حتى دُون فى قنصلية البحر فى القرن الرابع عشر .

وأوردت قنصلية البحر أحكاماً مفصلة عن الرمى فى البحر ، وأوجبت على الريان قبل القيام بها الاجراء أن يأخذ رأى الشاحنين الذين جرت عادتهم على السفر مع البضاعة فى ذاك الوقت . فإذا وافق الشاحنون قام الريان بالرمى .

ثم جاءت أحكام أوليرون فأوجبت أخذ موافقة الشاحنين قبل القيام بالرمى أو قبل التضحية ببعض أجزاء السفينة تخفيفاً لحمولتها وتمكيناً لها من تفادى الخطر ومتابعة السفر . بيد أن الحصول على موافقة الشاحنين يتطلب وجودهم على ظهر السفينة . فإذا كانوا غائبين أو رفض بعضهم القيام بالتضحية ، كان

(١) أنظر ما سبق بند ١٤ .

للريان أن يتصرف بعد أخذ رأى الملاحين على أن التضحية لا مفر منها ولا مناص .

ثم جاء القانون الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ فأخذ بنظام الخسارات المشتركة . وتبعه التقنين التجارى الفرنسى سنة ١٨٠٧ ، فالتقنين البحرى المصرى الملغى سنة ١٨٨٣ الذى عالج الخسارات البحرية سواء أكانت خصوصية أو مشتركة فى الفصل الثانى عشر منه (المواد من ٢٣٥ إلى ٢٦٦) ، وأطلق على الخسارات المشتركة اسم « الخسارات العمومية » . ثم جاء التقنين البحرى الجديد وتناول نظام الخسارات البحرية فى الفصل الثالث من الباب الرابع فى المواد من ٣١٧ إلى ٣٣٩ مستعيناً فى ذلك بقواعد يورك وأنفرس التى سيأتى ذكرها .

ونصوص التقنين البحرى ، فيما يتعلق بالخسارات المشتركة غير ملزمة ، فهى تنطبق فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوى الشأن (م ٣١٧) ، مما يسمح للمتعاقدين بتعديلها وإبدالها بقواعد أخرى أكثر ملاءمة . وقد جرت العادة على النص فى عقود إيجار السفن بالرحلة وعقود النقل البحرى على تطبيق قواعد يورك وأنفرس الخاصة بالخسارات المشتركة .

٥٠٤- قواعد يورك وأنفرس :

تختلف التشريعات البحرية فى تنظيم الخسارات المشتركة اختلافاً يثير كثيراً من التنازع بينها ، لا سيما وأن الشاحنين يكونون فى العادة من جنسيات مختلفة . وقد سار القضاء فى معظم الدول على تطبيق قانون ميناء التفريغ النهائى أى قانون آخر ميناء فى نهاية الرحلة البحرية بوصفه القانون الذى يحكم تنفيذ عقد النقل ودعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة إنما تتعلق بهذا التنفيذ .

وقد روى ، قضاء على هذا التنازع ، وضع قواعد موحدة تنسم بطابع الجدة وتتفق وحالة الملاحة البحرية الحديثة . وأخذت جمعية القانون الدولى على عاتقها تحقيق هذه المهمة ، فعقدت مؤتمراً فى يورك سنة ١٨٦٤ وآخر فى أنفرس سنة ١٨٧٧ انتهى بوضع قواعد يورك وأنفرس الخاصة بالخسارات المشتركة . ووفق على هذه القواعد وعددها ثمانى عشرة قاعدة مرقومة بالأرقام اللاتينية فى مؤتمر ليفربول سنة ١٨٩٠ .

ولم تكن قواعد يورك وأنفرس سنة ١٨٩٠ إلا حلولاً لحالات خاصة . فهي لا تضع قواعد عامة ولا تتضمن تعريفاً للخسارة المشتركة . وقد استكمل هذا النقص في المؤتمر الذى عقد فى استوكولم سنة ١٩٢٤ . واحتفظ هذا المؤتمر بالاسم التقليدى للقواعد ، قواعد يورك وأنفرس ، واتبع هذا الاسم بتاريخ السنة ١٩٢٤ ، تمييزاً لها عن قواعد سنة ١٨٩٠ . وتتضمن قواعد سنة ١٩٢٤ تعريفاً للخسارات المشتركة ، كما تشتمل على قواعد عامة تحكم هذه الخسارات وتأتى فى المقدمة . ورغبة فى عدم تغيير الترقيم وهو ذائع معروف أشير إلى القواعد السبع الجديدة التى أضيفت سنة ١٩٢٤ بالحروف من A إلى G ، ثم يلى ذلك ذكر سبع عشرة قاعدة قديمة بالأرقام اللاتينية .

وقد كانت قواعد يورك وأنفرس محل تعديل جزئى فى المؤتمر الذى عقده اللجنة البحرية الدولية فى امستردام فى سبتمبر ١٩٤٩ وانتهى إلى وضع قواعد يورك وأنفرس سنة ١٩٥٠ ، والتعديل الجوهرى الذى دخل على هذه القواعد هو اضافة قاعدة تمهيدية خاصة للتفسير . ثم دخل عليها تعديل أخير فى هامبورج سنة ١٩٧٤ .

وقواعد يورك وأنفرس ليس لها طابع الالتزام ، بل تستمد قوتها من اتفاق ذوى الشأن عليها ، وفقاً للطريقة التى التزمته جمعية القانون الدولى فى توحيد القانون البحرى بايجاد عادات اتفاقية تحل محل القواعد الوطنية .

وقد لاقت هذه القواعد نجاحاً كبيراً فى معظم البلاد ، فكثرت الاحالة إليها فى مشارطات الايجار وسندات الشحن بأن ينص فيها على أن تكون تسوية الخسارات المشتركة وفقاً لقواعد يورك وأنفرس .

الفرع الثانى

الأساس القانونى لنظرية الخسارات المشتركة

٥٠٥- مذهب الاثراء بلا سبب :

يرى البعض (١) أن نظرية الخسارات المشتركة ما هى إلا تطبيق لأحكام

(١) ليون كان وريينو جزء ٦ بند ٨٧٠ ، دانجون جزء ٣ بند ١١٤٧ .

القواعد العامة فى الاثراء بلا سبب . ذلك أن عمل الريان الاختيارى قد ألحق خسارة بمالك السفينة أو بأحد الشاحنين . وهذه الخسارة قد نشأ عنها اثناء الشاحنين الآخرين الذى سلمت بضاعتهم واثراء المجهز الذى سلمت سفينته . ومن ثم يجوز لمن لحقته الخسارة أن يرجع على من أثرى بمقتضى دعوى الاثراء بلا سبب .

ولكن يؤخذ على هذا المذهب أنه إذا كان هناك افتقار وخسارة فى جانب فليس ثمة اثناء فى الجانب الآخر ، لأن عدم التعرض للهلاك لا يعد من قبيل الاثراء .

وإذا كانت نظرية الخسارات المشتركة محض تطبيق للاثراء بلا سبب لكان الواجب أن يؤخذ بها فى النقل البرى أسوة بالنقل البحرى ، مع أن الواقع غير ذلك ، إذ رفضت محكمة النقض الفرنسية تطبيق نظرية الخسارات المشتركة على النقل البرى لأنها - كما قالت - خاصة بالنقل البحرى وحده (١) .

٥٠٦- مذهب اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين :

ويرى ريبير (٢) أن نظرية الخسارة المشتركة تقوم على اتحاد المصالح union d'intérêts بين المجهز والشاحنين ضد مخاطر البحر . ففى النقل البرى يعتبر الناقل مجرد مقاول يتحمل كل مخاطر النقل . أما فى الملاحة البحرية فإن مخاطر النقل أكثر وقوعاً وأشد جسامة ، ومن الممكن تفاديها وانقاذ السفينة والحمولة إذا قام الريان بتضحية اختيارية فى سبيل السلامة العامة ، ولحث الريان على القيام بهذه التضحية تقرر أن هذه التضحية إنما يقوم بها الريان لمصلحة جميع ذوى الشأن فى الرسالة البحرية بوصفه ممثلاً للمجهز والشاحنين على السواء نظراً لاتحاد المصالح الذى ينشأ بينهم منذ شحن البضاعة على ظهر السفينة .

(١) نقض فرنسى ٤ مارس ١٨٦٣ دائوز ١٨٦٣ - ١ - ٣٩٩ .

(٢) ريبير ، جزء ٣ بند ٢٢٢ .

والشاحنين ،

والواقع أن نظرية الخسارات المشتركة ليست تطبيقاً للقواعد العامة بل هي نظام بحرى أصيل يتضمن خروجاً على هذه القواعد ، ويقوم - فى رأينا - على اتفاق ضمنى بين المجهز والشاحنين يشتركون بمقتضاه فى تحمل المخاطر التى تتعرض لها الرسالة البحرية .

ومما يؤيد هذا رأى التطور التاريخى الذى مر به نظام الخسارات المشتركة ، فقد رأينا أنه كان يجب على الريان وفقاً لقنصلية البحر وأحكام أوليرون ، أن يستشير الشاحنين وممثليهم قبل القيام بأية توضحية فى سبيل السلامة العامة ، مما يقطع بأن أساس المساهمة فى الخسارة المشتركة هو عقد ضمنى بين المجهز والشاحنين . وتبدو فكرة العقد الضمنى واضحة جلية فى التقنين البحرى (الملغى) ذاته حيث تقضى المادة ٢٤٥ بوجوب استشارة أرباب البضائع فى السفينة . وإذا كان الشاحنون لا يسافرون اليوم مع بضائعهم مما يجعل استشارتهم وقت الخطر متعذرة إن لم تكون مستحيلة ، فإن هذا لا ينتقص من صحة هذا الرأى ، إذ أن الريان يعتبر ممثلاً قانونياً لكل ذوى الشأن فى الرسالة البحرية (المجهز والشاحنين على السواء) ، وله بمقتضى هذه النيابة أن يتصرف وقت الخطر لمصلحتهم المشتركة .

الفرع الثالث

شروط الخسارة المشتركة

٥٠٨- تعرف المادة ٣١٩ فقرة أولى من التقنين البحرى الخسارة المشتركة بقولها ، تعد خسارة مشتركة كل توضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الريان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة والأموال (١) الموجودة عليها ، .

(١) جاء فى النص الأسمى عبارة ، خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها ، .

ويؤخذ من نص هذه المادة أنه يشترط لاعتبار الخسارة مشتركة ثلاثة شروط :

- ١- حصول تضحية اختيارية من الريان .
- ٢- أن تكون التضحية الاختيارية لدرء خطر يهدد الرسالة البحرية .
- ٣- أن تكون التضحية الاختيارية لأجل السلامة العامة .

المبحث الأول

تضحية اختيارية من الريان

٥٠٩- يشترط لاعتبار الخسارة مشتركة أن تتضمن تضحية اختيارية يقررها الريان عن قصد . ومن ثم إذا كانت الخسارة نتيجة قوة قاهرة فإنها لا تعد خسارة مشتركة بل خسارة خاصة يتحملها من تصيبه ، كما إذا قذفت الرياح بالبضائع إلى البحر أو سببت دخول الماء إلى عنبر البضائع فأحدثت تلفاً بها . أما إذا ألقى الريان باختياره بعض البضائع في البحر انقاذاً للسفينة وحمولتها ، فإن هذا يعد خسارة مشتركة . كما لا يعتبر خسارة مشتركة الضرر الذي يقع بخطأ الغير كما في حالة التصادم ، وكل ما للمتضرر حينئذ هو الرجوع على من ارتكب الخطأ .

وأثير التساؤل عما إذا كانت الأضرار والمصروفات التي تبذل أو تنفق اختياراً تعتبر من قبيل الخسارة المشتركة إذا كانت نتيجة لخسارة خاصة سابقة عليها . مثال ذلك أن تجنح السفينة بقوة قاهرة ويقرر الريان تعويمها . فهل تعتبر مصروفات التعويم خسارة مشتركة أو خسارة خاصة ؟ من المتفق عليه أن التضحية الاختيارية التي تبذل أو تنفق على إثر خسارة خاصة ويقصد تجنب الضرر الرسالة البحرية آثارها تعتبر من قبيل الخسارة المشتركة لأن أساسها عمل

- واستعمال أداة لفصل (أو) بدلاً من أداة انعطاف (و) خطأ ما كان ينبغي الوقوع فيه إذ أن الخطر إذا كان يهدد السفينة وحدها أو الأموات الموجود عليها وحدها فلا تعد التضحية التي يقوم بها الريان خسارة مشتركة بل خسارة خاصة يتحملها من تصيبه ، ولا بد لقيام الخسارة المشتركة من خطر يهدد السفينة والأموال الموجودة عليها معاً .

اختياري قصدي من جانب الريان (١) .

وعندما يكون عمل الريان اختياريًا ، فإن كل النتائج المباشرة لهذا العمل ولو لم تكن اختيارية تعتبر أيضاً من قبيل الخسارة المشتركة (٢) . وتطبيقاً لذلك أيضاً تعد من الخسائر المشتركة مصاريف تعويم السفينة التي جنح بها الريان عمداً حتى لا تصطدم بالصخور ، وتلف البضائع بسبب الرسو الاجباري في ميناء ، والأضرار التي تحصل للبضائع الباقية في السفينة بسبب رمي غيرها .

المبحث الثاني

وجود خطر تتعرض له الرسالة البحرية

٥١٠- يلزم لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة مشتركة أن يكون هناك خطر داهم تتعرض له السفينة والحمولة معاً ، وأن تكون هذه التضحية بقصد درء هذا الخطر عن الرسالة البحرية بأسرها .

وتطبيقاً لذلك تعد مصروفات تعويم السفينة خسارة مشتركة إذا جنحت في مكان خطر أو ظروف عصيبة . وعلى العكس من ذلك فإن مصروفات التعويم تعد خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده إذا كان الجنوح لا يعرض السفينة وحمولتها لأي خطر . وإذا قرر الريان الالتجاء إلى ميناء غير منظور بقصد اراحة رجال الطاقم من عناء العمل فلا تعد نفقات الالتجاء خسارة مشتركة . أما إذا قرر الريان الالتجاء إلى ميناء بسبب هياج البحر ، فإن مصروفات الالتجاء تندرج في عداد الخسائر المشتركة .

ولا يشترط في الخطر الذي يتهدد السفينة والحمولة أن يكون حالاً ، بل يكفي أن يكون متوقعاً وممكنًا ، إذ لا يلزم الريان بانتظار وقوع الخطر فعلاً لاتخاذ ما يراه من اجراءات مناسبة .

(١) استئناف مختلط ٢٩ أبريل ١٩١٤ ب ٢٦ - ٣٤٠ .

(٢) نقض فرنسي ١٨ ديسمبر ١٨٦٧ داتوز ١٨٦٧ - ١ - ١٤٥ ، استئناف مختلط ٢٣ نوفمبر ١٩١٥ ب ٢٨ - ٢٦ .

ولا يشترط أن يكون الخطر الذى تتعرض له السفينة والحمولة حقيقياً ، بل
يكفى أن يعتقد الريان بوجود خطر جدى ولو لم يقع هذا الخطر فعلاً . لأنه لو
اشتراط فى الخطر أن يكون حقيقياً لتردد الريان فى اتخاذ الاجراءات المناسبة
خشية الخطأ فى التقدير . ويستفاد ذلك من المادة ٣١٩ التى تشترط أن يكون
عمل الريان بكيفية معقولة . فالعبرة فى نظر المشرع بما يراه الريان وما
يعتقده . بيد أنه يشترط أن يكون تقدير الريان للخطر معقولاً فلا يعد خسارة
مشتركة ما يقوم به الريان إذا أخطأ فى التقدير خطأ جسيماً بحيث اعتقد بخطر
لا ظل له من الحقيقة ولا وجود له إلا فى مخيلته .

٥١١- انتفاء خطأ الريان ،

والأصل أن يكون الخطر الذى يتهدد الرسالة البحرية ناشئاً عن قوة قاهرة .
فإذا كان الخطر الذى أحاط بالرسالة البحرية ناشئاً عن خطأ من الريان فهل يعد
من قبيل الخسارة المشتركة ما يقوم به الريان من تصحية اختيارية درءاً لهذا
الخطر ؟ فلو فرض أن الريان لم يحمل معه مقداراً كافياً من الوقود ثم نفذ
الوقود والسفينة فى عرض البحر فاضطر الريان إلى استعمال جزء من الحمولة
المشحونة فى سفينة (بترول مثلاً) كوقود . فثمة تصحية اختيارية لأجل
السلامة العام . ولكن هل تعتبر هذه التصحية خسارة مشتركة رغم أن الخطر
ناشئ عن خطأ الريان ؟ .

جرى القضاء على استبعاد الخسارة المشتركة إذا وجد فى الأصل خطأ من
الريان (١) ، أو من أحد أفراد الطاقم ، أو من المرشد (٢) ، أو من أحد تابعي
المجهز البريين (٣) ، أو من المجهز نفسه كما إذا كان هناك عيب خاص
بالسفينة (٤) . كما رفض القضاء الاعتراف بالخسارة المشتركة إذا كان ثمة
خطأ من الشاحن كأن يكون ببضاعته عيب خاص يعرض السفينة وباقي

(١) استئناف مختلط ٢٩ أبريل ١٩١٤ ب ٢٦ - ٣٥٩ .

(٢) نقض فرنسى ٢٣ يونيو ١٨٩٦ المجلة الدولية ١٢ - ٨ .

(٣) نقض فرنسى ٣ مارس ١٨٩٧ المجلة الدولية ١٢ - ٦٥٧ .

(٤) استئناف مختلط ٢٥ يناير ١٩٣٩ ب ٥١ - ١٣٣ .

البضائع للخطر (١) .

على أن بعض القوانين الأجنبية كالقانون الانجليزى والألماني والسكنديناوى واللبناني يعترف بالخسارة المشتركة ولو كان هناك خطأ من ذوى الشأن . وتأخذ قواعد يورك وأنفرس بالاتجاه الثانى فتنص القاعدة D منها على أنه إذا كان الحادث الذى سبب التضحية نتيجة خطأ ارتكبه أحد ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، وجبت المساهمة رغم ذلك ، مع عدم الاخلال بحق الرجوع بالتعويض على مرتكبى الخطأ . وقد تبنى التقنين البحرى المصرى الجديد هذا الاتجاه ، ونص فى المادة ٣٢٢ على أن : تعد الخسارة مشتركة لو وقع الحادث الذى نتجت عنه بخطأ أحد ذوى الشأن فى الرحلة وذلك دون اخلال بحق ذوى الشأن الآخرين فى الرجوع على صدر منه الخطأ ، . وعلى هذا إذا صدر خطأ من الريان فإن للشاحن طريقين : إما أن يرجع بدعوى المسؤولية على المجهز بسبب خطأ الريان ، وإما أن يرجع بدعوى المساهمة على المجهز والشاحن الآخرين . وله أن يختار بين الطريقين وفقاً لما تمليه عليه مصلحته .

المبحث الثالث

السلامة العامة

٥١٢- يشترط لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة مشتركة أن تكون للسلامة العامة أو للمنفعة المشتركة . ويقصد بالسلامة العامة سلامة الرسالة البحرية بأسرها ، أى سلامة السفينة وحمولتها من البضائع .

أما ما عدا السفينة والبضائع فلا يدخل فى تقدير السلامة العامة . فالأشخاص الموجودون على ظهر السفينة سراء أكانوا من الركاب أو من الطاقم والذين أنقذوا بفضل التضحية الاختيارية لا يشتركون فى تحملها ، لأن الأرواح غير قابلة للتقويم بالنقود . كما أن الأشياء التى توجد على ظهر السفينة ولا تعد

(١) استئناف أمريكا ٦ يولييه ١٩١٠ مجلة ادولوية ٢٦ - ٤٠٢ .

من البضائع لا تساهم فى الخسارة المشتركة إذا أنقذت كأمتعة البحارة وأمتعة المسافرين التى لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه وكذلك رسائل البريد على اختلاف أنواعها (م ٣٢٧) .

ويلاحظ أنه لا يعتد إلا بالبضائع التى توجد على السفينة وقت التضحية الاختيارية . فإذا فرغت البضاعة فى ميناء وصولها قبل حصول التضحية فإنها لا تساهم فى الخسارة المشتركة .

المبحث الرابع

النتيجة المفيدة

٥١٣- هل يلزم لاعتبار التضحية الاختيارية بمثابة خسارة مشتركة أن تترتب عليها نتيجة مفيدة ؟

نرى مع غالبية الشراح (١) أن الخسارة لا تعتبر مشتركة إلا إذا أسفرت عن نتيجة مفيدة بأن تنجو السفينة وحمولتها من الخطر . ويستند بعض الشراح فى القول بذلك إلى نظرية الأثر بلا سبب ومؤداها أنه لا يكفى الافتقار من جانب بل يلزم أن يقابله اثر من الجانب الآخر . على أننا وقد استبعدنا نظرية الأثر بلا سبب أساساً للمساهمة فى الخسارة المشتركة ، نستند فحسب على النصوص التشريعية . فقد كانت المادة ٢٥٨ بحرى ملغى تنص على أنه ، إذا رميت البضائع ولم تنج مع ذلك السفينة فلا وجه لتوزيع شئ ولا تلزم البضائع أو الأشياء الأخرى المخلصة بدفع شئ من خسارة البضائع الملقاة أو الحاصل لها التلف ولا بالتوزيع عليها ، . ويخلص من هذا النص أنه إذا ألقيت بعض البضائع فى البحر وغرقت السفينة رغم ذلك ثم أنقذ بعض البضائع بعد غرق السفينة فلا تلزم بالمساهمة فى الخسارة المشتركة لانقطاع رابطة السببية بين الرمي وانقاذ البضائع ، إذ أن البضائع قد أنقذت بسبب لا يمت للتضحية بصلة . وكان القضاء يسير على هذا الرأى (٢) .

(١) ليون كان وريتر جزء ٦ بند ٨٨٧ ، دانجرن ٣ بند ١١٦٣ .

(٢) المنصورة المختلطة ٢٤ سبتمبر ١٩٢٥ جازيت ١٧ - ٢٠٥ .

وينتقد ريبير (١) الرأى المتقدم . ذلك أن أساس الخسارة المشتركة فى نظره ليس فكرة الاثراء بلا سبب ، بل هو اتحاد المصالح بين السفينة والحمولة ضد المخاطر . وهذا الاتحاد يديره الريان ، ومن ثم فإن ما يتخذه وقت الخطر من قرارات وما يقوم به من أعمال فى سبيل السلامة العامة والمصلحة المشتركة يجب أن يتحمله الكل ولو لم تترتب عليه نتيجة مفيدة ولو لم يسفر عن نجاة السفينة والحمولة . أما الحجة المستمدة من نص المادة ٤٢٣ تجارى فرنسى المقابل لنص المادة ٢٥٨ بحرى مصرى ملغى فيرد عليها ريبير بأنه إذا هلكت السفينة والبضائع فليس ثمة محل للمساهمة لزوال العناصر الايجابية التى تلتزم بالمساهمة ، إذ أن كل ذى شأن لا يسأل إلا فى حدود حصته سواء أكانت السفينة أم البضائع .

وقد أخذت قواعد يورك وأنفرس بهذا الرأى فلم تشترط أن تترتب على التضحية نتيجة مفيدة ، واكتفت بأن تكون هذه التضحية لأجل السلامة العامة ، وجاء التقنين البحرى المصرى الجديد على نفس المنوال . فلو فرض أن السفينة جنحت واستأجر الريان قاطرة لانقاذها دون أن يسفر ذلك عن أية نتيجة مفيدة ، ثم جاء المد قوياً بعد ذلك فعامت السفينة من تلقاء نفسها ، فإن نفقات القطر تعد خسارة مشتركة تتحملها السفينة والحمولة طبقاً لهذا الرأى ، لأن عمل الريان قد تم قصداً تحت تأثير الخطر للسلامة العامة ، ولو أن هذا العمل فى ذاته لم يأت بنتيجة مفيدة .

الفرع الرابع

أنواع الخسارات المشتركة

٥١٤ - كانت المادة ٢٣٨ بحرى ملغى نعدد الحالات التى تندرج فى تلك الخسارات المشتركة . بيد أن هذه الحالات لم ترد على سبيل الحصر بل على سبيل التمثيل والبيان بدليل انفقرة الرابعة عشر من نفس المادة . والواقع أن الخسارات المشتركة إما أن تكون أضراراً مانية تلحق بالبضائع المشحونة

(١) ريبير جزء ٣ بند ٢٢٥١ .

أو السفينة وتسمى بالخسارات المادية ، وإما أن تكون مصروفات استثنائية تنفق للسلامة العامة وتسمى بالخسارات النقدية .

المبحث الأول

الخسارات المادية

٥١٥- (١) الأضرار اللاحقة بالبضائع :

(١) الرمي في البحر : المثال النموذجي والتقليدي للخسارة المشتركة هو رمي البضائع أو بعضها في البحر . ولم يفتح التقنين البحري الملفى بذكره في الفقرة الثانية من المادة ٢٣٨ التي تعدد حالات الخسارات المشتركة ، بل خصه بالفرع الثاني عشر الخاص بالخسارات البحرية . وكان الرمي في البحر شائعاً في الزمن القديم لتخفيف حمولة السفن الشراعية والسماح لها بمقاومة عاصفة أو الهرب بسرعة من مطاردة العدو . أما اليوم فقد أصبح الالتجاء إلى الرمي نادر الوقوع لأن حمولة السفن الحديثة غير مبالغ فيها ولا يجوز أن تتعدى خط الشحن المقرر ، فضلاً عن استحالة الرمي في معظم الأحوال بسبب رمس البضائع في العنابر وثقل وزنها .

وتحدد المادة ٢٤٦ بحرى (ملغى) الترتيب الذي يجب أن يراعى في رمي البضائع في البحر ، وتوجب على الريان أن يبدأ برمي البضائع التي هي أكثر ثقلًا وأقل ثمنًا . بيد أن هذا الحكم نظري محض ذلك أنه في وقت الخطر يقوم الريان برمي البضائع التي في متناول يده دون مراعاة لأي اعتبار آخر .

هذا ولا يعد الرمي في البحر خسارة مشتركة في حالتين استثنائيتين :

١- الأولى ، إذا أُلقيت البضائع المشحونة على سطح السفينة فلا يعد ذلك خسارة مشتركة إلا إذا أثبت مالکها 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 (م ٣٢٤) .

٢- والثانية ، إذا أُلقيت البضائع المشحونة خفية فلا تعد خسارة مشتركة .

وفى ذلك تقول المادة ٣٢٥ ، لا يقبل فى الخسارات المشتركة الهلاك أو التلف الذى يلحق البضائع التى لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه وتسهم هذه البضائع فى الخسارات المشتركة إذا أنقذت ، .

(٢) هلاك البضاعة التى وضعت فى صنادل لتخفيف السفينة :
إذا هلكت البضائع التى وضعت فى الصنادل لتخفيف السفينة فى حال دخولها فى ميناء أو نهر أو لتخفيف السفينة وتعيمها بعد جنوحها ، فيعد ذلك خسارة مشتركة .

(٣) استعمال البضائع كوقود : قد ينفد وقود السفينة ، فيستعمل الريان بعض البضائع المشحونة كوقود . وتعتبر هذه التضحية بالبضاعة خسارة مشتركة . إنما يشترط لذلك أن تتعرض السفينة للخطر بسبب نفاد الوقود ، وألا يكون نفاد الوقود ناشئاً عن خطأ من المجهز أو من الريان .

(٤) الأضرار الناشئة عن إطفاء الحريق : إذا نشب حريق فى السفينة وتكن الريان من إطفائه بإغراق بعض البضائع بالماء ، فإن الأضرار اللاحقة بهذه البضاعة تعتبر خسارة مشتركة لأنها نتيجة عمل اختياري من الريان . أما البضائع التى احترقت فلا تندرج فى عداد الخسارة المشتركة لأن هلاكها كان بقوة قاهرة أو بخطأ من المجهز أو الريان أو الغير .

٥١٦- (ب) الأضرار اللاحقة بالسفينة :

(١) التضحية بملحقات السفينة : تنص المادة ٢٣٨/٣ بحرى قديم على أنه يعد خسارة مشتركة ، الحبال والصواري والشراعات والأدوات الأخرى اللاتى حصل قطعها أو كسرها لذلك الغرض (أى لأجل السلامة العمومية) ، .
كما تعد الفقرة الرابعة من نفس المادة خسارة مشتركة ، الأهلاب وروابطها والبضائع والأشياء الأخرى المتروكة للغرض السنف ذكره ، . والغالب أن تكون التضحية بهذه الملحقات بقصد تخفيف السفينة .

(٢) الجنوح العمد : قد يرى الريان أن يجنح بالسفينة عمداً على الساحل تفادياً لاصطدامها بالصخور أو عدم قدتها على البقاء فى البحر أو لأى سبب آخر . ويشبه بالجنوح العمد ان تصادم العمد لتفادى تصادم بسفينة أخرى تنشأ عنه أضرار أكثر جسامة .

وتقتضى القاعدة الخامسة من قواعد يورك وأنفريس بأن جنوح السفينة عمداً على الساحل لأجل السلامة العامة يعد خسارة مشتركة . بيد أنه لا يعتبر خسارة مشتركة جنوح السفينة عمداً على الساحل إذا كانت السفينة ستجنح حتماً على الساحل أو تصطدم بالصخور لو لم يتخذ هذا الاجراء .

(٣) تلف شراعات وصواري السفينة وآلاتها ومراجليها نتيجة زيادة سرعتها : قد يرى الريان زيادة السرعة لتعويم السفينة بعد جنوحها ، فيطلق العنان للأشرعة أو للبخار ، فيترتب على ذلك هلاك أو تلف أشرعة السفينة وصواريها أو هلاك أو تلف آلاتها ومراجليها . وبعد هذا الهلاك أو التلف خسارة مشتركة إذا كان لزيادة السرعة طابع استثنائي محض أملت له السلامة العامة (١) .

المبحث الثاني

الخسارات النقدية

٥١٧- الخسارات النقدية هي المصروفات الاستثنائية التي ينفقها الريان لأجل السلامة العامة للرسالة البحرية . وهي الصورة الغالبة التي تتخذها الخسارة المشتركة في الوقت الحاضر .

على أن هذا النوع من الخسارات يثير صعوبات عديدة في العمل . فإذا كان من السهل نسبياً تحديد صفة الخسارة إذا كانت تضحية مادية بالبضاعة أو بالسفينة نظراً لما تنسم به من طابع استثنائي محض ، فليس الأمر كذلك فيما يتعلق بالمصروفات . ذلك لأن كل رسالة بحرية تتطلب سلسلة من المصروفات التي تقع على عاتق المجهز . ومن ثم يجب التحرز والاحتياط ومراعاة منتهى الدقة في تحديد المصروفات التي تعتبر خسارة مشتركة حتى لا يتحمل الشاحنون مصروفات الملاحة بوصفها خسارة مشتركة .

والضابط في هذا الشأن هو أن المصروفات لا تعد خسارة مشتركة إلا إذا

(١) أنظر القاعدة ٦ و٧ من قواعد يورك وأنفريس .

كانت بطبيعتها مصروفات استثنائية غير عادية ، أو كانت بطبيعتها مصروفات عادية ولكنها أنفقت من جراء حادث استثنائي ، أو كانت مصروفات بديلة أنفقت بدلاً من مصروفات أخرى تعتبر خسارة مشتركة .

٥١٨- (أ) المصروفات ذات الطابع الاستثنائي ،

(١) مصروفات التعويم : إذا جنح الريان بالسفينة عمداً لأجل السلامة العامة ، فإن مصروفات التعويم تكون خسارة مشتركة بوصفها نتيجة مباشرة لخسارة مشتركة . أما إذا جنحت السفينة بقوة قاهرة ، بأن أطاحت العاصفة بالسفينة وألقت بها على الرمال ، فهل تعد مصروفات تعويمها في هذه الحالة خسارة مشتركة كذلك ؟ الأصل أن مصروفات التعويم لا تعد خسارة مشتركة في هذه الحالة إلا إذا كان هناك خطر من بقاء السفينة جانحة . فإذا لم ينشأ عن الجنوح القهري خطر عام يهدد السفينة والحمولة معاً ، فإن مصروفات التعويم تكون خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده ولا يلتزم الشاحنون بالمساهمة فيها .

(٢) مصروفات الانقاذ البحري : الانقاذ البحري هو المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى في حالة خطر الهلاك . ومن ثم فإن مصروفات الانقاذ تدرج ولا شك في عداد الخسائر المشتركة . وتعتبر مصروفات الانقاذ من أكثر الخسائر المشتركة شيوعاً .

(٢) مصروفات تسوية الخسارة المشتركة : تعد مصروفات تسوية الخسارة المشتركة خسارة مشتركة كذلك بطريق التبعية بشرط أن تصرف لمصلحة جميع ذوى الشأن كمصروفات الخبراء الذي يقومون بالتسوية . أما مصروفات الكفالة المصرفية التي يقدمها متسلم البضاعة لمصلحته الخاصة ، فلا تدرج في عداد الخسائر المشتركة .

٥١٩- (ب) المصروفات التي تنفق بصدد حادث استثنائي ،

(١) مصروفات القطر : القطر منارة عادية من منارات الملاحة يلجأ إليها الريان عادة لمعاونة السفينة على الدخول أو الخروج في ميناء أو الرسو على الرصيف ، ومن ثم فإن مصروفاتها تقع على كاهل المجهز . بيد أن الريان قد يلجأ إلى القطر لانقاذ السفينة والحمولة من خطر عام يهددهما ،

وحينئذ يعتبر القطر عملاً من أعمال الانقاذ ، وتندرج المصروفات التي تنفق في هذا السبيل في عداد الخسارات المشتركة .

(٢) مصروفات الالتجاء : الالتجاء هو الرسو في ميناء غير مقرر بسبب حادث غير متوقع . فهناك التجاء مثلاً إذا ظهر وباء في السفينة فاضطر الريان إلى الرسو في ميناء غير منظور لانزال المصابين ، أو إذا أحدث الريان عمداً تلفاً بالسفينة لتفادي خطر محقق فاضطر إلى الرسو في ميناء لاصلاح السفينة ، أو إذا هبت عاصفة شديدة اضطرت الريان إلى الرسو في ميناء غير مقرر حتى تهدأ العاصفة .

ويتطلب الالتجاء مصروفات مختلفة : كرسوم الدخول والخروج في الميناء ، ورسوم الارشاد ، ومصروفات تفريغ البضائع وإعادة شحنها ، وتقع مصروفات الالتجاء على عاتق المجهز في المبدأ . بيد أنها تعد خسارة مشتركة إذا كان الالتجاء اضطرارياً لأجل السلامة العامة (١) .

(٣) أجور الطاقم ومؤونتهم ومصروفات علاجهم : تعد أجور الطاقم ومؤونتهم ومصروفات علاجهم من مصروفات الملاحة العادية التي يتحملها المجهز ولو طالبت الرحلة أكثر من المقرر بسبب حادث قهري . بيد أنه إذا التجأت السفينة إلى ميناء لاصلاح خسارة عمومية ، فإن أجور الملاحين ومؤونتهم خلال مدة الاصلاح تعتبر خسارة مشتركة بوصفها نتيجة مباشرة لخسارة مشتركة سابقة (القاعدة ٢١ من قواعد يورك وأنفريس) .

٥٢٠ - (ج) المصروفات البديلة : Substitued Expenses

تعد خسارة مشتركة المصروفات البديلة ، وهي المصروفات التي تنفق بدلاً من مصروفات أخرى كانت تندرج في الخسارات المشتركة لو أنها أنفقت ، بشرط أن لا تتجاوز مبلغ المصروفات المستبدلة التي لم تنفق .

مثال ذلك أن يلحق الريان ضرراً بالسفينة يندرج في عداد الخسارات

(١) أنظر القاعدة العاشرة من قواعد يورك وأنفريس .

المشتركة ، ويكون الميناء الذى تلجأ إليه السفينة عقب الحادث لا تتوافر فيه معدات الإصلاح أو يكون الإصلاح فيه باهظ التكاليف ، ولكن يوجد على مقربة منه ميناء آخر يتم فيه الإصلاح بطريقة مرضية وبشروط حسنة ، فيقرر الريان قطر السفينة إلى الميناء الثانى . فمصرفات القطر فى هذه الحالة لم تصرف فى سبيل السلامة العامة وقت الخطر . بيد أن هذه المصروفات إنما حلت محل المصروفات التى كان يجب أن تنفق كخسارة مشتركة فى ميناء الالتجاء . ولذلك تعتبر بدورها خسارة مشتركة يتحملها كل ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، ولكن فى حدود ما اقتصد من مصرفات الإصلاح فى ميناء الالتجاء . وقد أخذت بذلك القاعدة F من قواعد يورك وأنفريس والمادة ٣٢٣ بحرى مصرى .

الفرع الخامس

تسوية الخسارات المشتركة

٥٢١- الخسارة المشتركة هى كل تضحية اختيارية يقوم بها الريان للسلامة العامة ودرءاً لخطر تتعرض له الرسالة البحرية . ويلتزم كل من أفاد من هذه التضحية ، أى مالك السفينة والشاحنون ، بأن يساهم ويشارك فى تحملها .

ويقوم بتحديد حصة كل من مالك السفينة والشاحنين فى الخسارات المشتركة خبراء متخصصون يطلق عليهم اسم خبراء التسوية adjusters ، كما تسمى عملية تسوية الخسائر ذاتها adjustment dispathe . وتجرى تسوية الخسارات المشتركة فى آخر ميناء للتفريغ أو فى الميناء الذى تنتهى فيه الرحلة البحرية ، وبموجب قانون هذا الميناء . وقد تتم التسوية بالتراضى إذا اتفق مالك السفينة والشاحنون على الخبراء الذين يقومون بها . وإذا لم ينعقد التراضى أو أثبتت منازعات حول التسوية ، كان ثمة محل لرفع الأمر إلى المحكمة لاجراء تسوية قضائية . ويلاحظ أنه لا يفترض فى الخسارة أنها مشتركة ، بل يجب على من يطالب باعتبار الخسارة مشتركة أن يقيم الدليل على ذلك . ونتكلم فيما يلى عن طريقة تسوية الخسارات المشتركة ، ثم عن دعوى المساهمة فى الخسارات المشتركة .

المبحث الأول

طريقة تسوية الخسارات المشتركة

٥٢٢- للوصول إلى تسوية الخسارات المشتركة وتوزيع عبئها على ذوى الشأن فى الرسالة البحرية يجب تحديد قيمة هذه الخسارات وهذه هى المجموعة الدائنة ، كما يجب تحديد الأموال أو القيم التى تشترك فى تحملها وهذه هى المجموعة المدينة ، ثم توجد النسبة بين هاتين المجموعتين لتحديد النصيب الذى يشترك به كل من مالك السفينة وأصحاب البضائع .

١- المجموعة الدائنة

٥٢٣- تتألف المجموعة الدائنة من مجموع حقوق التعويض بسبب التضحيات التى قام بها الريان . ويجب التمييز فى هذا الصدد بين ما إذا كانت الخسارة مادية لحقت بالبضائع أو السفينة وبين ما إذا كانت نقدية .

٥٢٤- الأضرار اللاحقة بالبضائع :

تقضى المادة ٣٣٠ (ب) بأن تقدر قيمة الأضرار التى تلحق بالبضائع على أساس قيمتها سليمة فى ميناء التفريغ . ويقصد بميناء التفريغ هنا الميناء الذى تفرغ فيه البضاعة أو الذى كان يجب تفريغها فيه ، لا ميناء وصول السفينة . والعبرة بقيمة البضاعة يوم التفريغ ، أو فى اليوم الذى ينتهى فيه التفريغ إذا استغرق بضعة أيام .

وإذا تلفت البضاعة فحسب تقدر قيمتها على اعتبار أنها وصلت سليمة فى ميناء التفريغ ، ثم تقدر قيمتها تالفة ، ويكون الفرق هو قيمة الخسارة . فإذا كانت قيمة البضاعة سليمة فى ميناء التفريغ ١٠٠٠ جنيه وبيعت البضاعة التالفة بمبلغ ٣٠٠ جنيه فلا يدخل الشاحن فى المجموعة الدائنة إلا بمبلغ ٧٠٠ جنيه وهو يمثل الضرر الذى أصابه . وتسمى هذه الطريقة بطريقة التسوية بالفرق .

على أن طريقة التسوية بالفرق هذه تكون عادلة ومقبولة إذا كانت البضاعة تباع فى يوم التفريغ نفسه . ولكن الغالب أن البضاعة لا تفرغ ولا

تباع إلا بعد فترة من الزمن قد تصل إلى شهر أو أكثر ، وفى خلال هذه الفترة قد تتغير الأسعار إما بالارتفاع أو بالانخفاض . ولذلك فإن هناك طريقة أخرى هى طريقة التسوية بالحصصة أو بالنسبة . وتنحصر هذه الطريقة فى مقارنة ثمن البضاعة سليمة يوم البيع و ثمنها تالفة فى نفس يوم البيع أيضاً ، وتطبيق النسبة على الثمن يوم التفريغ . فلو فرضنا أن البضاعة التالفة بيعت بمبلغ ٣٠٠ جنيه ، وكان ثمن نفس البضاعة سليمة يوم البيع ١٥٠٠ جنيه فإن الثمن الذى حصل عليه الشاحن يمثل ٢٠ ٪ من ثمن البضاعة سليمة . وهذه النسبة أو الحصصة تطبق على ثمن البضاعة عند التفريغ . فإذا كان ثمن البضاعة سليمة يوم التفريغ ١٠٠٠ جنيه فيدخل الشاحن فى المجموعة الدائنة بمبلغ ٨٠٠ جنيه وهو يمثل الخسارة التى لحقت به .

وطريقة التسوية بالحصصة أو بالنسبة أكثر دقة وأدنى إلى العدالة من طريقة التسوية بالفرق . إذ يجب ألا يكون لتقلب الأسعار تأثير فى تقدير الضرر الذى أصاب الشاحن . ولذلك أخذت بها الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية (١) . وأخذت بها أيضاً قواعد يورك وأنفريس سنة ١٩٢٤ (القاعدة ١٦) . بيد أن قواعد يورك وأنفريس سنة ١٩٥٠ عدلت عن طريق التسوية بالنسبة ، وأخذت بطريقة التسوية بالفرق . ولكن هذا العدول منتقد . ومع ذلك فقد أخذ بها التقنين البحرى المصرى فى المادة ٣٣٠ منه .

وتشمل قيمة البضاعة فى ميناء التفريغ : ثمن الشراء ، وأجرة النقل ، والريح الذى فات على الشاحن ، ومصروفات التفريغ ، والرسوم الجمركية ، ومصروفات حفظ البضاعة وإيداعها . ولا يدخل فى المجموعة الدائنة سوى ثمن الشراء ، وأجرة النقل لأن هذه الأجرة واجبة الأداء رغم التضحية بالبضاعة (م ٢٢٠) ، والريح الفائت . لأن هذه المبالغ هى التى ضاعت على الشاحن فعلاً ، ومن ثم تمثل الضرر الذى أصابه من جراء التضحية . أما مصروفات التفريغ والرسوم الجمركية ومصروفات حفظ البضائع وإيداعها

(١) نقض فرنسى (دوائر مجتمعة) ٧ يوليو ١٩٣٢ دلوز ١٩٣٣ - ١ - ١٧٧ ، قضية السفينة الشراعية Seine .

فیتعین خصمها من القيمة عند التفريغ ، حتى لا يكون الشاحن الذى ضحيت بضاعته فى مركز أحسن مما لو وصلت بضاعته سالمة .

ويثبت نوع البضاعة المضحاة بسندات الشحن أو بالفواتير الخاصة بها أو غير ذلك من الأدلة . ويكون سند الشحن حجة فى الإثبات تجاه الشاحنين الآخرين .

وإذا قدم عن البضائع بيان بأقل من قيمتها الحقيقية ، فإنها لا تقبل فى الخسارات المشتركة إذا هلكت أو تلفت إلا على أساس القيمة التى ذكرت فى البيان . أما إذا نجت فتسهم فى الخسارات المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية (م ٣٢٦) . أى أنه يؤخذ بالتقويم الأقل فائدة للشاحن عقاباً له على ما ارتكبه من غش .

٥٢٥- (ب) الأضرار اللاحقة بالسفينة ،

يدخل المجهز فى المجموعة الدائنة بقيمة الأضرار التى لحقت السفينة من جراء التضحية الاختيارية لأجل السلامة العامة . ويجب التمييز بين ما إذا كانت السفينة قد هلكت تماماً أو أصيبت بتلف فقط . فإذا كانت السفينة قد هلكت تماماً ، فإن المجهز يدخل فى المجموعة الدائنة بقيمتها سليمة قبل التضحية ، ويرجع فى هذا الشأن إلى القيمة المؤمن بها على السفينة ، ويخصم من هذه القيمة بطبيعة الحال المبلغ الذى يباع به ما تبقى من السفينة (م ٣٣٠ - أ) .

أما إذا اقتصر الأمر على مجرد تلف أصاب السفينة وهو الوضع الغالب ، فإن نفقات اصلاح هذا التلف تدخل فى المجموعة الدائنة (م ٣٣٠ - أ) . بيد أن المجهز لا يدخل بمصروفات الإصلاح كاملة ، إذ أن المجهز يحصل على أشياء جديدة بدلاً من الأشياء القديمة . ومن ثم يجب أن يخصم من مصروفات الإصلاح الفرق بين القديم والجديد ، حتى لا يثرى المالك بسبب التضحية . وتضع القاعدة ١٣ من قواعد يورك وأنفريس نظاماً دقيقاً للخصم نظير الفرق بين القديم والجديد يختلف باختلاف طريقة بناء السفينة وعمرها ونوع الإصلاحات .

ولا شك أن السفينة تتعطل عن الاستغلال خلال فترة الإصلاح ، فهل

يضاف إلى مصروفات الإصلاح تعويض مماثل للريح الذي فات على المجهز بسبب عطل السفينة ؟ استقر القضاء الفرنسي على أن مصروفات عطل السفينة تدخل في المجموعة الدائنة باعتبارها نتيجة مباشرة للخسارة المشتركة (١) . على أن القاعدة C من قواعد يورك وأنفريس استبعدت صراحة مصروفات عطل السفينة من الخسارات المشتركة . وبهذا الحكم تأخذ المادة ٣٢١ بحرى مصرى جديد إذ تقضى بأن الأضرار غير المباشرة الناشئة عن التأخير أو تعطيل السفينة أو غير ذلك فلا تقبل في الخسارات المشتركة .

٥٢٦- (ج) الخسارات النقدية :

إذا كانت الخسارات تتألف من مصروفات فلا صعوبة في الأمر ، إذ يكون المجهز دائناً بمبلغ مساو لما أنفق . على أنه إذا كانت المصروفات مبالغاً فيها فيتعين انقاصها إلى القدر المعقول ، وما زاد عن ذلك يعتبر انفاقه خطأ يتحمله المجهز .

على أن حساب الخسائر النقدية قد يثير صعوبة بسبب تقلب العملات ، لأن هذه المصروفات تدفع بوجه عام في بلد أجنبي وبعملة هذا البلد ، وقد يطرأ تغيير على قيمة هذه العملة في الوقت الذي تتم فيه التسوية . ولذلك حاولت جمعية القانون الدولي في مؤتمرها بفيينا ١٩٢٦ أن تكمل قواعد يورك وأنفريس بقواعد متعلقة بالصرف ، وأوصت خبراء التسوية بتقدير المصروفات على أساس القيمة الذهبية .

٢- المجموعة المدنية

٥٢٧- تتألف المجموعة المدنية من مجموع الأموال أو القيم التي تشترك في تحمل الخسارة . أما الأرواح البشرية (الركاب والطاقم) التي أنقذت بفضل الخسارة فلا تشترك في تحملها ، لأن الاشتراك قاصر على الأموال التي تقبل التقويم بالنقد .

(١) نقض فرنسى ١٦ نوفمبر ١٩٢٦ (قضية السفينة Willesden) دالوز الأسبوعى ١٩٢٧

- ٥٢ ، ٥٢ - مارس ١٩٢٤ سبرى ١٩٣٤ - ١ - ١١٧ ، ٢٤ يوليو ١٩٣٩ دالوز ١٩٤٠ -

١ - ٣٣ .

وتنص المادة ٣٢٩ بحرى على أن تسهم فى المجموعة المدينة البضائع المشحونة فى السفينة والسفينة وأجرة النقل .

٥٢٨- (١) البضائع :

تدخل البضائع التى أنقذت فى المجموعة المدينة بقيمتها فى ميناء التفريغ (٣٢٩ - ج) وفى نفس يوم التفريغ . والعبرة بالقيمة الصافية للبضائع . ومن ثم يجب أن يخصم من قيمة البضائع الاجمالية أجرة النقل ونفقات التفريغ والرسوم الجمركية وغيرها من المصروفات .

وتدرج البضائع المضحاة أيضاً فى المجموعة المدينة بقيمتها الحقيقية أو التقديرية فى ميناء التفريغ (م ٣٢٩ - ج) . وقد يبدو هذا الحكم غريباً لأن البضائع المضحاة تدخل كما رأينا فى المجموعة الدائنة . بيد أن هذه الغرابة تزول متى روعى أن البضائع المضحاة لو لم تشترك فى المجموعة المدينة لكان صاحبها أحسن حالاً من مالك البضائع التى سلمت . فلو فرضنا أن كميتين من البضائع قيمة كل منهما ١٠٠٠ جنيه شحنتا على ظهر السفينة ، ثم أُلقيت إحداهما فى البحر ، ونجت الأخرى ، فإن مالك البضاعة التى أنقذت يجب عليه أن يدفع نصيبه فى الخسارة المشتركة ولنفرض أنه ١٠٠ جنيه ، فيكون ما أفاد فعلاً هو ٩٠٠ جنيه . فإذا دخلت البضاعة المضحاة فى المجموعة الدائنة فحسب دون أن تدرج فى المجموعة المدينة فإن مالكها يحصل على قيمتها أى على ١٠٠٠ جنيه ، ويكون فى مركز أحسن من مالك البضاعة التى أنقذت . ولتلافى هذه النتيجة غير المنطقية وتحقيقاً للمساواة تدرج البضائع المضحاة فى المجموعة المدينة كالبضائع المنقذة سواء بسواء .

ودرج البضائع المضحاة فى المجموعة المدينة يناقض انترأى القائل بأن أساس نظرية الخسارة المشتركة هو الاثراء بلا سبب ، إذ لو كان الأمر كذلك لما اشترك صاحب البضاعة المضحاة فى المجموعة المدينة .

وعلى هذا فإن البضائع المضحاة تدرج فى كل من المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة . بيد أنها لا تدرج فى المجموعتين بنفس القيمة ، بل تدخل فى المجموعة الدائنة بقيمتها مضافاً إليها أجرة النقل ، فى حين أنها

تدخل فى المجموعة المدينة بقيمتها مخصصاً منها هذه الأجرة . ولكن إذا اشترط أن الأجرة تكون مستحقة للناقل فى جميع الأحوال ، فإنها تضاف إلى قيمة البضائع المضحاة عند دخولها فى المجموعة المدينة ، وذلك لأن الأجرة فى هذه الحالة تعد هالكة مع البضائع ذاتها .

٥٢٩- (ب) السفينة وأجرة النقل :

تدخل السفينة فى المجموعة المدينة بقيمتها كاملة فى الميناء الذى تنتهى فيه الرحلة البحرية . كما تسهم الأجرة الاجمالية لنقل البضائع وأجرة نقل الأشخاص بمقدار الثلثين (م ٣٢٩ - أ ب) . ويقصد بالأجرة هنا الأجرة الاجمالية للرحلة التى نشأت الخسارة المشتركة خلالها . وقد رأى الشارع خصم ثلث الأجرة الاجمالية نظير مصروفات الملاحة .

وإذا كانت الأجرة مستحقة فى جميع الأحوال (١) ، فهل يشترك المجهز بقيمتها فى المجموعة المدينة ؟ ذهبت محكمة النقض الفرنسية (٢) ، إلى أن هذه الأجرة لا تساهم فى الخسارة المشتركة ، وذلك لأن المجهز لا يفيد من الخسارة فى هذه الحالة ، إذ أنه يحصل على الأجرة فى كل الأحوال ولو هلك البضاعة ، فلم تكن هذه الأجرة فى خطر وعرضة للضياع . وقد تبنى التقنين البحرى الجديد هذا رأى فى المادة ٣٢٩ . بيد أننا لا نقر هذا رأى ، لأن شرط الأجرة المستحقة فى جميع الأحوال إنما هو خاص بالعلاقة بين المجهز والشاحن الذى ارتضاه ، فيجب ألا يترتب عليه استبعاد الأجرة من المجموعة المدينة (٣) .

٣- ايجاد النسبة بين المجموعتين الدائنة والمدينة

٥٣٠- متى تم تكوين المجموعتين الدائنة والمدينة على الوجه المتقدم ، لم يبق إلا ايجاد النسبة بينهما لتحديد النصيب الذى تشترك به عناصر

(١) أنظر ما سبق بند ٣٣٢ .

(٢) نقض فرنسى ٢٧ مارس ١٩١٢ دأورز ١٩٣ - ١ - ١١٧ .

(٣) ريبير جزء ٣ بند ٢٣٢٦ .

المجموعة المدينة في تحمل المجموعة الدائنة .

فقد لزمنا أن سفينة قيمتها ٣٥٠٠٠ جنيه ، وشحنت عليها بضائع لخالد قيمتها ١٠٠٠٠ جنيه وبضائع أخرى لبكر قيمتها ٤٠٠٠ جنيه ، وكانت أجرة نقل هذه البضائع جميعها ١٠٠٠ جنيه . ثم تعرضت السفينة وشحنتها لخطر عام فاضطر الريان إلى القاء بضائع خالد في البحر . فإن هذه الخسارة المشتركة توزع على الوجه الآتى :

المجموعة الدائنة = ١٠٠٠٠ جنيه قيمة البضائع التى ضحيت .

المجموعة المدينة = ٣٥٠٠٠ جنيه قيمة السفينة + ١٠٠٠ جنيه أجرة النقل + ٤٠٠٠ جنيه قيمة البضائع التى أنقذت + ١٥٠٠٠ جنيه قيمة البضائع المضحية = ٥٠٠٠٠ جنيه .

وتكون النسبة التى يشترك بها كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة فى الخسارة المشتركة فى الخسارة هى ٢٠٪ من قيمته .

وعلى هذا يلتزم المجهز بأن يدفع مبلغاً مساوياً لما يدخل به فى المجموعة المدينة أى $٣٥٠٠٠ + ١٠٠٠ = \frac{1}{5} \times ٣٦٠٠٠ = ٧٢٠٠$ جنيه .
ويلتزم بكر بمبلغ مساوٍ لخمس قيمة بضاعته أى $\frac{1}{5} \times ٤٠٠٠ = ٨٠٠$ جنيه .

كما يلتزم خالد أيضاً بدفع خمس قيمة بضاعته التى ضحيت أى ١٠٠٠٠ جنيه $\frac{1}{5} \times ٥٠٠٠٠ = ١٠٠٠٠$ جنيه .

ويكون مجموع ما يلتزم به المجهز والشاحنون هو $٧٢٠٠ + ٨٠٠ + ١٠٠٠٠ = ١٠٨٠٠$ جنيه ، وهو قيمة الخسارة المشتركة التى لحقت خالد .

ومنى انتهى الخبراء من توزيع الخسارات المشتركة وتحديد النصيب الذى يشترك به كل من المجهز والشاحنين فيها ، كان هذه التوزيع نهائياً وملزماً إذا وافق عليه كل ذوى الشأن . وغالباً ما ينعقد هذا الاتفاق بين مؤمنى الشاحنين ومؤمنى المجهز . أما إذا لم يتوافر الاتفاق بينهم على قبوله ، فإن التوزيع لا يكون ملزماً إلا بتصديق المحكمة عليه . فإذا رفضت المحكمة التصديق على التسوية وجب أن تعين خبيراً أو أكثر لاجراء تسوية جديدة (م ٣٣٥) .

المبحث الثانى

دعوى الاشتراك فى الخسارة

٥٣١- لكل دائن بسبب الخسارة المشتركة دعوى مباشرة قبل كل مدين للمطالبة بحصته فيها ، وذلك إذا لم تتم التسوية بين ذوى الشأن بالطريق الودى . وتختص بنظر هذه الدعوى المحكمة التى يقع فى دائرتها آخر ميناء للتفريغ .

وتنص المادة ٣٣٩ فقرة أولى على أن دعوى الاشتراك فى الخسارات المشتركة تتقدم بمضى سنتين من يوم وصول السفينة إلى الميناء الذى كان معيناً لوصولها أو إلى الميناء الذى انقطعت فيه الرحلة البحرية . كما تنص المادة ٣٣٩ فقرة ٢ على أن ينقطع هذا التقدم - بالإضافة إلى الأسباب المقررة فى القانون المدنى - بتعيين خبير التسوية ، وفى هذه الحالة تسرى مدة جديدة مقدارها سنتان من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات المشتركة أو من التاريخ الذى اعتزل فيه خبير التسوية .

٥٣٢- الوفاء بالاشتراك و ضماناته :

يلتزم كل من مالك السفينة والشاحنين بالوفاء بحصته فى الخسارة المشتركة ، سواء تحددت هذه الحصة بمقتضى تسوية ودية أو بمقتضى حكم فى دعوى الاشتراك . وليس هناك تضامن بين المدينين قبل الدائن فى الوفاء بحصصهم فى الخسارة . ومع ذلك إذا أعسر أحد المدينين ، كان للدائن أن يطالب الباقيين بحصته فى الخسارة وينصيبه فى حصة المعسر (م ٢٣٨) .

ويزود انقانون الدائن بسبب الخسارة المشتركة بضمان خاص تأميناً لحقه .

١- فلتجهز - طبقاً للمادة ٣٣٧ - امتياز على انبضائع لضمان الوفاء بحقه فى الخسارة المشتركة .

وليس للريان أن يمتنع عن تسليم انبضائع أو أن يطلب ايداعها لدى أمين نحين دفع المستحق له إلا إذا قدم صاحبها ضماناً كافياً لدفع نصيبه من

الخسارات (م ٣٣٦) . وجرى العمل على أن يقدم الشاحن كفالة مصرفية وقت تسلم البضاعة ضماناً للوفاء بحقه في الخسارة المشتركة أو ايداع مبلغ في أحد البنوك (١) .

٢- وللشاحن ، من جهة أخرى ، امتياز على السفينة وأجرتها وملحقاتها ضماناً للوفاء بحصتها في الخسارة المشتركة . وقد ورد النص على هذا الامتياز في المادة ٢٩ بند ٥ وكذلك في المادة ٣٣٧ التي أضافت على أن تكون لمصروفات تسوية الخسارات المشتركة الأولوية على ما عداها من الديون ، .

(١) أنظر القاعدة ١٣ من قواعد يورك وأنفرنس .

الباب الخامس

التأمين البحري

٥٣٣- أهمية التأمين البحري :

يشغل التأمين البحري مركزاً بالغ الأهمية في القانون البحري . فمن القليل النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضائع بطريق البحر دون أن يكون مؤمناً عليها من الحوادث والأخطار البحرية ابتغاء الأمن والضمان ، بحيث إن المؤمنين هم الذين يتحملون عبئها في نهاية الأمر . وتأسيساً على ذلك يكون ثمة محل لتسوية الحقوق والالتزامات الناشئة عن هذه الحوادث ولو كانت الأشياء التي تضررت من جهة الأشياء التي أحدثت الضرر من جهة أخرى مملوكة لشخص واحد ، أى أن التسوية تتم كما لو كانت العلاقة القانونية ناشئة بين شخصين مختلفين . وعلى هذا تسوى المسؤولية عن التصادم ، كما تستحق مكافأة الإنقاذ ولو كانت السفينتان الداخلتان في التصادم أو الإنقاذ مملوكتين لشخص واحد ، وثمة محل لتسوية الخسارات البحرية المشتركة ولو كانت البضائع المشحونة مملوكة لمجهز السفينة .

وليس من المغالاة القول بأن التأمين البحري هو عصب التجارة البحرية وسبب نموها وازدهارها ، إذ جذب إليها رؤوس الأموال التي ما كان يمكن أن تقدم على التعرض لأخطار البحر لولا الحماية والطمأنينة التي يحققها التأمين البحري لملاك السفن والبضائع . وبفضل هذه الطمأنينة أخذت البنوك تفتح الاعتمادات المستندية لتمويل المبادلات الدولية بضممان البضائع المنقولة بطريق البحر ، نظراً لما يقدمه التأمين على البضائع من ضمان فعال للبنك ضد مخاطر النقل البحري .

٥٣٤- تاريخ التأمين البحري :

التأمين البحري هو أقدم أنواع التأمين ، إذ سبق التأمين البري في الظهور بوقت بعيد ، نظراً للمخاطر الجسيمة التي تكتنف الملاحة البحرية ، ولم تكن نشأة التأمين البحري طفرة واحدة ، بل كانت ثمرة تطور طويل ، إذ يرجع التأمين البحري في نشأته إلى نظام القرض البحري أو قرض المخاطرة

الجسيمة الذى عرفه اليونان وانتقل منهم إلى الرومان . ويتحصل فى أن شخصاً يقرض مجهز السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من نقود حتى إذا انتهت الرحلة البحرية بسلام استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة . أما إذا لم تنجح الرحلة ولم تصل السفينة والبضاعة أعفى المقرض من رد ما اقترضه . ويقترب قرض المخاطرة الجسيمة كثيراً من التأمين ، فالمقرض ما هو فى الواقع إلا مؤمن يدفع مبلغ التأمين مقدماً فى صورة قرض ثم يستوفى هذا المبلغ بعد ذلك مع فائدة مرتفعة تحل محل الأقساط إذا نهجت الرحلة البحرية ولم يتحقق الخطر . أما إذا تحقق الخطر فإن المجهز أو الشاحن يحتفظ بالمبلغ المقرض (ولا يلتزم بدفع فائدة عنه) مثله فى ذلك مثل المستأمن الذى يحصل من المؤمن على تعويض الخسارة التى لحقت به . وبذلك أدى القرض البحرى وظيفة التأمين من أخطار الرحلة البحرية ، ولا يفترق القرض عن التأمين فى هذا الصدد إلا فى أن المؤمن لا يدفع مبلغ التأمين إلا إذا تحقق الخطر ، بينما يدفع المقرض مبلغ التأمين مقدماً وإن كان يستوفيه عند عدم تحقق الخطر . كما أن القسط فى عقد التأمين يجب دفعه سواء تحقق الخطر أو لم يتحقق مادام الشئ المؤمن عليه قد تعرض للخطر ، بينما لا تدفع الفائدة فى عقد القرض إلا عند عدم تحقق الخطر .

ولم يتميز التأمين البحرى عن قرض المخاطرة الجسيمة ولم يبرز كنظام مستقل عنه إلا فى بداية القرن الرابع عشر ، حين ازدهرت التجارة البحرية فى الحوض الغربى للبحر المتوسط ، وبخاصة فى البندقية وجنوا وقلورنسا على يد سكانها المعروفين باللومبارد . وذلك بأن حل مبلغ التأمين محل مبلغ القرض وصار لا يدفع إلا عند تحقق الخطر ، وحل قسط التأمين محل الفائدة فى عقد القرض وصار يدفع فى كل الأحوال وليس فقط فى حالة سلامة الوصول .

وفى القرن السادس عشر وضعت فى روان بفرنسا مجموعة العادات المعروفة باسم « مرشد البحر » *guidon de la mer* ، وتتضمن قواعد مفصلة للتأمين البحرى . ثم جاء القانون الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ فاستقى أحكامه فى التأمين البحرى من مرشد البحر . وانتقلت نصوص هذا القانون إلى التقنين التجارى الفرنسى سنة ١٨٠٧ ومنه إلى التقنين البحرى المصرى (القديم) سنة ١٨٨٣ .

وفى إنجلترا سنة ١٦٨٧ افتتح لدرار لويد مقهى اللويدز Lloyd's الشهير فى لندن ليلتقى فيه المشتغلون بالأعمال البحرية من شحن البضائع وبيع السفن والتأمين البحرى . وتطور هذا المقهى حتى صار مؤسسة اللويدز أهم مركز للتأمين البحرى فى العالم . وتتألف جماعة اللويدز من مكتبى التأمين (المؤمنين) Underwriters ومن سمسرة التأمين Brokers . واللويدز ليست شركة تمارس التأمين ، ولكنها جماعة يقوم نظامها على أساس المسئولية الشخصية لكل من المكتتبين . كما أن لجماعة اللويدز وكلاء فى أنحاء العالم لجمع المعلومات عن السفن وشحناتها وما يصيبها من خسارة .

٥٣٥- تطور فكرة التأمين :

وكان التأمين فى صورته الأولى يتولاه الأفراد إذ كان يمارسه التجار إلى جانب أعمالهم الأخرى . وكان بالنسبة إليهم نوعاً من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من عاتق المستأمن إلى عاتق المؤمن . فإذا تحقق الخطر لحقت المؤمن الخسارة . أما إذا لم يتحقق أصاب المؤمن مغنماً كبيراً .

بيد أن هذه الفكرة تغيرت فى العصر الحديث بقيام شركات التأمين الضخمة التى تبرم عدداً كبيراً من العقود ، وحلت محلها فكرة أخرى هى توزيع المخاطر . فإذا كان التأمين قد ظل من الوجهة القانونية وبالنسبة إلى المستأمن عقداً احتمالياً ، فإنه لم يعد كذلك من الوجهة الاقتصادية وبالنسبة إلى المؤمن الذى يقدر بفضل الإحصاءات وحساب الاحتمالات عدد المخاطر التى يتعرض لتغطيتها سنوياً ويقدر تبعاً للتعويضات التى يلتزم بدفعها . ويضيف إليها مبلغاً يمثل النفقات العامة والربح وما يلزم لتكوين احتياطي لمواجهة تجاوز عدد المخاطر . ثم يقوم بتوزيع مجموع هذا المبلغ على المخاطر المختلفة فى صورة قسط التأمين الذى يدفعه المستأمن . فالأقساط التى يدفعها المستأمنون يستخدمها المؤمن فى التعويض عن المخاطر التى يتعرض لها المستأمنون .

ومن هنا يتبين كيف أن التأمين فى الوقت الحاضر لم يعد نوعاً من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من المستأمن إلى المؤمن . بل أصبح نظاماً يقوم على التعاون والتضامن بين المستأمنين وتوزيع الأضرار على من يستهدفون للمخاطر .

ولم يقف الأمر عند توزيع المخاطر على المستأمنين داخل كل شركة تشتغل بالتأمين ، بل وجدت الشركات فى نظام إعادة التأمين ما يسمح لها بتوزيع المخاطر فيما بينها . ولا يقتصر ذلك على النطاق المحلى ، بل امتد إلى النطاق الدولى حيث توجد شركات عالمية لإعادة التأمين .

٥٣٦- النصوص القانونية :

وكان التقنين البحرى القديم يعالج التأمين فى الفصل الحادى عشر تحت عنوان ، فى السيكرتاه ، فى المواد من ١٩٣ إلى ٢٣٤ . وهذه النصوص ، وهى ترجع فى أصلها إلى القانون الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ ، لم تعد تتفق والتطور الذى أصابه التأمين البحرى . وقد كانت النصوص الفرنسية محل تعديل جوهرى بالقانون الصادر فى ١٢ أغسطس ١٨٨٥ . ثم صدر فى فرنسا قانون جديد بشأن التأمين البحرى فى ٣ يوليو ١٩٦٧ وأكمل بمرسوم صدر فى ١٩ يناير ١٩٦٨ . ثم قننت النصوص التشريعية واللائحية المتعلقة بالتأمين بالمرسومين رقمى ٦٦٦ و ٦٦٧ فى ١٦ يوليو ١٩٧٦ .

وقد أفرد التقنين البحرى المصرى الجديد الباب الخامس منه للتأمين البحرى فى المواد من ٣٤٠ إلى ٤٠٠ ، وهو يتضمن تنظيمًا قانونيًا مفصلاً يتناول العقد من جميع نواحيه ويعالج بعض أنواعه الخاصة .

هذا وقد صدر قانون التأمين البحرى الانجليزى سنة ١٩٠٦ Marine Insurance Act (M.I.A.) مقتناً المبادئ التى استقر عليها العرف وأرساها القضاء فى أحكامه . ولهذا القانون أهميته من حيث إنه يتضمن أحكاماً تفصيلية للتأمين البحرى من جهة ، ومن حيث تأثيره فى إنجلترا وغيرها من الدول من جهة أخرى .

٥٣٧- وثائق التأمين النموذجية :

ولما كانت النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين البحرى تفسيرية فى معظمها ، فقد هيا ذلك السبيل لاستبعادها وإحلال قواعد أخرى أكثر ملاءمة محلها تضمنتها وثائق التأمين التى تضعها هيئات التأمين وتفرضها على المستأمن بحيث أصبحت هذه الوثائق مصدراً هاماً لاستقواء أحكام التأمين البحرى يفوق النصوص القانونية . وتتضمن وثائق التأمين الشروط العامة التى

يقبل المؤمن التعاقد بمقتضاها وشروطاً خاصة يتفق عليها المتعاقدان عند التعاقد.

ويستخدم المؤمنون في إنجلترا وثيقة نموذجية شهيرة هي وثيقة اللويدز التي ترجع إلى سنة ١٧٧٩ وهي وثيقة تأمين بحرى موحدة للسفن والبضائع التي يرمز إليها بحرفى S.G. أى سفن وبضائع Ships & Goods ومن ثم تعرف الوثيقة باسم Lloyd's S.G. Policy . وتصحب هذه الوثيقة شروط كثيرة تعدل من أحكامها أو تضيف إليها ، وبخاصة شروط المجمع Institute of London Underwriters الذى تأسس سنة ١٨٨٤ لحماية مصالح مكتبى التأمين (المؤمنين) . وهو يقوم بمراجعة هذه الشروط مراجعة دورية لتتلاءم مع تطور التأمين البحرى . وقد ألحقت وثيقة اللويدز بقانون التأمين البحرى عند صدوره سنة ١٩٠٦ وكذلك قواعد تفسير هذه الوثيقة . وانتشرت وثيقة اللويدز للتأمين البحرى انتشاراً واسعاً فى الدول المختلفة .

أما فى مصر فتستخدم شركات التأمين وثيقة للتأمين البحرى لا تختلف فى جوهرها عن وثيقة اللويدز الانجليزية والشروط المعدلة لأحكامها الصادرة عن مجمع مكتبى التأمين بلندن .

٥٣٨- تقسيم ،

ونتناول التأمين البحرى بالدراسة فى فصول خمسة : نتكلم فى الأول منها عن عقد التأمين البحرى ، وفى الثانى عن الأموال المؤمن عليها ، ونعرض فى الفصل الثالث للأخطار المؤمن منها ، ونستعرض فى الفصل الرابع التزامات المستأمن ، ونختتم هذه الدراسة بفصل خامس فى التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين .

الفصل الأول

عقد التأمين البحري

٥٣٩- تعرف المادة ٣٤٠ من التقنين المصري التي افتتحت بها المشرع الباب الخامس التأمين البحري على الوجه الآتي : « تسرى أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية » . ويبرز هذا التعريف عنصر الخطر البحري باعتباره العنصر الجوهرى الذى يخلع على التأمين البحري طابعه المميز وذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة به التى ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى .

ونتكلم عن عقد التأمين البحري من حيث خصائصه الجوهرية ، وأطرافه ، وإثباته .

الفرع الأول

خصائص العقد الجوهري

٥٤٠- (١) التأمين البحري عقد رضائى :

عقد التأمين البحري عقد رضائى ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن والمستأمن التعبير عن إرادتين متطابقتين . وإذا كانت المادة ٣٤١ بحري تشترط أن يكون العقد مكتوباً ، إلا أن هذه الكتابة ليست مشروطة لانعقاد بل للإثبات فحسب .

وإذا كان التراضى كافياً لانعقاد العقد ، فإنه يصح مع ذلك للطرفين الاتفاق على جعل الكتابة لازمة لانعقاد ، كأن يتفق على أن العقد لا يتم إلا بتوقيع الطرفين على وثيقة التأمين .

٥٤١- (٢) التأمين البحري عقد إذعان :

ولا يبرم عقد التأمين فى الواقع بعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطه ، بل إن شركات التأمين وهى قوية بمركزها الاقتصادى تفرض على المستأمنين شروطها فى وثيقة مطبوعة ، ولا يملك هؤلاء الأخيرون إلا قبولها دون أية

مناقشة ، ولهذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان وكانت الحرية التعاقدية فيه محدودة . ولا يستثنى من ذلك إلا بعض الصور التى يكون فيها المستأمن هيئة كبيرة تناقش شروط العقد مع المؤمن كما لو كان العقد يتم بين شركة تأمين وشركة بترول .

وإذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان ، فإنه يخضع لما تخضع له تلك العقود من أحكام نص عليها القانون فى القواعد العامة . فإذا تضمن العقد شروطاً تعسفية جاز للقاضى أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفى الطرف المذعن (المستأمن) منها وفقاً لما تقضى به العدالة (م ١٤٩ مدنى) . وإذا كان الشك يفسر لمصلحة المدين ، فإنه لا يجوز أن يكون تفسير العبارات الغامضة فى عقد التأمين ضاراً بمصلحة المستأمن دائماً كان أو مديناً (م ١٥١ مدنى) . وقد جرى القضاء فى معظم الدول على تفسير عقد التأمين فى مصلحة المستأمن باعتباره الطرف المذعن .

٥٤٢ - (٢) التأمين البحرى عقد احتمالى :

لا شك فى أن عقد التأمين احتمالى بالنسبة إلى طرفيه من الوجهة القانونية ، إذ هو يرد على أمر غير محقق هو احتمال تحقق الخطر المؤمن منه ، ولذلك فإن هذا الخطر يصبح ركناً من أركان العقد لا قيام له بدونه ، وتبعاً يجب أن يكون المال المؤمن عليه معرضاً للخطر . فإذا كان الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين ، فإن العقد يكون باطلاً لانعدام محله وموضوعه .

٥٤٣ - (٤) التأمين البحرى عقد تعويض :

التأمين البحرى عقد تعويض بمعنى أنه يهدف فحسب إلى تعويض الضرر الذى يلحق المستأمن من جراء تحقق الخطر ، لا أن يهيئ له سبيلاً للإثراء وجنى الربح . وهذه الخاصة هى أهم خصائص عقد التأمين ، وهى التى تميزه عن المقامرة والرهان . ولر لم يكن الأمر كذلك لاستطاع المستأمن أن يعمل على تحقق الخطر . ويعتبر مبدأ التعويض من المبادئ الأساسية التى تحكم التأمين البحرى ، وهو يتعلق بالنظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفته . وتتفرع عن مبدأ التعويض فى التأمين البحرى النتائج الآتية :

١- أنه لا يجوز التأمين على الشيء الواحد لدى مؤمنين مختلفين بمبالغ

تزيد قيمتها مجتمعة على قيمة هذا الشيء (م ٣٥٢ بحرى) ، حتى لا يجنى المستأمن من هذه العقود المتعددة نفعاً يفوق الضرر اللاحق به .

٢- لا يجوز التأمين على الشيء بمبلغ يزيد على قيمته الحقيقية (٣٤٩) .

٣- لا يجوز للمستأمن أن يجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعريض الذى يلتزم به المسئول عن إحداث الضرر .

٤- إذا قام المؤمن بدفع تعويض التأمين إلى المستأمن ، فإنه يحل حلاً قانونياً فى حقوق المستأمن ودعاواه تجاه الغير المسئول .

٥- إذا قام المستأمن بترك الأشياء المؤمن عليها للمؤمن ، وثبت له الحق فى الحصول على مبلغ التأمين بأكمله ، وقبل المؤمن الترك أو حكم بصحته ، كانت الأشياء المؤمن عليها ملكاً للمؤمن . وانتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها نتيجة منطقية لمبدأ التعريض فى التأمين . ذلك أن المستأمن يحصل بفضل الترك على كامل مبلغ التعويض المتفق عليه ، فلا يصح له أن يحتفظ فى نفس الوقت بالشيء المؤمن عليه أو بما يتبقى منه ، وإلا لحق اثر من جراء التأمين .

٥٤٤- (٥) التأمين البحرى من عقود منتهى حسن النية ،

إن مبدأ حسن النية من المبادئ العامة التى تسود جميع العقود . وقد أشارت نصوص القانون المدنى فى أكثر من موضع إلى ضرورة توفر حسن النية فى العقود . فالمادة ١٤٨ فقرة ١ مدنى توجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية . كما أن المادة ١٠٥ مدنى توجب تفسير العقد وفقاً للنية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفى للألفاظ ، مع الاستهداء فى ذلك بطبيعة التعامل وبما ينبغى أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين وفقاً للعرف الجارى فى المعاملات .

ومع ذلك فإن لحسن النية معنى خاصاً فى عقد التأمين ، فهو يقوم على حسن النية المطلق الذى يجب أن يسود العقد عند تكوينه وخلال تنفيذه . وقد نصت على ذلك صراحة المادة ١٧ من قانون التأمين البحرى الانجليزى بقولها عن عقد التأمين *a contract based upon the utmost good faith* . وينبنى على هذا الاعتبار التزام المستأمن بأن يقدم إلى المؤمن بيانات صحيحة ودقيقة

عن الخطر المؤمن منه ، وكل كتمان منه فى هذا الشأن يبطل العقد (م ٣٤٧) . كما يلتزم المستأمن بأن يمتنع عن كل ما من شأنه تغيير المخاطر المؤمن منها أو زيادتها وأن يخطر المؤمن بما يجد من حوادث أثناء تنفيذ العقد ، وأن يتخذ كل التدابير المناسبة لمنع تحقق الخطر أو للحد من آثاره الضارة عند تحققه أو للمحافظة على حقوقه قبل الغير إذا وقع الحادث بفعله .

٥٤٥ - (٦) التأمين البحرى عقد تجارى :

تعتبر المادة الخامسة فقرة هـ من التقنين التجارى الجديد عملاً تجارياً التأمين على اختلاف أنواعه .

ولا شك فى أن التأمين البحرى عمل تجارى بالنسبة إلى المؤمن الذى يسعى إلى الربح من قيامه بعمليات التأمين . أما بالنسبة للمستأمن فإنه لا يكون تجارياً إلا إذا كان تابعاً لعمل تجارى تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية . فإذا لم يكن تابعاً لعمل تجارى كما لو تعلق الأمر بالتأمين على سفينة نزهة أو على أمتعة مسافر ، ارتفعت عن العقد صفته التجارية . .

الفرع الثانى

أطراف العقد

٥٤٦ - (أ) المؤمن :

المؤمن هو من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين . ولما كان التأمين يعقد على مبالغ طائلة ويواجه أخطاراً جسيمة فإنه يتطلب رؤوس أموال وفيرة لا يقوى عليها الأفراد ، ومن ثم فإن التأمين لا تباشره اليوم إلا هيئات تأخذ شكل شركة المساهمة . وتقوم هذه الشركات بتعويض المستأمن فى حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد نظير أقسام محددة يؤديها المستأمن للشركة ، ولذلك تسمى بشركات التأمين بأقسام محددة .

وقد تباشر التأمين البحرى جمعيات تأمين تبادلى أو تعاونى . ويقصد بجمعيات التأمين التبادلى أو التعاونى كل جماعة تضم أشخاصاً معرضين لأخطار متماثلة يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذى يلحق أحدهم عند تحقق الخطر من مجموع الاشتراكات المدفوعة منهم .

وقد لاقى هذا النوع من التأمين انتشاراً كبيراً في مجاز التأمين البحري في إنجلترا وبخاصة بالنسبة لملاك السفن . ففي إنجلترا ينتظم معظم ملاك السفن في جمعيات للتأمين التبادلي تعرف هناك باسم : نوادى الحماية والتعويض (P.&I.C.) Protection and Indemnity Clubs ، وتغطى الأخطار التى لا تغطيها شركات التأمين عادة كالمسئوليات فيما يتعلق بالأشخاص والبضائع . ولا توجد في مصر نوادى للحماية والتعويض ، ولكن ملاك السفن المصريين انضموا إلى النوادى الإنجليزية لتغطية المخاطر التى يتعرضون لها .

٥٤٧- (ب) المستأمن - المصلحة فى التأمين :

يشترط لصحة التأمين أن يكون للمستأمن مصلحة مشروعة مباشرة أو غير مباشرة فى عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه . ولولا هذه المصلحة لما فقد المستأمن شيئاً فى حالة وقوع الخطر المؤمن منه ولأثرى من جراء الحادث ولأصبح التأمين نوعاً من المقامرة أو الرهان . وفى ذلك تقول المادة ٣٤٥ ، لا يجوز أن يكون طرفاً فى عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة فى عدم حصول الخطر . ويستفاد من هذا النص أن المستأمن يجب أن تكون له مصلحة فى التأمين وفى عدم حصول الضرر .

والغالب أن يكون صاحب المصلحة فى التأمين البحرى مالكاً للسفينة أو مالكاً للبضاعة . وقد يكون شخصاً آخر له مصلحة فى المحافظة على السفينة أو البضائع كالدائن المرتهن أو الدائن الممتاز . وقد يكون شخصاً غير موقع على الوثيقة كما هو الحال فى التأمين لمصلحة شخص غير معين .

٥٤٨- التأمين لمصلحة شخص غير معين :

التأمين لمصلحة شخص غير معين هو الذى يعقده شخص باسمه الخاص لمصلحة شخص آخر لا يظهر اسمه فى العقد ، على خلاف الأمر فى التأمين بوكيل عادى حيث يظهر اسم المستأمن فى العقد .

ويجب التمييز بين التأمين بوساطة وكيل بالعمولة والتأمين لمصلحة شخص غير معين . فالوكيل بالعمولة وإن كان يعقد التأمين باسمه الخاص إلا أنه يتعامل مع المؤمن لحساب شخص معروف هو الموكل الأصيل . أما فى

التأمين لمصلحة شخص غير معين فليس هناك موكل وإنما يعقد موقع الوثيقة التأمين لحساب الشخص الذى تكون له مصلحة فى التأمين وقت الحادث ، وهذا الشخص غير معروف وقت العقد ولكنه يعرف فيما بعد .

والتأمين لمصلحة شخص غير معين نادر فى التأمين على السفينة لأن المؤمن يعرف دائماً اسم مالك السفينة فليس ثمة ما يدعو إلى إخفاء اسمه . أما فى التأمين على البضائع فكثيراً ما يبرم التأمين لمصلحة شخص غير معين لتحقيق أغراض مختلفة . ذلك أن البضاعة المشحونة قد تكون محلاً لبىوع متعاقبة أثناء نقلها بواسطة سند الشحن بحيث يستحيل أن يعرف وقت إبرام عقد التأمين من يكون مالكا للبضاعة وقت الخطر ووقوع الحادث . ومن ثم تحرر وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين وتتداول هذه الوثيقة مع سند الشحن نفسه .

على أن فائدة هذا النوع من التأمين إنما تظهر بوجه خاص فيما يتعلق بوثائق التأمين المفتوحة أو القائمة أو وثائق الاشتراك التى تبرم لتغطية البضائع التى ترسل خلال فترة محددة (ستة شهور أو سنة مثلاً) ، إذ يسمح للتاجر أن يشترط مقدماً لحساب من يشترون منه البضاعة ، كما يسمح لأمين النقل أن يغطى لحساب عملائه كل الرسائل التى يعهدون إليه بنقلها ، ولشركة الملاحة أن تعرض على شاحنيها الإفادة من الوثيقة القائمة التى أبرمتها نظير رسم إضافي .

وقد انعقد الإجماع على صحة التأمين لمصلحة شخص غير معين وأجازه المشرع المصرى فى المادة ٣٤٣ فقرة ٢ بحرى .

والتأمين لمصلحة شخص غير معين يعتبر بمثابة عقد تأمين بالنسبة لموقع الوثيقة ، وبمثابة اشتراط لمصلحة الغير بالنسبة للمستفيد منه . ويجوز فى الاشتراط لمصلحة الغير أن يكون المستفيد شخصاً مستقبلاً ، كما يجوز أن يكون شخصاً لم يعين وقت العقد ، متى كان تعيينه مستطاعاً وقت أن ينتج العقد أثره (م ١٥٦ مدنى) .

ويترتب على اعتبار التأمين لمصلحة شخص غير معين اشتراطاً لمصلحة الغير النتائج الآتية :

١- أن موقع وثيقة التأمين هو وحده طرف فى عقد التأمين ويتحمل الالتزامات الناشئة عنه . فهو الذى يلتزم بدفع أقساط التأمين ، وهو المسئول عن إخفاء البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه أو عن تقديم بيانات غير صحيحة أو غير دقيقة عن هذا الخطر .

٢- أن المستفيد فى هذا التأمين يتعين وقت وقوع الحادث . أى أنه من يكون حائزاً لسند الشحن وقت تحقق الخطر .

٣- أن للمستفيد حقاً خاصاً مباشراً قبل المؤمن ، فيستطيع أن يطالب المؤمن مباشرة بدفع مبلغ التأمين (م ٢/١٥٤ مدنى) .

٤- أن للمؤمن أن يتمسك قبل المستفيد بالدفع التى تنشأ عن العقد (م ٢/١٥٤ مدنى) ، كأن يدفع ببطلان التأمين بسبب إخفاء الموقع بيانات متعلقة بالخطر المؤمن منه أو تقديمه بيانات غير صحيحة . ولكن لا يجوز للمؤمن أن يحتج على المستفيد بالدفع الشخصية التى قد تكون له تجاه موقع الوثيقة ، فليس للمؤمن أن يتمسك بالمقاصة بين التعويض والأقساط المستحقة على الموقع .

٥- يجوز للمشتراط أن ينقض المشاركة قبل أن يعلن المستفيد إلى المؤمن أو إلى المشتراط رغبته فى الإفادة منها (م ١٥٥ مدنى) . وقبول المستفيد للتأمين يمكن إثباته بكافة الطرق . بيد أنه يثبت عملاً بتقديم وثيقة التأمين .

الفرع الثالث

إثبات العقد

٥٤٩- وثيقة التأمين :

عقد التأمين البحرى يجب أن يكون ثابتاً بالكتابة (م ٣٤١ فقرة ١) . والحكمة من اشتراط الكتابة لإثبات عقد التأمين أن عقد التأمين يتضمن شروطاً متعددة معقدة ، وقد يستغرق تنفيذه وقتاً طويلاً ، وقد تمتد آثاره إلى غير طرفيه ، مما يقتضى اثباته بالكتابة حسماً لكل نزاع محتمل حول العقد وآثاره . ويسمى المحرر المثبت لعقد التأمين بالوثيقة . وهى تتخذ فى العمل

شكل محرر مطبوع تبين فيه الشروط أنتى يقبل المؤمن التعاقد بمقتضاها والتزامات كل من المتعاقدين لآخر ، ويترك فراغ للعناصر المتغيرة فى كل عقد كاسم المستأمن ، والمال المؤمن عليه ، وقسط التأمين ، ومدة التأمين ويملاً هذا الفراغ عند التوقيع على الوثيقة .

وقد يضاف إلى الوثيقة أحياناً شروط خطية تكمل الشروط المطبوعة أو تعدلها ، وإذا وجد تعارض بينهما يجب الاعتداد بالشروط الخطية دون المطبوعة ، لأن الشروط الأولى أكثر انطباقاً على إرادة المتعاقدين من الثانية .

ويجوز للطرفين تعديل الوثيقة أو الاضافة إليها ، كأن يتفق على زيادة مبلغ التأمين أو امتداد مدته أو اضافة خطر لم يكن مشمولاً بالتأمين . وكل تعديل أو اضافة فى عقد التأمين الأسمى يجب أن يكون بالكتابة (م ٣٤١ فقرة ١) . ويسمى المحرر الذى يتناول الوثيقة بالتعديل أو بالاضافة ، ملحق الوثيقة ، إذ يلحق بالوثيقة الأصلية فيعد جزءاً متمماً لها .

وقد تتخذ الكتابة المثبتة لعقد التأمين شكلاً آخر أبسط من الوثيقة هو المذكرة المؤقتة SLIP . وهى تتضمن القواعد الأساسية التى يقوم عليه العقد والتزامات كل من الطرفين للآخر . أما وثيقة التأمين فتوقع فيما بعد ، وقد لا توقع على الإطلاق . وبمجرد التوقيع على هذه المذكرة ينعقد التأمين ويرتبط الطرفان . وتقضى المادة ٣٤١ فقرة ٢ بأن ، تكون الوثيقة المؤقتة التى يصدرها المؤمن ملزمة للطرفين إلى أن تصدر الوثيقة النهائية ، . ومع ذلك قد يستفاد من الظروف التى كتبت فيها المذكرة أن الطرفين لم يقصدا بها إلا أن يكون اتفاقهما مؤقتاً مع احتفاظ كل منهما بحقه فى العدول عن التعاقد النهائى مادامت الوثيقة لم توقع عليها بعد .

ويجب التمييز بين المذكرة المؤقتة وطلب التأمين الذى يتقدم به المستأمن للمؤمن ولا يحمل إلا توقيع المستأمن . فطلب التأمين وحده ليس ملزماً للمؤمن ولا للمستأمن ، ولا يتم العقد إلا إذا وقع طرفاه على وثيقة التأمين أو على المذكرة المؤقتة .

٥٥٠- بيانات الوثيقة :

تعدد المادة ٣٤٢ البيانات التى تذكر فى وثيقة التأمين . ولكن هذا التعداد

غير مجد لأن الأطراف أحرار في تضمين العقد ما يشاءون من شروط بشرط ألا تكون مخالفة للنظام العام . وهذه هي بيانات الوثيقة :

(١) تاريخ العقد ومكانه : يبين في وثيقة التأمين السنة والشهر واليوم والساعة اللاتي تحرر فيها . وبيان التاريخ جوهرى لمعرفة ما إذا كان الخطر موجوداً أو زال أو تحقق وقت إبرام العقد . كما تظهر أهميته في حالة تعدد التأمينات على الشيء الواحد ، إذ يعتد بالتأمين الأول دون التأمين اللاحق في بعض التشريعات . أما مكان العقد فيفيد في تحديد المحكمة المختصة .

(٢) أسماء المتعاقدين : يذكر في الوثيقة اسم كل من المؤمن والمستأمن وموطنه .

(٣) الأموال المؤمن عليها : يبين في وثيقة التأمين الأموال المؤمن عليها . وتعيين الأموال المؤمن عليها جوهرى بحيث إن التمييز بين الوثائق يتم على أساس التمييز بين الأموال المؤمن عليها .

أ- ففى وثيقة التأمين على السفينة يجب تعيين السفينة وتحديد ذاتيتها بذكر الاسم والحمولة والجنسية والدرجة والنوع والغرض من الملاحه .

ب- وفى وثيقة التأمين على البضائع يجب بيان جنس البضائع المؤمن عليها وقيمتها ، ويكفى فى هذا الصدد ذكر بيانات سند الشحن .

(٤) الأخطار المؤمن منها : يبين فى الوثيقة الأخطار التى يشملها التأمين والأخطار المستثناة منه وزمانها ومكانها .

(٥) مبلغ التأمين : مبلغ التأمين هو التعويض الذى يتعهد به المؤمن فى حالة الحادث ، وهو يحدد نطاق التزام المؤمن .

(٦) قسط التأمين : تبين الوثيقة عادة قسط التأمين وزمان ومكان الدفع .

(٧) توقيع المؤمن : توجب المادة ٣٤٢ أن يوقع المؤمن أو من ينوب عنه وثيقة التأمين . وفى العمل توقع الوثيقة من المؤمن ومن السمسار لحساب المستأمن .

٥٥١- حجية الوثيقة فى الإثبات :

وثيقة التأمين حجة بما دون فيها على طرفيها ، ولا يجوز إثبات عكس بياناتها إلا بالكتابة وفقاً للقواعد العامة .

ومتى تم التوقيع على الوثيقة فإنها تكون وحدها قانون المتعاقدين ،
وينتفى ما للمذكرة المؤقتة ، التي حلت الوثيقة محلها ، من حجية فى الإثبات .
ولا يجوز تعديل الوثيقة إلا بمحرر كتابى آخر يسمى « ملحق الوثيقة » .
ويعتبر ملحق الوثيقة متممًا للوثيقة ذاتها بحيث يعتمد عليهما معاً فى إثبات
التأمين .

٥٥٢- انتقال الوثيقة :

تكون وثيقة التأمين اسمية تحمل اسم المستأمن أو لأمره أو لحاملها (م
٣٤٣ فقرة ١) . وتختلف طرق انتقال وثيقة التأمين باختلاف شكل الوثيقة
ذاتها .

فإذا كانت وثيقة التأمين اسمية تحمل اسم المستأمن ، وهذا هو الغالب فى
التأمين على السفينة ، وأريد نقل الحقوق الناشئة عنها ، فلا مفر من إجراء
تعديل فى الوثيقة يعتبر فى الواقع بمثابة تأمين جديد لا تنازلاً عن التأمين
الأصلى ، أو اتباع طريق حوالة الحق بإعلان الحوالة للمؤمن أو قبوله لها .

وإذا كانت وثيقة التأمين إذنية ، وهذا هو الغالب فى التأمين على
البضائع ، فإن الوثيقة تتداول بطريق التظهير مع سند الشحن الذى يكون للإذن
فى العادة .

وقد تكون وثيقة التأمين لحاملها ، وحينئذ تتداول بطريق التسليم ، على
أن من النادر أن تتخذ الوثيقة هذا الشكل .

ويلاحظ أن للمؤمن أن يتمسك قبل حامل الوثيقة ولو كانت إذنية أو
لحاملها بالدفع التى يكون له أن يتمسك بها قبل المستأمن الأصلى ، وذلك
لأن قاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفع على الحامل حسن النية خاصة
بالأوراق التجارية وحدها وليست وثيقة التأمين من قبيل هذه الأوراق ، لأنها
أداة ضمان لا أداة انتمان . ولأن اشتغال الوثيقة على شرط الإذن أو الحامل إنما
يقصد به التعديل فى الشكل الذى تحصل به حوالة الحق لا التعديل فى
أحكامها . ومن ثم يجوز للمؤمن أن يدفع فى مواجهة الحامل ببطلان عقد

التأمين بسبب كتمان المستأمن أو تقديمه بيانات غير صحيحة . وقد اعتنق
المشرع المضمري هذا الاتجاه ، ونص في المادة ٣٤٣ فقرة ٣ على أن « يكون
لحامل الوثيقة الشرعى الحق فى المطالبة بالتعويض . وللمؤمن أن يحتج فى
مواجهته بالدفع الذى يجوز له توجيهها إلى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين
محررة لأمره أو لحاملها ، .

الفصل الثانى

الأموال المؤمن عليها

٥٥٣- الأصل أن كل مال معرض للأخطار البحرية يجوز أن يكون محلاً للتأمين البحرى (٣٤٥) . بيد أن التقنين البحرى القديم استثنى من هذا الأصل العام بعض أموال يمتنع التأمين عليها ، فحظر التأمين على أجرة البضائع المشحونة فى السفينة أو على الربح المأمول حصوله منها أو أجر الملاحين أو على المبالغ المقرضة قرضاً بحرياً أو على الأرباح البحرية التى تنتج من المبالغ المقرضة قرضاً بحرياً (م ١٩٠) .

وسند الشارع فى هذا الاستثناء أن التأمين البحرى عقد تعويض يهدف إلى جبر ما لحق المستأمن من خسارة وافتقار وما نقص من ذمته بفقد المال المؤمن عليه فحسب ، ولكنه لا يكفل للمستأمن ما فاتته من ربح وإثراء . ولا تسلم فكرة الشارع هذه من النقد . وذلك لأن المقصود بأن التأمين عقد تعويض هو تعويض الضرر الذى يلحق المستأمن كاملاً من جراء تحقق الحادث . ولا شك فى أن هذا الضرر يشمل ما لحق المستأمن من خسارة وما فاتته من كسب (م ٢٣١ مدنى) . فلا يكفى أن يحصل المستأمن على قيمة الشئ الهالك ، بل يجب أن يوضع فى المركز الذى كان سيشغله فيما لو لم يهلك هذا الشئ . أما أن يفيد المستأمن من تحقق الخطر وأن يكون بعد تحققه فى مركز أحسن من المركز الذى سيكون فيه فيما لو لم يقع الخطر فهذا هو المحظور والممنوع فحسب ، وهذا هو المقصود بأن التأمين عقد تعويض . ولذلك أجاز التقنين البحرى الجديد التأمين على جميع الأموال المعرضة للأخطار البحرية دون استثناء (م ٣٤٥) .

ويتفرع عن أن التأمين البحرى عقد تعويض عدم جواز التأمين على الشئ بمبلغ يزيد على قيمته ، وعدم جواز التأمين على الشئ الواحد بمقتضى عقود متعددة بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمة الشئ المؤمن عليه ، حتى لا يثرى المستأمن من وراء تحقق الخطر ووقع الحادث المؤمن منه .

وقد لا تتضمن ونية التأمين تحديداً للأشياء المؤمن عليها (البضائع)
فتعرف بالوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك .

ولذلك فإننا سنتكلم عن الأموال التي يجوز التأمين عليها ، وإعادة
التأمين ، والتأمين من المسؤولية ، وتعدد التأمينات ، وتقويم الأموال المؤمن
عليها ، والوثيقة العائمة .

الفرع الأول

الأموال التي يجوز التأمين عليها

٥٥٤- السفينة :

تأتى السفينة على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها . ولا يقتصر
التأمين على السفينة على جسم السفينة فحسب ، بل يشمل ملحقاتها كذلك أى
الآلات والأدوات اللازمة لملاحتها .

وجوز التأمين على السفينة وهى فى دور البناء . ويضمن المؤمن فى
هذه الحالة فضلاً عن المخاطر البحرية التى تتعرض لها السفينة بعد إنزالها فى
البحر حتى تسليمها للمجهز ، المخاطر التى تتعرض لها السفينة أثناء البناء
كالهريق ، ومخاطر إنزال السفينة فى البحر .

ولمالك السفينة أن يؤمن على مصروفات الملاحه كالوقود وأغذية الطاقم
والركاب ، وأجور رجال الطاقم .

٥٥٥- البضائع المشحونة :

يجوز التأمين على البضائع المشحونة أياً كان نوع هذه البضائع . وتشبه
البضائع من حيث جواز التأمين عليها أمتعة المسافرين والأسماك التى توجد
على ظهر سفن الصيد .

ولم يكن التشريع المصرى يجيز التأمين على الريح المأمول حصونه من
البضاعة ، إذ يمتنع على الشاحن فى نظره أن يصيب مغتماً من وراء التأمين ،
وقد عدلت التشريعات الحديثة عن هذا الحظر وأجازت التأمين على الريح
المأمول ، استناداً إلى أنه يجب تعويض المستأمن عن الضرر الذى يلحقه

كاملاً، والتعويض الكامل يجب أن يكون معادلاً تماماً للضرر الواقع والريح
الفائت طبقاً للقواعد العامة ، وهو ما أخذت به المادة ٣٩٠ بحرى جديد .

٥٥٦- أقساط التأمين :

يجوز للمستأمن أن يؤمن على أقساط التأمين . على أن هذا النوع من
التأمين نادر الوقوع ، اللهم إلا فى حالة الحرب البحرية نظراً لارتفاع أقساط
التأمين على مخاطر البحر .

والحكمة من إجازة التأمين على أقساط التأمين أن هذه الأقساط عرضة
لمخاطر البحر . فلو فرضنا أن التأمين عقد بمبلغ ١٠٠٠ جنيه وكان سعر
التأمين ١٠ % فإن المستأمن يدفع ١٠٠ جنيه قسطاً للتأمين . وإذا تحقق الخطر
فإن المستأمن يقبض ١٠٠٠ جنيه ولكنه قد دفع ١٠٠ جنيه نظير قسط التأمين
فيكون ما حصل عليه فى الحقيقة ٩٠٠ جنيه ، وبذلك تلحقه خسارة قدرها
١٠٠ جنيه . ولذلك أجاز للمستأمن أن يؤمن على قسط التأمين ، وإذا تابع
المستأمن التأمين على الأقساط فقد حصل على تعويض كامل عن الضرر
تقريباً .

الفرع الثانى

إعادة التأمين

٥٥٧- إعادة التأمين هو التأمين الذى يعقده المؤمن على تعويض التأمين
الذى يلتزم بدفعه للمستأمن عند تحقق الخطر والذى لا يخرج عن كونه قيمة
معرضة لأخطار الملاحة البحرية .

ويلجأ المؤمن إلى إعادة التأمين لكى يتلافى آثار الكوارث الكبيرة . وتظهر
الفائدة التى تعود على المؤمن من إعادة التأمين من ناحية أن قسط إعادة
التأمين يكون أقل من قسط التأمين الأول . فإذا كان قسط التأمين ١٠ % فإن
قسط إعادة التأمين يكون حوالى ٧ أو ٨ % بحيث يتبقى للمؤمن الأول أو المؤمن
المباشر ربح قدره ٣ أو ٢ % . وعلة ذلك أن المؤمن الثانى أو معيد التأمين
يتحمل مصروفات ونفقات أقل من تلك التى يتحملها المؤمن المباشر . فالمؤمن

المباشر عليه أن ينفق مبالغ كبيرة في الإعلان والسمسرة ، كما يجب أن يكون له وكلاء في الموانئ المختلفة للبحث عن المجهزين والشاحنين والتعاقد معهم . أما معيد التأمين فليس في حاجة إلى كل هذه النفقات إذ يكفي أن يرسل منشوراً إلى المؤمنين وهم قليلو العدد مما يجعل مصروفاته ضئيلة ، ويجعل قسط إعادة التأمين أقل من قسط التأمين نفسه .

هذا إلى أن أنظمة شركات التأمين تحدد مبلغاً معيناً يكون حداً أقصى لا يصح تجاوزه في التأمين على خطر واحد . فإذا عقدت الشركة تأميناً بمبلغ يجاوز هذا الحد الأقصى حتى لا تفوت على نفسها صفقة رابحة ، فإنها تلجأ إلى شركة أخرى للتأمين على الفائض . فلو فرضنا أن السفينة أمن عليها بمبلغ مليون جنيه ، وكان الحد الأقصى للتأمين لدى المؤمن ٥٠٠ ألف جنيه ، فإنه يؤمن على الخمسمائة ألف جنيه الثانية لدى مؤمن آخر ، مما يسمح للمؤمن بالاحتفاظ بعملائه والظهور أمامهم بمظهر المؤمن الوحيد . وقد يلجأ المؤمن الأصلي لإعادة التأمين لدى أكثر من مؤمن . وعملية إعادة التأمين ذائعة في العمل ومركزها الرئيسي في لندن . وتتولاها هناك بوجه خاص جماعة اللويدز.

ولا بد من التمييز بين صورتين من إعادة التأمين :

(١) فقد ترد إعادة التأمين على تأمين منفرد . وهذه الصورة هي أقدم صور إعادة التأمين وأكثرها بساطة ، وقد زالت في العمل .

(٢) وقد تأخذ إعادة التأمين صورة اتفاق عام لتغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن ، بمعنى أنه يطبق بطريقة آلية لمدة معينة على مجموعة من عقود التأمين التي يبرمها المؤمن المباشر ، وهي الصورة المستعملة اليوم .

٤٥٨- وعقد إعادة التأمين ما هو إلا عقد تأمين يقوم فيه المؤمن المباشر بدور المستأمن ويقوم فيه معيد التأمين بدور المؤمن ، ويخضع لنفس القواعد التي يخضع لها عقد التأمين .

ويتربط على عقد إعادة التأمين أن للمؤمن المباشر أن يطالب معيد التأمين بتعويض التأمين إذا أثبت قيامه بدفع التعويض للمستأمن الأصلي أو على الأقل إذا أثبت التزامه بدفعه .

وليست هناك أدنى علاقة قانونية بين المستأمن الأصلي ومعيد التأمين نظراً لاستقلال عقد التأمين الأصلي عن عقد إعادة التأمين . وتفرعاً على ذلك يمتنع على المستأمن الأصلي الرجوع مباشرة على معيد التأمين بمبلغ التأمين . على أنه يجوز الاتفاق في عقد التأمين الأصلي على تنازل المؤمن عن تعريض إعادة التأمين للمستأمن .

الفرع الثالث

التأمين من المسؤولية

٥٥٨- من الذائع القول بأن التأمين البحري هو تأمين أشياء يهدف أساساً إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة بحراً من الخسائر والأضرار المادية التي تتعرض لها من جراء استغلالها أو انتقالها . وهذه النظرة مردّها أن المؤمنين البحريين ظلوا لسنوات طويلة يقتصرّون في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن والبضائع ، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك أو مستغل الشيء المؤمن عليه .

ويفسر هذا الوضع بالتشريع القديم المستمد من التقنين البحري المصري لسنة ١٨٨٣ الملقى وبخاصة أحكام المادة ٣٠ التي تجيز لمالك السفينة أن يتخلص من مسؤوليته بترك السفينة والأجرة . فإذا كان لمالك السفينة أن يبرأ من ديونه بترك السفينة والأجرة لدائنيه ، فليس ثمة ما يدعو إلى التأمين من المسؤولية المدنية . فالحماية توجد في التشريع ذاته ، فلا حاجة معها للبحث عن ضمان التأمين .

ولما اعتنقت مصر نظام التحديد الجزافي أو النقدي للمسؤولية وفقاً لاتفاقية لندن الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية لعام ١٩٧٦ ، فقد تغير الوضع المتقدم وعرض التقنين البحري المصري الجديد للتأمين من المسؤولية في المواد من ٣٩٧ إلى ٣٠٠ .

وفي حالة التأمين من المسؤولية - كما تقول المادة ٣٩٧ - لا يجوز للمستأمن الرجوع على المؤمن إلا إذا وجه الغير المتضرر مطالبة ودية أو قضائية إلى المستأمن ، ويكون التزام المؤمن في حدود ما يلتزم المستأمن

بأدائه من تعويض . وإذا كان محل التأمين من المسؤولية تعويض الأضرار المادية التي تحدثها السفينة بالغير فلا ينتج التأمين أثره إلا إذا كان المبلغ المؤمن به بمقتضى وثيقة التأمين على السفينة لا يكفي لتعويض الضرر (م ٣٩٨) . وإذا 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 يحصل عليه المستأمن قيمة الضرر اللاحق به (٣٩٩) . ويجوز لمن يقوم ببناء السفينة أو إصلاحها أن يعقد تأميناً لضمان مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب السفينة أو الغير أثناء عمليات البناء أو الإصلاح ، وتسرى على هذا التأمين أحكام التأمين البحرى إذا اتفق على ذلك (م ٤٠٠) .

ومن رأينا أن يضاف إلى هذه المواد مادة جديدة برقم ٤٠١ تقرر للمتضرر حقاً مباشراً فى مطالبة المؤمن بالتعويض عن الضرر الذى يسأل عنه قبل المستأمن ، وذلك لعدم وجود نص عام فى التشريع المصرى يقرر هذا الحق بوجه عام بحيث يغنى عن وضع نص خاص فى التأمين البحرى . هذا مع ملاحظة أن هذا الحق المباشر مقرر أيضاً فى التأمين على حوادث العمل ، وفى التأمين الإجبارى على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات ، فى التأمين من المسؤولية المدنية للمقاول والمهندس المعماري والتأمين من المسؤولية عن حوادث المصاعد . وهو مقرر أيضاً فى التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن استغلال السفن الذرية طبقاً لمعاهدة بروكسل لعام ١٩٦٢ ، وفى التأمين من المسؤولية المدنية المترتبة على الأضرار الناشئة عن تلوث مياه البحر بالزيت وفقاً لاتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٩ .

الفرع الرابع

تعدد التأمينات

٥٥٩- حظر التأمين المتعدد :

التأمين عقد تعويض يضمن للمستأمن جبر ما يلحقه من ضرر فحسب ، ولكن يمتنع أن يكون وسيلة للإثراء وتحقيق الربح . وتفريعاً على هذا المبدأ

يحظر على المستأمن التأمين على نفس الشيء مرتين أو أكثر حتى لا يحصل على تعويض يجاوز ما لحقه من ضرر ، وحتى لا يفيد من تحقق الخطر وقوع الحادث .

والمحظور هو التأمين على نفس الشيء عدة مرات ضد نفس الأخطار بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمة الشيء المؤمن عليه . وعلى هذا يجوز للشخص أن يؤمن على نفس الشيء لدى مؤمنين مختلفين يتحمل كل منهم جزءاً من قيمة الشيء المؤمن عليه ، وهذا ما يسمى بالتأمين المشترك ، وهو ما يحصل عادة في التأمين على السفن نظراً لارتفاع قيمتها . وقد عرضت لهذه الصورة المادة ٣٥١ إذ تنص على أنه إذا كان الخطر مؤمناً عليه في عقد واحد من عدة مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين بغير تضامن بينهم . كما يجوز التأمين على نفس الشيء عدة مرات بكامل قيمته ضد أخطار مختلفة ، كأن يؤمن عليه ضد أخطار البحر العادية لدى مؤمن ويؤمن عليه ضد أخطار الحرب لدى مؤمن آخر .

٥٦٠- آثار التأمين المتعدد :

وإذا أمن على نفس الشيء بكامل قيمته ضد نفس الأخطار لدى مؤمنين مختلفين بحيث يزيد مجموع مبالغ التأمين على قيمة الشيء المؤمن عليه ، فماذا يكون الحكم ؟ يميز التقنين البحري في هذا الصدد بين ما إذا كان المستأمن حسن النية أم سىء النية .

١- فإذا تعددت التأمينات على الشيء الواحد وكان المستأمن حسن النية ، كأن يؤمن على البضاعة من وكيل بالعمولة ثم يؤمن عليها من مالكها جاهلاً التأمين الذي عقده الوكيل ، وكأن يقوم المشتري « فوب » بالتأمين على البضائع ويقوم البائع بالتأمين عليها رغم عدم التزامه بذلك ، فتقضى المادة ٣٥٢ فقرة ١ بحري بأن عقود التأمين جميعها تكون صحيحة وينتج كل منها آثاره بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل من المؤمنين المحددين إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه بغير تضامن بينهم . ويستند هذا الحكم إلى أنه ليس في هذه العقود أى سبب للبطلان ، وأن قصد الشارع يتحقق بمنع المستأمن من أن يحصل على تعويضات يزيد مجموعها على قيمة الشيء

المؤمن عليه . وكان التقنين البحرى الملغى (م ٢٠١) يأخذ بقاعدة ترتيب تواريخ التعاقد بحيث يكون التأمين الأول صحيحاً ، أما التأمينات اللاحقة فتقع باطلاً . على أنه ليس ثمة مانع من الاتفاق على الأخذ بقاعدة ترتيب التواريخ أو اشتراط تضامن المؤمنين لأن حكم المادة ٣٥٢ فقرة ١ لا يتعلق بالنظام العام .

٢- أما إذا كان المستأمن سىء النية يعقد تأمينات مختلفة على الشيء الواحد بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه ، يكون كل عقد من العقود المتعددة قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن، وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضى بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلى للتأمين (م ٣٥٢ فقرة ٤) .

الفرع الخامس

تقييم الأموال المؤمن عليها

٥٦١- التأمين عقد تعويض يرمى إلى تعويض المستأمن عن الضرر الذى يلحقه من جراء تحقق الخطر . ولذلك يجب ألا يزيد مبلغ التأمين المشترط فى العقد عن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه ، حتى لا يحقق المستأمن ربحاً من التأمين ، وحتى لا تكون له مصلحة فى وقوع الحادث وتحقق الخطر .

وإذا كان الأصل أن يكون المبلغ المؤمن به مساوياً لقيمة الشيء المؤمن عليه ، إلا أنه قد يكون أعلى من هذه القيمة أو أقل منها ، فماذا يكون الحكم فى هذه الفروض ؟ هذا ما سنعالجه فيما يلى بعد أن نعرض لكيفية تقييم الأشياء المؤمن عليها .

٥٦٢- تقييم السفينة ،

لما كان التأمين يرمى إلى وضع المستأمن فى نفس المركز الذى كان فيه قبل وقوع الحادث وتحقق الخطر ، فكان لازماً أن تقدر السفينة بحسب قيمتها قبل الحادث مباشرة . بيد أنه نظراً لتعذر معرفة قيمة السفينة يوم الحادث ، فقد

استقر الرأي على أن العبرة بقيمة السفينة وقت بدء سريان المخاطر أى فى بداية السفر . وبهذا الحكم يأخذ التشريع اللبنانى (م ٣١٤ فقرة ٢ بحرى) .

٥٦٣- تقييم البضائع :

تقضى المادة ٣٩٠ بأنه لا يجوز أن يجاوز مبلغ التأمين على البضائع أعلى المبالغ الآتية :

(أ) ثمن شراء البضاعة ، أو سعرها الجارى فى وقت الشحن ومكانه مضافاً إليه مصروفات نقلها إلى ميناء الوصول والريح المتوقع .

(ب) قيمة البضاعة فى تاريخ الوصول أو فى التاريخ الذى كان يجب وصولها فيه فى حالة هلاكها .

(ج) ثمن بيع البضاعة فى حالة بيعها من المستأمن .

٥٦٤- القيمة المتفق عليها ،

جرى العمل فى التأمين على السفينة على أن يتقدم المستأمن بتقييم للسفينة المؤمن عليها ، ويقبل المؤمن هذه القيمة ، فتسمى بالقيمة المقبولة أو المتفق عليها . ويفسر هذا الوضع بصعوبة تقييم السفينة تقييماً دقيقاً بما يتطلبه ذلك من وقت ونفقات ، وأنه من الميسر تكوين فكرة دقيقة عن قيمة السفينة بالرجوع إلى سجلات هيئات تصنيف السفن ، كما أن التغير فى قيمة السفينة طوال سريان التأمين لا يسمح للمجهز بملاحقته وتعديل قيمة التأمين تبعاً لذلك .

وتشمل القيمة المتفق عليها دون انقسام جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمستأمن بما فيها المؤن ومصروفات التجهيز (م ٣٨٢ فقرة ٢) . ومعنى آخر فإنه من غير الجائز التأمين بصفة منفصلة على الملحقات المملوكة للمستأمن . وكل تأمين أياً كان تاريخه يعقد على الملحقات المملوكة للمستأمن وحدها يترتب عليه فى حالة الهلاك الكلى أو الترك تخفيض القيمة المتفق عليها بما يعادل قيمة هذه الملحقات (م ٣٨٢ فقرة ٣) . وقصد بهذا الحكم منع المستأمن من استبعاد الملحقات من القيمة المتفق عليها والتأمين عليها لدى مؤمن آخر ، مما يحرم المؤمن من جانب هام من قسط التأمين مع تحمله بكافة الأضرار .

والاتفاق على قيمة السفينة له من غير شك قوته الملزمة بين المؤمن والمستأمن إعمالاً لإرادة المتعاقدين ، فلا تجوز المنازعة فيها ولا يستطيع المستأمن أن يطالب بأكثر من القيمة المتفق عليها إذا كانت الخسارة التي لحقت أكثر منها . ومع ذلك يجب عدم إغفال قاعدة أن التأمين البحري عقد تعريض ، وهي قاعدة متعلقة بالنظام العام لا يجوز للاتفاقات الخاصة أن تخرج عليها أو تعدل منها . ولذلك يجوز للمؤمن في حالة المغالاة عن غش وتدليس من المستأمن في قيمة السفينة ، إثبات القيمة الحقيقية للسفينة وطلب إبطال العقد مع استحقاقه لقسط التأمين . كما أن القيمة المتفق عليها يقتصر أثرها على العلاقة بين المؤمن والمستأمن ولا أثر لها تجاه الغير الذي لا يعتد إلا بالقيمة الحقيقية للسفينة . وعلى أساس من هذه القيمة تحسب نسبة مساهمة السفينة في الخسائر المشتركة وحصلتها في مكافأة الإنقاذ . وفي ذلك تنص المادة ٣٨٢ فقرة 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 الخسائر المشتركة أو مصروفات الإنقاذ وفقاً للمادة ٣٣٦ من هذا القانون .

٥٦٥- التأمين على الشيء بأكثر من قيمته :

إذا غالى المستأمن في تقييم الشيء المؤمن عليه ، وعقد التأمين بمبلغ يزيد على قيمة الشيء الحقيقية ، فيجب التمييز بين ما إذا كان المستأمن حسن النية أو سيئها .

١- فإذا كان المستأمن حسن النية وغالى في تقييم الشيء المؤمن عليه خطأ ، فتنص المادة ٣٤٩ فقرة ١ على أن عقد التأمين يكون صحيحاً في حدود قيمة الشيء المؤمن عليه الحقيقية باطلاً بالنسبة إلى الزيادة . ولا يأخذ المؤمن قسط التأمين على هذه الزيادة في القيمة ، وتكون له أن يطالب بالتعويض عند الاقتضاء .

٢- أما إذا ثبت حصول غش أو تدليس من المستأمن في التقييم بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض أعلى من قيمة الشيء المؤمن عليه ، فيجوز للمؤمن طلب إبطال العقد ، ويحق له استيفاء كامل القسط على سبيل التعويض (م ٣٤٩ فقرة ١) .

قد يكون مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه ، وهذا ما يسمى بالتأمين الجزئي . إذ قد يجد المستأمن مصلحته في دفع قسط أقل ، نظراً لأن القسط يحسب على أساس قيمة الشيء المؤمن عليه . كما أن المؤمن يتجنب وقت الحادث دفع تعويض مساو للضرر اللاحق بالمستأمن . ولا تثير هذه الصورة أدنى صعوبة إذا هلك الشيء المؤمن عليه هلاكاً كلياً إذ لا يلتزم المؤمن بدفع أكثر من مبلغ التأمين . فلو فرضنا أن قيمة الشيء المؤمن عليه ١٠٠٠ جنيه ، وأمن عليه بمبلغ ٦٠٠ جنيه ، فإن المؤمن لا يدفع إلا هذا المبلغ الأخير فحسب .

إنما إذا هلك الشيء المؤمن عليه هلاكاً جزئياً ، فقد استقر القضاء على أن المؤمن لا يلتزم بأن يدفع من مبلغ التأمين إلا ما يعادل النسبة بين هذا المبلغ والقيمة الكلية للشيء المؤمن عليه وقت الحادث ، وهذا ما يعرف بقاعدة النسبية . ففي المثل السابق تكون هذه النسبة $\frac{6}{10}$. فلو فرض أن الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه قدره ٣٠٠ جنيه فإن المؤمن لا يلزم بأن يعرض للمستأمن عن هذا الضرر جميعه ، بل يدفع $\frac{6}{10}$ من هذا الضرر أى ١٨٠ جنيه .

وأساس قاعدة النسبية هو أنه في حالة التأمين على الشيء بأقل من قيمته ، يعتبر المستأمن مؤمناً لنفسه بالفرق ، ويكون الحل كما لو كان هناك مؤمنان لنفس الشيء يلتزم كل منهما على حسب المبلغ الذى أمنه . وقاعدة النسبية لا تتعلق بالنظام العام ، ولذلك يجوز بشرط صريح فى العقد الاتفاق على أنه يحق للمستأمن أن يحصل على التعويض الكامل إذا لم يجاوز الضرر مبلغ التأمين . ويلاحظ أنه لا محل لتطبيق قاعدة النسبية فى حالة القيمة المتفق عليها للسفينة ، إذ أنها تعتبر مساوية بالاتفاق للقيمة الحقيقية للسفينة .

الفرع السادس

الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك

٥٦٧- تعريف:

قد يضمن المؤمن فى حدود مبلغ معين جميع البضائع التى يقوم المستأمن بشحنها خلال فترة معينة . كأن يؤمن تاجر بالاسكندرية على جميع البضائع التى يستوردها أو يصدرها خلال سنة فى حدود مبلغ معين . وتسمى وثيقة التأمين فى هذه الحالة بالوثيقة العائمة floating policy نظراً لأنها لا تتضمن تحديداً للأشياء المؤمن عليها . كما تسمى أيضاً بوثيقة الاشتراك لأن المستأمن يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن .

وقسط التأمين فى الوثيقة العائمة لا يمكن أن يكون محدداً وقت إبرامها ، بل هو يتحدد حسب طبيعة ومقدار البضائع التى تشحن خلال الفترة المحددة . ولذلك يلتزم المستأمن بأن يرسل إخطاراً بكل بضاعة تشحن خلال الفترة المحددة ، ويحدد القسط من واقع الإخطارات المقدمة .

والوثيقة العائمة ذائعة عملاً ومستعملة بوجه عام فى عمليات التصدير والاستيراد ، حيث يؤمن على البضائع التى تصدر أو تستورد خلال فترة معينة قبل القيام بشحنها ومعرفة نوعها وقدرها وقيمتها . والوثيقة العائمة ، فضلاً عن ذلك ، تعفى الأطراف من إبرام وثيقة مستقلة خاصة بكل رسالة بحرية اكتفاء بتقديم إخطار للمؤمن عن كل بضاعة تشحن خلال الفترة المحددة مما يترتب عليه قصد كبير فى الوقت والنفقات .

وغالباً ما تقترن الوثيقة العائمة بشرط التأمين لمصلحة شخص غير معين (١) . إذ جرت عادة أمناء النقل وشركات الملاحة الكبرى على عقد وثائق عائمة تشمل كافة البضائع التى يقومون بشحنها خلال فترة معينة لمصلحة شخص غير معين ، ثم يعرضون على الشاحنين الإفادة من هذا التأمين نظر مبلغ يضاف إلى أجرة النقل .

(١) أنظر ما سبق بند ٤٤٨ .

للمؤمن مصلحة واضحة في معرفة البضاعة التي يغطيها التأمين بمجرد شحنتها ، حتى يعرف مدى الأخطار التي يتعرض لحملها من جهة وحتى يتمكن من تحديد قسط التأمين من جهة أخرى .

ولذلك يلتزم المستأمن بتقديم إخطار للمؤمن يبين فيه اسم السفينة الناقلة والرحلة التي تقوم بها ومقدار البضاعة المشحونة فيها وقيمتها . ويحدد العقد الميعاد الذي يجب أن يقدم الإخطار خلاله . وإذا لم يحدد هذا الميعاد وجب تقديم الإخطار في أقرب وقت ممكن .

ويلتزم المستأمن بأن يقدم للمؤمن إخطاراً بجميع البضائع المشحونة لحسابه أو لحساب الغير خلال المدة التي يسرى فيها التأمين . وقد قصد بهذا الحكم إلى درء الغش وحماية المؤمن . ذلك أن جميع البضائع لا تتعرض لنفس الأخطار ، مما يخشى معه أن يقتصر المستأمن على تخصيص البضائع التي تتعرض لأخطار جسيمة للوثيقة العائمة . أما البضائع الأخرى التي تتعرض لأخطار بسيطة فلا يقدم المستأمن إخطاراً عنها ويؤمن عليها لدى مؤمن آخر نظير قسط أقل من قسط الوثيقة العائمة . ولا يحق للمؤمن - من جهة أخرى - أن يرفض بعض البضائع نظراً لطبيعتها أو طريقة شحنها ، بل يلتزم بقبول البضائع جميعها

وإذا لم يقم المستأمن بتنفيذ هذا الالتزام ، أى إذا لم يصرح بجميع البضائع المشحونة لحسابه أو لحساب الغير ، فيجوز للمؤمن فسخ العقد مع الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة ، كما يحق له استيفاء الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها .

ويلاحظ أن آثار عقد التأمين لا تتوقف في ترتبها على تقديم الإخطار . بل إنها تترتب قبل تقديم الإخطار بمجرد شحن البضائع وتعرضها للخطر . ولذلك يجوز تقديم الإخطار ولو كان الخطر قد تحقق من قبل ، حتى ولو كان المستأمن على علم به ، دون أن يعتبر ذلك استثناء يرد على القاعدة التي تقضى ببطولان كل تأمين يعقد بعد ذلك الأشياء المضمونة أو بعد وصولها .

ومع ذلك كان الإخطار متعلقاً ببضائع مؤمن عليها لحساب الغير ، فلا

يكون له أثر إذا قدم بعد تحقق الخطر ، وقد قصد بهذا الاستثناء تفادى غش طالما أثار شكوى المؤمنين وعاق سير الوثيقة العائمة ، إذ يحصل أن الغير المستفيد من الوثيقة وهو أجنبي عن العقد مجهول من المؤمن لا يطالب من المستأمن موقع الوثيقة أن يقدم إخطاراً عن البضاعة إلا بعد هلاكها . أما إذا وصلت البضاعة سالمة فلا يطالب بتقديم إخطار عنها حتى لا يدفع قسط التأمين ، وليس في هذا شيء من الاحتمال أو حسن النية وهما قوام عقد التأمين .

وقد أخذ التقنين البحرى المصرى الجديد بالأحكام المتقدمة فى المواد ٣٩٣ و ٣٩٤ و ٣٩٥ منه .

٥٦٩ - الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة :

ولما كانت الوثيقة العائمة لا تتضمن تحديداً للبضائع المؤمن عليها ، فقد يقال إنها لا تعدو أن تكون مجرد وعد بالتأمين يلزم المؤمن بالتأمين على البضائع التى يقوم المستأمن بشحنها . بيد أن هذا القول غير صحيح . فالوثيقة العائمة هى عقد تأمين نهائى ملزم لطرفيه بمجرد إبرامه . كل ما هنالك أن محل العقد غير محدد وقت إبرامه ولكنه قابل للتحديد فيما بعد . ويتم تحديد البضائع المؤمن عليها بواقعة الشحن (١) . أما الإخطار الذى يقدمه المستأمن بحصول الشحن فليس هو الذى يتحقق به تحديد البضاعة ، وكل ما يقصد به هو تمكين المؤمن من حساب قسط التأمين وفقاً لمقدار البضاعة المشحونة وطبيعتها .

ومن رأينا أن التزامات كل من المؤمن والمستأمن فى الوثيقة العائمة تنعقد متعلقة على شرط موقف هو وجود شحنات فى المستقبل . وينتج عن هذا أنه ليس للمستأمن أن يخصص هذه الشحنة للوثيقة أو لا يخصصها ، بل يلتزم بأن يخصص كل الشحنات للوثيقة العائمة حتى لا يصبح الشرط إرادياً محض ينبنى عليه بطلان الالتزام .

(١) نقض فرنسى ٥ نوفمبر ١٩٥١ D.M.F. ١٩٥٢ - ١٢٩ .

الفصل الثالث

الأخطار المؤمن منها (١)

٥٧٠- محل عقد التأمين هو ضمان المستأمن من الضرر الذى يلحقه من جراء تحقق خطر بحرى . فالخطر البحرى إذن هو ركن جوهري فى عقد التأمين البحرى يترتب على انتفائه بطلان العقد . ويمكن تعريف الخطر بوجه عام بأنه الحادث الذى يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه . على أن الخطر الذى يأخذه المؤمن على عاتقه يعرف من جهة بطبيعة الضرر كالهلاك الكلى أو التلف أو التأخر أو إنفاق مصروفات . كما يعرف من جهة أخرى بسبب هذا الضرر كالغرق أو التصادم . ولا يسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق فى الزمان والمكان المتفق عليهما فى العقد .

ولذلك نتكلم تباعاً عن الخطر البحرى ، وضرورة الخطر ، وطبيعة الأخطار ، وسبب الأخطار ، وزمن الأخطار ومكانه .

الفرع الأول

اخطار البحرى

٥٧١- تعريف الخطر البحرى :

التأمين البحرى هو الذى يكون محله ضمان خطر بحرى . ويعرف الخطر البحرى بأنه الحادث الذى يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية . وتنص المادة ٣٤٠ من التقنين انبحرى التى افترض بها المشرع الباب الخامس المتعلق بالتأمين البحرى على أن تسرى أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذى يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية . ومن ثم يشترط لاعتبار الخطر بحرياً أن يحدث فى البحر أثناء رحلة بحرية ، أى أن

(١) انظر رسالة الدكتور محمود سمير الشرقاوى ، الخطر فى التأمين انبحرى ، القاهرة ١٩٦٤ ، طبعة ١٩٦٦ .

تربطه بالبحر صلة مكانية ولو لم يكن ناشئاً مباشرة عن حالة البحر .

وعلى هذا فالأخطار التي لا تحدث في البحر خلال رحلة بحرية لا تكون محلاً لتأمين بحرى . ولا يعتبر خطراً بحرياً بل خطراً برياً لا يسأل عنه المؤمن البحري الحوادث التي تقع على البر أو في الموانى .

ويلاحظ أن التأمين يكتسب الطابع البحري لمجرد أنه يرد على منشأة مخصصة للملاحة البحرية لها الوصف القانونى للسفينة . والسفينة قيد الإنشاء محل لتأمين بحرى باعتبار ما سيكون لها فيما بعد من وصف السفينة . أما التأمين على البضائع فليس له بمجرد الطابع البحري ، بل يجب أن تكون البضائع محلاً لنقل بحرى رئيسى حتى يكتسب التأمين طابع التأمين البحري .

٥٧٢ - امتداد التأمين البحري إلى الأخطار البرية :

ومع ذلك فيمكن أن يغطى التأمين البحري ، فضلاً عن الأخطار التي تحصل خلال رحلة بحرية ، الأخطار البرية بشرط أن تكون تابعة للرحلة البحرية . وإنما يلزم لذلك نص صريح فى وثيقة التأمين .

فيجوز الاتفاق فى وثيقة التأمين البحري على السفينة على أن يضمن المؤمن الأخطار التي تصيب السفينة فى الميناء أو فى أثناء رسوها ، أو خلال اجتيازها نهراً أو قناة أو أثناء وجودها فى حوض جاف بقصد إصلاحها .

كما يجوز الاتفاق فى وثيقة التأمين على البضائع على أن يضمن المؤمن البحري الأخطار التي تلحق البضائع أثناء نقل برى أو نهري أو جوى تابع للنقل البحري . وتنص المادة ٣٨٩ على أنه ، إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل برى أو نهري أو جوى تابع (١) لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحري خلال مدة النقل المذكور إلا إذا اتفق على غير ذلك ، .

وكثيراً ما تتضمن وثائق التأمين على البضائع شرطاً بضمان المؤمن البحري للأخطار التي تلحق البضائع من وقت خروجها من مخازن المرسل

(١) وردت كلمة ، مكمل ، فى النص ، ولكننا نفضل عليها كلمة ، تابع ، لأنها أدق فى الدلالة على المعنى المقصود .

إلى وقت دخولها إلى مخازن المرسل إليه ، وهذا ما يعرف باسم ، شرط من المخزن إلى المخزن ، (١) أو شرط ، امتداد الضمان ، (٢) . وبمقتضى هذا الشرط يمتد ضمان المؤمن البحرى إلى الأخطار التى تلحق البضائع وتقع على البر قبل الشحن وبعد التفريغ ، كأن تهلك البضائع على البر بحريق أو سرقة أو تتلف بسبب الرطوبة أو الأمطار أو الحرارة .

وامتداد التأمين البحرى إلى الأخطار البرية على النحو سالف الذكر يبرره أن هذه الأخطار ، ولو أنها ليست بطبيعتها أخطاراً بحرية ، إلا أنها فى الواقع تابعة للنقل البحرى ، ولذلك يجوز أن يضمنها التأمين البحرى ، وأن تخضع لقواعد هذا التأمين .

وعلى ضوء ما تقدم يمكن تعريف الخطر البحرى بأنه الذى يكون ناشئاً عن الرحلة البحرية أو تابعاً لها .

الفرع الثانى

ضرورة الخطر

٥٧٣- لا يوجد عقد التأمين إلا إذا كان ثمة خطر يتعرض له الشئ المؤمن عليه . وتترتب على ذلك نتيجتان : الأولى ، أن الشئ المؤمن عليه يجب أن يكون معرضاً للخطر خلال الزمن الذى يسرى فيه التأمين . والثانية ، أنه يجب ألا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل إبرام التأمين .

المبحث الأول

تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر

٥٧٤- لا يكفى لقيام عقد التأمين أن يوجد الخطر فى ذاته ، بل يجب أن يكون الشئ المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر . ويحصل أحياناً أن يكون الشئ

Warehouse to Warehouse Clause (١)

Extended Cover Clause (٢)

المؤمن عليه معرضاً للخطر وقت إبرام العقد كما لو عقد التأمين بعد بدء السفر، ولكن الغالب أن يبرم التأمين توقعاً لخطر مستقبل وقيل التعرض له . أما إذا لم يتعرض الشئ المؤمن عليه للخطر ، كان التأمين باطلاً لانقضاء المحل .

ويجب على المستأمن أن يثبت تعرض الشئ المؤمن عليه للأخطار المبينة في الوثيقة . ويحصل إثبات تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر بكافة الطرق . ومن السهل إثبات تعرض السفينة المؤمن عليها للخطر بشهادة من سلطات ميناء القيام ويدفتر يومية السفينة . أما إثبات تعرض البضاعة المؤمن عليها للخطر فيكون عادة بسند الشحن . وهنا تظهر أهمية الحكم الذى قرره المادة ٢١٠ ومقتضاه يكون سند الشحن حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها ، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير .

المبحث الثانى

تحقق الخطر أو زواله قبل العقد

٥٧٥- بطلان التأمين لتحقق الخطر أو زواله قبل العقد ،

لا يكفى لقيام العقد أن يكون الشئ المؤمن عليه معرضاً للخطر ، بل يجب كذلك ألا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين ، والا كان العقد باطلاً لانعدام محنه . وفى ذلك تقول المادة ٣٥٠ فقرة ١ : يقع باطلاً عقد التأمين الذى يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها

ولو طبقت القواعد العامة لكان التأمين باطلاً ولو جهل طرفاه هلاك الشئ المؤمن عليه أو وصوله قبل العقد . ولكن المشرع البحرى لم يأخذ فى تقدير وجود الخطر قبل إبرام العقد بمعيار مادى ، بل أخذ بمعيار شخصى مراعيًا الصعوبة التى قد يوجد فيها أطراف العقد فى الاستعلام عن مصير الأشياء المؤمن عليها وحصرًا للقاعدة فى النطاق اللازم لدرء الغش وحماية المتعاقدين، فنصت المادة ٣٥٠ فقرة ١ على أن التأمين الذى يعقد بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها لا يكون باطلاً إلا ، إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول بلغ قبل إبرام العقد إلى مكان توقيع العقد أو إلى المكان الذى يوجد به المؤمن له أو المؤمن ، .

ويستفاد من هذا النص أنه إذا كان وجود الخطر عنصراً جوهرياً في صحة عقد التأمين البحري ، فإن هذا الخطر قد ينعدم من الناحية المادية ويوجد من الناحية المعنوية . وهذه هي الحالة التي لا يوجد فيها خطر فعلي وإنما يقوم فقط في ذهن المتعاقدين وقت إبرام العقد ويسمى بالخطر الظني . بمعنى أن الخطر يتحقق فعلاً قبل إبرام العقد ولكن نبأه لا يصل إلى علم طرفي التأمين قبل إبرام العقد ، فيظن كل منهما أن عقد التأمين يغطي مخاطر لم تتحقق بعد .

ونظراً لصعوبة إثبات علم المؤمن أو المستأمن بوصول الشئ أو بهلاكه ، فقد أقام القانون قرينة قانونية على هذا العلم بمجرد إثبات أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ إلى مكان التوقيع على انعقد أو مكان وجود المستأمن أو المؤمن .

٥٧٦- التأمين المعقود على شرط الأنباء السارة أو السيئة :

ويجوز للمتعاقدين استبعاد تطبيق القرينة القانونية المنصوص عليها في المادة ٣٥٠ فقرة ١ والاتفاق على أن سوء نية المؤمن أو المستأمن لا يفترض بل لابد من إقامة الدليل عليه وفقاً للقواعد العامة . وهذا ما يسمى التأمين المعقود على شرط الأنباء السارة أو السيئة . وقد عرضت له المادة ٣٥٠ فقرة ٢ وموداها أنه إذا عقد التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة ، وجب على المؤمن الذي يتمسك بالبطلان أن يقيم الدليل على سوء نية المستأمن وأنه كان يعلم شخصياً بهلاك السفينة أو البضاعة في الوقت الذي أبرم فيه انعقد ، وعلى العكس يجب على المستأمن الذي يحتج بالبطلان أن يثبت أن المؤمن كان يعلم شخصياً قبل إبرام انعقد بوصول الشئ المؤمن عليه .

ويعرف هذا النوع من التأمين في إنجلترا بالتأمين على الشئ هالكاً أو غير هالك lost or not lost . ولا توجد في القانون الانجليزي أية قرينة على العلم بانهلاك ، بل لابد من إثبات العلم .

الفرع الثالث

طبيعة الأخطار (الأضرار المضمونة)

٥٧٧- يمكن تقسيم الأخطار التي تلحق المستأمن أقساماً ثلاثة :

- ١- الأضرار أو الخسارات المادية التي تصيب السفينة أو البضائع .
- ٢- الخسارات النقدية أو النفقات الاستثنائية التي يدفعها المستأمن لتفادي الضرر أو للحد من أثره .
- ٣- التعويضات التي يلتزم المستأمن بدفعها للغير .

المبحث الأول

الأضرار أو الخسارات المادية

٥٧٨- يضمن المؤمن البحري في الأصل الأضرار أو الخسارات المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري مما يشمل التأمين (م ٣٥٣) . ومن ثم فإن المؤمن لا يسأل عن الأضرار التي لا تعد أضراراً مادية تلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي لا تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المستأمن (م ٣٥٩هـ) .

وتنقسم الأضرار أو الخسارات المادية التي تلحق بالشئ المؤمن عليه إلى خسارات مشتركة وخسارات خاصة . فالخسارات المشتركة هي الخسارات الناشئة عن تضحية اختيارية يقوم بها الریان قصداً للمنفعة المشتركة ودرءاً لخطر تتعرض له الرحلة البحرية (م ٣١٩) ، وهذه الخسارات يشترك المجهز والشاحنون في تحملها . أما الخسارات الخاصة فهي التي لا تتوافر فيها شروط الخسارات المشتركة . وهذه الخسارات يتحملها مالك الشئ المتضرر (١) .

وتنقسم الخسارة الخاصة ، وفقاً للنظام الانجليزي للخسارات المعمول به في كثير من البلاد ومنها مصر ، إلى خسارة كلية وخسارة جزئية .

(١) أنظر ما سبق بند ٥٠٢ وما بعده .

والخسارة الكلية قد تكون خسارة كلية فعلية وهى هلاك الشئ المؤمن عليه هلاكاً تاماً كغرق السفينة أو البضائع أو احتراق البضائع عن آخرها ، أو تلف الشئ المؤمن عليه بحيث يفقد ذاتيته كتحجر الأسمنت لاختلاطه بماء البحر ، أو حرمان المستأمن من حيازة الشئ المؤمن عليه حرماناً تاماً كالاستيلاء على السفينة أو البضائع . وقد تكون الخسارة خسارة كلية حكمية أو تقديرية إذا كان اصلاح الشئ المؤمن عليه من الخسارة الكلية الفعلية يتطلب نفقات تجاوز قيمته .

أما الخسارة الجزئية فهى هلاك جزء من الشئ المؤمن عليه أو تلفه ، وهو المعنى المقصود بعبارة الخسارة الخاصة عند إطلاقها . ومن الأمثلة على الخسارة الجزئية تلف البضاعة نتيجة دخول مياه البحر فى عنابر السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية .

٥٧٩- شروط الاعفاءات (١) :

من النادر أن يبرم عقد تأمين يضمن جميع الأخطار والأضرار التى يتعرض لها الشئ المؤمن عليه ، بل جرت العادة على اعفاء المؤمن من ضمان بعض الأخطار والخسائر أو الاعفاء من التعويض إذا لم يبلغ الضرر اللاحق بالشئ عليه قدرًا معيناً (٣٪ أو ٥٪) . وتنقسم شروط الاعفاءات إلى ثلاثة أنواع رئيسية : ١- شرط ضمان جميع الخسائر ، ٢- شرط ضمان الخسارة الخاصة ، ٣- شرط الاعفاء من ضمان الخسارة الخاصة .

١- شرط ضمان جميع الخسائر All Risks Clause : بمقتضى هذا الشرط يضمن المؤمن جميع الخسائر التى تلحق الشئ المؤمن عليه ، عدا الأخطار التى استبعدت صراحة فى " وثيقة " . ومتى تحقق ضمان المؤمن وفقاً لهذا الشرط ، فإن المؤمن يضمن الخسارة التى لحقت الشئ المؤمن عليه كاملة دون خصم أية نسبة مئوية من التعويض " ستحق للمستأمن " .

(١) أنظر رسالة الدكتور ثروت عبد الرحيم ، الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى ، القاهرة ١٩٦٦ .

٢- شرط ضمان الخسارة الخاصة With Average Clause (W. A.) : وبمقتضى هذا الشرط يضمن المؤمن الخسارة الخاصة بشرط أن تتجاوز النسبة المبينة فى الوثيقة (٣% أو ٥% مثلاً) . ويضمن أيضاً الخسارة المشتركة ، والخسارة الخاصة ولو لم تبلغ نسبة الاعفاء فى حالة جنوح السفينة أو غرقها أو احتراقها .

٣- شرط الاعفاء من ضمان الخسارة الخاصة Free Particular Average (F. P. A.) : بمقتضى هذا الشرط يضمن المؤمن الخسارة المشتركة والخسارات الناشئة عن الحوادث التى تجيز الترك ، ولكنه يعفى من الخسارات الخاصة .

وقد يضاف إلى هذا الشرط عبارة بمقتضاها لا يضمن المؤمن الخسارة الخاصة إلا إذا كانت ناشئة عن أحد الأخطار المذكورة على سبيل الحصر ، وهى فى العادة الجنوح والغرق والحريق وبغض النظر عن نسبة المسموحات . ويسمى هذا الشرط ، شرط الاعفاء من الخسارة الخاصة ما عدا Free Particular Average Unless .

المبحث الثانى

الخسارات التقديرية

٥٨٠- يتحمل المؤمن أيضاً النفقات الاستثنائية أو غير العادية التى يدفعها المستأمن لتفادى الضرر أو للتخفيف من أثره فى الحالات التى يسأل فيها المؤمن عن هذا الضرر ، إذ أن هذه النفقات يفيد منها المؤمن لما تؤدى إليه من التخفيف من مسؤوليته عن ضمان الشئ المؤمن عليه .

وتطبيقاً لذلك إذا كان التأمين يغطى خطر الحرب ، فإن المؤمن يلزم بكل النفقات التى تكون نتيجة لهذا الخطر كنفقات التفريغ فى ميناء الالتجاء والتخزين وإعادة الشحن وزيادة الأجرة التى دفعت لسفينة أخرى (١) . وإذا كان التأمين يغطى خطر الحريق فإن المؤمن يكون مسئولاً عن الهلاك الذى يصيب

(١) استئناف مختلط ٢٠ فبراير ١٩١٨ ب ٣٠ - ٢٢١ .

البضاعة بسبب الحريق وكذلك عن المكافأة التي يستحقها من فام باطفاء الحريق (١) .

وغالباً ما تكون النفقات المتقدم ذكرها من قبيل الخسارات المشتركة ، كما هو الشأن فى مكافأة الانقاذ ولو كان الانقاذ مقدماً من سفينة أخرى مملوكة للمستأمن نفسه ، إذ تجرى التسوية كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين . بيد أن المؤمن يسأل عن النفقات التي تعتبر خسارة خصوصية إذا كان لها طابع استثنائي ولم تكن من المصروفات العادية للملاحة البحرية .

ويتحمل المؤمن أيضاً مصروفات الخبرة والمصروفات القضائية وغيرها من مصروفات تسوية الضرر الناشئ عن الأخطار المضمونة .

المبحث الثالث

التعويضات المستحقة للغير

٥٨١- يقصد باصطلاح « التعويضات المستحقة للغير » نتائج رجوع الغير على المستأمن بسبب حادث بحرى ، . وتنص المادة ٣٥٦ فقرة ٢ على أنه « عدا ما نصت عليه المادة ٣٧٨ من هذا القانون لا يشمل التأمين الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو الأشخاص » . وقد استثنت هذه الفقرة فى صدرها حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى . كما استثنى النص الأضرار التي تلحق الأشخاص .

وإذا أحدثت السفينة تصادماً ، فإن المجهز المسئول عن هذا التصادم ليس فى حاجة إلى أن يعقد تأميناً خاصاً على مسؤوليته ، إذ أن مؤمن السفينة يسأل عن التعويضات التي يلزم بها المستأمن قبل الغير بسبب التصادم . وإذا وقع التصادم بين سفينتين مملوكتين للمستأمن فتجرى التسوية كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين .

ومع ذلك فإن المؤمن يعفى من نتائج رجوع الشاحنين على الناقل بسبب

(١) استئناف مختلط ٥ فبراير ١٩٤٧ ب ٥٩ - ١٢١ .

الأضرار اللاحقة بالبضائع من جراء التصادم ، إذ أن هذا الرجوع إنما يتعلق بالاستغلال التجارى للسفينة . كما يعفى المؤمن من نتائج الدعاوى المرفوعة بسبب الوفاة أو الجرح أو الأضرار البدنية ، إذ أن ضمان الأضرار البدنية يتطلب شرطاً صريحاً لأنه ليس من قبيل التأمين البحرى .

ويسأل المؤمن عن المساهمة فى الخسارة المشتركة . وذلك لأنه نتيجة للخطر المؤمن من جهة ، ولأنه فى صالح المؤمن نفسه من جهة أخرى ، إذ أن التضحية الاختيارية التى كانت سبباً فى الخسارة المشتركة قد حفظت الشئ المؤمن عليه من الهلاك وجنبت المؤمن دفع تعريض التأمين .

الفرع الرابع

سبب الاخطار

٥٨٢- يقصد بسبب الاخطار الحادث الذى تنشأ عنه الأضرار . وكانت المادة ١٩٢ من التقنين البحرى القديم تعدد الأخطار التى يضمنها المؤمن وهى : العاصفة ، والغرق ، والجنوح ، والتصادم القهرى ، والتغيير الاضطرابى للطريق أو الرحلة أو السفينة ، والرمى فى البحر لتخفيف السفينة ، والحريق ، والأسر ، والنهب ، والتوقف عن السفر بأمر سلطة عامة ، واعلان الحرب ، ومقابلة الاساءة بمثلها ، ثم أضافت ، أو بسبب أى حادثة من الحوادث البحرية ما لم يوجد بين المتعاقدين شرط بخلاف ذلك .

ويلاحظ على هذا التعداد أنه يذكر الأخطار الحربية بين الأخطار المضمنة قانوناً . كما يتضح من العبارة الأخيرة للمادة أن هذا التعداد قد جاء على سبيل التمثيل لا الحصر ، وأنه ليس ملزماً لأطراف التأمين .

ولم يشأ التقنين البحرى الجديد أن يعدد الأخطار التى يضمنها المؤمن ، بل اكتفى بالقول بأن المؤمن يسأل عن الأضرار المادية التى تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحرئى أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشمل التأمين ، (م ٣٥٣ فقرة ١) . كما أن انفقرة الأولى من المادة ٣٥٦ منه نصت صراحة على أن التأمين لا يشمل أخطار الحرب الأهلية والخارجية إلا إذا اتفق على غير ذلك .

على أن التأمين البحري لا يضمن جميع الأخطار التي تقع أثناء الرحلة البحرية ، بل أن هناك أضراراً مستثناة أو مستبعدة من ضمان المؤمن بنص القانون .

ولما كانت النصوص القانونية المتعلقة بسبب الأخطار لا تتعلق بالنظام العام ولا تنطبق إلا إذا لم يوجد بين المتعاقدين شروط مخالفة ، فقد أبدلت بها وثائق التأمين تعداداً اتفاقياً للأخطار المضمونة والأخطار المستثناة يقوم على أساس مختلف . ولذلك نتكلم تبعاً عن الأخطار البحرية المضمونة ، فالأخطار الحربية ، فالأخطار المستثناة .

المبحث الأول

الأخطار البحرية المضمونة

٥٨٣- سبق بيان أن الأخطار البحرية هي الحوادث غير المتوقعة التي يحتمل وقوعها في البحر خلال الرحلة البحرية . ومن ثم فإن هذا الاصطلاح لا يشمل الصعوبات العادية للملاحة ، كالحركة العادية للرياح والأمواج ، وارتفاع مياه البحر وانحسارها نتيجة ظاهرة المدّ والجزر ، وتجمد المياه في البحار الشمالية في فصل الشتاء ، وكذلك استهلاك السفينة بالاستعمال Wear and Tear ، وذلك لأن هذه الحوادث متوقعة ، والغرض من التأمين هو ضمان الحوادث التي يحتمل أن تقع لا الحوادث التي يجب أن تقع . وسنعرض فيما يلي للأخطار البحرية الرئيسية :

١- العاصفة والغرق والجنوح : العاصفة هي اضطراب الجواضطراباً عنيفاً يتمثل في رياح شديدة مصحوبة غالباً برعود وأمطار غزيرة ، ويستتبع ارتفاع الأمواج ارتفاعاً غير معتاد . ويجب عدم الخلط بين العاصفة وسوء الأحوال الجوية ، فسوء الأحوال الجوية هو من الحوادث العادية للملاحة التي تدخل في نطاق التوقع العادي للأمور ، فلا يعد من الحوادث البحرية التي يضمنها المؤمن .

والغرق هو اختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو . والجنوح هو توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو

شاطئه أو الصخور أو الشعب أو حطام السفن الغارقة أو أى عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج من هذا المأزق بوسائلها الخاصة .

٢- التصادم : يجب أن لا يؤخذ التصادم هنا بمعناه الفنى الذى يقصر هذا الاصطلاح على تصادم السفينة بسفينة أخرى أو بمركب ملاحه داخلية ، بل يقصد بالتصادم هنا معناه المتداول الذى يشتمل اصطدام السفينة بسفينة أخرى أو بمركب ، كما يشمل اصطدام السفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو بجسم عائم كرافعة أو حطام .

٣- الارساء الجبرى : الارساء الجبرى هو الذى يضطر إليه الريان بسبب حادث غير متوقع ، كأن يضطر الريان إلى الرسو فى ميناء غير مقرر منذ البداية لاصلاح السفينة من ضرر أصابها من جراء عاصفة شديدة أو بسبب اصطدامها بغيرها . ويتطلب الرسو الجبرى نفقات استثنائية مختلفة كرسوم الدخول والخروج فى الميناء ورسوم الارشاد والقطر ونفقات غذاء وأجور البحارة ، هذا بالنسبة إلى السفينة . أما بالنسبة إلى البضائع فقد يلحق المستأمن ضرر من جراء تلف البضاعة أو بيع الريان لجزء من البضاعة لدفع مصروفات التفريغ والتخزين وإعادة الشحن أو للمحافظة على البضاعة طوال مدة الرسو .

٤- التغيير الجبرى للطريق أو السفر أو السفينة : تغيير الطريق أو الانحراف هو تغيير خط السير المتفق عليه أو خط السير المعتاد . وتغيير الرحلة أو السفر هو تغيير نقطة القيام أو نقطة الوصول للرحلة المؤمن عليها . وتغيير السفينة يقوم إذا فرغت البضاعة من السفينة الناقلة وأعيد شحنها على سفينة أخرى ، وهذا لا يتعلق بطبيعة الحال إلا بالتأمين على البضائع . وتغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة اختياراً لا يعد خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن . أما التغيير الجبرى للطريق أو الرحلة أو السفينة الذى يضطر إليه الريان لمفاداة عاصفة أو حصر بحرى أو جبل جليد أو لانقاذ أشخاص فى حالة الخطر فإنه يعد خطراً بحرياً يكون على عاتق المؤمن .

٥- الرمى فى البحر : يكون المؤمن مسئولاً عن الهلاك أو الضرر الذى يحصل بسبب رمى البضائع فى البحر لتخفيف السفينة . ورمى البضائع فى البحر لتخفيف السفينة ، وإن كان عملاً اختيارياً من الريان ، إلا أنه يقع

مع ذلك على عاتق المؤمن ، لأن هذا العمل ليس حراً واختيارياً إلا فى الظاهر فقط ، وقد أملاه فى الحقيقة الخطر الذى يهدد الرسالة البحرية . ويجب أن يشبه بالرمى جميع الأضرار التى يحدثها الريان اختياراً بالسفينة أو البضائع لأجل سلامة الرسالة البحرية أى جميع الخسائر المشتركة .

٦- الحريق والانفجار : الحريق هو اشتعال النار فى الأشياء المؤمن عليها . ويضمن المؤمن الحريق ولو أنه مستقل تماماً عن حالة البحر . وإذا كان يعتبر خطراً بحرياً فنظراً لحدوثه فى البحر أثناء الرحلة البحرية . وتشبه بالأضرار الناشئة عن الحريق الأضرار التى يحدثها الماء الذى يستخدم لإطفاء الحريق أو لمنع امتداده . كما يشبه بالحريق انفجار الآلات أو البضائع الخطرة .

٥٨٤- ويكون المؤمن مسئولاً أيضاً عن الهلاك أو الضرر الذى يلحق الشئ المؤمن عليه بسبب الحوادث البحرية بوجه عام . ويدخل فى عدادها خطر السرقة طالما يحدث على البحر خلال الرحلة البحرية ، ومجرد عدم تسليم البضاعة لا يكفى لافتراض السرقة ومساءلة المؤمن عنها ، بل يجب على المستأمن إثبات السرقة ذاتها . ويسأل المؤمن كذلك عن تلف البضاعة بسبب ارتفاع حرارة الجو ارتفاعاً غير عادى ، وتسرب السوائل العرضى ، وتلف البضاعة بسبب تكثف البخار فى عنابر السفينة ، والتلف الذى تحدثه فيران السفينة .

٥٨٥- التحديد الاتفاقى للأخطار البحرية :

وقد عنيت وثائق التأمين النموذجية بتحديد الأخطار البحرية المضمونة . ويأخذ هذا التحديد احدى صورتين :

١- فإما أن يكون التأمين شاملاً لجميع الأخطار التى تقع للشئ المؤمن عليه ، عدا الأخطار التى استبعدت صراحة فى الوثيقة . وحينئذ لا يلزم المستأمن إلا بإثبات تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر وهلاك هذا الشئ أو تلفه بحادث بحرى خلال الزمن الذى يسرى فيه التأمين . وللمؤمن إذا أراد أن يدرأ مسئوليته عن الخطر أن يثبت أن هلاك الشئ أو تلفه إنما يرجع إلى خطر مستبعد فى الوثيقة .

٢- وإما أن يكون التأمين مع اعفاء المؤمن من الخسائر الخاصة . وهو

الصورة التي يتخذها التأمين على البضاعة في العمل . وفي هذا النوع من التأمين يضمن المؤمن الخسارات المشتركة . أما الخسارات الخاصة فلا يضمنها المؤمن في المبدأ عدا تلك التي تنشأ عن أحد الحوادث المذكورة في العقد على سبيل الحصر كجنوح السفينة أو غرقها أو احتراقها . ويجب على المستأمن في هذا التأمين إثبات أن الخسارة إنما ترجع إلى أحد الأسباب المحددة ، فإذا لم ينجح في هذا الإثبات كان المؤمن غير مسئول عن الخسارة .

المبحث الثاني

ادخال الخطأ في الأخطار البحرية المضمونة

٥٨٦- خطأ المستأمن وخطأ تابعيه البريين ،

المبدأ التقليدي هو أن المؤمن لا يضمن أفعال وأخطاء المستأمن (م ١٩٣ بحرى قديم) . وقيل في تبرير هذا الحكم أن تعويض المستأمن عن الأضرار التي يحدثها بفعله أمر مخالف للنظام العام منافع لطبيعة عقد التأمين . فعقد التأمين عقد احتمالي يقوم على احتمال تحقق الخطر أو عدم تحققه ، وإذا ساغ للمستأمن أن يتسبب بفعله في تحقق الخطر الذي يعطيه الحق في التعويض لانتفى الاحتمال بالنسبة إليه . على أن هذا التبرير لا يصدق إلا على غش المستأمن أو خطئه العمدى فقط ، والحظر المطلق للتأمين من فعل المستأمن أو خطئه الشخصى غير مبرر . إذ أن المستأمن قد يرتكب أخطاء غير متعمدة وهو أمر حتمى فى النشاط الانسانى ، كما أن ارادته قد تسهم بدور فى تحقق الخطر مع عوامل أخرى غير متوقعة فيوجد الاحتمال ويقوم الخطر . كما أن الضمان الذى يحققه التأمين لا يكون كافياً إذا وجب على المستأمن أن يتحمل نتائج الحادث بمجرد استظهار أى قدر من عدم الحيطة أو إهمال من جانبه ولو كان يسيراً . ولذلك فقد استقر رأى اليوم على جواز التأمين من خطأ المستأمن غير المتعمد لعدم منافاته للنظام انعام . أما غش المستأمن وأخطاؤه الاختيارية أو العمدية فلا يصح الاتفاق على ضمان المؤمن لها .

ثم جاء التقنين البحرى الجديد فأخذ بما استقر عليه الرأى ونص فى المادة ٣٥٤ فقرة أولى منه على أن : يسأل المؤمن عن الضرر المادى الذى يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ المؤمن له أو بخطأ تابعيه البريين ما لم يثبت

المؤمن أن الضرر ناشئ عن خطأ عمدى أو عن خطأ جسيم صادر من المؤمن له ، . ويتضمن هذا النص قاعدتين : الأولى أن خطأ المستأمن أو خطأ تابعيه البريين لا يستبعد ضمان المؤمن بل تظل الأخطار المؤمن منها مضمونة تقع على عاتق المؤمن . وهذه القاعدة لا تتعلق بالنظام العام ، وينطبق عند عدم وجود شرط مخالف لها . ويعتبر خطأ شخصياً من المستأمن عدم احكام تغليف البضاعة فتتلف ، وترك المجهز سفينته تسافر وهى غير صالحة للملاحة . والقاعدة الثانية ، هى أن المؤمن غير مسئول عن الأخطاء العمدية والأخطاء الجسيمة الصادرة من المستأمن ، وهذه القاعدة متعلقة بالنظام العام بحيث لا يجوز الاتفاق على ضمان المؤمن لمثل هذه الأخطاء

٥٨٧- خطأ الريان أو البحارة ،

كانت المادة ١٩٥ بحرى قديم تقضى بأن المؤمن غير مسئول عن الأضرار التى تنشأ عن خطأ الريان أو البحارة سواء أكان هذا الخطأ عمدياً أو غير عمدى . وقيل فى تبرير ذلك أن مالك السفينة هو الذى اختار الريان ، فيجب أن يتحمل هو لا المؤمن تبعه اختياره . وهذا الحكم لا يتمشى مع قواعد القانون البحرى العامة . فالريان يؤدى عمله بعيداً عن رقابة المجهز واشرافه ، وانتفاء الاشراف والرقابة هو الذى يبرر تحديد مسئولية المالك عن أعمال الريان ، ومع ذلك يقرر المشرع عدم مسئولية المؤمن عن خطأ الريان . هذا بالنسبة إلى المجهز . أما بالنسبة إلى الشاحن فلا شك فى صرامة الحكم المتقدم وقسوته ، فالريان تابع للمجهز وليس تابعاً للشاحن ، فمن غير المفهوم أن يتقرر عدم مسئولية المؤمن عن الضرر الذى يلحق الشاحن فى بضاعته بسبب خطأ الريان والبحارة .

جاء التقنين البحرى الجديد ونص فى المادة ٣٥٤ فقرة ٢ منه على ما يأتى : « مع عدم الاخلال بحكم لتفقده ٢ من المادة ٣٧٧ من هذا القانون يسأل المؤمن عن الضرر الذى يلحق الأشراء المؤمن عنها بخطأ الريان والبحارة . . . وقد وردت هذه المادة فى الفصل الأول استعنى بالأحكام انعاماً فى التأمين البحرى . أما المادة ٣٧٧ فقرة ٢ فتد وردت ضمن الأحكام الخاصة بالتأمين على السفينة ونصت على أن « لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عما يصدر من أخطاء متعمدة » . ويستفاد من ذلك أن المؤمن بوجه عام لا يدرج

فى ذلك مؤمن البضائع ومؤمن المسؤولية) يضمن أخطاء الريان والبحارة دون تمييز بين الأخطاء العمدية وغير العمدية . أما مؤمن السفينة فلا يضمن أخطاء الريان العمدية .

وبلاحظ أن المادة ٣٥٤ فقرة ١ تذكر الأخطاء العمدية أو الأخطاء الجسيمة الصادرة من المستأمن وتجعل المؤمن غير مسئول عنها ، فى حين أن المادة ٣٧٧ فقرة ٢ تذكر الأخطاء العمدية الصادرة من الريان وتقرر عدم مسؤولية السفينة عنها ، ولا تذكر الأخطاء الجسيمة . وهذه التفرقة مقصودة من المشرع ، ليسمح بالتأمين على الأخطاء الجسيمة الصادرة من الريان فى التأمين على السفينة ، وفى التأمين على البضاعة من باب أولى .

وتتضمن وثائق التأمين عادة شرطاً يقضى بمسؤولية المؤمن عن خطأ الريان والبحارة مقابل قسط اضافى . وتنص وثيقة اللويدز على خطأ الريان والبحارة بين الأخطار المضمونة Barratry of the master and mariners . ويقصد بهذا الاصطلاح فى القانون الانجليزى الأخطاء العمدية الصادرة من الريان دون الأخطاء غير العمدية ، ومن أمثلتها انحراف الريان عن الطريق المحدد للترجى إلى ميناء ليباشر فيه تجارة تعود عليه بالريح دون علم مالك السفينة ، أو تخريب السفينة عمدًا ، أو حجز السفينة من السلطات العامة بسبب قيام الريان والبحارة بعمليات التهريب . ولما كان الإهمال الصادر من الريان أو البحارة لا يدخل فى مفهوم أخطاء الريان والبحارة فى القانون الانجليزى فإنه لابد لضمان المؤمن لإهمال الريان أو البحارة من شرط صريح فى وثيقة التأمين يعرف باسم ، شرط انشمارى Inchmaree Clause ، نسبة إلى اسم السفينة التى كانت موضوعاً للقضية التى عرضت على مجلس اللوردات سنة ١٨٨٧ والتى قضى فيها بأن وثيقة التأمين لا تضمن الضرر الناشئ عن إهمال الريان والبحارة .

المبحث الثالث

الأخطار الحربية

٥٨٨- استبعاد الأخطار الحربية فى وثائق التأمين العادية؛

كانت الأخطار الحربية قديماً أخطاراً عادية للملاحة البحرية نظراً لكثرة الحروب البحرية وطول مدتها . ولذلك سوى التقنين البحرى المصرى القديم ، مقتضياً فى ذلك أثر التقنين التجارى الفرنسى والقانون الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ ، بين الأخطار البحرية والأخطار الحربية ، ونصت المادة ١٩٢ منه على أن المؤمنين ملزمون بكل هلاك أو ضرر يحصل للأشياء المؤمن عليها بسبب الأخطار البحرية التى تقدم ذكرها أو بسبب الأسر أو النهب أو التوقيف عن السفر بأمر دولة أو اعلان حرب أو مقابلة الاساءة بمثلها .

وفى النصف الثانى من القرن التاسع عشر أخذت الحروب البحرية فى النقصان وتضاعفت الحماية المقررة للملكية الخاصة زمن الحرب ، فأصبحت المخاطر الحربية أخطاراً استثنائية بحت . ونتيجة لذلك جرت الوثائق على استبعاد الأخطار الحربية من ضمان المؤمن (١) . كما وجد بجانب وثائق التأمين من الأخطار البحرية وثائق أخرى للتأمين من الأخطار الحربية نظير قسط مرتفع يكون ابرامها ضرورة لا مناص منها إذا نشبت الحرب .

وجاء التقنين البحرى المصرى الجديد فأخذ بما جرى عليه العمل وما استقرت عليه التشريعات الحديثة من استبعاد الأخطار الحربية من ضمان مؤمن الأخطار البحرية ، فنصت المادة ٣٥٦ فقرة ٢ منه على ما يأتى : لا يشمل التأمين أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية ... إلا إذا اتفق على غير ذلك .

٥٨٩- المقصود بالحرب؛

١- يفترض الخطر الحربى قيام حالة الحرب ، ووفقاً لمبادئ القانون

(١) يطلق على شرط استبعاد الأخطار الحربية فى الوثائق الانجليزية ، شرط عدم ضمان الاستيلاء والحجز Free of capture & seizure clause (F. C. S) ويترتب على هذا الشرط انقضاء جميع ما ورد بوثيقة التأمين خاصاً بأخطار الحرب .

الدولى العام يجب أن يسبق الحرب اعلان من الدولة المحاربة إلى الدولة المعادية . بيد أن الاجماع قد انعقد على أن انتفاء الاعلان لا يرفع عن الحرب صفتها الحقيقية . ومن ثم تعتبر الأضرار التى تلحق الأشياء المؤمن عليها خلالها ناشئة عن أخطار حربية . وذلك فإن المادة ٣٥٧ تزيل تعدادها للأخطار الحربية التى يشملها التأمين على هذه الأخطار بالعبارة الآتية : ... ولو لم تكن الحرب قد أعلنت ، .

٢- وقد تلحق الشئ المؤمن عليه أضرار نتيجة عمل حربي بعد انتهاء حالة الحرب ، كأن تمس السفينة لغماً بحرياً عائماً . وتعتبر مثل هذه الحوادث أخطاراً حربية لأنها ترجع فى الواقع إلى أعمال حربية ولو أنها حصلت بعد انتهاء حالة الحرب (م ٣٥٧ فى نهايتها) .

٣- ويلاحظ أن مخالفة أحد المتحاربين لقوانين الحرب لا يرفع عن العمل صفة الخطر الحربي ، لأن هذا العمل ولو أنه غير قانوني إلا أنه يصدر من قوة نظامية مسلحة فيعتبر عملاً من أعمال الحرب . وعلى هذا فإن نهب القوات المسلحة للبضاعة المؤمن عليها يعتبر خطراً حريباً ، وكذلك ضرب السفن التجارية المحايدة .

٤- ويلاحظ أيضاً أن وثائق التأمين تسوى بين الحرب الأجنبية وبين الحرب الأهلية والثورة ، وتعتبر الحوادث التى تقع خلال الحرب الأهلية أو الثورة من الأخطار الحربية . وبهذا يأخذ القانون البحرى المصرى فتقول المادة ٣٥٧ منه أن التأمين من أخطار الحرب يشمل هذه الأخطار : ... إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كانت معترفاً بها أو غير معترف بها ، .

٥٩٠- المقصود بالخطر الحربي :

تذكر المادة ٣٥٧ بعض أمثلة للأخطار الحربية هى الأعمال العدائية أو الانتقامية أو الأسر أو الاستيلاء أو الايقاف أو الاكراه أو انفجار الأنغام ومعدات الحرب الأخرى . وليس ثمة شك فى أن الخطر الحربي يشمل الأعمال الحربية التى تسبب ضرراً للأشياء المؤمن عليها : كأن تصاب السفينة بطوريب أو بقذيفة أو تمس لغماً ، أو توقف عن السفر بأمر السلطة العامة بشرط أن يكون هذا الايقاف اجراء تطلبه الدفاع الوطنى كحظر التجارة مع دولة متحاربة أو

فرض حصر بحرى ، أو اغتنام البضاعة المشحونة عليها بوصفها مملوكة للأعداء أو بوصفها مهربات حربية . كما يعد خطراً حريياً التجاء السفينة إلى ميناء أو تغييرها لطريقها خشية وقوعها فى يد العدو ، ولو لم يكن ثمة عمل عدائى مباشر موجه إلى السفينة .

٥٩١- تحديد سبب الخطر:

قد يكون الهلاك أو التلف اللاحق بالسفينة أو البضاعة نتيجة تدخل أسباب متعددة يعد بعضها أخطاراً بحرية ويعد البعض الآخر من قبيل الأخطار الحربية . ومثال ذلك أن تهاك السفينة باصطدام أو بعاصفة بعد تغييرها للطريق فراراً من سفن العدو ، أو أن تصطدم السفينة المؤمن عليها بحطام سفينة أخرى أغرقها العدو فى الميناء لعرقلة الملاحة . فهل يعتبر الهلاك أو التلف فى مثل هذه الأحوال ناشئاً عن خطر بحرى أو عن خطر حرى . قيلت فى هذا الشأن نظريتان :

١- الأولى هى نظرية السبب القريب *causa proxima* وبمقتضاها لا يعتد إلا بالسبب الأقرب زمنياً لوقوع الضرر (١) . وتطبيقاً لذلك يعتبر خطراً بحرياً هلاك السفينة باصطدام أو بعاصفة بعد تغييرها للطريق فراراً من سفن العدو .

٢- والثانية هى نظرية السبب الرئيسى والجوهرى *dominant cause* وبمقتضاها لا تكون العبرة بالسبب الذى سبق وقوع الحادث مباشرة بل المهم أن تتوافر بين حادث الحرب والضرر رابطة سببية مباشرة بحيث أنه لو لا الحرب لما حصل الضرر (٢) .

٥٩٢- ازدياد الأخطار بسبب حالة الحرب :

على أن حالة الحرب لا تقتصر فقط على ايجاد مخاطر خاصة للسفينة والحمولة ، بل أنها تزيد أيضاً فى الأخطار المعتادة التى تهدد الزسانة البحرية نتيجة لأجراءات الدفاع التى تتخذها الدول المتحاربة ، كإطفاء المناثر فى الموانئ ، والأمر بإصفاء أنوار السفن عند ملاحتها ، والأمر بسير السفن التجارية

(١) نقض فرنسى ١١ أغسطس ١٨٥٨ دلوز ١٨٥٨ - ١ - ٣٥٦ .

(٢) ليون كان وريتر جزء ٦ بند ١٣٢٧ .

فى قوافل تحت حراسة السفن البحرية مما يزيد فى خطر الجنوح والتصادم .
والراجع أن الخطر يظل فى هذه الحالة بحرياً يتحملة مؤمن الأخطار البحرية ،
لأن مجرد ازدياد فرص تحقق الخطر البحرى بسبب حالة الحرب لا يغير من
حقيقته وطبيعته (١) .

٥٩٣- إثبات الخطر البحرى :

يقع عبء إثبات الخطر البحرى على عاتق مؤمن الأخطار البحرية الذى
يطالب باعفائه من الضمان . وإذا انقطعت أخبار السفينة أثناء الحرب ولم يعرف
السبب الذى أدى إلى هلاكها هل هو خطر بحرى (العاصفة مثلاً) أم هو
خطر حرى (الضرب بالنار) ، فماذا يكون الحكم ؟ يرى القضاء أن الهلاك
يفترض أنه بخطر بحرى ، وأن للمؤمن الذى يتمسك بشرط استبعاد الأخطار
الحربية أن يدحض هذه القرينة بإثبات الخطر البحرى (٢) . وعلى النقيض من
ذلك إذا تعلق الأمر بتأمين ضد أخطار الحرب ، فإنه يقع على عاتق المستأمن
إثبات الخطر البحرى . وبهذا تأخذ المادة ٣٥٨ إذ تقول : إذا تعذر معرفة ما إذا
كان الضرر قد وقع بسبب خطر حرى أو خطر بحرى ، اعتبر ناشئاً عن خطر
بحرى ما لم يثبت خلاف ذلك ، .

المبحث الرابع

الأخطار المستثناة

٥٩٤- ثمة أخطار مستثناة مستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض
المستأمن عن الأضرار الناشئة عنها . وقد نص عليها فى المادة ٣٥٩ . ويرد
فى مقدمتها الأضرار الناشئة عن عيب ذاتى فى الشئ المؤمن عليه .

١- العيب الذاتى فى الشئ المؤمن عليه

٥٩٥- العيب الذاتى هو كل عيب داخلى فى الشئ المؤمن عليه يؤدى

(١) ريبير جزء ٣ بند ٢٦٩٢ .

(٢) باريس ١٨ نوفمبر ١٩٤٧ دالوز ١٩٤٨ - ٨٩ .

به إلى الهلاك أو التلف . وتنص المادة ٣٥٩ على أن ، 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 ، . وتنص الفقرة (١) من المادة ٣٧٧ على أن ، لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن عيب ذاتي في السفينة إلا إذا كان العيب خفياً ، . ويبرر عدم ضمان المؤمن للضرر الناتج عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه بأن الضرر ليس ناشئاً عن حوادث البحر بل عن طبيعة الشيء المؤمن عليه ، فلا يعد خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن . ويقع على عاتق المؤمن الذي يتمسك بالاعفاء إثبات العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه .

ولا يعفى المؤمن من ضمان الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي إلا إذا كان الضرر نتيجة مباشرة للعيب الذاتي . فإذا ثبت أن الشيء المؤمن عليه كان سيصل سليماً إلى ميناء الوصول لولا تحقق خطر بحري مضمون فلا محل للاعفاء ويلتزم المؤمن بتعويض الضرر . فإذا تلفت البضاعة بسبب توقف آلات التبريد في بعض عنابر السفينة من جراء تسرب الغاز أثناء الرحلة ، فلا يكون الضرر ناشئاً عن عيب ذاتي .

ويجوز الاتفاق على ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن العيب الذاتي مقابل زيادة في قسط التأمين ومسموحات مناسبة . وقد ذاع التأمين من العيب الذاتي اليوم ، نظراً لانتشار نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والمواد الغذائية المجمدة أو المبردة . حقاً هناك سفن متخصصة كلياً أو جزئياً تقوم بنقلها ، ولكن يخشى أن يطرأ توقف في سير أجهزة التبريد أو التجميد .

والعيوب الذاتية في البضاعة متعددة متنوعة نذكر منها على سبيل المثال : عدم كفاية التغليف أو حزمه ، ومرض الحيوانات المشحونة ، واحتراق الفحم ذاتياً نتيجة تكدسه وتراكمه ، واستعداد السوائل للتخمر أو التبخر أو التسرب ، وقابلية الفواكه الناضجة للعفن . ويعتبر النقص العادي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق نوعاً من العيب الذاتي في البضائع الذي لا يسأل عنه المؤمن .

ويعد عيباً ذاتياً في السفينة كل عيب في بناء السفينة أو في أحد أجزائها أو في أجهزتها أو ملحقاتها ، وعدم كفاية التجهيز أو عدم القيام بالاصلاحات .

وتقضى المادة ٣٧٧ فقرة ١ بمسئولية المؤمن عن الأضرار الناشئة عن عيب خفى بالسفينة لا يمكن كشفه ببذل اليقظة المعقولة . ويستند هذا الحكم إلى أن السفينة الحديثة تحوى أجهزة معقدة بحيث يتعذر على المجهز أن يحيط بجميع أجزائها وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية وأن يتقيها .

٢ - الأخطار الأخرى المستثناة

٥٩٦- تقضى المادة ٣٥٩ فقرة (ج) بأن المؤمن لا يسأل عن الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم ، واختراق الحصار وعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة ، . ويتضمن هذا النص أخطاراً غير مشروعة محظورة بصفة مطلقة لمخالفتها للنظام العام كما فى أعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة . والبعض الآخر من هذه الأعمال غير المشروعة يمكن أن يعد أخطاراً حربية إذا توافرت فيها خصائص هذه الأخطار كما فى اختراق الحصار . كما أن القانون يستبعد ضمان المؤمن للأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم ، بوصفها أعمالاً صادرة من سلطة عامة .

ويستبعد القانون من ضمان المؤمن التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز (م ٣٥٩ د) .

وأخيراً فإن المؤمن لا يضمن الأضرار التى لا تعد أضراراً مادية تلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كبطالة السفن والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التى تؤثر فى العملية التجارية التى يجريها المستأمن (م ٣٥٩ هـ) . وذلك لأن التأمين يهدف إلى حماية الأضرار المادية المباشرة فلا يضمن الأضرار غير المباشرة ذات الطبيعة التجارية والمالية . وهذا الحكم لا يتعلق بالنظام العام ، فليس ثمة مانع من ضمان هذه الأضرار التجارية والمالية .

الفرع الخامس

زمان الأخطار ومكانه

٥٩٧- لا يسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان والمكان اللذين يغطيهما عقد التأمين . فإذا وقع الحادث خارج هذا النطاق ، كان المؤمن غير مسئول عنه . ومن ثم يلزم تحديد الزمان والمكان اللذين يسرى فيهما التأمين .

المبحث الأول

زمان الأخطار

٥٩٨- يحدد عقد التأمين الزمان الذي يسأل فيه المؤمن عن الأخطار والحوادث التي تقع للشئ المؤمن عليه . ويجب التمييز في هذا الشأن بين ما إذا كان التأمين بالرحلة أو لمدة معينة .

٥٩٩- التأمين بالرحلة ،

يضمن المؤمن - في التأمين بالرحلة - المخاطر التي تقع للشئ المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمن عليها . ويفرق القانون في تحديد الرحلة المؤمن عليها بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة . على أن وثائق التأمين تعنى عادة بتحديد زمان الأخطار وتميز هي الأخرى بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة .

أ- فإذا كان التأمين على السفينة بالرحلة ، ولم يعين في عقد التأمين زمان الأخطار ، فإن المادة ٣٤٧ تميز تمييزاً منطقياً بين ما إذا كانت السفينة فارغة من البضائع وما إذا كانت مشحونة بالبضائع . فإذا كانت السفينة فارغة سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود . أما إذا حملت السفينة بضائع ، فيسرى ضمان المؤمن منذ البدء في شحن البضائع إلى نهاية التفريغ على أن لا يجاوز الضمان مئة خمسة عشر يوماً من وصول السفينة إلى المكان المقصود . ومع ذلك فإن ضمان المؤمن يكف

عن السريان في الوقت الذي يبدأ فيه شحن بضائع جديدة في المكان المقصود لرحلة جديدة خلال مهلة خمسة عشر يوماً .

وإذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة ، اعتبر المكان المعين في وثيقة التأمين لانتهاء الرحلة الأخيرة مكان انتهاء سريان ضمان المؤمن (م ٣٧٥) .

ب- وإذا كان التأمين على البضائع وكانت مدة الأخطار غير محددة في العقد ، فقد نصت المادة ٣٨٨ على أن : تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أى مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان في وثيقة التأمين ، . ومعنى ذلك أن زمان الأخطار يتحدد بالمدة التي تستغرقها الرحلة .

٦٠٠- التأمين لمدة محددة :

يعقد التأمين على السفينة عادة لمدة محددة وذلك بأن يؤمن المجهز على السفينة من الأخطار التي تحقق بها خلال فترة محددة تكون سنة في الغالب . ويسرى التأمين من وقت التوقيع على العقد ، ما لم يحدد موعد آخر للبداية . وينقضى بانتهاء الزمن المحدد في العقد .

وتقضى المادة ٣٧٦ بأنه : إذا كان التأمين لمدة محددة شمل ضمان المؤمن الأخطار التي تقع في اليوم الأول من المدة والأخطار التي تقع في اليوم الأخير منها ، ويحسب اليوم على أساس أربع وعشرين ساعة تبدأ من ساعة إبرام العقد وفقاً للتوقيت الزمني في المكان الذي أبرم فيه عقد التأمين ، .

ولا يسأل المؤمن إلا عن الأخطار التي تتحقق خلال الزمن الذي يسرى فيه التأمين . أما الأخطار التي تتحقق بعد انقضاء زمن التأمين فلا يسأل عنها المؤمن إلا إذا كانت ترجع في أصلها إلى حادثة حصلت خلال الزمن الذي كان التأمين سارياً فيه . وتقضى بعض التشريعات بأنه إذا انتهت مدة التأمين خلال الرحلة التي تقوم بها السفينة ، فإن التأمين يمتد بقوة انقائون حتى وصول السفينة إلى الميناء المقصود مقابل قسط اضافى .

وإذا انقطعت أخبار السفينة ، فيفترض أن الهلاك قد حصل في الوقت الذي كان التأمين سارياً فيه (م ٣٨٣) .

المبحث الثانى

مكان الأخطار

٦٠١- إذا كان التأمين لرحلة معينة فإن مكان الأخطار يتحدد بالطريق العادى للسفر بين نقطة القيام ونقطة الوصول . أما إذا كان التأمين لمدة محددة، فإنه يحدد غالباً طبيعة الرحلات المزمع القيام بها أو يحدد على الأقل المياه والمناطق التى يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة . ولا يضمن المؤمن إلا الأخطار التى تقع فى المكان المحدد فى العقد . فما الحكم إذا حصل تغيير للرحلة أو للطريق أو للسفينة .

٦٠٢- تغيير الرحلة :

إذا حصل تغيير اختياري للرحلة المحددة فى العقد ، فإن المؤمن يكون غير مسئول عن الحوادث التى تقع خارج الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد (م ٣٥٥) . وذلك لأن المستأمن يكون قد غير فى الأخطار التى أخذها المؤمن على عاتقه .

أما إذا كان تغيير الرحلة اضطرارياً ، كأن تفر السفينة من عاصفة أو لم تستطع دخول ميناء الوصول لحصر بحرى مضروب عليه . فإن المخاطر تظل على عاتق المؤمن (م ٣٥٥) . وذلك لأن تغيير الرحلة فى هذه الحالة إنما كان نتيجة لخطر بحرى يدخل فى عداد المخاطر المؤمن منها .

٦٠٣- تغيير الطريق :

إذا قامت السفينة بالرحلة المقررة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول دون أن تسلك الطريق المحدد فى العقد أو الطريق المعتاد ، فإنها تكون قد غيرت طريقها أو انحرفت عنه . ومن ثم لا يكون المؤمن مسئولاً عن الأخطار التى تطرأ فى غير الطريق المعتاد . ويشبه القانون بين تغيير الطريق وتغيير الرحلة من حيث عدم مسئولية المؤمن عن المخاطر التى تنشأ عنهما (م ٣٥٥) .

أما إذا كان تغيير الطريق اضطرارياً أملتته القوة القاهرة ، ظل المؤمن مسئولاً عن كل هلاك أو ضرر يحصل للثنى المؤمن عليه بسببه (م ٣٥٥) .

وإذا فرض أن السفينة غيّرت طريقها اختياراً ثم عادت إلى الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد وعندئذ تحقق الخطر ، فهل يعفى المؤمن من ضمان هذا الخطر ؟ ذهب رأى إلى عدم مسئولية المؤمن في هذه الحالة ، لأن أى انحراف في السير له أثره على المخاطر دائماً ، إذ أن السفينة لا توجد بعد الانحراف في النقطة الحسابية التي كان يجب أن توجد فيها لو لم يحصل الانحراف . بيد أن الرأى الراجح يذهب إلى أن المؤمن يظل مسئولاً عن الأخطار التي تتحقق في جزء من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد ما لم يكن تحقق الخطر ناشئاً عن تغيير الطريق ، كأن تتعرض السفينة لعاصفة ما كانت لتتعرض لها لو سارت في طريقها المعتاد دون أن تنحرف عنه . وبهذا الرأى يأخذ القانون المصرى (م ٣٥٥) .

٦٠٤- تغيير السفينة :

في التأمين على السفينة يعتبر تغيير السفينة تغييراً لمحل التأمين ينبنى عليه بطلان العقد . أما في التأمين على البضاعة فإن السفينة هي المحل الذي يحصل فيه هلاك البضاعة أو تلفها ، ومن ثم فإن تغيير السفينة الناقلة اختياراً يعتبر تعديلاً لمكان الأخطار يترتب عليه إعفاء المؤمن من الضمان ما لم يتفق على خلاف ذلك .

أما إذا كان تغيير السفينة اضطرارياً فيظل المؤمن مسئولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين (م ٣٥٥) . وكذلك الحكم إذا قبل المؤمن نتائج شروط سند الشحن ، وكان السند يجيز تغيير السفينة أثناء الطريق .

الفصل الرابع

التزامات المستأمن

٦٠٥- يلتزم المستأمن - بمقتضى عقد التأمين البحرى - بعدة التزامات نصت عليها المادة ٣٦١ وهى :

- ١- تقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن منه .
- ٢- دفع قسط التأمين .
- ٣- المحافظة على مصالح المؤمن .

الفرع الأول

الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن منه

٦٠٦- إذا كان على كل متعاقد أن يتحرى بنفسه عن حقيقة الصفقة التى يتعاقد بشأنها ، فليس من السهل على المؤمن أن يتحرى عن طبيعة الخطر الذى يتعهد بضمانه . ومن ثم يفرض القانون على المستأمن أن يقدم للمؤمن بيانات صحيحة عن الخطر المضمون ، حتى يتمكن المؤمن من تكوين فكرة صادقة عن هذا الخطر والمطالبة بقسط يتفق مع أهميته ونسبة تحققه . وتلزم المادة ٣٦١ المستأمن ، أن يعطى بياناً صحيحاً عند التعاقد بالظروف التى يعلم بها والتى من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التى يجرى التأمين عليها .

٦٠٧- جزاء الإخلال بالالتزام - بطلان التأمين :

ورقب القانون على الإخلال بهذا الالتزام جزاءً صارماً هو بطلان التأمين، فنصت المادة ٣٤٧ فقرة ١ بحرى على ما يأتى : « يجوز للمؤمن أن يطالب بإبطال عقد التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير صحيحة أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكان من شأن ذلك فى الحالتين أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته » . وتضيف الفقرة الثانية من نفس المادة ما يأتى : « ويقع الإبطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكوت عن تقديم

البيان أى علاقة بالضرر الذى لحق الشئ المؤمن عليه ، .

٦٠٨ - مبنى البطلان ،

وقد قيل إن الحكم الذى تقرره هذه المادة مجرد تطبيق للقواعد العامة فى بطلان العقد بسبب التدليس أو الغلط وأن أساس البطلان هو عيب فى رضا المؤمن . بيد أن هذا القول غير صحيح . ذلك أن المادة ٣٤٧ بحرى تتضمن خروجاً على القواعد العامة من النواحي الآتية :

١- أن مجرد سكوت المستأمن يجيز إبطال التأمين ولو لم يكن هذا السكوت عن عمد ولو لم يكن من أثره دفع المؤمن إلى التعاقد . ويكفى أن يكون من شأنه تغيير شروط التأمين لو علم المؤمن حقيقة الحال .

أما السكوت عن واقعة أو ملابسة فلا يعتبر تدليساً يجيز الإبطال - وفقاً للقواعد العامة - إلا إذا كان عمداً ، وإلا إذا ثبت أن المدلس عليه ما كان ليبرم العقد لو علم بتلك الواقعة أو هذه الملابسة (م ١٢٥ / ٢ مدنى) .

٢- أن البيان غير الصحيح يؤدى إلى إبطال عقد التأمين ولو لم يكن مصحوباً بحيل ولو لم يكن هو الدافع إلى التعاقد . فى حين أن القانون المدنى لا يجيز إبطال العقد للتدليس إلا إذا انطوى هذا التدليس على حيل لجأ إليها أحد المتعاقدين وكانت هذه الحيل قد دفعت من ضلل بها إلى التعاقد بحيث لولاها لما أبرم العقد (م ١٢٥ / ١ مدنى) .

٣- أن البيان غير الصحيح يستتبع إبطال التأمين ولو ورد على صفة غير جوهرية ، فى حين أن القانون المدنى لا يجيز إبطال العقد للغلط فى هذه الحالة (م ١٢٠ ، ١٢١ مدنى) .

وإذا كان الشارع البحرى قد خرج بالمادة ٣٤٧ عن أحكام القواعد العامة فنظراً لما ارتآه من أن هذه القواعد لا تكفل للمؤمن الحماية الواجبة التى تبررها صعوبة تحريره بنفسه عن الأخطار التى يتعهد بضمانها . ومن شأن هذه الحماية الخاصة الممنوحة للمؤمن تيسير إبرام عقد التأمين بسرعة على أساس البيانات التى يتقدم بها المستأمن دون ثمة حاجة إلى التحقق من صحتها ومطابقتها للحقيقة .

والرأى الذى نؤيده أن المادة ٣٤٧ بحرى تفرض على المستأمن الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن شروط العقد . فإذا قدم المستأمن بياناً غير صحيح أو سكت عن واقعة أو ملابسة ، فإنه يكون قد أخل بهذا الالتزام إخلالاً يستوجب مسؤوليته والتزامه بتعويض المؤمن ، وخير تعويض رآه الشارع هو تقرير بطلان العقد .

وإذا كان هذا هو التفسير الصحيح لحكم المادة ٣٤٧ فإن البطلان ينطبق بصرف النظر عما إذا كان المستأمن حسن النية أو سيئها . فلا يشترط إذن أن يعلم المستأمن بالواقعة التى سكت عنها أو قدم عنها بياناً غير صحيح ، بل يكفى أن يكون واجباً عليه أن يعلم بها أو كان فى إمكانه أن يعلم بها . فهو مسئول عن إهماله ولو لم يكن مبعثه الغش أو التدليس .

٦٠٩- شروط البطلان :

تجعل المادة ٣٤٧ للمؤمن الحق فى طلب إبطال العقد إذا توافر شرطان : أولهما أن يرتكب المستأمن خطأ بأن يسكت عما يلزم بيانه أو يقدم بياناً غير صحيح . والثانى ، أن يترتب على ذلك ضرر بالمؤمن يتمثل فى التقليل من فكرة الخطر المضمون أو تغيير حقيقته .

٦١٠- (١) سكوت المستأمن أو تقديمه بياناً غير صحيح :

يشترط لإبطال التأمين أن يحصل سكوت من المستأمن عما يلزم بيانه ، أو تقديمه بياناً غير صحيح .

والسكوت أو الكتمان هو عدم ذكر واقعة أو ملابسة يلزم بيانها ، كأن يغفل المستأمن ذكر أن البضاعة المؤمن عليها شحنت على سطح السفينة ، أو أن البضاعة قابلة للتلف ، أو لا يذكر العدد الحقيقى للطرود التى تتكوّن منها .

والبيان غير الصحيح هو الإدلاء بواقعة على خلاف الحقيقة كأن يذكر المستأمن أن البضاعة مشحونة فى عتابر السفينة فى حين أنها مشحونة على سطحها .

ويلاحظ أن السكوت أو البيان غير الصحيح لا يكون مبطلاً للعقد إلا إذا تعلق بوقائع لا يتسنى للمؤمن العلم بها إلا عن طريق المستأمن نفسه . فإذا

كانت الوقائع والظروف معروفة لتكافة ومفروضاً معرفتها من المؤمن ، أو إذا كان في مقدور المؤمن أن يتحرى عنها بنفسه ، فلا يعد السكوت عنها أو تقديم بيان غير صحيح بشأنها مبطلاً للتأمين . إذ أن المؤمن يعتبر مخطئاً لعدم معرفة هذه الوقائع أو لعدم تحريره عنها ، وخطؤه هذا يجب خطأ المستأمن .

وعلى هذا إذا أمن على بضاعة مرسلة إلى بلد في حالة حرب ، فلا يلزم المستأمن ببيان هذه الواقعة ، لأنها معروفة للجميع ويفترض معرفة المؤمن لها . وإذا أمن على البضاعة وسلم سند الشحن للمؤمن ، فلا يحق له أن يتضرر من سكوت المستأمن عن بيان درجة السفينة المؤمن عليها إذا كانت مقيدة في شركة إشراف إذ في ميسور المؤمن معرفة هذه الدرجة بالرجوع إلى سجلات الشركة .

٦١١- (٢) التقليل من فكرة الخطر المضمون :

على أن كل سكوت أو بيان غير صحيح من جانب المستأمن لا يستتبع إبطال العقد إلا إذا كان من شأنه التقليل من فكرة الخطر أو تغيير حقيقته وكان من شأنه أن يمنع التأمين أو يغير شروطه لر علم المؤمن حقيقة الحال ، وفي هذا ضرر يلحق بالمؤمن بسبب خطأ المستأمن ، وبعبارة أخرى يجب أن يؤدي السكوت أو البيان غير الصحيح إلى اعتقاد المؤمن أن الخطر المضمون أقل مما هو في الحقيقة ، إذ يتعذر على المؤمن في هذه الحالة أن يحدد الخطر المضمون بدقة وأن يطالب بقسط يتناسب معه .

وعلى هذا فالسكوت أو البيان غير الصحيح لا يؤدي إلى الإبطال إذا لم يكن له أثر في تقدير الخطر . فإذا ذكر في وثيقة التأمين أن البضاعة المؤمن عليها مشحونة على سطح السفينة وقت التأمين في حين أنها لم تشحن إلا فيما بعد ، فلا يحق للمؤمن أن يتمسك بإبطال التأمين لتقديم بيان غير صحيح ، لأن هذا البيان لا أثر له على الخطر .

ويلاحظ أن السكوت أو البيان غير الصحيح يكون مبطلاً للعقد إذا كان من شأنه التقليل من فكرة الخطر المضمون بصرف النظر عما إذا كان للسكوت أو البيان غير الصحيح دخل في الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه أم لا (م ٣٤٧ فقرة ٣) . فلو فرضنا أن المستأمن لم يذكر أن البضاعة المؤمن عليها

قابلة للتلف بطبيعتها أو أنها شحنت على سطح السفينة ، ثم غرقت السفينة بشحنتها بسبب عاصفة فإنه يحق للمؤمن على ذلك طلب إبطال العقد ، ويمتنع على المستأمن الاحتجاج بأن السكوت عن بيان طبيعة البضاعة أو عن شحنها على سطح السفينة لم يكن له أدنى أثر في وقوع الحادث .

٦١٢- الوقائع اللاحقة للعقد :

وإذا كان الأصل أن السكوت أو البيان غير الصحيح لا يستتبع إبطال عقد التأمين إلا إذا كان بصدد واقعة سابقة على إبرامه ، فإن القضاء يذهب مع ذلك إلى تطبيق حكم المادة ٣٤٧ على الوقائع اللاحقة لإبرام العقد (١) . ومن ثم يلزم المستأمن ببيان الظروف التي تطرأ أثناء سريان العقد ويكون من شأنها زيادة المخاطر التي يتحملها المؤمن حتى يتمكن هذا الأخير من اتخاذ الإجراءات المناسبة للضمان كإعادة التأمين مثلاً ، وإلا جاز للمؤمن طلب إبطال العقد .

وسند هذا القضاء أن البطلان الذي تقرره المادة ٣٤٧ لا يقوم على عيب في رضا المؤمن وإلا لما كان للسكوت اللاحق على إبرام العقد أثر في صحته ، وإنما هو جزاء خاص على إخلال المستأمن بالتزامه بإعلان المؤمن عن كل ما يحيط بالخطر ، وهذا الالتزام يظل قائماً طيلة الفترة التي يسرى فيها العقد .

على أن من يؤسس البطلان على عيب في رضا المؤمن لا يعتد بالسكوت أو البيان غير الصحيح عن الوقائع اللاحقة لإبرام العقد ، إذ أن التصريح بالظروف الخاصة التي من شأنها التأثير في فكرة الخطر هو شرط لإبرام العقد ، فإذا أبرم العقد صحيحاً فلا أثر للوقائع اللاحقة على صحته . وقد اعتنق المشرع المصري هذا الرأي ، ونص في المادة ٣٤٨ فقرة ١ على أن يلتزم المستأمن بأن يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحملة المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها ، فإذا لم يتم الإخطار في هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد . وانفسخ هو جزاء الإخلال بالالتزام تعاقدى وليس انبطلان . ثم تميز المادة

(١) نقض فرنسي ١٣ يونيو ١٩٣٩ دور ١٩٣٩ - ٣٥٩ .

٣٤٨ فقرة ٢ بين حالتين : أ- حالة ما إذا تم الإخطار فى الميعاد وتبين أن زيادة الخطر لم تكن ناشئة عن فعل المستأمن ، وفى هذه الحالة يبقى التأمين سارياً مقابل زيادة فى قسط التأمين . ب- حالة ما إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن فعل المستأمن ، وفى هذه الحالة يجوز للمؤمن خلال ثلاثة أيام من تاريخ إخطاره بزيادة الخطر أن يختار بين فسخ العقد مع احتفاظه بقسط التأمين أو الإبقاء على العقد مع المطالبة بزيادة قسط التأمين مقابل زيادة الخطر .

٦١٣- آثار البطلان :

إذا حصل سكوت من المستأمن عما يلزم بيانه أو إخبار منه بخلاف الواقع يوجب نقصان الخطر المضمون أو يغير حقيقة ما يعرض منه ، كان عقد التأمين باطلاً ، وهذا البطلان نسبي مقرر لمصلحة المؤمن فقط . فليس للمستأمن أن يتمسك به ، ويمتنع على المحكمة أن تقضى به من تلقاء نفسها . ويزول الحق فى إبطال العقد بالإجازة الصريحة أو الضمنية . وتعتبر إجازة ضمنية للعقد تحصيل المؤمن أقساط التأمين بعد علمه بالسكوت أو بعدم صحة البيان ، أو قيامه بدفع مبلغ التعويض مع علمه بالسكوت .

وإذا أبطل العقد أعيد المتعاقدان إلى الحالة التى كانا عليها قبل العقد ، فيتحرر المؤمن من التزامه بدفع مبلغ التأمين . وتقضى المادة ٣٤٧ فقرة ٣ بأن للمحكمة أن تحكم للمؤمن على المستأمن بمبلغ مساوٍ لقسط التأمين إذا ثبت سوء نية المستأمن أو بمبلغ لا يجاوز نصف هذا القسط إذا انتفى سوء النية . ويجب اعتبار القسط الكامل أو نصف القسط بمثابة تعويض جزافى للمؤمن بمراعاة ما لحقه من أضرار . ولو كان الأمر يتعلق بقسط فى الواقع لكان التزام المستأمن بلا سبب لأنه لا يقابله أى التزام على عاتق المؤمن .

الفرع الثانى

الالتزام بدفع قسط التأمين

٦١٤- قسط التأمين هو المبلغ الذى يلتزم المستأمن بدفعه للمؤمن مقابل تحمله الخطر والتزامه الاحتمالى بالتعويض . ويتحدد قسط التأمين البحرى فى العمل بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به بمراعاة مدى احتمال تحقق الخطر

المؤمن منه ومدى جسامته وطبيعة الشيء المؤمن عليه وقيمته ومدة التأمين .
وإذا حدد القسط فلا يجوز تغييره بعد ذلك ولو طرأت بعد إبرام العقد
ظروف لم يكن في الوسع توقعها وكان من شأنها نقصان الخطر أو زيادته .
وقاعدة عدم تغير قسط التأمين ليست من النظام العام . ولذلك يجوز الاتفاق
على زيادة القسط في حالة زيادة المخاطر ، وعلى تخفيضه في حالة
نقصانها .

٦١٥ - قابلية القسط للانقسام :

إذا طرأت خلال زمن التأمين قوة قاهرة تمنع تنفيذ العقد ، فهل يكون
القسط مستحقاً بأكمله أم يجب تخفيضه ؟ فلو فرضنا أن سفينة مؤمن عليها
لمدة معينة من الأخطار البحرية العادية فقط دون الأخطار الحربية ، ثم أغرقت
بعد ذلك بفعل العدو أثناء الحرب ولما تنقضى فترة التأمين ، أو أن بضاعة
مستوردة مؤمن عليه ثم حظر استيرادها فأوقفت أثناء السفر . فهل يحق للمؤمن
في هاتين الحالتين وما مائلها أن يطالب المستأمن بقسط التأمين كاملاً باعتباره
كلاً لا يتجزأ أم يتحتم عليه أن يخفض منه نظراً لزوال موضوع التأمين ؟

فقد يقال بأن القسط غير قابل للانقسام وأنه يكون مستحقاً بأكمله إذا بدأ
الشيء المؤمن عليه في التعرض للأخطار وبدأ المؤمن في تحملها . ولكن
محكمة النقض الفرنسية^(١) رأت بحق أنه إذا كان انقضاء التأمين ناشئاً عن قوة
قاهرة فلا يحق للمؤمن أن يتمسك بعدم قابلية القسط للانقسام بل عليه أن يرد
للمستأمن القسط المقابل للمدة الباقية التي لا يتعرض فيها الشيء المؤمن عليه
للخطر . وذلك لأنه لو انقضى التزام المؤمن بالضمان قبل نهاية العقد لاستحالة
التنفيذ وجب أن ينقضى تبعاً لالتزام المستأمن بدفع القسط المقابل للمدة الباقية
نظراً للتقابل والارتباط بين الالتزامين ، وإلا لأثرى المؤمن من غير سبب على
حساب المستأمن . وقد سار انقضاء الفرنسي بعد هذا الحكم على مبدأ انقسام
القسط إذا طرأت قبل نهاية التأمين ظروف قاهرة تمنع تنفيذه .

وتميز المادة ٣٧٩ من التقنين البحري المصري بين ما إذا كان التأمين

(١) نقض فرنسي ٦ يونيو ١٩٢٣ دانور ١٩٢٤ - ١ - ٢٥ .

بالرحلة أو لمدة معينة ؟ (أ) فإذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التأمين كاملاً بمجرد بدء سريان الأخطار المؤمن منها . وسكت القانون عن التأمين على البضائع ولكن الحكم واحد . (ب) وإذا كان التأمين لمدة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين إذا هلكت السفينة كلياً أو قرر المستأمن تركها للمؤمن وكان الهلاك أو الترك مما يقع على عاتق المؤمن وذلك لأن الخطر المؤمن منه قد تحقق ، 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 الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذى أدى إلى هلاك السفينة أو إعلان تركها .

على أنه يجوز للمتعاقدين الاتفاق على عدم انقسام القسط واستحقاقه كاملاً ولو انقضى العقد قبل نهاية المدة بقوة قاهرة . ومثل هذا الاتفاق صحيح ، على أساس أن المستأمن يعتبر فى نفس الوقت ضامناً للمؤمن بتنفيذ التزامه كاملاً .

٦١٦ - الوفاء بالقسط :

المدين بالقسط هو من يوقع على وثيقة التأمين ولو لم يكن هو المستفيد من التأمين . وينتج عن هذا أنه فى التأمين لمصلحة شخص غير معين ، يكون موقع الوثيقة هو الملتزم وحده بدفع القسط .

ويكون الوفاء بالقسط فى المكان الذى يوجد فيه موطن المستأمن وقت الوفاء تطبيقاً للقواعد العامة (م ٣٤٧ مدنى) ، ما لم يتفق الطرفان على مكان آخر للوفاء .

ولما كان القسط غير قابل للتغيير بسبب الظروف اللاحقة ، فإنه يكون مستحقاً بمجرد إبرام العقد (م ٤٣٦ مدنى) ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك .

ويقرر المشرع البحرى أحكاماً خاصة عند عدم الوفاء بالقسط المستحق فى المادة ٣٦٢ روى فى تقريرها أن انتظام دفع الأقساط أمر جوهرى حتى يودى عقد التأمين وظيفته . فإذا لم يدفع المستأمن 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 المستأمن بالوفاء وإخطاره

بإيقاف التأمين أو فسخه . وفى حالة وقف العقد يظل العقد قائماً ويستمر القسط فى السريان ولكن يتوقف ضمان المؤمن بحيث لو تحقق الخطر أثناء فترة الوقف انتفى حق المستأمن فى التعويض . ويعود التأمين إلى إنتاج أثره بعد مضى أربع وعشرين ساعة من دفع القسط والمصروفات . ولكن هذا الوفاء المتأخر ليس له أثر رجعى . وطبقاً للقواعد العامة يجوز للمؤمن أن يتمسك تجاه الغير المستفيد من وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين بالدفع التى يجوز أن يتمسك بها تجاه موقع الوثيقة ، وذلك بالرغم من الحق المباشر الذى يكون للمستفيد تجاه المشتري . ويتفرع على ذلك أنه يجوز للمؤمن أن يتذرع تجاه الغير المستفيد بعدم دفع قسط التأمين من موقع الوثيقة فيزول بذلك الاشتراط لمصلحة الغير . وهذا الحل ضار فى التأمين على البضائع . ولذلك نصت المادة ٣٦٢ فقرة ٤ على أن : لا يسرى أثر الإيقاف أو الفسخ على الغير حسن النية الذى انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين (والأدق : المستفيد من التأمين) قبل وقوع أى حادث وقبل الإخطار بالإيقاف أو الفسخ . ويجوز للمؤمن فى حالة وقوع حادث أن يتمسك فى مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق .

الفرع الثالث

الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن

٦١٧- عقد التأمين ، شأنه فى ذلك شأن باقى العقود ، يجب تنفيذه بطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية وما تقضى به الأمانة والثقة فى المعاملات (م ١٤٨ مدنى) . ويتفرع على ذلك التزام المستأمن بأن يبذل اليقظة والعناية المعقولة للمحافظة على الشئ المؤمن عليه ومصالح المؤمن (م ٣٦٣) . ويتضمن الالتزام العام بالمحافظة على مصالح المؤمن جملة التزامات هى :

- ١- الالتزام بضمان المخاطر وعدم زيادتها .
- ٢- الالتزام بإخطار المؤمن بالحدوث التى تترتب مسئولية المؤمن .
- ٣- الالتزام بالتخفيف من آثار الحادث .

٤- الالتزام بالمحافظة على حقوق الرجوع على الغير المسئول .

٥- الالتزام بإثبات الضرر اللاحق بالشئ المؤمن عليه .

٦١٨- (١) ضمان المخاطر وعدم زيادتها ؛

يلتزم المستأمن بأن يمتنع عن كل ما من شأنه تعديل المخاطر المؤمن منها أو زيادتها . فعليه مثلاً أن يقوم بالرحلة المتفق عليها وفقاً للشروط المنصوص عليها في عقد التأمين ، وأن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة، وألا يقوم بشحن البضاعة على سطح السفينة .

وإذا أخل المستأمن بهذا الالتزام بأن زاد بفعله في المخاطر ، جاز للمؤمن فسخ العقد فضلاً عن استحقاقه قسط التأمين بصفة تعويض . ويذهب القضاء أحياناً إلى اعتبار تعديل المخاطر سكوتاً يستتبع تطبيق حكم المادة ٣٤٧ (١) .

٦١٩- (٢) إخطار المؤمن بالحوادث ؛

يلتزم المستأمن بأن يخطر المؤمن بكل حادثة من شأنها أن تجعل المؤمن مسئولاً حتى يتمكن المؤمن من تبين الظروف التي تحقق فيها الخطر قبل أن تتغير والتحقق من طبيعة الأضرار التي تنتج عنه . ولا يلزم في الإخطار شكل معين ، ومن الحكمة أن يكون الإخطار بكتاب مضمون تيسيراً للإثبات ودفعاً للمنازعات . وإذا تأخر المستأمن في الإخطار فللمؤمن حق مطالبته بالتعويض عن الضرر الذي يلحقه من جراء التأخير .

وقد كان التقنين البحري القديم يوجب أن يتم الإخطار خلال ثلاثة أيام من ورود خبر الحادث إلى المستأمن (م ٢١٤) . أما التقنين الجديد فقد خلا من ميعاد للإخطار ، فيما عدا حالة التأمين على البضائع وإصابتها بتلف إذ أوجب أن يتم الإخطار خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ تسليم البضائع وإلا افترض أنها سلمت سليمة (م ٣٩٦) . ولا مناص إزاء هذا القصور والنقص من تطبيق حكم المادة ٣٤٨ - التي توجب على المستأمن إخطار المؤمن بزيادة الخطر خلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها - في حالة تحقق الخطر

كذلك . وإذا تأخر المستأمن في الإخطار فللمؤمن حق مطالبته بالتعويض عن الضرر الذي يلحقه من جراء التأخير .

وتتضمن وثائق التأمين عادة شرطاً يلزم المستأمن بالإخطار خلال زمن وجيز من وقوع الحادث وإلا سقط حقه في الرجوع على المؤمن . وتنص المادة ٧٥٠ فقرة ٢ مدنى على بطلان الشرط الذى يرد فى وثيقة التأمين ويتضمن سقوط حق المستأمن بسبب تأخره فى إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو فى تقديم المستندات إذا تبين من الظروف أن التأخر كان لعذر مقبول .

٦٢٠ - (٢) التخفيف من آثار الحادث :

يلتزم المستأمن بالتخفيف من آثار الحادث فى حالة وقوعه والتهوين على المؤمن تنفيذ التزامه . ويقوم هذا الالتزام على أن المستأمن يكون موجوداً عادة فى محل الحادث بشخصه أو بواسطة تابعيه ، فهو أقدر من المؤمن على اتخاذ التدابير الأولية المناسبة للتخفيف من آثار الحادث . ووفقاً لنص المادة ٣٦٣ يجب على المستأمن عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما فى استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها .

وإذا لم يقم المستأمن بتنفيذ هذا الالتزام فإنه يكون مسئولاً عن تعويض الضرر الذى يلحق المؤمن بسبب ذلك .

ويلاحظ أن للمؤمن بدوره أن يقوم بنفسه بعمليات الإنقاذ وأن يتخذ سائر التدابير الضرورية .

٦٢١ - (٤) المحافظة على حقوق الرجوع على الغير المسئول :

إذا تحقق الخطر ووقع الحادث بخطأ الغير ، التزم المستأمن باتخاذ الإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوقه قبل الغير المسئول حتى يتيسر للمؤمن الحلول محله فيها (م ٣٦٣) . فلو فرض أن التأمين كان وارداً على بضاعة فإنه يجب على المستأمن أن يحفظ حقه فى الرجوع على الناقل المسئول بتوجيه إخطارات كتابية عن هلاك البضاعة أو تلفها فى المواعيد المقررة .

وإذا أخل المستأمن بهذا الالتزام ، فإنه يكون مسئولاً عن تعويض الضرر

الذى يلحق المؤمن بسبب تقصيره . وقد لا يكون للرجوع على الغير أدنى فائدة كما فى حالة الناقل الذى يتمتع بإعفاء من المسؤولية ، وحينئذ لا يحق للمؤمن أن يأخذ على المستأمن عدم قيامه بالمحافظة على حق الرجوع لانتفاء الضرر الذى يلحق المؤمن بسبب ذلك .

ويلاحظ أن التزام المستأمن إنما يقتصر على اتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة للمحافظة على حق المؤمن فى الرجوع على الغير المسئول . ولكن المستأمن لا يلتزم بإقامة الدعوى على الغير المسئول ، إذ أن هذا من اختصاص المؤمن شرط أن يقدم له المستأمن كافة المستندات والمساعدات اللازمة لإقامة الدعوى ومتابعتها ، وإلا لانتفت الغاية الهامة من التأمين وهى توفير المشقات على المستأمن لتحصيل التعويض .

وغنى عن البيان أن للمؤمن نفسه اتخاذ الإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوق الرجوع على الغير دون أن يتضمن ذلك إقراراً منه بالمسؤولية .

٦٢٢- (٤) إثبات الأضرار:

تفرض وثائق التأمين على المستأمن الالتزام بإثبات الهلاك أو التلف اللاحق بالشئ المؤمن عليه بمعرفة مندوب المؤمن أو مندوب اللويدز ، فإن لم يوجد فيتعين الالتجاء إلى المحكمة بطلب تعيين خبير لإثبات الحالة . والمقصود بذلك منع الجدل الذى يمكن أن يثار حول حصول الأضرار وسببها وطبيعتها ومقدارها .

وتحدد الوثيقة الميعاد الذى يجب أن يتم فيه إثبات الحالة ، وتحدد جزاء لعدم القيام بهذا الالتزام سقوط حق المستأمن فى الرجوع على المؤمن . ولكن ليس للمؤمن أن يطالب بسقوط حق المستأمن إذا كان الضرر اللاحق بالشئ المؤمن عليه ثابتاً ثبوتاً أكيداً عن طريق سلطة رسمية كمصلحة الجمارك .

الفصل الخامس

التزام المؤمن بدفع تعويض التأمين

٦٢٣- يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يجاوز ذلك مبلغ التأمين . وللمستأمن دعيان للحصول على تعويض التأمين :

١- دعوى الخسارة وهي الطريق العادي للمطالبة بتعويض التأمين . ويجوز للمستأمن أن يستعمل هذه الدعوى في كل المخاطر أياً كانت أهميتها .

٢- ودعوى التترك وهي طريق استثنائي محض خاص بالقانون البحري لا يجوز للمستأمن استعماله إلا بالنسبة إلى بعض المخاطر المعروفة بالمخاطر الكبرى أو الجسيمة ، وبمقتضاه يحصل المستأمن على مبلغ التأمين كاملاً في نظير أن يترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن .

وتنص المادة ٣٦٤ على أن ، تسوى الأضرار بطريق التعويض إلا إذا اختار المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن في الأحوال التي يجيز الاتفاق أو القانون اتباع هذه الطريقة ، .

الفرع الأول

دعوى الخسارة

٦٢٤- دعوى الخسارة هي الدعوى التي يرجع بها المستأمن على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخطر المضمون في حدود مبلغ التأمين ، مع الاحتفاظ بملكية الشيء المؤمن عليه أو بما تبقى منه . وتثير دعوى الخسارة بعض صعوبات تتعلق بتقدير التعويض وكيفية استعمال هذه الدعوى .

المبحث الأول

تقدير التعويض

٦٢٥- تقدير التعويض في التأمين على السفينة :

إذا كانت الخسارة نقدية تتمثل في نفقات أنفقها المستأمن لدرء الضرر أو التخفيف من أثره ، فلا صعوبة في الأمر إذ يدفع المؤمن هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين .

وإذا هلكنت السفينة هلاكاً كلياً ، قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المبينة في الوثيقة أو التي يحددها أهل الخبرة ، ومن النادر أن يسوى التعويض في هذه الحالة بطريق الخسارة ، بل الغالب أن يلجأ المستأمن إلى التترك كما سيأتى .

وإذا أصيبت السفينة بأضرار يلزم إصلاحها قدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضرورى لجعل السفينة صالحة للملاحة (م ٣٨١) . ويجب أن يخصم من نفقات الإصلاح فرق التجديد ، كما إذا استبدل بجزء السفينة القديم جزء آخر جديد ، حتى لا يجنى المستأمن ربحاً من التأمين . وتتفاوت مقدار الخصم حسب عمر السفينة ، فإذا كانت قديمة جداً فإنها تفيد كثيراً من الإصلاح ، أما إذا كانت حديثة جداً لم يمض عليها أكثر من سنة فلا محل للخصم إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد .

وليس للمستأمن أن يطالب المؤمن بالتعويض عما أصاب السفينة بسبب الإصلاح من نقص قيمتها التجارية ، أو عن تعطيل السفينة خلال مدة الإصلاح ، أو عن أى سبب آخر (م ٣٨١) .

وإذا بيعت السفينة دون إصلاحها ، كان التعويض هو الفرق بين ثمن البيع وقيمة السفينة المبينة في الوثيقة .

٦٢٦- تقدير التعويض في التأمين على البضائع :

لا صعوبة في الأمر إذا كانت الخسارة نقدية تتمثل في نفقات دفعها المستأمن لدرء الخطر أو للتخفيف من أثره . ولا صعوبة أيضاً إذا هلك

البضائع هلاكاً كلياً ، إذ أن للمستأمن أن يطالب بقيمة البضاعة في ميناء التفريغ في حدود مبلغ التأمين .

أما إذا تلفت البضاعة فحسب فتؤخذ النسبة بين قيمتها سالمة وقيمتها تالفة في يوم البيع ثم تطبق النسبة على مبلغ التأمين . أى أنه يؤخذ هنا بطريقة التسوية بالحصّة كما هو الشأن في الخسارة المشتركة (١) . ولا محل لاتباع طريقة التسوية بدفع الفرق بين قيمة البضاعة سالمة في ميناء الوصول وقيمتها تالفة في نفس الميناء . وفي ذلك تنص المادة ٣٩١ ، تقدر الخسائر التي أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين ، .

٦٢٧-المسموحات :

الأصل أن المؤمن يلتزم بتعويض الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه كاملاً بشرط ألا يجاوز مبلغ التأمين . غير أن القانون يجيز اشتراط مسموحات أو إعفاءات في الوثائق بمقتضاها يعفى المؤمن من التعويض إذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه قدراً معيناً (٥ ٪ مثلاً) ويستنزل من التعويض إذا كان الضرر يفوق هذا القدر (م ٣٦٠) . والحكمة من المسموحات الاتفاقية هي تفادي المطالبات قليلة الأهمية من جهة ، وحث المستأمن على العناية والمحافظة على الشيء المؤمن عليه نظراً لتحمله نصيباً معيناً من الخسارة من جهة أخرى .

المبحث الثانى

استعمال دعوى الخسارة

٦٢٨- يجب على المستأمن ، إذا طالب بتعويض التأمين ، أن يقوم بإثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر وإثبات الضرر اللاحق به . وإذا قام المستأمن بإثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر وإثبات الضرر اللاحق به ، فإنه يفترض أن الضرر قد تحقق في الزمان والمكان اللذين يسرى فيهما

(١) أنظر ما سبق بند ٥٢٤ .

التأمين ، وللمؤمن نقض هذه القرينة بالإثبات العكسى .

ويجب على المستأمن أن يعلن المؤمن بالحادث المؤمن منه فى ظرف ثلاثة أيام من وقت ورود الخبر إليه (١) . ويجب عليه أيضاً أن يعلن المؤمن بالأوراق المثبتة لتعرض الشئ المؤمن عليه للخطر والضرر اللاحق به . ويجوز للمؤمن إقامة الدليل العكسى عليها .

ولم ينص القانون على ميعاد معين للوفاء بالتعويض . بيد أن وثائق التأمين تنص عادة على دفع التعويض خلال ثلاثين يوماً من تقديم المستأمن للأوراق المثبتة للضرر .

٦٢٩- حلول المؤمن فى دعاوى المستأمن وحقوقه :

إذا قام المؤمن بدفع تعويض التأمين للمستأمن فهل يحل بما دفعه من تعويض فى الحقوق والدعاوى التى تكون للمستأمن قبل من تسبب بفعله فى الضرر الذى نجمت عنه مسئولية المؤمن ؟

وتعرض المسألة فى حالتين : الأولى ، إذا ضحى بالشئ المؤمن عليه فى سبيل السلامة العامة ، فإن للمستأمن دعوى الاشتراك فى الخسارة المشتركة . والثانية ، إذا هلك الشئ المؤمن عليه أو تلف بخطأ كما فى حالة التصادم بسبب الخطأ وكما فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها بخطأ الناقل ، فإن للمستأمن دعوى المسئولية قبل المتسبب فى التصادم أو قبل الناقل .

ويمتنع على المستأمن أن يجمع بين دعوى الاشتراك فى الخسارة المشتركة أو دعوى المسئولية وبين دعوى التأمين حتى لا يحقق ربحاً واثراً يتنافى مع مبدأ التعويض فى التأمين . بيد أنه من غير المقبول أن يبرأ الغير من المسئولية بسبب قيام الدائن بالتأمين . فمن العدل والحال كذلك أن يفيد المؤمن من دعاوى المستأمن وحقوقه قبل الغير .

ولذلك جرى العرف البحرى من قديم على حلول المؤمن فى الحقوق والدعاوى التى تكون للمستأمن قبل الغير . ويأخذ بهذا الحل القانون الإنجليزى

(١) أنظر ما سبق بند ٦١٩ .

للتأمين البحري الصادر سنة ١٩٠٦ (م ٧٩) . كما تنص عليه صراحة المادة ٣٧١ من التقنين البحري المصرى بقولها ، يحل المؤمن محل المؤمن له فى جميع حقوقه التى نشأت بمناسبة الأضرار التى يشملها التأمين فى حدود التعويض الذى دفعه ، .

ويجب ألا يؤخذ اصطلاح الحلول بمعناه الحرفى . ذلك أن الحلول لا يكون إلا حيث يوفى شخص دين غيره (م ٣٢٦ مدنى) ، وواضح أن المؤمن إذ يقوم بالوفاء بتعويض التأمين لم يوف ديناً فى ذمة الغير إنما يوفى دينه الشخصى الذى ترتب فى ذمته بموجب عقد التأمين . وإنما يتعلق الأمر فى الواقع بحالة حق قانونية من المستأمن إلى المؤمن تماثل الحالة الاختيارية فى طبيعتها وآثارها وإن كانت معفاة من إجراءاتها .

ولما كان الحلول يفترض الوفاء ، فإنه يشترط أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمستأمن ، وإلا كانت دعوى المؤمن على من أحدث الضرر غير مقبولة ، فلا حلول إلا بعد الوفاء .

ومتى حل المؤمن محل المستأمن فى حقوقه ، أمكن للغير أن يحتج فى مواجهته بالدفع التى تكون له قبل المستأمن . ومن ثم يجوز للناقل أن يتمسك فى مواجهة مؤمن البضاعة بشروط الإعفاء من المسؤولية الواردة فى سند الشحن متى كانت صحيحة جائزة .

٦٣٠ - انتضاء حق المؤمن فى الرجوع المباشر على الغير المسئول :

وأثير التساؤل عما إذا كان للمؤمن ، بجانب الدعوى الناشئة عن حلوله محل المستأمن ، دعوى مباشرة باسمه الخاص على الغير المسئول . فذهب البعض إلى أن للمؤمن هذا الحق استناداً إلى أحكام المسؤولية التقصيرية إذ أن هناك خطأ من الغير وضرراً لحق المؤمن بسبب هذا الخطأ^(١) . بيد أنه يؤخذ على هذا رأى أنه ليس ثمة علاقة سببية مباشرة بين خطأ الغير والضرر اللاحق بالمؤمن ، وأن قيام المؤمن بتعويض المستأمن ليس نتيجة مباشرة لخطأ الغير بل هو تنفيذ لالتزام تعاقدى تحمله بمقتضى عقد التأمين . ولذلك فإننا

(١) ليون كان جزء ٦ بند ١٣١٢ ، استئناف مختلط ٥١ فبراير سنة ١٩٢٣ ب ٣٥ - ٢٣٩ .

نرجح الرأي القائل بحرمان المؤمن من حق الرجوع المباشر على الغير المسئول (١).

٦٣١- عدم جواز الجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسئولية؛

وأثير البحث أيضاً عما إذا كان يجوز للمستأمن الذى حصل على تعويض التأمين أن يرجع مع ذلك على الغير المسئول . والراجح أنه لا يقبل من المستأمن أن يجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسئولية وأن يقيم الدعوى على الغير المسئول بعد أن حصل على تعويض التأمين وحل المؤمن محله قانوناً فى الدعاوى التى تكون له قبل الغير المسئول ، إذ أن حصوله على التعويض مرة ثانية يحقق له إثراء وريحاً يتنافى مع مبدأ التعويض فى التأمين.

ولو فرض العكس وأن المستأمن رجع على الغير المسئول أولاً وحصل منه على تعويض الضرر اللاحق به ، فهل يقبل منه الرجوع على المؤمن بمبلغ التأمين ؟ الواقع أن الضرر وقد زال بقبض التعويض من الغير المسئول ، فلا وجه لمطالبة المؤمن حتى لا يجنى المستأمن ربحاً من التأمين .

٦٣٢- تقادم الدعوى؛

تقضى المادة ٣٧٢ فقرة أولى بتقادم كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين بمضى سنتين . وروعى فى تقصير مدة التقادم الرغبة فى إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد التأمين بسرعة خشية ضياع معالم الإثبات . ويختلف بدء سريان التقادم تبعاً للواقعة المنشئة للدعوى على النحو التالى :

- (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 تحقق انبضائع . أما إذا كان

(١) ريبيير جزء ٣ بند ٢٨٩٦ ، استئناف مختلط ٢١ فبراير ١٩٣٤ ب ٤٦ - ١٧٨ .

- الحادث لاحقاً لأحد هذين التاريخين سرت المدة من تاريخ وقوع الحادث .
- (د) من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريق الترك وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى الترك تسرى المدة من تاريخ انقضاء هذه المهلة .
- (هـ) من تاريخ قيام المستأمن بالوفاء فيما يتعلق بدعوى الإسهام في الخسارات المشتركة أو بدعوى المطالبة بمصروفات الإنقاذ .
- (و) من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المستأمن أو من تاريخ قيام المستأمن بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير .
- (ز) وتنقضى بمضى سنتين دعوى استرداد أى مبلغ دفع بغير حق بمقتضى عقد التأمين ، وتبدأ هذه المدة من اليوم الذى يعلم فيه المسترد بحقه فى الاسترداد (م ٣٧٢ فقرة ٢) . ومن الواضح أن هذه الدعوى ليست ناشئة عن عقد التأمين ، بل عن دفع غير المستحق (م ١٨٧ مدنى) . ولذلك حرص المشرع البحرى على ذكرها فى فقرة مستقلة .
- وفى جميع الأحوال تنقطع المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بئدب خبير لتقدير الأضرار ، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة فى القانون المدنى (م ٣٧٢ فقرة ٣) .

الفرع الثانى

الترك

٦٣٣- تعريف:

دعوى الخسارة هى الدعوى العادية التى يلجأ إليها المستأمن للحصول على تعويض الضرر اللاحق به . بيد أن للمستأمن فى الأحوال التى يصاب فيها الشئ المؤمن عليه بمخاطر جسيمة أن يستعمل حق الترك ، ويمقتضاه يطالب المستأمن بدفع مبلغ التأمين بأكمله فى مقابل أن يتخلى عن ملكية الشئ المؤمن عليه للمؤمن .

والترك طريق استثنائى محض لا يستعمل إلا فى أحوال المخاطر الجسيمة ؛ على أن المستأمن ليس ملزماً بالترك فى هذه الأحوال ، بل إن له إذا

شاء أن يرفع دعوى الخسارة على المؤمن . وله أن يختار بينهما حسبما تقتضيه مصلحته . أما في غير أحوال المخاطر الجسيمة فليس المستأمن إلا دعوى الخسارة .

والترك نظام خاص بالتأمين البحري وحده وسبب خاص لنقل الملكية في القانون البحري ، فلا ينطبق في التأمين البري .

ويرجع الترك إلى العادات البحرية القديمة في العصور الوسطى . فإذا انقطعت أخبار السفينة تعذر على المستأمن الحصول على تعويض التأمين لعجزه عن إقامة الدليل على هلاكها . ولذلك جرت العادة على أن يعطى المستأمن التعويض الكامل نظير أن يترك للمؤمن حقوقه على السفينة ، حتى إذا ظهرت السفينة كانت ملكاً خاصاً للمؤمن . ثم جاء القانون الفرنسي سنة ١٦٨١ فأجاز الترك في حالة انقطاع أخبار السفينة وفي الحالات التي يمكن فيها إقامة الدليل على هلاك الأشياء المؤمن عليها بالأسر أو الغرق وفي حالة الخسارات الجسيمة التي تعتبر في حكم الهلاك التام . وقد سار التقنين التجارى الفرنسي فالتقنين البحري المصرى على منوال القانون الفرنسي سالف الذكر .

ولا يزال الترك محتفظاً بفائدته في حالة انقطاع أخبار السفينة والهلاك الحكى المشبه بالهلاك الحقيقى ، إذ يحصل المستأمن على مبلغ التأمين بأكمله دون أن يلزم بإثبات هلاك السفينة في الحالة الأولى ، ومع أن الشئ لم يهلك هلاكاً تاماً في الحالة الثانية . على أن فائدته الرئيسية هي في تيسير تسوية تعويض التأمين بطريق أسرع من تسويته بطريق الخسارة ، إذ يكفي المستأمن أن يثبت توافر حالة من حالات الترك ويبدى رغبته في الترك حتى يحصل على التعويض المتفق عليه بالكامل .

وتعرض لنا بصدد الترك مسائل أربع خاصة بحالات الترك ، واستعماله ، ومحلّه ، وآثاره . وسنعالجها تباعاً فيما يلي .

المبحث الأول

حالات الترك

٦٣٤- الترك طريق استثنائي لا يعمل به إلا في حالات المخاطر الكبرى أو الجسيمة . وقد حددت هذه الحالات المادة ٣٨٣ بحرى بالنسبة للسفينة ،

والمادة ٣٩٢ بالنسبة للبضائع . وبعض هذه الحالات هي حالات هلاك حقيقى للشيء المؤمن عليه ، والبعض الآخر هي حالات هلاك حكمى أو مفترض . ويلاحظ أن التعداد القانونى لحالات الترك ليس وارداً على سبيل الإلزام . وذلك فإن وثائق التأمين قد أحلت محله تعداداً اتفاقياً ، بحيث لا يجوز التمسك بالتعداد القانونى إذا لم توجد شروط مخالفة ارتضاها المتعاقدان .

١- حالات ترك السفينة المؤمن عليها

٦٣٥- تنص المادة ٣٨٣ على أنه يجوز للمستأمن ترك السفينة للمؤمن فى الحالات الآتية :

(أ) إذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً : وتشمل هذه الحالة غرق السفينة وجنوحها مع كسرها وعدم صلاحيتها نهائياً للملاحة ، وهى من حالات الترك فى التقنين القديم .

(ب) إذا كانت نفقات إصلاح السفينة من التلف أو انقازها تعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة فى الوثيقة ، إذ من غير المعقول القيام بالإصلاح فى هذه الحالة . أما إذا كان مجموع نفقات الإصلاح لا يبلغ ثلاثة أرباع قيم السفينة ، فلا محل للترك .

(ج) إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر من تاريخ ورود آخر خبر عنها ، ويفترض هلاك السفينة فى تاريخ ورود الخبر الأخير . فإذا لم يرد نبأ عن السفينة مدة ثلاثة أشهر افترض هلاكها ، ومن ثم يجوز للمستأمن أن يترك السفينة ويطلب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزماً بإثبات هلاك السفينة .

(د) إذا أصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية لذلك فى المكان الذى توجد فيه السفينة ، إلا إذا كان من المستطاع قطرها إلى مكان آخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكناً . فإذا استحال إصلاح التلف الذى أصيبت به السفينة وإعادتها إلى الحالة التى كانت عليها قبل الحادث ، اعتبرت السفينة غير صالحة للملاحة ، وجاز الترك . وتعتبر السفينة أيضاً غير صالحة للملاحة إذا كانت قابلة للإصلاح ، ولكن تعذر

إجراؤه فى ميناء الإرساء المؤقت لعدم توافر وسائل الإصلاح فيه ، بشرط أن يثبت عجز السفينة عن الإبحار بأمان ، حتى بعد التخفيف عنها أو قطرها ، إلى ميناء آخر تتوافر فيه وسائل الإصلاح .

(هـ) وإذا كانت أخطار الحرب مؤمناً عليها ، جاز للمستأمن استعمال حقه فى ترك السفينة فى حالة أسرها أو احتجازها أو إيقافها بأمر سلطة عامة ، وذلك إذا لم يتمكن المستأمن من استرداد السفينة خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث . وأجيز الترك فى هذه الحالات ، لأن حرمان المستأمن من حيازة السفينة طوال هذه المدة يعد فى حكم الهلاك الكلى .

٢- حالات ترك البضائع المؤمن عليها

٦٣٦- حالات مشتركة مع السفينة :

تنص المادة ٣٩٢ على الحالات التى يجوز فيها ترك البضائع المؤمن عليها . ومن بين هذه الحالات توجد حالات مشتركة بين السفينة والبضائع وهى :

(أ) إذا انقطعت أنباء السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها ويفترض هلاك السفينة فى تاريخ وصول هذه الأنباء . فانقطاع أنباء السفينة بعد انقضاء الميعاد القانونى هو أيضاً سبب لترك البضائع ، لأن هلاك السفينة يستتبع لزماً هلاك البضائع . وليس ثمة شك فى جواز ترك البضائع فى حالة فقدتها وعدم تسليمها فى المكان المقصود بعد انقضاء الميعاد القانونى ، استقلاً عن الهلاك المفترض للسفينة المستفاد من انقطاع الأخبار .

(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 المستأمن بإخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة . على أن عدم صلاحية السفينة للملاحة لا يجيز وحده ترك البضائع المؤمن عليها ، بل يجب على المستأمن أن يخطر المؤمن بحالة عدم الصلاحية ، ويجب على الزيان أن يبذل كل جهده فى الحصول على سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المقصود (م ٢١٧) . فإذا تعذر ذلك على الزيان ، جاز للمستأمن أن

يترك البضائع للمؤمن إذا انقضت ثلاثة أشهر من تاريخ الإخطار . ومبنى حق الترك في هذه الحالة هو حرمان المستأمن من حيازة البضاعة هذه المدة الطويلة يعد في حكم الهلاك الكلى للبضائع .

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

٦٣٧- حالات خاصة بالبضائع :

وبالإضافة إلى الحالات المشتركة السابق ذكرها توجد حالتان خاصتان بالبضائع وهما هلاك أو تلف ثلاثة أرباع البضائع ، وبيع البضائع أثناء السفر .

(أ) فإذا هلكت البضائع أو تلفت بما يعادل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في وثيقة التأمين على الأقل ، جاز للمستأمن ترك البضائع المؤمن عليها . ذلك أن الهلاك أو التلف الذي يبلغ هذا القدر يعد في حكم الهلاك الكلى .

(ب) وإذا بيعت البضائع أثناء الرحلة بسبب إصابتها بتلف مادي ، جاز للمستأمن أن يترك البضائع التالفة للمؤمن ، لأنه من المستحيل توصيل البضائع إلى الميناء المقصود وهي بحالة التلف هذه .

المبحث الثاني

استعمال حق الترك

٦٣٨- إعلان الرغبة في الترك :

دعوى الخسارة هي الطريق العادي لسطانية بتعويض التأمين . أما الترك فهو طريق استثنائي للسطانية بالتعريض يكن المستأمن حراً في استعماله أو عدم استعماله حسبما تمليه مصلحته . ولذلك يجب على المستأمن الذي يرغب في الترك أن يعلن رغبته في الترك للمؤمن . وطبقاً للمادة ٣٦٨ يبلغ الترك إلى المؤمن بإعلان على يد محضر أو بخطاب مسجل بعلم وصول ، ويجب أن يحصل الإعلان خلال ثلاثة أشهر من تاريخ علم المستأمن بالحادث الذي

يجب الترتك أو من تاريخ انقضاء المواعيد المنصوص عليها في المادتين ٣٨٣ و٣٩٢ . والمواعيد المشار إليها سبة ، بيانها في حالات الترتك .

ويجب على المستأمن عند تبليغ رغبته في الترتك أن يصرح بجميع عقود التأمين التي أجراها على الشء المؤمن عليه أو التي يعلم بها (م ٣٦٩) ، وذلك حتى يتسنى للمؤمن معرفة ما إذا كان مجموع هذه التأمينات يؤدي في النهاية إلى حصول المستأمن على مبلغ أكبر مما يستحقه فيحقق بذلك اثراء ونفعاً يفوق الضرر اللاحق به ، أو أن مجموعها لا يجاوز قيمة الشء المؤمن عليه ، وحتى يعرف المؤمن أيضاً ما إذا كان يستطيع أن يطالب بإبطال التأمين في حالة غش المستأمن أو بتخفيض التأمين إذا كان تعدد التأمينات من غير غش أو تدليس .

وإذا لم يقم المستأمن بإبلاغ المؤمن بالتأمينات المعقودة على الشء المؤمن عليه فلا ينتقص ذلك من صحة الترتك ، وإنما يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين حتى يخبر بالتأمينات . وقد ورد النص على هذا الجزاء في المادة ٢١٧ بحرى قديم ، ولا مانع من الأخذ به في ظل التقنين الجديد رغم عدم النص عليه .

وإذا قدّم المستأمن بسوء نية تصريحاً غير مطابق للحقيقة فيما يتعلق بالحادث وترتب عليه ضرر للمؤمن ، جاز الحكم بسقوط حقه في التأمين كله أو بعضه (م ٣٧٠) .

٦٣٩- بطلان الترتك الشرطى :

لا يجوز أن يكون الترتك معلقاً على شرط (م ٣٦٧) . فلا يجوز للمستأمن أن يشترط في الترتك لانقطاع الأخبار فسخ الترتك إذا رجعت السفينة سالمة إلى ميناء آمن . وتعلق الترتك على شرط ليس من أثره بطلان الشرط فقط ، بل إن الترتك ذاته يكون باطلاً . ولا يجوز للمؤمن من جهة أخرى أن يعلق قبوله للترتك على شرط . والحكمة من تقرير بطلان الترتك الشرطى هي أن الشروط التي يوردها المستأمن أو المؤمن على إعلان الرغبة في الترتك أو قبوله قد تكون مشاراً لمنازعات جديدة ، وهى على أية حال قد تؤدي إلى تأخير التسوية السريعة والنهائية للحادث ، وهو ما يتنافى مع الغاية من الترتك .

لا بد من قبول المؤمن للترك حتى يصبح نهائياً وينتج أثره . وإذا رفض المؤمن الترك ، لم يكن أمام المستأمن إلا رفع الدعوى على المؤمن بصحة الترك والوفاء بالتعويض . ويجب على المستأمن فى هذه الدعوى إثبات توافر إحدى حالات الترك المذكورة فى المادتين ٣٨٣ و ٣٩٢ .

وتتقادم دعوى الترك بمضى سنتين من تاريخ وقوع الحادث ، وفى حالة تحديد مهلة فى العقد لإقامة دعوى الترك تسرى المدة من تاريخ انقضاء هذه المهلة (م ٣٧٢ فقرة ١-د) .

المبحث الثالث

محل الترك

٦٤١ - لا يجوز أن يكون الترك جزئياً (م ٣٦٧) . بمعنى أن المستأمن يجب عليه أن يترك الأشياء المؤمن عليها بأكملها . فلا يجوز له أن يترك جزءاً من الأشياء المؤمن عليها ، ويستعمل فى نفس الوقت دعوى الخسارة فيما يتعلق بالباقي .

ولا يشمل الترك إلا الأشياء المؤمن عليها التى كانت محلاً للتأمين . فإذا قام المستأمن بالتأمين على جزء من الأشياء المؤمن عليها (جزء من السفينة أو جزء من قيمة البضائع) ، فلا يلزم بأن يترك إلا الجزء المؤمن عليه فقط . ولا يشمل الترك أيضاً إلا الأشياء المؤمن عليها التى كانت مستهدفة للخطر وقت الحادث . فلو فرض أن ربع البضائع المؤمن عليها أفرغ خلال الطريق ، ثم هلكت الثلاثة الأرباع الباقية من البضائع بغرق ، فإن المستأمن لا يلزم بأن يترك البضائع المفرغة خلال الطريق لأنها لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث . ولكن المؤمن من جهته لا يلزم بأن يدفع مبلغ التأمين إلا بعد استنزال قيمة البضائع التى لم تكن مستهدفة للخطر ، حتى لا يثرى المستأمن من جراء التأمين .

ويشمل الترك ملحقات الشيء المؤمن عليه ، وكذلك الحقوق والدعاوى التى تكون للمستأمن بسبب الشيء المؤمن عليه . وعلى هذا فإن ترك السفينة

المؤمن عليها يجب أن يشمل ملحقاتها . كما أن ترك البضاعة يجب أن يشمل الجزء الذي تسلمه المستأمن من ثمن بيعها ، ما لم يتضمن البيع تنازلاً من المستأمن عن استعمال حق الترك . وبالمثل يجب على المستأمن أن يترك جميع الحقوق التي تكون له بسبب الشيء الذي يؤمن عليه ، كالحقوق التي تكون للمستأمن تجاه الغير المسئول عن التصادم بسبب الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة ، والحقوق المترتبة لمالك السفينة أو لمالك البضاعة تجاه المشتركين في الخسارة المشتركة .

المبحث الرابع

آثار الترك

٦٤٢ - عدم جواز الرجوع في الترك :

إذ أعلن الترك للمؤمن وقبل أو حكم بصحته أصبح نهائياً لا يجوز الرجوع فيه (م ٣٦٧) . فلا يجوز للمستأمن الرجوع عن الترك والمطالبة بالتسوية بطريق الخسارة إلا برضاء المؤمن . كما لا يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبالغ التأمين محتجاً برجوع السفينة أو البضائع بعد الترك لانقطاع الأخبار . بيد أنه يجوز الرجوع في الترك إذا اتفق الطرفان على ذلك .

٦٤٣ - الوفاء بالتعويض :

إذا قام المستأمن بالترك ، ثبت له الحق في الحصول على مبلغ التأمين بأكمله . على أن التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين معلق على قيام المستأمن بالالتزام المفروض عليه بمقتضى المادة ٣٦٩ وهو إبلاغ المؤمن بجميع التأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه ، وإلا جاز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين حتى يخبر بالتأمينات (١) .

وقد أثير التساؤل عما إذا كان يجوز للمستأمن طلب فسخ الترك إذا لم يدفع المؤمن التعويض المستحق . فذهب رأى إلى إنكار حق الفسخ على المستأمن

(١) أنظر ما سبق بند ٦٣٨ .

بحجة أن الترك نهائى لا رجعة فيه (١) ، على أن هذا الحل غير مقبول لدينا ،
إذ أن نهائية الترك تعنى فقط عدم جواز رجوع المستأمن فى الترك ، ولكنها لا
تحول دون الفسخ القضائى المؤسس على عدم التنفيذ (٢) .

٦٤٤ - انتقال ملكية الشئ المؤمن عليه إلى المؤمن :

إذا أعلن الترك أو حكم بصحته ، كانت الأشياء المؤمن عليها ملكاً
للمؤمن . ووفقاً للمادة ٣٦٧ ، يترتب على الترك انتقال ملكية الأشياء المؤمن
عليها إلى المؤمن ، . وهذا الأثر نتيجة منطقية لطابع التعويض فى عقد
التأمين . إذ أن المستأمن يحصل بفضل الترك على كامل مبلغ التعويض
المتفق عليه ، فلا يصح له أن يحتفظ فى نفس الوقت بالشئ المؤمن عليه ،
والأ لحقق إثراء من جراء التأمين .

ويحدث انتقال الملكية أثره بين المؤمن والمستأمن من يوم إعلان
المستأمن رغبته فى الترك إلى المؤمن (م ٣٦٧) . لا من تاريخ وقوع الحادث
وتحقق الخطر . وذلك لأن للمستأمن عند تحقق الخطر الخيار بين دعوى
الخسارة وهى الإجراء الطبيعى المعتاد ، وبين دعوى الترك وهى طريق
استثنائى محض . ومن ثم يجب على المستأمن أن يعلن عن رغبته فى الترك
للمؤمن حتى تتضح إرادته صريحة فى اتباع هذا الطريق الاستثنائى ، وتبعاً
يجب ألا تصعد آثار الترك إلى أبعد من هذا التاريخ .

على أن هناك رأياً آخر يذهب إلى أن الأشياء المؤمن عليها تكون ملكاً
للمؤمن من وقت وقوع الكارثة أى من وقت تحقق الخطر الذى يجيز الترك ،
ويعبر عن هذا الرأى بالأثر الرجعى للترك . وسند هذا الرأى أنه ابتداء من وقت
تحقق الخطر يثبت للمستأمن الحق فى الحصول على التعويض الكامل بشرط
الترك . فإذا قام بالترك يعتبر الشرط قد تحقق ويعتبر المؤمن مائناً للشئ
المؤمن عليه من وقت تحقق الخطر . بيد أن هذا الرأى منتقد . وفى نظرنا أن
الترك يجب أن لا ينتج أثره إلا من تاريخ إعلان المستأمن رغبته فى الترك
إلى المؤمن كما تقدم . وهو الحكم الذى يأخذ به التقنين البحرى الجديد .

(١) ليون كان ورينو ج ٦ رقم ١٣٩١ .

(٢) أنظر فى هذا الرأى : ريبير ج ٣ رقم ٢٨٣٩ .

وإذا كان انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها يحدث أثره من يوم إعلان الرغبة فى الترك ، فإن ذلك لا يكون إلا فى العلاقة بين المؤمن والمستأمن . أما بالنسبة إلى الغير فلا بد لنقل الملكية من استيفاء الإجراءات اللازمة لنقل الملكية ونفاذها فى حق الغير ، كالقيد فى سجل السفن بالنسبة إلى السفينة المتروكة إذا لم تكن قد هلكت ، وحيازة البضاعة المتروكة بواسطة سند الشحن لمنع الغير من إمكان الاحتجاج بقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية ، وإجراءات حوالة الحق بالنسبة للحقوق التى تكون للمستأمن على الشئ المؤمن عليه .

٦٤٥- رفض المؤمن ملكية الأشياء المؤمن عليها :

على أن انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن قد يتضمن خطراً كبيراً على المؤمن . فلو فرضنا أن الترك ورد على حطام تسيره الرياح والتيارات بعد أن هجره الريان والطاقم ، فمن المحتمل كثيراً أن يصدم هذا انظام سفينة ويلحق بها ضرراً يسأل عنه المؤمن بوصفه حارساً لأشياء تتطلب حراستها عناية خاصة (م ١٧٨ مدنى) ، وقد يتحمل المؤمن الالتزام بانتقال الحطام متى صار عائقاً للملاحة . ولذلك جرى بعض المؤتمنين على تضمين الوثيقة شرطاً صريحاً يجيز لهم رفض انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إليهم . وقد أجازت المادة ٣٦٧ هذا الشرط بقولها ، ويجوز للمؤمن أن يرفض انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها ، وذلك دون إخلال بالتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله ، . وهذا الشرط يؤدى إلى تغيير جوهرى فى نظام الترك الذى يتميز بانتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها للمؤمن .

« تم بعون الله »

بيان أهم الرموز

الرمز	المعنى
مجموعة أحكام النقض ٨٦٣-٨	مجموعة الأحكام الصادرة من الدائرة المدنية لمحكمة النقض السنة الثامنة الصفحة رقم ٨٦٣
ب ٣١-١٠٣	مجلة التشريع والقضاء المختلط législation et de jurisprudence égyptiennes السنة الحادية والثلاثون الصفحة ١٠٣ .
جازيت ٦-٢٦	جازيتة المحاكم المختلطة tribunaux mixtes وترتيب الأرقام كالسابق
D.M.F.	مجلة القانون البحرى الفرنسى Droit Maritime Français التى ظهرت سنة ١٩٤٩
دور	مجلة القانون البحرى المقارن Revue de droit maritime comparé التى أساسها دور Dor
ملحق دور	مجلة القانون البحرى الفرنسى Droit Maritime Français التى أسسها دور سن ١٩٢٣ ملحقاً لمجلة القانون البحرى المقارن وصحيفة البحرية التجارية .
المجلة الدولية	المجلة الدولية للقانون البحرى Revue internationale de droit maritime

للمؤلف باللغة العربية

- ١- أصول القانون البحري (جزءان) ، سنة ١٩٥٢ .
- ٢- القانون التجاري ، الجزء الأول في الأعمال التجارية والتجار والشركات التجارية والملكية التجارية والصناعية ١٩٥٦ .
- ٣- أصول الإفلاس ١٩٥٧ .
- ٤- الأوراق التجارية ، ١٩٥٨ .
- ٥- الوجيز في القانون البحري ، الطبعة الأخيرة ، ١٩٨٩ .
- ٦- الوجيز في القانون التجاري ، الجزء الأول ، الطبعة الأخيرة ، ١٩٨٨ .
- ٧- الوجيز في القانون التجاري ، الجزء الثاني ، الطبعة الأولى ١٩٧١ والطبعة الأخيرة ١٩٩١ .
- ٨- الأوراق التجارية والإفلاس ١٩٩٧ .
- ٩- القانون البحري اللبناني ، بيروت ١٩٦٨ ، ١٩٧٥ ، ١٩٨٠ ، ١٩٩١ ، ١٩٩٣ .
- ١٠- الأوراق التجارية والإفلاس في القانون اللبناني ، بيروت ١٩٦٨ ، ١٩٧٥ ، ١٩٨٨ ، ١٩٩٣ ، ١٩٩٤ .
- ١١- القانون التجاري اللبناني ، بيروت ١٩٦٩ ، ١٩٧٥ ، ١٩٨٠ ، ١٩٩١ ، ١٩٩٤ .
- ١٢- العقود التجارية وعمليات البنوك في القانون اللبناني ، بيروت ١٩٩٢ .
- ١٣- دراسات في التأمين البحري (الضمان البحري) ، بيروت ١٩٩٢ .
- ١٤- شركات الأموال وفقاً لأحكام القانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ ، سنة ١٩٨٢ .
- ١٥- القانون البحري ١٩٩٥ ، ٢٠٠٠ .
- ١٦- الشركات التجارية ١٩٩٦ ، ٢٠٠٠ .
- ١٧- القانون التجاري ، الأوراق التجارية ، والعقود التجارية وعمليات البنوك والإفلاس ، ١٩٩٩ .

- ١٨- التوحيد الدولي للقانون البحري ومعاهدات بروكسل الجديدة المبرمة في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ . بحث منشور في "المجلة المصرية للقانون الدولي" ، المجلد الثامن ، سنة ١٩٥٢ ، ص ٦٧ - ٨٦ .
- ١٩- طبيعة الميعاد السنوي المقرر لرفع دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري . تعليق على حكم منشور بمجلة التشريع والقضاء ، السنة الخامسة ، العدد ١٩ (١٥ أكتوبر سنة ١٩٥٢) ، ص ٢١٢ .
- ٢٠- التوحيد الدولي للقانون البحري ومعاهدات بروكسل الجديدة المبرمة في ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ . بحث منشور في "المجلة المصرية للقانون الدولي" ، المجلد ١٤ ، سنة ١٩٥٨ ، ص ٨٠ - ١٠٤ .
- ٢١- المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية وفقاً لأحكام المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل في ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ . بحث منشور في مجلة الحقوق سنة ١٩٦١ - ١٩٦٢ ، ص ١٤٥ .
- ٢٢- جريمة توزيع الأرباح السورية في شركة المساهمة ، بحث منشور في مجلة إدارة قضايا الحكومة ، السنة السابعة ، العدد الأول ، ص ٧٢ .
- ٢٣- الشركة المحدودة المسؤولية في القانون اللبناني ، بحث منشور في مجلة المحامي ، بيروت ، سنة ١٩٦٩ .
- ٢٤- نظرية الإفلاس الفعلي ، بحث منشور في مجلة المحامي ، بيروت ، سنة ١٩٧٠ .
- ٢٥- الحماية القانونية لبراءات الاختراع في البلاد العربية ، بحث مقدم إلى الحلقة الدراسية الرابعة للقانون بالخرطوم (٤ - ٩ مارس ١٩٧٢) .
- ٢٦- الجوانب القانونية لمشروع اتفاقية النقل المشترك الدولي ، نشرة الأكاديمية العربية للنقل البحري ، العدد ٢ مارس ١٩٧٢ .
- ٢٧- دور الدراسات القانونية في توحيد القوانين في البلاد العربية ، بحث مقدم للندوة الأولى لعمداء كليات الحقوق بالجامعات العربية المنعقدة بجامعة بيروت العربية (٢٤ - ٣٠ أبريل ١٩٧٢) .
- ٢٨- الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، بحث مقدم للمؤتمر العلمي الأول لتلوث البيئة ، جامعة الاسكندرية ، (٨ - ١٠ مايو ١٩٧٢) .

٢٩- مجالات التوحيد بين القوانين العربية ، بحث مقدم للندوة الثانية لعمداء كليات الحقوق والقانون بالجامعات العربية المنعقدة بجامعة بغداد (٢٤ - ٣٠ مارس ١٩٧٤) .

٣٠- التطورات الحديثة في القانون البحري الخاص ، بيروت ١٩٧٥ .

٣١- بعض الجوانب القانونية في نقل البضائع الصب الجاف في مصر، بحث مقدم لندوة نقل البضائع الصب الجاف في مصر - حاضره ومستقبله التي عقدت بالاسكندرية خلال الفترة من ٢٨ إلى ٣٠ أكتوبر ١٩٨١ .

٣٢- أضواء على مشروع قانون حماية البيئة البحرية في مصر ، المجلة البحرية المصرية ، العدد الرابع ، يوليو ١٩٨٧ - يناير ويوليو ١٩٨٨ ، ص ١٤-٤ .

٣٣- متطلبات الحماية القانونية للبيئة البحرية في لبنان ، محاضرة في الموسم الثقافي لجامعة بيروت العربية بتاريخ ٢٣/٥/١٩٩٢ .

٣٤- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المعروفة باسم « قواعد هامبورج ١٩٧٨ » ومدى حمايتها للشاحنين ، محاضرة في معهد الدروس القضائية بوزارة العدل اللبنانية في بيروت في ١٨/٣/١٩٩٨ .

باللغة الفرنسية

35- Etude analytique et critique de la faillite virtuelle en droit égyptien et en droit français . Thèse pour le doctorat d'Etat présentée et soutenue le 1^{er} Juillet 1948 à la Faculté de Droit de Paris . Im , Université d'Alexandrie, 1957.

36- Le régime des petites faillites et la nécessité de son introduction en Egypte , Revue Al Houquoq . 5e ann. No. 1 et 2 Janvier - Juin 1950 P. 45-54.

37- La saisie conservatoire des navires en Egypte et la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification

de certaines règles sur la saisie conservatoire de navires de mer , Bulletin de législation et de jurisprudence égyptiennes , 1953 , P. 5 et 57 .

- 38- L'individualisation de la marchandise dans le con-
naissancement , Gazette Fiscale , commerciale et Indus-
trielle, Vol. 3 No. 27-28 Novembre - Décembre 1952 P.
269.
- 39- Le problème des lettres de garantie dans le transport
maritime , Revue Al Houquoq , tome VIII (1958-1959),
P. 33-49.

باللغة الانجليزية

- 40- The role of the Humanities in the African University to-
morrow . Research presented to the 3rd General Confer-
ence of the Association of African Universities . (Uni-
versity of Abidjan. (April 9-14- 1973) .
- 41- The legal protection of marine environment against pol-
lution . Research presented to Conference on " The role
of regional Universities in the service of the community"
Alexandria University (May 3-8-1980) .

فهرس

٧	مقدمة
٧	١- تعريف القانون البحرى وخصائصه
١١	٢- نطاق تطبيق القانون البحرى
١٩	٣- تاريخه القانون البحرى
٢٢	٤- مصادر القانون البحرى
٢٧	٥- توحيد القانون البحرى
٣٦	٦- منهج الدراسة

الباب الأول

السفينة

٤١	الفصل الأول : ماهية السفينة
٤١	الفرع الأول : تعريف السفينة
٤٥	الفرع الثانى : الطبيعة القانونية للسفينة
٤٦	المبحث الأول : الحالة المدنية للسفينة
٥١	المبحث الثانى : أوراق السفينة
٥٣	الفصل الثانى : جنسية السفينة
٥٣	الفرع الأول : شروط اكتساب الجنسية
٦٠	الفرع الثانى : آثار الجنسية
٦٠	المبحث الأول : المزايا الممنوحة للسفن الوطنية
٦٢	المبحث الثانى : رقابة الدولة على السفن الوطنية
٦٥	المبحث الثالث : أهمية جنسية السفينة فى حل تنازع القوانين .
٦٩	الفصل الثالث : تسجيل السفينة
٦٩	الفرع الأول : السفن الخاضعة للتسجيل
٧٢	الفرع الثانى : اجراءات التسجيل
٧٦	الفرع الثالث : آثار التسجيل
٧٨	الفصل الرابع : ملكية السفينة
٧٨	الفرع الأول : بيع السفينة

٧٩	المبحث الأول : أركان العقد الموضوعية
٨١	المبحث الثانى : أركان العقد الشكلية
٨٣	المبحث الثالث : آثار البيع
٨٤	الفرع الثانى : الحيازة فى السفن
٨٦	الفرع الثالث : بناء السفن
٩١	الفصل الخامس : الحقوق العينية التبعية على السفينة
٩٢	الفرع الأول : حقوق الامتياز البحرية
٩٤	المبحث الأول : الحقوق الممتازة
٩٨	المبحث الثانى : محل الامتياز
١٠١	المبحث الثالث : ترتيب الامتيازات
١٠٢	المبحث الرابع : آثار الامتياز
١٠٢	المبحث الخامس : انقضاء الامتياز
١٠٥	الفرع الثانى : الرهن البحرى
١٠٦	المبحث الأول : انشاء الرهن البحرى
١٠٩	المبحث الثانى : شهر الرهن البحرى
١١١	المبحث الثالث : آثار الرهن البحرى
١١٥	المبحث الرابع : انقضاء الرهن البحرى
١١٦	الفصل السادس : الحجز على السفينة
١١٦	الفرع الأول : الحجز التحفظى على السفن
١١٩	المبحث الأول : أحكام معاهدة بروكسل ١٩٥٢
١١٩	١- شروط الحجز
١٢٣	٢- اجراءات الحجز
١٢٦	المبحث الثانى : أحكام القانون البحرى المصرى
١٣١	الفرع الثانى : الحجز التنفيذى على السفن

الباب الثانى

أشخاص الملاحة البحرية

١٣٨	الفصل الأول : مالك السفينة
١٣٩	الفرع الأول : صور ملكية السفينة
١٣٩	المبحث الأول : الملكية الشائعة للسفينة

١٤٥	المبحث الثانى : سفن الدولة
١٤٦	الفرع الثانى : المسئولية المحدودة لمالك السفينة
١٤٧	المبحث الأول : مبدأ المسئولية المحدودة لمالك السفينة
١٥١	المبحث الثانى : أحكام معاهدة لندن لعام ١٩٧٦
١٥٣	١- نطاق تطبيق المعاهدة
١٥٤	٢- نطاق تحديد المسئولية
١٥٩	٣- حدود المسئولية
١٦٤	٤- توزيع مبالغ التحديد
١٦٥	٥- اجراءات تحديد المسئولية
١٦٧	٦- سقوط الحق فى تحديد المسئولية
١٦٨	المبحث الثالث : أحكام للقانون البحرى المصرى
١٧٥	الفرع الرابع : المسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية
١٧٩	المبحث الأول : نطاق تطبيق معاهدة بروكسل ١٩٦٢
١٨٠	المبحث الثانى : المسئولية الموضوعية لمستغل السفينة الذرية
١٨٢	المبحث الثالث : تحديد المسئولية
١٨٣	المبحث الرابع : الضمان المالى الاجبارى
١٨٣	المبحث الخامس : دعوى المسئولية
	الفرع الخامس : مسئولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى
١٨٤	التلوث البحرى
١٨٨	المبحث الأول : أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٩
١٩٦	المبحث الثانى : أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩٧١
٢٠٠	الفصل الثانى : الريان
٢٠٠	الفرع الأول : تعيين الريان وعزله
٢٠١	الفرع الثانى : اختصاصات الريان
٢٠١	المبحث الأول : اختصاصات الريان العامة
٢٠٣	المبحث الثانى : اختصاصات الريان الخاصة
٢٠٦	الفرع الثالث : طبيعة علاقة ائريان بالمتجهز والشاحنين
٢٠٨	الفرع الرابع : مسئولية ائريان
٢١٠	الفصل الثالث : الناقم

٢١٠	الفرع الأول : تكوين الطاقم
٢١٣	الفرع الثاني : عقد العمل البحرى
٢١٥	المبحث الأول : إثبات عقد العمل البحرى
٢١٧	المبحث الثاني : أحكام عقد العمل البحرى
٢٢٥	المبحث الثالث : انقضاء عقد العمل البحرى
٢٢٨	الفصل الرابع : المرشد
٢٢٩	الفرع الأول : الالتزام بالارشاد
٢٣١	الفرع الثاني : عقد الارشاد
٢٣٣	الفرع الثالث : المسؤولية عن الارشاد
٢٣٧	الفصل الخامس : الأشخاص البريون للملاحة البحرية
٢٣٧	الفرع الأول : أمين السفينة أو الوكيل البحرى
٢٤٥	الفرع الثاني : أمين الحمولة
٢٤٨	الفرع الثالث : مقاول الشحن والتفريغ
٢٥١	الفرع الرابع : وكيل العبور أو الترانزيت
٢٥٦	الفرع الخامس : السمسار البحرى

الباب الثالث

ايجار السفينة والنقل البحرى

٢٦٠	الفصل الأول : ايجار السفينة
٢٦١	الفرع الأول : ايجار السفينة غير مجهزة
٢٦٤	الفرع الثاني : الايجار الزمنى أو الايجار بالمدة
٢٦٨	الفرع الثالث : الايجار بالرحلة
٢٦٩	المبحث الأول : التزامات المؤجر
٢٦٩	١- الالتزامات المتعلقة بالسفينة
٢٧٠	٢- الالتزامات المتعلقة بالبضائع
٢٧٢	٣- الالتزامات المتعلقة بالرحلة
٢٧٣	المبحث الثاني : التزامات المستأجر
٢٧٣	١- الالتزام بمراعاة مدد الشحن والتفريغ
٢٧٧	٢- الالتزام بدفع الأجرة
٢٨٠	٣- مسؤولية المستأجر

٢٨١	المبحث الثالث : انقضاء العقد
٢٨٣	الفصل الثاني : عقد النقل البحري
٢٨٦	الفرع الأول : تكوين عقد النقل البحري وإثباته
٢٨٦	المبحث الأول : تكوين العقد
٢٨٩	المبحث الثاني : إثبات العقد
٢٩٠	المبحث الثالث : سند الشحن
٢٩٠	١- بيانات سند الشحن
٢٩٧	٢- نسخ سند الشحن
٢٩٨	٣- شكل سند الشحن
٣٠٠	٤- حجية سند الشحن في الإثبات
٣٠٢	٥- وظيفة سند الشحن
٣٠٣	الفرع الثاني : التزامات الناقل البحري
٣٠٤	المبحث الأول : الالتزام بأعداد السفينة وتجهيزها
٣٠٤	المبحث الثاني : الالتزام بشحن البضائع
٣٠٧	المبحث الثالث : الالتزام بالرص
٣٠٨	المبحث الرابع : الالتزام بالنقل
٣٠٩	المبحث الخامس : الالتزام بتفريغ البضائع
٣١٠	المبحث السادس : الالتزام بتسليم البضائع
٣١٨	الفرع الثالث : التزامات الشاحن
٣١٨	المبحث الأول : الالتزام بتسليم البضائع للناقل
٣٢٠	المبحث الثاني : الالتزام بدفع الأجرة
٣٢٣	الفرع الرابع : مسؤولية الناقل البحري
٣٢٦	المبحث الأول : أساس ونطاق مسؤولية الناقل البحري
	المبحث الثاني : حالات الإحفاء لقانوني للناقل البحري من المسؤولية
٣٣١	المسؤولية
٣٣٤	المبحث الثالث : التحديد لقانوني لمسؤولية الناقل البحري
٣٤٢	المبحث الرابع : بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية
٣٤٦	المبحث الخامس : مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
٣٤٧	المبحث السادس : دعوى المسؤولية

٣٥٥	الفرع الخامس : قواعد هامبورج ١٩٧٨
٣٥٦	المبحث الأول : نطاق تطبيق قواعد هامبورج
٣٥٨	المبحث الثاني : أحكام قواعد هامبورج
٣٧٠	الفرع السادس : بعض أنواع النقل البحري
٣٧٠	المبحث الأول : النقل المتتابع
٣٧٣	المبحث الثاني : القطر البحري
٣٧٦	المبحث الثالث : نقل الأشخاص
٣٧٧	١- تكوين العقد وإثباته
٣٧٨	٢- التزامات الناقل
٣٧٩	٣- التزامات المسافرين
٣٨٠	٤- مسئولية الناقل
٣٨٦	٥- انقضاء عقد نقل الأشخاص
٣٨٧	٦- الرحلات البحرية السياحية
٣٨٩	الفصل الثالث : البيوع البحرية
٣٩٠	الفرع الأول : البيوع عند الوصول
٣٩٠	المبحث الأول : البيع بسفينة معينة
٣٩١	المبحث الثاني : البيع بسفينة غير معينة
٣٩٢	الفرع الثاني : البيوع عند القيام
٣٩٢	المبحث الأول : البيع « سيف »
٣٩٨	المبحث الثاني : البيع « فوب »

الباب الرابع

الحوادث البحرية

٤٠٢	الفصل الأول : التصادم البحري
٤٠٣	الفرع الأول : ماهية التصادم البحري
٤٠٧	الفرع الثاني : أحكام التصادم البحري
٤١١	الفرع الثالث : دعوى التصادم
٤١٤	الفصل الثاني : الانقاذ البحري
٤١٥	الفرع الأول : الالتزام بالانقاذ
٤١٨	الفرع الثاني : تعريف الانقاذ البحري وشروطه

٤٢٢	الفرع الثالث : مكافأة الانقاذ
٤٢٢	المبحث الأول : الأساس القانوني للمكافأة
٤٢٣	المبحث الثاني : شروط استحقاق المكافأة
٤٢٤	المبحث الثالث : الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة
٤٢٨	المبحث الرابع : تحديد المكافأة
٤٣١	المبحث الخامس : توزيع المكافأة
٤٣٢	المبحث السادس : الوفاء بالمكافأة
٤٣٤	الفصل الثالث : الخسارات المشتركة
٤٣٥	الفرع الأول : الأصل التاريخي والنظام القانوني
٤٣٧	الفرع الثاني : الأساس القانوني لنظرية الخسارات المشتركة
٤٣٩	الفرع الثالث : شروط الخسارة المشتركة
٤٤٠	المبحث الأول : توضيح اختيارية من الريان
٤٤١	المبحث الثاني : وجود خطر تتعرض له الرسالة البحرية
٤٤٣	المبحث الثالث : السلامة العامة
٤٤٤	المبحث الرابع : النتيجة المفيدة
٤٤٥	الفرع الرابع : أنواع الخسارات المشتركة
٤٤٦	المبحث الأول : الخسارات المادية
٤٤٦	١- الأضرار اللاحقة بالبضائع
٤٤٧	٢- الأضرار اللاحقة بالسفينة
٤٤٨	المبحث الثاني : الخسارات النقدية
٤٤٩	١- المصروفات ذات الطابع الاستثنائي
٤٤٩	٢- المصروفات التي تنفق بصدد حادث استثنائي
٤٥٠	٣- المصروفات البديلة
٤٥١	الفرع الخامس : تسوية الخسارات المشتركة
٤٥٢	المبحث الأول : طريقة تسوية الخسارات المشتركة
٤٥٢	١- المجموعة الدائنة
٤٥٥	٢- المجموعة المدينة
٤٥٧	٣- إجماع النسبة بين المجموعتين
٤٥٩	المبحث الثاني : دعوى الاشتراك في الخسارة

٢١٠	الفرع الأول : تكوين الطاقم .
٢١٣	الفرع الثاني : عقد العمل البحري .
٢١٥	المبحث الأول : إثبات عقد العمل البحري .
٢١٧	المبحث الثاني : أحكام عقد العمل البحري .
٢٢٥	المبحث الثالث : انقضاء عقد العمل البحري .
٢٢٨	الفصل الرابع : المرشد .
٢٢٩	الفرع الأول : الالتزام بالارشاد .
٢٣١	الفرع الثاني : عقد الارشاد .
٢٣٣	الفرع الثالث : المسؤولية عن الارشاد .
٢٣٧	الفصل الخامس : الأشخاص البريون للملاحة البحرية .
٢٣٧	الفرع الأول : أمين السفينة أو الوكيل البحري .
٢٤٥	الفرع الثاني : أمين الحمولة .
٢٤٨	الفرع الثالث : مقال الشحن والتفريغ .
٢٥١	الفرع الرابع : وكيل العبور أو الترانزيت .
٢٥٦	الفرع الخامس : السمسار البحري .

الباب الثالث

ايجار السفينة والنقل البحري

٢٦٠	الفصل الأول : ايجار السفينة .
٢٦١	الفرع الأول : ايجار السفينة غير مجهزة .
٢٦٤	الفرع الثاني : الايجار الزمني أو الايجار بالمدة .
٢٦٨	الفرع الثالث : الايجار بالرحلة .
٢٦٩	المبحث الأول : التزامات المؤجر .
٢٦٩	١- الالتزامات المتعلقة بالسفينة .
٢٧٠	٢- الالتزامات المتعلقة بالبضائع .
٢٧٢	٣- لالتزامات المتعلقة بالرحلة .
٢٧٣	المبحث الثاني : التزامات المستأجر .
٢٧٣	١- الالتزام بمراعاة مدد الشحن والتفريغ .
٢٧٧	٢- الالتزام بدفع الأجرة .
٢٨٠	٣- مسؤولية المستأجر .

٢٨١	المبحث الثالث : انقضاء العقد
٢٨٣	الفصل الثانى : عقد النقل البحرى
٢٨٦	الفرع الأول : تكوين عقد النقل البحرى وإثباته
٢٨٦	المبحث الأول : تكوين العقد
٢٨٩	المبحث الثانى : إثبات العقد
٢٩٠	المبحث الثالث : سند الشحن
٢٩٠	١- بيانات سند الشحن
٢٩٧	٢- نسخ سند الشحن
٢٩٨	٣- شكل سند الشحن
٣٠٠	٤- حجية سند الشحن فى الإثبات
٣٠٢	٥- وظيفة سند الشحن
٣٠٣	الفرع الثانى : التزامات الناقل البحرى
٣٠٤	المبحث الأول : الالتزام باعداد السفينة وتجهيزها
٣٠٤	المبحث الثانى : الالتزام بشحن البضائع
٣٠٧	المبحث الثالث : الالتزام بالرص
٣٠٨	المبحث الرابع : الالتزام بالنقل
٣٠٩	المبحث الخامس : الالتزام بتفريغ البضائع
٣١٠	المبحث السادس : الالتزام بتسليم البضائع
٣١٨	الفرع الثالث : التزامات الشاحن
٣١٨	المبحث الأول : الالتزام بتسليم البضائع للناقل
٣٢٠	المبحث الثانى : الالتزام بدفع الأجرة
٣٢٣	الفرع الرابع : مسؤولية الناقل البحرى
٣٢٦	المبحث الأول : أساس ونطاق مسؤولية الناقل البحرى
	المبحث الثانى : حالات الإحفاء انقائونى للناقل البحرى من
٣٣١	المسئولية
٣٣٤	المبحث الثالث : التحديد انقائونى لمسئولية الناقل البحرى
٣٤٢	المبحث الرابع : بطلان شروط الإغفاء من المسؤولية
٣٤٦	المبحث الخامس : مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلى
٣٤٧	المبحث السادس : دعوى المسؤولية

٣٥٥	الفرع الخامس : قواعد هامبورج ١٩٧٨
٣٥٦	المبحث الأول : نطاق تطبيق قواعد هامبورج
٣٥٨	المبحث الثاني : أحكام قواعد هامبورج
٣٧٠	الفرع السادس : بعض أنواع النقل البحري
٣٧٠	المبحث الأول : النقل المتتابع
٣٧٣	المبحث الثاني : القطر البحري
٣٧٦	المبحث الثالث : نقل الأشخاص
٣٧٧	١- تكوين العقد وإثباته
٣٧٨	٢- التزامات الناقل
٣٧٩	٣- التزامات المسافرين
٣٨٠	٤- مسئولية الناقل
٣٨٦	٥- انقضاء عقد نقل الأشخاص
٣٨٧	٦- الرحلات البحرية السياحية
٣٨٩	الفصل الثالث : البيوع البحرية
٣٩٠	الفرع الأول : البيوع عند الوصول
٣٩٠	المبحث الأول : البيع بسفينة معينة
٣٩١	المبحث الثاني : البيع بسفينة غير معينة
٣٩٢	الفرع الثاني : البيوع عند القيام
٣٩٢	المبحث الأول : البيع « سيف »
٣٩٨	المبحث الثاني : البيع « فوب »

الباب الرابع

الحوادث البحرية

٤٠٢	الفصل الأول : التصادم البحري
٤٠٣	الفرع الأول : ماهية التصادم البحري
٤٠٧	الفرع الثاني : أحكام التصادم البحري
٤١١	الفرع الثالث : دعوى التصادم
٤١٤	الفصل الثاني : الانقاذ البحري
٤١٥	الفرع الأول : الالتزام بالانقاذ
٤١٨	الفرع الثاني : تعريف الانقاذ البحري وشروطه

٤٢٢	الفرع الثالث : مكافأة الانقاذ
٤٢٢	المبحث الأول : الأساس القانوني للمكافأة
٤٢٣	المبحث الثاني : شروط استحقاق المكافأة
٤٢٤	المبحث الثالث : الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة
٤٢٨	المبحث الرابع : تحديد المكافأة
٤٣١	المبحث الخامس : توزيع المكافأة
٤٣٢	المبحث السادس : الوفاء بالمكافأة
٤٣٤	الفصل الثالث : الخسارات المشتركة
٤٣٥	الفرع الأول : الأصل التاريخي والنظام القانوني
٤٣٧	الفرع الثاني : الأساس القانوني لنظرية الخسارات المشتركة
٤٣٩	الفرع الثالث : شروط الخسارة المشتركة
٤٤٠	المبحث الأول : تضحية اختيارية من الربان
٤٤١	المبحث الثاني : وجود خطر تتعرض له الرسالة البحرية
٤٤٣	المبحث الثالث : السلامة العامة
٤٤٤	المبحث الرابع : النتيجة المفيدة
٤٤٥	الفرع الرابع : أنواع الخسارات المشتركة
٤٤٦	المبحث الأول : الخسارات المادية
٤٤٦	١- الأضرار اللاحقة بالبضائع
٤٤٧	٢- الأضرار اللاحقة بالسفينة
٤٤٨	المبحث الثاني : الخسارات النقدية
٤٤٩	١- المصروفات ذات الطابع الاستثنائي
٤٤٩	٢- المصروفات التي تنفق بصدد حادث استثنائي
٤٥٠	٣- المصروفات البديلة
٤٥١	الفرع الخامس : تسوية الخسارات المشتركة
٤٥٢	المبحث الأول : طريقة تسوية الخسارات المشتركة
٤٥٢	١- المجموعة الدائنة
٤٥٥	٢- المجموعة المدينة
٤٥٧	٣- إيجاد النسبة بين المجموعتين
٤٥٩	المبحث الثاني : دعوى الاشتراك في الخسارة

الباب الخامس التأمين البحري

٤٦٦	الفصل الأول : عقد التأمين البحري
٤٦٦	الفرع الأول : خصائص العقد الجوهري
٤٦٩	الفرع الثاني : أطراف العقد
٤٧٢	الفرع الثالث : إثبات العقد
٤٧٧	الفصل الثاني : الأموال المؤمن عليها
٤٧٨	الفرع الأول : الأموال التي يجوز التأمين عليها
٤٧٩	الفرع الثاني : إعادة التأمين
٤٨١	الفرع الثالث : التأمين من المسئولية
٤٨٢	الفرع الرابع : تعدد التأمينات
٤٨٤	الفرع الخامس : تقييم الأموال المؤمن عليها
٤٨٨	الفرع السادس : الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك
٤٩١	الفصل الثالث : الأخطار المؤمن منها
٤٩١	الفرع الأول : الخطر البحري
٤٩٣	الفرع الثاني : ضرورة الخطر
٤٩٣	المبحث الأول : تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر
٤٩٤	المبحث الثاني : تحقق الخطر أو زواله قبل العقد
٤٩٦	الفرع الثالث : طبيعة الأخطار (الأضرار المضمونة)
٤٩٦	المبحث الأول : الأضرار أو الخسارات المادية
٤٩٨	المبحث الثاني : الخسارات النقدية
٤٩٩	المبحث الثالث : التعويضات المستحقة للغير
٥٠٠	الفرع الرابع : سبب الأخطار
٥٠١	المبحث الأول : الأخطار البحرية المضمونة
٥٠٤	المبحث الثاني : ادخال الخطأ في الأخطار البحرية المضمونة
٥٠٧	المبحث الثالث : الأخطار الحربية
٥١٠	المبحث الرابع : الأخطار المستثناة
٥١٠	١- العيب الذاتي في الشئ المؤمن عليه
٥١٢	٢- الأخطار الأخرى المستثناة

٥١٣	 الفرع الخامس : زمان الأخطار ومكانه .
٥١٣	 المبحث الأول : زمان الأخطار
٥١٥	 المبحث الثاني : مكان الأخطار
٥١٧	 الفصل الرابع : التزامات المستأمن
	الفرع الأول : الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن
٥١٧	 عنه
٥٢٢	 الفرع الثاني : الالتزام بدفع قسط التأمين .
٥٢٥	 الفرع الثالث : الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن
٥٢٩	 الفصل الخامس : الزام المؤمن بدفع تعويض التأمين
٥٢٩	 الفرع الأول : دعوى الخسارة .
٥٣٠	 المبحث الأول : تقدير التعويض
٥٣١	 المبحث الثاني : استعمال دعوى الخسارة
٥٣٥	 الفرع الثاني : الترك
٥٣٦	 المبحث الأول : حالات الترك
٥٣٧	 ١- حالات ترك السفينة المؤمن عليها
٥٣٨	 ٢- حالات ترك البضائع المؤمن عليها .
٥٣٩	 المبحث الثاني : استعمال حق الترك
٥٤١	 المبحث الثالث : محل الترك
٥٤٢	 المبحث الرابع : آثار الترك
٥٤٥	 بيان أهم الرموز .
٥٤٧	 للمؤلف
٥٥٢	 فهرس