

القانون البحري

(القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ م)

النظام القانوني للسفينة – الحقوق العينية على السفينة

الحجز على السفينة – أشخاص الملاحة البحرية

استغلال السفينة – الحوادث البحرية

الأستاذ الدكتور

أنور مطاوع منصور

كلية الحقوق – جامعة أسيوط

مقدمة

أولاً - تعريف القانون البحري:

رغم الأهمية الكبيرة لوسائل النقل البري والجوي سواء للأشخاص أو للبضائع على المستويين الوطني والدولي، تظل الملاحة البحرية من أهم الوسائل لتسهيل حركة انتقال الأشخاص والبضائع من مكان إلى آخر، لذلك فإن الملاحة البحرية كأى نشاط إنساني بما تنطوي عليه من تعامل بين ملاك السفن والمجهزين والشاحنين والمرسل إليهم والمسافرين وغيرهم، تحتاج إلى تنظيم قانوني يحكم العلاقات الناشئة عنها، فكان هذا التنظيم هو القانون البحري.

ويعرف القانون البحري بأنه مجموعة القواعد القانونية التي تنظم مسألة استخدام البحر وما يترتب على ذلك من علاقات قانونية، فهو يعد القانون الحاكم لأمر الملاحة البحرية، وبالتالي فالقانون البحري هو عبارة عن مجموعة القواعد القانونية التي تنظم سائر العلاقات القانونية الناشئة عن الملاحة البحرية.

ويتميز القانون البحري عن غيره من القوانين الأخرى ذات العلاقة بالملاحة البحرية في حالات معينة، فهو يختلف عن القانون الدولي عند تنظيم الملاحة البحرية في وقت السلم والحرب والذي يختص بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية، كما يختلف عن القانون الإداري عند تنظيم العلاقات بين الأشخاص القائمين بالملاحة البحرية من جانب والدولة من جانب آخر،

كما يختلف عن القانون الجنائي عند وقوع جرائم تتعلق بالملاحة البحرية وعند وضع القوانين التي تكفل الأمن والنظام في هذا المجال.

ثانياً - نشأة القانون البحري:

ظهر القانون البحري في النصف الثاني للقرن السابع عشر الميلادي، وارتبطت نشأته بالملاحة البحرية، وكانت للحضارات المختلفة في العصور التاريخية بصمة في تنظيم قواعد الملاحة البحرية كمحدد أساسي للنشاط البحري بوجه عام.

وقد كانت نشأته الأولى في صورة أعراف وعادات تواترت حتى تم تدوينها في مجموعات معينة، ولقد ارتبطت نشأة القانون البحري بالملاحة البحرية، ولقد مارس الفينيقيون والإغريق الملاحة البحرية عبر البحار، أما الرومان فقد كان اهتمامهم بالتجارة البحرية محدوداً.

ثالثاً - خصائص القانون البحري:

كما ذكرنا، فإن القانون البحري هو قانون قديم النشأة وله جذوره العرفية حيث يستمد جانب كبير من قواعده الأساسية من الأعراف والتقاليد البحرية، كما أن القانون البحري ينفرد بطابع خاص يميزه عن بقية فروع القانون الأخرى، وتنبع هذه الخصوصية من واقع الملاحة البحرية التي تنظمها أحكام هذا القانون، التي تمثل بيئة ومجالاً له ظروفه وأحكامه التي

تختلف في جوهرها عن التصرفات التي تحكمها القوانين الأخرى على الساحة البرية.

رابعاً - مصادر القانون البحري:

التشريع، ويتمثل في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، إلى جانب المعاهدات الدولية التي انضمت لها الدولة المصرية.

العرف، ويتمثل في اعتياد الناس على سلوك معين وصل في نفوسهم إلى درجة الالتزام طالما أن هذه العادات والأعراف المستقرة لم تتعارض مع أحكام الشريعة الإسلامية.

الفقه، يتمثل في آراء الفقهاء وتعدد آرائهم وشرح أحكام التشريعات المتعلقة بالتجارة البحرية

القضاء، ويتمثل في أحكام القضاء (السوابق القضائية) عن طريق تفسير النصوص التشريعية لكي تظل متوافقة مع التطور السريع لأمر الملاحة البحرية.

خامساً - نطاق تطبيق القانون البحري:

ذكر في تعريف الفقه للقانون البحري بأنه مجموعة القواعد التي تحكم الملاحة البحرية، وعلى ذلك يمكن الاستدلال على مجال تطبيق القانون

البحري من الوقوف على مفهوم الملاحة البحرية، حيث يخرج من نطاق تطبيق القانون البحري الملاحة الداخلية أو النهرية.

والملاحة البحرية هي النشاط الملاحي الذي تقوم به عائمة معدة لهذا النشاط في البحر وفقاً لتحديداته العلمية والجيولوجية والجغرافية.

ولتحديد مفهوم الملاحة البحرية أهمية كبرى حيث تمثل الموضوع الأساسي الذي يهتم القانون البحري بتحديد قواعده، كما تمثل الملاحة البحرية معياراً أساسياً لتطبيق قواعد القانون البحري، كما أن تحديد طبيعة النشاط البحري ومدى اعتباره من قبيل الملاحة البحرية يعد خطوة ضرورية لتحديد نطاق تطبيق قواعد القانون البحري عليه.

وقد تعددت الآراء والاتجاهات حول تحديد مفهوم الملاحة البحرية، فلقد اعتمد الرأي الأول لتعريف الملاحة البحرية على المنشأة العائمة باعتبارها أداة الملاحة، من حيث حجم السفينة ومتانة صنعها وقوة تحملها، ولكن هذا الرأي لم يحدد بدقة الشروط الواجب توافرها في المنشأة العائمة حتى يطبق عليها وصف السفينة.

لذلك ذهب رأي آخر في تعريف الملاحة البحرية إلى الاعتماد على المكان الذي تتم فيه الملاحة البحرية وهو البحر، ومع ذلك فإن هذا الرأي غير دقيق لأنه لم يحدد مفهوم السفينة.

لذلك ذهب الرأي الراجح إلى أن الملاحة البحرية هي التي تتم فعلاً في البحر بتحديداته العلمية والجغرافية بواسطة السفن.

سادساً - أنواع الملاحة البحرية:

تنقسم الملاحة البحرية بحسب أهميتها إلى ملاحية رئيسية وهي الملاحة التي تقوم بها السفينة بقصد نقل الأشخاص والبضائع من مكان لآخر أو بقصد الصيد والنزهة، وإلى ملاحية مساعدة وهي الملاحة التي تقوم بها سفن بغرض مساعدة سفن أخرى كسفن القطر والإرشاد.

كما تنقسم الملاحة البحرية بحسب المخاطر التي تتعرض لها إلى نوعين: النوع الأول وهو الملاحة الساحلية وهي الملاحة التي تتم بين الموانئ الداخلية أو الوطنية لدولة واحدة، وهي تنقسم إلى ثلاثة أنواع: ملاحية ساحلية صغرى وهي التي تتم بين مينائين واقعين على بحر واحد، وملاحية ساحلية كبرى وهي التي تتم بين مينائين واقعين على بحرين مختلفين، وملاحية حدية وهي التي تقوم بها السفن الشراعية التي لا تزيد حمولتها عن ١٠٠ طن بجوار الشاطئ؛ والنوع الثاني، ملاحية أعالي البحار وهي الملاحة التي تتم بين موانئ دولتين مختلفتين، كالملاحة البحرية بين الموانئ المصرية والموانئ الأجنبية.

كما تنقسم الملاحة البحرية بحسب الغرض منها إلى ثلاثة أنواع: النوع الأول، ملاحية بحرية تجارية وهي الملاحة التي تمارسها السفن بقصد

الربح أو نقل الأشخاص والبضائع من بلد لآخر مقابل أجر، وتعد من أهم أنواع الملاحة البحرية؛ النوع الثاني، ملاحة النزهة وهي تلك التي تقوم بها سفن الرحلات الترفيهية؛ النوع الثالث، ملاحة الصيد وهي التي تقوم بها السفن المخصصة للصيد.

وبجانب هذه الأنواع للملاحة البحرية توجد الملاحة البحرية ذات الطابع الخاص، وهي تنقسم إلى نوعين: النوع الأول، الملاحة العامة وهي الملاحة التي تقوم بها سفن الدولة الحربية والسفن المخصصة للخدمة العامة كالمستشفيات وسفن التعليم والإرشاد وسفن التموين؛ والنوع الثاني، الملاحة المختلطة وهي الملاحة التي تقوم بها السفن في البحر والمياه الداخلية، وهنا يرى البعض أنه إذا قامت السفينة المخصصة لهذا النوع من الملاحة برحلات كاملة في البحر، هنا تطبق أحكام القانون البحري، أما إذا قامت السفينة برحلات خالصة في المياه الداخلية، فإنها تخضع لأحكام القانون المدني أو التجاري.

في حين يرى رأي آخر إلى أنه إذا قامت السفينة برحلة واحدة تقطع خلالها جزءاً من البحر، هنا يطبق النظام القانوني المطبق على الملاحة الرئيسية، فإذا كانت الملاحة الداخلية هي الملاحة الرئيسية امتنع تطبيق القانون البحري وطبق القانون الداخلي.

الفصل الأول

النظام القانوني للسفينة

نتناول في هذا الفصل تعريف السفينة في مبحث أول، وطبيعتها القانونية في مبحث ثاني، والحالة المدنية للسفينة في مبحث ثالث، وذلك كما يلي:

المبحث الأول

تعريف السفينة

وفقاً لنص المادة الأولى من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، فإن السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، ولو لم تهدف إلى الربح.

ومن هذا التعريف يتبين أن هناك شروطاً لإسباغ وصف السفينة على المنشأة العائمة، وما يترتب عليه من تحديد لأنواع السفن، ومعرفة الوضع القانوني لملاحقات السفينة، وذلك كما يأتي:

أولاً - الشروط الواجب توافرها لاكتساب المنشأة العائمة وصف السفينة:

يشترط لإسباغ وصف السفينة على المنشأة العائمة؛ أمرين هما: صلاحية المنشأة العائمة للملاحة البحرية، وتخصيص المنشأة العائمة للملاحة البحرية، كما يلي:-

الشرط الأول - صلاحية المنشأة العائمة للملاحة البحرية:

لكي تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة، وبالتالي تخضع لأحكام القانون البحري، لا بدّ أن تكون صالحة للملاحة البحرية، بأن تتوافر لها المواصفات والتجهيزات التي تؤهلها لمزاولة النشاط البحري الذي خصصت من أجله، وصلاحية السفينة هي التي تعطي إشارة ببدء حياة السفينة، حيث لا وجود للسفينة من غير صلاحيتها للملاحة البحرية، نتيجة لذلك إذا فقدت المنشأة صلاحيتها للملاحة البحرية يجب أن يزول عنها هذا الوصف.

ويثير هذا الشرط بعض التساؤلات:

١- هل يمكن إطلاق وصف السفينة على العائمة وهي في دور الإنشاء، أي قبل أن تحصل على شهادة صلاحيتها للملاحة البحرية؟

لقد أستقر الرأي على أنه يمكن إسباغ وصف السفينة على المنشأة وهي في دور البناء، ولكن على سبيل الاستثناء، لأنها لا تعتبر سفينة بالمعنى القانوني قبل صلاحيتها للملاحة البحرية، وقد أقر الفقه هذا الاستثناء لأن القانون أورد على السفينة في دور الإنشاء بعد الحقوق العينية التبعية مثل الرهن تيسيراً للانتماء البحري للمجهز والبانى على السواء.

٢- هل يتعين ربط صلاحية السفينة بقدرتها على الحركة بوسائلها الخاصة أي بأداة ذاتية في السفينة قادرة على تحريكها؟

في هذا الصدد اتجه القضاء في بعض الدول الأجنبية إلى اعتبار قدرة السفينة على الحركة بوسائلها الخاصة المستقلة شرطاً أساسياً لإسباغ وصف السفينة على المنشأة العائمة، وكذلك يرى بعض الفقه المصري ضرورة أن تكون المنشأة العائمة قادرة على السير بوسائلها الخاصة لاعتبارها صالحة للملاحة، وبالتالي لإسباغ صفة السفينة عليها.

الشرط الثاني - تخصيص المنشأة العائمة للملاحة البحرية:

الوصف الذي يسبغ على المنشأة العائمة لتكون سفينة بالمعنى الذي نص عليه القانون البحري يتوقف تحديده على الكشف عن نشاطها وفقاً للمكان الذي تقوم بالملاحة فيه، فإذا كان هذا المكان هو البحر وتحقق تخصيصها للملاحة فيه صدق عليها هذا الوصف، وبناءً على ذلك يعتبر تخصيص المنشأة للملاحة البحرية هو المعيار الأساسي لإسباغ صفة السفينة عليها، وبالتالي خضوعها للنظام القانوني الذي نظمته المشرع لأداة الملاحة البحرية.

وبالتالي يخرج من نطاق السفن:

١- المنشآت المخصصة للملاحة النهرية أو الداخلية، وهو ما يطلق عليها لفظ المراكب النهرية لتمييزها عن السفينة.

٢- كافة المنشآت العائمة التي تعمل داخل البوغازات بالموانئ كالأرصعة والكباري العائمة والصنادل والكرافات وقوارب الغطاسة والمراكب المعدة

لنقل البضائع والركاب من السفن إلى الأرض والعكس وغيرها من المنشآت العائمة الأخرى التي لا تقوم بحسب ما خصصت له بملاحة بحرية خارج الموانئ.

٣- كافة المنشآت العائمة التي تمارس الملاحة البحري لمرة واحدة أو لمرات متفرقة على سبيل الاستثناء، بينما تمارس عملها المعتاد في الملاحة النهرية أو الداخلية، حيث يلزم لاكتساب المنشأة وصف السفينة أن تمارس الملاحة البحرية بصفة متكررة وعلى وجه الاعتياد.

وبالتالي يجب أن تخصص السفينة للقيام بالملاحة البحرية بغض النظر عن حجم السفينة أو حمولتها، ويترتب على ذلك أنه: لتخصيص السفينة للملاحة البحرية يجب أن يتم بناؤها وتجهيزها، ولا تعد سفينة المنشأة العائمة المخصصة للملاحة النهرية أو الداخلية، كما لا تعتبر سفينة المنشأة العائمة التي تستخدم داخل الموانئ ولا تبرحها كالأرصعة والأحواض والرافعات، ولا تعد سفناً العوامات والطائرات البحرية.

وصلاحية المنشأة العائمة هي التي تحدد قانوناً بدء حياة السفينة ونهايتها، فتعتبر سفينة من وقت صلاحيتها للملاحة، وتفقد صفتها حين تصبح غير صالحة لهذه الملاحة وتصبح حطاماً بحرياً.

بالإضافة إلى ما سبق، يجب أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية علي وجه الاعتياد حتى تعتبر سفينة في حكم القانون البحري، ويظل وصف السفينة

حتى لو قامت بملاحة نهريّة مرة أو أكثر، أما المراكب النهريّة فحتى ولو قامت بالملاحة البحريّة استثناءً، فذلك لا يسبغ عليها وصف السفينة.

ثانياً - أنواع السفن:

تنقسم السفن من حيث المهام التي تقوم بها إلى سفن تجارية وسفن حربيّة وسفن خدمة المرافق العامة للدولة.

كما تنقسم السفن من حيث طول الرحلة إلى سفن أعالي البحار وسفن الملاحة الدوليّة وسفن ساحليّة.

كما تنقسم السفن من حيث هدف الملاحة البحريّة إلى سفن تجارية وسفن نزهة وسفن صيد وسفن مساعدات.

ثالثاً - ملحقات السفينة:

ينصرف وصف السفينة بالإضافة إلى هيكلها أو جسمها أيضاً إلى ملحقاتها التي تلزم لملاحة السفينة واستغلالها، سواء كانت متصلة بها أم منفصلة عنها، فهي تعد منقولات بالتخصيص، وتشمل ملحقات السفينة الآلات والصواري والرافعات وقوارب النجاة والأهلاب والأوناش، وهذه الملحقات تعتبر وحدة واحدة مع السفينة، فالتصرفات القانونية الواردة على السفينة تشمل الملحقات دون الحاجة إلى النص عليها في العقد، لكن

إن أراد أطراف العقد استثناء هذه الملحقات فلا بُدَّ من الاتفاق صراحة على استثنائها.

ومما يسترعي الانتباه أن ملحقات السفينة تشمل كل ما هو لازم لتسييرها كالألات، وكل ما هو لازم لاستغلالها كالشباك اللازمة لسفن الصيد، وهو ما أكد عليه نص المادة الأولى في فقرتها الثانية ممن قانون التجارة البحرية حيث اعتبرت ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها.

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية للسفينة

السفينة مال وليست شخصاً، لأنها تدخل في التعامل بطبيعتها، وتكون محلاً للحقوق المالية، فهي وإن كانت تتمتع ببعض صفات الأشخاص كالاسم والموطن والجنسية، إلا أنها ليست شخصاً طبيعياً ولا شخصاً معنوياً، ولم يرد نصاً سواء في القانون المدني أو في قانون التجارة البحرية يضيفي الشخصية القانونية على السفن، ولم يتم إضفاء بعض صفات الشخص القانوني على السفن إلا لتحقيق بعض المصالح التي اقتضتها عملية تسيير السفن وتنقلها من دولة إلى أخرى.

السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة ليس كسائر المنقولات، حيث تعتبر السفينة من المنقولات لأنها تنتقل من مكان إلى آخر بسهولة، فإذا كان العقار هو كل شيء مستقر بحيزه ثابت فيه ولا يمكن نقله منه دون تلف وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول، إلا أن المادة ٤ من قانون التجارة

البحرية أسبغت على السفينة وصف المنقول، وذلك بخضوع السفينة لأحكام المنقولات عدا تملكها بالحيازة، وذلك بالنص على أنه "مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة".

وعلى ذلك يجب إخضاع السفينة لأحكام القانون المدني الخاصة بالمنقولات، مثال ذلك إذا أوصى شخص بمنقولاته جميعاً فإن الوصية تشمل السفينة أيضاً، كذلك إذا تزوج مالك السفينة على نظام اتحاد الذمة المالية للزوجين دخلت السفينة في الأموال المنقولة لهذه الذمة المالية الواحدة، وباعتبار السفينة من الأموال المنقولة كان يجب أن تخضع لأحكام الرهن الحيازي الذي يقضي بانتقال حيازة الشيء المرهون إلى الدائن المرتهن، فنظام ملكية السفينة يقترب إلى حد كبير من النظام القانوني المطبق على العقارات، حيث لا تسري على ملكية السفينة القاعدة الأساسية لاكتساب ملكية المنقولات التي تقضي بأن الحيازة في المنقول سند الملكية.

بالإضافة إلى ذلك، لا بُدَّ من تسجيل عقد بيع السفينة حتى يسري في مواجهة الغير، كذلك يطبق على رهن السفينة أحكام الرهن الرسمي المطبق على العقارات، الذي بمقتضاه تظل السفينة المثقلة بالرهن في حيازة المدين الراهن، وبذلك لا تخضع السفينة لأحكام الرهن الحيازي المطبق على المنقولات.

كذلك فإن الحجز على السفن أشبه ما يكون بالحجز على العقار من الحجز على المنقول، فضلاً عن أن لصاحب حق الامتياز على السفينة حق تتبعها في أي يد، وهو ذاته في حق الامتياز على العقار، حيث يحق لصاحب حق الامتياز تتبعه في أي يد يكون.

ويثور التساؤل بهذا الصدد عن الأحكام القانونية المطبقة على ملحقات السفينة هل تخضع لأحكام القانون المدني المتعلقة بالمنقولات؟ يرى غالبية الفقه أن ملحقات السفينة الضرورية تخضع لنفس النظام القانوني المطبق على السفينة، ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك تطبيقاً لقاعدة أن الفرع يتبع الأصل، وهذا ما أكدت عليه المادة الأولى من قانون التجارة البحرية المصري في فقرتها الثانية والتي اعتبرت ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها.

المبحث الثالث

الحالة المدنية للسفينة

تعتبر السفينة مالاً منقولاً، وتتميز السفينة عن غيرها من الأموال بأن لها صفات تجعلها قريبة من الأشخاص القانونية.

وتتكون الحالة المدنية للسفينة من أربعة عناصر:

أولاً- اسم السفينة:

لكل سفينة اسم خاص بها يميزها عن غيرها، ويختاره مالکها بشرط أن لا يكون اسم لسفينة ملاحية أخرى، وتوافق عليه الجهة الإدارية المختصة، حتى يتمكن من تسجيل السفينة، كذلك يلتزم مالك السفينة بالحصول على موافقة الجهة الإدارية عند تغيير اسم السفينة.

ويكون كتابة اسم السفينة على المقدمة من الجانبين وعلى مؤخرتها بحروف ظاهرة في مكان بارز وبلون مخالف للونها وبالحروف العربية واللاتينية.

ويهدف اسم السفينة إلى تمييزها عن السفن الوطنية الأخرى التي تتحد معها في ذات الجنسية، وذلك حماية للغير الذي قد تترتب له حقوق عليها، ولكن إذا اختلفت جنسية السفن فلا مشكلة من تشابه أسمائها، إذ يمكن التمييز بينها من خلال جنسيتها.

وفي حالة مخالفة أحكام كتابة اسم السفينة بعدم كتابة الاسم أو إخفائه أو طمسه أو محوه، فإن مالکها أو مجهزها أو ربانها يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تزيد عن ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين، ما لم يكن الهدف من المخالفة هو تفادي وقوع السفينة في الأسر.

ثانياً - موطن السفينة:

هو الميناء الذي يتم فيه تسجيل السفينة، ويسمى ميناء التسجيل أو القيد، ولتحديد الموطن أهمية كبيرة، فعلى أساسه يتم معرفة التصرفات التي ترد على السفينة من بيع ورهن عن طريق سجلها في الميناء المسجلة فيه، كما تختص المحاكم التي يقع في دائرتها ميناء التسجيل بنظر الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة.

ويختلف ميناء التسجيل عن ميناء الاستغلال والتجهيز وهو الميناء الذي يتخذ مستغل السفينة قاعدة لنشاطها، وتتلقى البضائع وتستقبل فيه الركاب.

ولقد أوجب قانون التجارة البحرية في المادة السادسة في فقرتها الثانية وضع رقم تسجيل السفينة على مكان ظاهر منها، كما أوجب قانون تسجيل السفينة في المادة الثامنة منه كتابة ميناء تسجيل السفينة على مؤخرتها بحروف ظاهرة وبلون مختلف عن لونها.

وبالرغم من أنه قد يكون موطن السفينة في دولة غير التي تكتسب السفينة جنسيتها، إلا أنه لا يجوز أن يكون للسفينة أكثر من موطن.

ثالثاً - حمولة السفينة:

لقد اوجب قانون التجارة البحرية في المادة السادسة في فقرتها الثانية على مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية بعد تحديدها بقرار جهة الإدارة المختصة، كما قرر قانون تسجيل السفن في المادة

الرابعة منه عدم جواز تسجيل السفينة قبل قياسها لتقدير حمولتها بمعرفة إدارة التفتيش البحري، وأوجب في مادته الثامنة ضرورة حفر الحمولة الصافية للسفينة على كمرها الرئيسي.

وحمولة السفينة هي سعتها الحجمية، ووحدة قياسها هي الطن الحجمي وهو يساوي مائة قدم مكعب أو 2,83 متر مكعب، يحددها مالك السفينة في طلب تسجيلها.

وتختلف حمولة السفينة عن وزنها، فالوزن بيان تجاري يذكر أحياناً في الممارسات البحرية الحديثة، وذلك في سفن نقل المواد الخام كالبتروöl أو البضائع المعبأة كالقمح، ويعبر عن الوزن بمقدار ما تستطيع السفينة حمله من بضائع، وهو يقاس بالطن الوزني، وهو ١٠٠٠ كيلو جرام.

أنواع حمولة السفينة:

١- الحمولة الإجمالية أو الكلية وهي مجموع فراغ السفينة بأكملها.

٢- الحمولة الصافية وهي مقدار الفراغ الذي يخصص فعلاً في نقل البضائع والركاب، أي الحمولة الكلية مستنزلاً منها فراغ الأماكن التي تشغلها آلات السفينة والأماكن المخصصة لإقامة البحارة والحجرات التي تستعمل في قيادة السفينة.

أهمية حمولة السفينة:

تتخذ الحمولة أساساً في تقدير الرسوم التي تدفع لسلطات الموانئ كرسوم الرسو والإرشاد وعبور القنوات الداخلية، كما تتخذ الحمولة أساساً في تقدير أجرة النقل عند تأجير السفينة، كذلك تتخذ الحمولة أساساً في تحديد التعويض المستحق للناقل عن تأخير الشحن والتفريغ، كما تتخذ الحمولة أساساً في تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقاً لمعاهدة بروكسل.

رابعاً - درجة السفينة:

درجة السفينة هي مرتبتها بين السفن، فالسفن تختلف من حيث طريقة بنائها ومواصفاتها وتجهيزاتها وحمولتها ووسائل الأمان فيها اختلافاً من شأنه إمكان تقييمها وتصنيفها إلى درجات حسب قيمتها الاقتصادية إلى سفينة درجة أولى وسفينة درجة ثانية ودرجة ثالثة وهكذا.

وبالتالي، تقدر درجات السفينة على ثلاث درجات، ويقوم بذلك هيئات الإشراف البحري أو هيئات تصنيف السفن، وتسأل الهيئة في مواجهة من يعهد إليها بالمعاينة والتقدير على أساس المسؤولية التعاقدية، ومسئوليتها في مواجهة الغير مسؤولية تقصيرية.

وتفحص السفن بصفة دورية للتأكد من جدارتها للملاحة البحرية، وتقدر درجة السفينة أو رتبته على أساس طريقة بنائها وصفاتها وعمرها ومدى استيفائها لشروط السلامة.

ولدرجة السفينة أهمية كبرى، فهي تميزها عن غيرها من السفن، وتراعى عند تقدير ثمنها في حالة بيعها، وعند تحديد أجرتها في حالة تأجيرها، وقسط التأمين في حالة التأمين عليها، وحصول السفينة على درجة قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة، ولكنها قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها.

خامساً - جنسية السفينة:

تكتسب السفينة جنسية الدولة التي تنتمي إليها، مثل الأشخاص القانونية، رغم أن السفينة تعتبر من الأموال المنقولة، ومن ثم تتمتع بحماية الدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها، نظراً لما للسفن من أهمية في الاقتصاد القومي والتجارة الخارجية ووجودها في أعالي البحار، وهي أماكن لا سيادة عليها لأية دولة من الدول.

وقيام رابطة قانونية بين السفينة والدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها يضمن تطبيق النظام القانوني لهذه الدولة على ما يحدث على السفينة من وقائع وتصرفات قانونية كما يوفر للسفينة طلب حماية تلك الدولة عند الضرورة.

وللدولة حرية تحديد الشروط التي يجب توافرها في السفينة حتى تكتسب جنسية هذه الدولة، ولكي تكتسب السفينة جنسية الدولة يجب أن تتوفر بها عدة شروط:

١- أن تكون السفينة قد تم بناؤها في الدولة، وهذا الشرط تتطلبه تشريعات الدول التي نهضت فيها صناعة بناء السفن وتهدف إلى حماية هذه الصناعة الوطنية.

٢- أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها للوطنيين حرصاً على اقتصار الحماية الوطنية التي يسبغها منح الجنسية للسفينة على المصالح الوطنية.

٣- أن يكون ربان السفينة وضباطها وجميع بحارتها أو نسبة معينة منهم من الوطنيين، وعلة هذا الشرط أن هؤلاء الأشخاص يسيطرون على نشاط السفينة، ومن ثم تطمئن على مصالحها وتوفير فرص عمل للوطنيين.

ووفقاً للقانون البحري المصري نصت المادة الخامسة من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م على أنه يشترط لكي تكتسب السفينة الجنسية المصرية أن تسجل في إحدى موانئ الدولة، المصرية، وأن تكون السفينة مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري متمتع بالجنسية المصرية، فإن كانت السفينة مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين.

إثبات جنسية السفينة:

ترفع كل سفينة علماً يحدد جنسيتها، وإذا سارت في البحر دون علم يثبت انتسابها لدولة معينة، اعتبرت قرصاناً، ومن ثم يجوز الاستيلاء عليها

ومصادرتها، وتثبت جنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه باعتباره دليلاً مادياً على انتمائها للدولة صاحبة العلم.

ووفقاً لنص المادة السادسة من قانون التجارة البحرية المصري، على كل سفينة مصرية أن ترفع علم جمهورية مصر العربية ولا يجوز أن ترفع علماً آخر إلا في الحالات التي يجرى فيها العرف البحري على ذلك.

ويجب أن يكون للسفينة اسم توافق عليه الجهة الإدارية المختصة وأن يوضع هذا الاسم مصحوباً برقم تسجيل السفينة على مكان ظاهر منها وفقاً للأحكام التي يصدر بها قرار من الوزير المختص.

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

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

ويلاحظ أن العلم وسيلة ظاهرية غير كافية ولا قاطعة خاصة إن تعرضت للقرصنة، فالدليل الكافي لإثبات جنسية السفينة هو السند الرسمي الصادر من الجهة المختصة في الدولة المسجلة فيها.

آثار اكتساب السفينة الجنسية المصرية:

تبدو آثار اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة من الناحية السياسية، حيث تبسط الدول حمايتها على السفن الوطنية في زمن السلم وزمن الحرب، كما أن لهذه السفن أن تطلب تدخل الدولة لحمايتها وخاصة عن طريق قناصلها وممثليها السياسيين في الخارج مقابل التزام السفن الوطنية بإتباع أوامر وتعليمات هذه السلطة السياسية.

كذلك تبدو آثار اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة من الناحية الاقتصادية، حيث تقصر بعض الدول الملاحة الساحلية على السفن الوطنية، كما تشجع الدول الأفراد والشركات على استغلال أموالهم في الملاحة البحرية عن طريق منحهم إعانات وإعفاءهم من الضرائب، واقتصار نقل البضائع المصدرة والمستوردة على السفن الوطنية بقدر الإمكان.

ووفقاً لنص المادة الثامنة من قانون التجارة البحرية المصري، لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الإرشاد في المياه الإقليمية المصرية، كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية، ويجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التي تحمل جنسية أجنبية في القيام بعمل أو أكثر من أعمال الصيد أو القطر أو الإرشاد وذلك لمدة زمنية محددة، ويعاقب بالحبس وبغرامة لا تجاوز خمسة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف هذه الأحكام.

كذلك تبدو آثار اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة من الناحية القانونية، حيث يمكن التوصل للقانون الواجب التطبيق عند تنازع القوانين التي تحكم التصرفات القانونية والجرائم المرتكبة على ظهر السفينة، كما يمكن تعيين الاختصاص القضائي للمنازعات والجرائم التي تقع على السفن، حيث أن التصرفات القانونية والوقائع والأعمال القانونية التي تقع على ظهر السفينة تخضع لقانون علم السفينة.

وقد يحدث النزاع بين قانون علم السفينة وبين قانون دولة ترسو السفينة في أحد موانئها أو توجد في مياهها الإقليمية، وحينئذ تعتبر التصرفات القانونية التي تحدث على ظهر السفينة قد وقعت في إقليم الدولة الأجنبية.

وفيما يتعلق بالجرائم التي تقع على السفن، نفرق بين أمرين، الأول، إذا كانت السفينة حربية أو عامة، فالرأي مستقر على خضوع الجرائم التي تقع عليها لقانون الدولة التي تتبعها، كما تختص محاكم هذه الدولة بنظر تلك الجرائم سواء كانت السفينة وقت ارتكاب الجريمة في عرض البحر أو في المياه الإقليمية لدولة أخرى لأن ذلك مظهر من مظاهر سيادة الدولة.

والثاني، إذا كانت السفينة خاصة ومملوكة للأفراد أو للدولة، فقد تقع الجرائم عليها وهي في عرض البحر، وحينئذ يطبق قانون علم السفينة على هذه الجرائم، وتختص بنظرها محاكم الدولة التي تتبعها السفينة بجنسيتها.

أما لو ارتكبت جريمة على ظهر سفينة خاصة أثناء رسوها في ميناء دولة أخرى أو حين تكون في المياه الإقليمية لدولة أخرى، هنا اختلفت التشريعات فيما بينها في معالجة هذه المسألة، إذ ينص التشريع الإنجليزي الصادر عام ١٨٧٨م على تطبيق القانون الإنجليزي على الجرائم التي ترتكب في المياه الإقليمية البريطانية.

بينما أصدر مجلس الدولة الفرنسي عام ١٨٠٦م فتوى لها قوة القانون بأن قانون علم السفينة هو الذي يطبق في الأصل، واستثناء يطبق القانون الفرنسي، إذا طلبت السفينة التي وقعت عليها الجريمة تدخل السلطات الفرنسية أو إذا تعدت نتائج الجريمة حدود السفينة، أو إذا ترتب على الجريمة إخلال بالأمن في الميناء.

الفصل الثاني

الحقوق العينية على السفينة

نتناول في هذا الفصل بناء السفينة وملكية السفينة على الشيوع وحقوق الامتياز على السفينة والرهن البحري للسفينة في أربعة مباحث، وذلك كما يأتي:

المبحث الأول

بناء السفينة

لقد تناول المشرع المصري بناء السفينة في المواد من ١٣ إلى ١٧ من قانون التجارة البحرية المصري، باعتبار أن بناء السفينة يثير العديد من المشكلات القانونية التي أراد المشرع حسمها.

أولاً - طرق بناء السفينة:

يفرق الفقه بين طريقتين لبناء السفن: الأولى، وتسمى بالبناء الاقتصادي أو البناء المباشر، وفيها يتفق المجهز مع العمال والمهندسين اللازمين لبناء السفينة، على أن يقدم لهم المواد اللازمة لبناء السفينة، ولكن لضخامة تكاليف بناء السفينة فلا يستطيع فرد أن يقوم بهذه العملية بمفرده.

ولذلك من النادر أن يقوم أحد الأشخاص باستخدام هذه الطريقة لبناء إحدى السفن، واقتصرت هذه الطريقة على بناء السفن الصغيرة مثل (سفن الصيد).

والثانية، البناء غير المباشر، فهي أن يعهد المجهز إلى مصنع من مصانع بناء السفن، بحيث يلتزم المصنع بالقيام بكل ما يلزم لبناء السفينة من شراء المعدات والآلات اللازمة، وكذلك التعاقد مع العمال والمهندسين اللازمين لهذه العملية، على أن يسلم المجهز السفينة كاملة وصالحة للملاحة البحرية.

ثانياً - تجارية عقد بناء السفينة:

يعتبر عقد بناء السفينة دائماً عملاً تجارياً بالنسبة لمتعهد البناء، أما بالنسبة لطالب البناء فقد يكون العقد بالنسبة له تجارياً إذا تعلق الأمر ببناء سفينة تجارية وقد يكون العقد بالنسبة له مدنياً إذا تعلق الأمر ببناء سفينة للصيد أو للنزهة.

ولا يثبت عقد بناء السفينة وكل تعديل يطرأ عليها إلا بالكتابة، وذلك خلافاً للإثبات في المعاملات التجارية التي تكون بكافة طرق الإثبات.

ثالثاً - آثار عقد بناء السفينة:

ولقد استقر الفقه على أن عقد بناء السفينة هو بيع شيء مستقبل أو بيع تحت التسليم، وبالتالي فإن ملكية السفينة لا تنتقل إلى طالب البناء إلا بعد تمام عملية البناء وتسليم السفينة له.

لذلك تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء، ولا تنقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك، ويضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طالب البناء تسلم السفينة بعد تجربتها.

ويترتب على ذلك أن السفينة تدخل في تفليسة متعهد البناء إذا أفلس، كما أنها تنتقل إلى طالب البناء محملة بالحقوق العينية التي رتبها متعهد البناء طوال فترة البناء، لذلك غالباً ما يشترط طالب البناء انتقال ملكية السفينة له جزءاً بجزء متى كان قد دفع الثمن، أو أن يعقد متعهد البناء رهناً لصالح

طالب البناء على السفينة يسمح له بالتقدم على باقي الدائنين عند إفلاس متعهد البناء.

رابعاً - التزامات متعهد بناء السفينة:

يلتزم متعهد البناء بعدة التزامات تنتج عن عقد بناء السفينة أهمها التزامه بتسليم السفينة لطالب البناء بالمواصفات المتفق عليها وفي الميعاد المحدد، وبالتالي إذا تأخر متعهد البناء في التسليم وهلكت السفينة فإنها تهلك على عاتقه.

كما يلتزم متعهد بناء السفينة بضمان العيوب الخفية في السفينة ولو قبل طالب البناء السفينة بعد تجربتها، ومع ذلك تنقضي دعوى العيوب الخفية بمضي سنة من وقت العلم بالعيوب.

كما تنقضي تلك الدعوى بمضي سنتين من وقت تسلم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشاً منه.

وتسرى هذه الأحكام على العقود التي يكون محلها إجراء إصلاحات بالسفينة.

المبحث الثاني

الشيوع البحري

أولاً - تعريف الشيوع البحري:

الشيوع هو أن يملك اثنين أو أكثر شيئاً غير مفرزة حصة كل منهم فيه، فهم شركاء على الشيوع وتحسب الحصص متساوية إذا لم يقد دليل على غير ذلك.

وبما أن السفينة لا يمكن تجزئتها، فإذا تملكها اثنين فأكثر فتكون ملكيتهم لها على الشيوع، حيث لا يمكن إفراز حصة كل منهما في السفينة، ويقتصر الأمر على اقتسام نتائج استغلالها.

ثانياً - طبيعة الشيوع البحري:

الشيوع البحري غالباً ما ينشأ باختيار الشركاء ويرغبون في استمراره، على عكس الشيوع المدني الذي يعبر عن حالة وقتية، لذلك كان لابد من وجود قواعد تحكم الشيوع البحري.

ثالثاً - إدارة الشيوع البحري:

في حالة الشيوع يتبع رأى الأغلبية في كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوع ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك، وتتوافر الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص في السفينة، ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى.

ويجوز لكل مالك من الأقلية خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور القرار الطعن فيه أمام المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل

السفينة، والمحكمة الإبقاء على القرار أو إلغاؤه، ولا يترتب على الطعن وقف تنفيذ القرار إلا إذا أمرت المحكمة بذلك.

ويجوز بقرار من أغلبية المالكين أن يعهد بإدارة الشيوخ إلى مدير أو أكثر من المالكين أو من غيرهم، فإذا لم يعين مدير للشيوخ، اعتبر كل مالك من ملاك السفينة مديراً له، وعند تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين، إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك، ويجب شهر أسماء المديرين في صحيفة تسجيل السفينة.

رابعاً - سلطات المدير في الشيوخ البحري:

للمدير القيام بجميع التصرفات والأعمال التي تقتضيها إدارة الشيوخ، ومع ذلك لا يجوز له - إلا بإذن من المالكين يصدر بالأغلبية اللازمة - بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أي حق عيني آخر عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة، وكل اتفاق على تقييد سلطة المدير خلاف هذه الأحكام، لا يحتج به على الغير.

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

خامساً - المسؤولية في الشيوخ البحري:

إذا كان المدير من المالكين في الشيوخ، كان مسئولاً في جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوخ، وإذا تعدد المديرون كانوا مسئولين في جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم، وكل اتفاق على خلاف ذلك لا يحتج به على الغير.

ويسأل المالكون غير المديرين في جميع أموالهم وبالتضامن فيما بينهم عن الديون الناشئة على الشيوخ، ما لم يتفق على غير ذلك، ولا يحتج بهذا الاتفاق فيما بينهم على الغير إلا من تاريخ شهره في صحيفة تسجيل السفينة

سادساً - التصرف في الحصة على الشيوخ:

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

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

ويظل المالك الذي تصرف في حصته مسئولاً عن الديون التي تتعلق بالشيوخ حتى تاريخ شهر التصرف في صحيفة تسجيل السفينة.

وإذا باع أحد المالكين حصته في السفينة لأجنبي عن الشيوع، وجب على المشتري إخطار المالكين الآخرين بكتاب موسى عليه مصحوب بعلم الوصول بالبيع وبالثمن المتفق عليه.

ولكل مالك أن يسترد الحصة المباعة بإعلان يوجه إلى كل من البائع والمشتري بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف أو يعرضهما عرضاً حقيقياً وفقاً للقانون، وأن يقيم الدعوى عند الاقتضاء، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإخطار السابق ذكره، وإذا طلب الاسترداد أكثر من مالك، قسمت الحصة المباعة بينهم بنسبة حصصهم.

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

سابعاً - بيع السفينة على الشيوع:

في جميع الأحوال، لا يجوز بيع السفينة إلا بقرار يصدر بموافقة المالكين الحانزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، على أن يبين في القرار كيفية حصول البيع وشروطه، حيث يجوز 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.

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

ولا ينقضي الشئوع بوفاة أحد المالكين أو الحجر عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره، إلا إذا اتفق على غير ذلك.

المبحث الثالث

حقوق الامتيازات البحرية

لقد تناول قانون التجارة البحرية المصري حقوق الامتياز البحري في المواد من ٢٩ إلى ٤٠ دعماً للانتماء البحري مهتدياً في ذلك بما ورد في المعاهدات الدولية ذات العلاقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية كمعاهدة بروكسل ١٩٢٦م، ولقد حدد المشرع المصري الديون الممتازة وبين قواعد ترتيبها وحدد محل الامتيازات البحرية والآثار التي تترتب عليها وانقضائها.

أولاً - تحديد حقوق الامتيازات البحرية:

وفقاً لنص المادة ٢٩ من قانون التجارة البحرية المصري، تكون حقوقاً ممتازة دون غيرها ما يلي:

١- المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.

٢- الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام، وكذلك رسوم الحمولة والموانئ والإرشاد والقطر، ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.

٣- الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

٤- المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة.

٥- التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة، والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانئ أو الأحواض وطرق الملاحة، والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة، والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.

٦- الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر، سواء كان الربان مالكاً للسفينة أو غير مالك لها، وسواء كان الدين مستحقاً له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين، وكذلك الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي

يؤديها وكيل السفينة، ويلاحظ أن حقوق الامتياز لا تخضع لأي إجراء شكلي أو لأي شرط خاص بالإثبات.

ثانياً - محل الامتيازات البحرية:

تترتب حقوق الامتياز على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة.

ومع ذلك، يترتب امتياز الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة، على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد.

ويعد من ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل ما يأتي:

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

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

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

٤- كما تعد أجرة سفر الركاب في حكم أجرة النقل.

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

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

ثالثاً - ترتيب الامتيازات البحرية:

وفقاً لنص المادة ٣٤ من قانون التجارة البحرية المصري ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة وفقاً للترتيب الوارد في المادة ٢٩ السابق ذكرها، وتكون للديون المذكورة في كل بند من المادة ٢٩ مرتبة واحدة وتشترك في التوزيع بنسبة قيمة كل منها، وترتب الديون الواردة في البند ٤ الخاص بمكافأة الإنقاذ البحري والخسارات المشتركة والبند ٦ الخاص بالعقود التي يبرمها الربان لمصلحة السفينة بالنسبة إلى كل بند على حدة وفقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها، أي يقدم الدين اللاحق على الدين السابق.

وبالتالي إذا تم تقديم المساعدة للسفينة ونشأ عن ذلك دين، ثم تم تقديم مساعدة لاحقة ونشأ عنها دين جديد، فإن الدين الجديد هذا يكون له حق

امتياز مقدماً على دين المساعدة الأولى، لأن المساعدة الثانية هي التي أنقذت السفينة ولولاها لضاع حق صاحب المساعدة الأولى إذا غرقت السفينة، وفي جميع الأحوال فإن الديون المتعلقة بحادث واحد تعتبر ناشئة في تاريخ واحد، فلا امتياز لأحدهما على الآخر.

ويلاحظ أن الديون الممتازة الناشئة عن أي رحلة، تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة، ومع ذلك فإن الديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات، تأتي كلها في المرتبة مع ديون آخر رحلة، كما تتبع الديون الممتازة السفينة في أي يد كانت.

رابعاً - انقضاء الامتيازات البحرية:

وفقاً لنص المادة ٣٧ من قانون التجارة البحرية المصري تنقضي حقوق الامتياز البحري على السفينة في حالتين: الأولى، بيع السفينة جبراً؛ والثانية، بيع السفينة اختيارياً، وينقضي الامتياز في هذه الحالة بمضي ستين يوماً من تاريخ إتمام شهر عقد البيع في سجل السفن، وتنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن ما لم يكن قد دفع، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أعلن الدائنون الممتازون كل من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر وخلال الستون يوماً بمعارضتهم في دفع الثمن.

كما تنقضي حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة - عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند ٦ من المادة ٢٩ فإنها تنقضي بمضي ستة أشهر - ويبدأ سريان المدة المشار إليها وفقاً لما يأتي:

١- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة الإنقاذ، يبدأ سريان مدة السنة من يوم انتهاء هذه العمليات.

٢- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الأخرى والإصابات البدنية، يبدأ سريان مدة السنة من يوم حصول الضرر.

٣- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة أو تلفها، يبدأ سريان مدة السنة من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة، أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه.

٤- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لديون الإصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار إليها في البند ٦ من المادة ٢٩، يبدأ سريان مدة الستة أشهر من يوم استحقاق الديون.

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

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

ووفقاً لنص المادة ٣٩ من قانون التجارة البحرية المصري، يكون للإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضماناً لمصاريف إزالته أو انتشاله أو رفعه، ولها بيعه إدارياً بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالأفضلية على الدائنين الآخرين، ويودع باقي الثمن خزينة المحكمة المختصة.

وتسري أحكام حقوق الامتياز على السفن التي يستغلها المجهز المالك أو المجهز غير المالك، أو المستأجر الأصلي، ومع ذلك لا تسري هذه الأحكام إذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية.

المبحث الرابع

الرهن البحري

لقد نظم المشرع المصري رهن السفينة في المواد من ٤١ إلى ٥٨ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م حيث قرر أنه لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي.

أولاً - نطاق الرهن البحري:

يرد الرهن البحري على السفينة وملحقاتها أو حصة منها، وبالتالي يخرج عن مجال الرهن البحري المراكب المخصصة للملاحة الداخلية أو النهرية، كما يجوز للمتعاقدین قصر الرهن البحري على السفينة وحدها دون ملحقاتها، وفي جمع الأحوال فإن الرهن البحري المقرر على السفينة أو على حصة منها يبقى على حطامها، وذلك حماية للدائن المرتهن الذي يبقى حقه قائماً حتى ولو تحولت السفينة إلى حطام بحري.

ويلاحظ أن الرهن البحري المقرر على السفينة لا يسرى على أجرة النقل أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة أو مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين، ومع ذلك يجوز الاتفاق في عقد الرهن صراحة على أن يستوفي الدائن حقه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنین لذلك كتابة أو إعلانهم به.

رهن السفينة في دور البناء:

لقد أجاز المشرع المصري في المادة ٤٤ من قانون التجارة البحرية رهن السفينة وهي في دور البناء، ولكن يجب أن يسبق قيد الرهن إقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة، يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب.

رهن السفينة على الشيوخ:

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

ثانياً - شهر الرهن البحري:

لقد أوجب المشرع المصري في المادة ٤٥ من قانون التجارة البحرية قيد الرهن البحري في سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة، وإذا ترتب الرهن البحري على السفينة وهى في دور البناء وجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء.

ويجب لإجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد الرهن البحري لمكتب تسجيل السفن، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتي: اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته، وتاريخ العقد، ومقدار الدين المبين في العقد، والشروط الخاصة بالوفاء، واسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة، والمحل المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد.

ويثبت مكتب التسجيل ملخص عقد الرهن البحري ومحتويات القائمتين المنصوص عليها سابقاً في السجل، ويسلم الطالب إحداهما بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك في شهادة التسجيل.

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

ويحفظ قيد الرهن البحري لمدة عشر سنوات من تاريخ إجرائه، ويبطل أثر هذا القيد إذا لم يجدد قبل نهاية هذه المدة.

ويكون الرهن البحري تالياً في المرتبة للامتياز البحري، وتكون مرتبة الديون المضمونة برهون بحرية بحسب تاريخ قيدها، وإذا قيدت عدة رهون بحرية في يوم واحد اعتبرت في مرتبة واحدة.

ثالثاً - آثار الرهن البحري:

وفقاً لنص المادة ٥١ من قانون التجارة البحرية المصري، فإن الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها في أي يد كانت، ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن.

وإذا كان الرهن البحري واقعاً على جزء لا يزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن إلا حجز هذا الجزء وبيعه، وإذا كان الرهن واقعاً على أكثر

من نصف السفينة جاز للمحكمة بناءً على طلب الدائن - بعد إجراء الحجز - أن تأمر ببيع السفينة بأكملها.

وفي حالة الشئوع يجب على الدائن أن ينبه رسمياً على باقي الملاك - قبل بدء إجراءات البيع بخمسة عشر يوماً - بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار في إجراءات التنفيذ.

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

رابعاً - تطهير السفينة من الرهن:

وفقاً لنص المادة ٥٤ من قانون التجارة البحرية، إذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة أو بعضها قبل قيد محضر الحجز، فعلى الدائن المرتهن - الذي اتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة - أن يعلن حائز السفينة بمحضر الحجز مع التنبيه عليه على يد محضر بدفع الثمن.

وإذا أراد حائز السفينة (المشتري) اتقاء إجراءات الحجز والبيع، وجب عليه قبل البدء في الإجراءات أو خلال الخمسة عشر يوماً التالية للتنبيه، أن يعلن الدائنين المقيدين في سجل السفن - على يد محضر في محلهم المختار - بملخص العقد، مع بيان تاريخه واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمانها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها

وأسماء الدائنين، وباستعداده لدفع الديون المضمونة فوراً، سواء كانت مستحقة أو غير مستحقة، وذلك في حدود ثمن السفينة.

ويجوز لكل دائن في هذه الحالة أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزايدة مع التصريح بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف.

ويجب إعلان هذا الطلب إلى حائز السفينة (المشتري) موقعاً من الدائن خلال عشرة أيام من تاريخ الإعلان السالف الذكر، ويشتمل الطلب على تكليف حائز السفينة بالحضور أمام المحكمة التي توجد السفينة في دائرتها أو المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة في أحد الموانئ المصرية وذلك لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزايدة.

وإذا لم يتقدم أي دائن مرتهن بطلب بيع السفينة أو جزء منها فلحائز السفينة أن يطهرها من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة، وله في هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون إتباع أية إجراءات أخرى.

خامساً - بيع السفينة المرهونة:

وفقاً لنص المادة ٥٧ من قانون التجارة البحرية، إذا بيعت السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً لأجنبي كان البيع باطلاً، ما لم ينزل الدائن المرتهن في عقد البيع عن الرهن، ويعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا

تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين البائع الذي يخالف هذه الأحكام.

سادساً - شطب قيد الرهن البحري:

يشطب قيد الرهن بناءً على حكم أو اتفاق بين الدائن والمدين، وفي هذه الحالة الأخيرة يجب أن يقدم المدين إقراراً موقعاً من الدائن ومصدقاً على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن.

الفصل الثالث

الحجز على السفينة

الحجز على السفينة قد يكون حجزاً تنفيذياً إذا كان بيد الدائن سنداً تنفيذياً، وقد يكون حجزاً تحفظياً إذا لم يكن بيد الدائن سنداً تنفيذياً ويخشى فوات حقه وضياع ضمانه، وبناءً عليه نتناول بالدراسة الحجز التحفظي والحجز التنفيذي، كما يلي:-

المبحث الأول

الحجز التحفظي على السفينة

لقد اشترط المشرع المصري في المواد من ٦٠ إلى ٦٢ من قانون التجارة البحرية لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة أن يكون الحجز التحفظي على السفينة وفاءً لدين بحري وأن يكون الحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو أية سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة له وقت نشأة الدين، وذلك كما يلي:-

أولاً - الدين البحري أساس توقيع الحجز التحفظي على السفينة:

وفقاً لنص المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية المصري لا يوقع الحجز التحفظي إلا وفاءً لدين بحري، ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية:

أ- رسوم الموانئ والممرات المائية.

- ب- مصاريف إزالة انتشار أو رفع حطام السفينة والبضائع.
- ج- الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة.
- د- الخسائر في الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها.
- هـ- العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها.
- و- التأمين على السفينة.
- ز- العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار أو وثيقة شحن.
- ح- هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.
- ط- الإنقاذ.
- ي- الخسائر المشتركة.
- ك- قطر السفينة.
- ل- الإرشاد.
- م- توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أيًا كانت الجهة التي حصل منها التوريد.

ن- بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحوال.

س- أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين.

ع- المبالغ التي ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.

ف- المنازعة في ملكية السفينة.

ص- المنازعة في ملكية سفينة على الشيوع أو في حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن الاستغلال.

ق- الرهن البحري.

ثانياً - السفن محل الحجز التحفظي:

الأصل، وفقاً لنص المادة ٦١ من قانون التجارة البحرية المصري، فإن لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة سابقاً أن يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أي سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة له وقت نشوء الدين.

ومع ذلك، لا يجوز الحجز على سفينة غير التي يتعلق بها الدين إذا كان الدين من الديون الناشئة عن المنازعة في ملكية السفينة، والديون الناشئة عن المنازعة في ملكية سفينة على الشيوع أو في حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن الاستغلال، والديون الناشئة عن الرهن البحري.

ثالثاً - الحجز التحفظي على السفينة ضماناً لدين المستأجر:

وفقاً لنص المادة ٦٢ من قانون التجارة البحرية المصري، إذا كان مستأجر السفينة يتولى إدارتها الملاحية (قيادة السفينة) وكان مسؤولاً وحده عن دين بحري متعلق بها، جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر، ولا يجوز توقيع الحجز على أية سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحري، وتسرى هذه الأحكام في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر مالك السفينة مسؤولاً عن دين بحري.

رابعاً - سلطة توقيع الحجز التحفظي على السفينة:

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

ووفقاً لنص المادة ٦٣ من قانون التجارة البحرية المصري، يأمر رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يكفى للوفاء بالدين.

ومع ذلك، لا يجوز الأمر برفع الحجز إذا تقرر بسبب الديون البحرية الناشئة عن المنازعة في ملكية السفينة، والديون الناشئة عن المنازعة في ملكية سفينة على الشيوع أو في حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن الاستغلال، وفي هذه الحالة يجوز لرئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه الإذن لحائز السفينة باستغلالها إذا قدم ضماناً كافياً أو بتنظيم إدارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التي يقررها الإذن.

خامساً - إعلان محضر الحجز لربان السفينة:

يجب أن تسلّم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر، وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور.

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

سادساً - رفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز:

وفقاً لنص المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية المصري، على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التي وقع الحجز في دائرتها خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن.

ويشمل الحكم بصحة الحجز الأمر بالبيع وشروطه واليوم المعين لإجرائه والتمن الأساسي، ويجوز استئناف الحكم أيّاً كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره.

المبحث الثاني

الحجز التنفيذي على السفينة

أولاً - إجراءات توقيع الحجز التنفيذي على السفينة:

وفقاً لنص المادة ٦٧ من قانون التجارة البحرية المصري وما بعدها، لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بعد التنبيه على المدين رسمياً بالدفع، ويجوز أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد.

ويجب تسليم التنبيه لشخص المالك أو في موطنه، وإذا كان الأمر متعلقاً بدين على السفينة جاز تسليمه للربان أو من يقوم مقامه.

وتسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع

السفينة من السفر، وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور، وصورة رابعة لقنصل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها.

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

ويجب أن يشتمل محضر الحجز على التكاليف بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التي وقع الحجز في دائرتها لسماع الحكم بالبيع.

ويجوز أن تحدد الجلسة قبل اليوم الخامس عشر أو بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة.

ثانياً - إجراءات بيع السفينة:

وفقاً لنص المادة ٧٠ من قانون التجارة البحرية المصري، إذا أمرت المحكمة بالبيع وجب أن تحدد الثمن الأساسي وشروط البيع والأيام التي تجرى فيها المزايدة.

ويعلن عن البيع بالنشر في إحدى الصحف اليومية كما تلصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة وعلى السفينة ذاتها وفى أي مكان آخر تعينه المحكمة، ويشتمل الإعلان على ما يأتي:

أ- اسم الحاجز وموطنه.

ب- بيان السند الذي يحصل التنفيذ بموجبه.

ج- المبلغ المحجوز من أجله.

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

هـ- اسم مالك السفينة وموطنه.

و- اسم المدين المحجوز عليه وموطنه.

ز- اسم السفينة وأوصافها.

ح- اسم الربان.

ط- المكان الذي توجد فيه السفينة.

ى- الثمن الأساسي وشروط البيع.

ك- اليوم والمحل والساعة التي يحصل فيها البيع.

ولا يجوز إجراء البيع إلا بعد مضي خمسة عشر يوماً من تاريخ إتمام إجراءات النشر.

وإذا لم يقم 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.

ووفقاً لنص المادة ٧١ من قانون التجارة البحرية المصري، يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام، ويقبل أكبر عطاء في الجلسة الأولى بصفة مؤقتة ويتخذ أساساً للمزايدة في الجلسة الثانية التي يقع البيع فيها نهائياً للمزايد الذي قدم أكبر عطاء في الجلستين.

وإذا لم يقدم عطاء في اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمناً أساسياً جديداً أقل من الأول بما لا يجاوز الخمس وتعين اليوم الذي تحصل فيه المزايدة، وتتبع إجراءات الإعلان المنصوص عليها قانوناً.

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

ولا يجوز استئناف حكم مرسى المزااد إلا لعيب في إجراءات المزايدة أو في شكل الحكم، ويكون ميعاد الاستئناف خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور الحكم ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة.

وتتطلب المادة ٧٥ من قانون التجارة البحرية المصري إقامة الدعاوى التي ترفع بطلب استحقاق وبطلان الحجز يجب تقديمها إلى قلم كتاب المحكمة التي تجرى البيع قبل اليوم المعين للمزايدة بثمان وأربعين ساعة على الأقل، ويترتب على تقديم هذه الدعاوى وقف إجراءات البيع، ويجوز

استئناف الحكم الصادر في هذه الدعاوى خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره.

وإذا خسر المدعي الدعاوى 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 التي ترفع بعد صدور حكم مرسى المزاد مناقضة في تسلم المبالغ المحصلة من البيع.

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

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

الفصل الرابع

أشخاص الملاحة البحرية

نتناول في هذا الفصل مالك السفينة والمجهز والربان ووكيل السفينة ووكيل الشحنة ومقاول الشحن والتفريغ، وذلك كما يلي:

المبحث الأول

مالك السفينة والمجهز

أولاً - تعريف مالك السفينة والمجهز:

مالك السفينة قد يكون هو المجهز لها إذا قام بنفسه باستغلال السفينة، وقد يكون غير المجهز إذا قام بتأجيرها للغير غير مجهزة، وبالتالي فالمجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها، ويعتبر المالك مجهزاً للسفينة حتى يثبت غير ذلك.

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

ووفقاً لنص المادة ٨٠ من قانون التجارة البحرية المصري، يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص

آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها، كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية.

ثانياً - حالات تحديد مسؤولية مالك السفينة:

أجازت المادة ٨١ من قانون التجارة البحرية المصري لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته أياً كان نوع هذه المسؤولية بمبلغ ستمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تجاوز خمسمائة طن، فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسؤولية مبلغ ثلاثمائة وخمسين جنيهاً لكل طن زائد، إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية:

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

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

ويجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته في الحالات السابقة ولو كان الدين لصالح الدولة أو أحد الأشخاص العامة ولا يعتبر التمسك بتحديد المسؤولية إقرار بها.

ووفقاً لنص المادة ٩١ من قانون التجارة البحرية المصري، تسرى أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة على المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوخ البحري والمؤمن والأشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة، كما تسرى الأحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم على أن لا تجاوز مسؤولية المالك ومسؤولية التابع عن الحادث الواحد الحدود المبينة في الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون، والخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية والأضرار غير البدنية.

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

ثالثاً - كيفية تحديد مسؤولية مالك السفينة:

لقد حددت المادة ٨٣ من قانون التجارة البحرية المصري في فقرتها الأولى كيفية تحديد مسؤولية مالك السفينة وذلك كما يأتي:

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

ب- بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية، تحدد المسؤولية بمبلغ ثلاثمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تجاوز خمسمائة طن، فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسؤولية مبلغ مائة وخمسين جنيهاً لكل طن زائد، وتحسب الحمولة الكلية للسفينة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

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

ويجرى توزيع التعويضات بين كل من الأضرار البدنية والأضرار غير البدنية بنسبة كل دين غير متنازع عليه، ومع ذلك تكون للأضرار البدنية الأولوية على غيرها من الأضرار غير البدنية.

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.

وأكد المشرع المصري على أنه يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الدين ويكون موضوعه تحديد مسؤولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه قانوناً.

ولقد أكدت المادة ٨٧ من قانون التجارة البحرية المصري على أنه إذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين في هذا الحادث، فلا

يسرى تحديد المسؤولية إلا بالنسبة إلى المبلغ الباقي بعد إجراء المقاصة بين الدينين.

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

ولقد أجازت المادة ٨٨ من قانون التجارة البحرية المصري لمالك السفينة إذا وفى قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويضات أحد الديون التي يجرى التوزيع بينها، أن يحل محل الدائن في التوزيع بمقدار المبلغ الذي أوفاه.

ويجوز للمحكمة بناء على طلب مالك السفينة أن تحتفظ - لمدة تعينها - بجزء من المبالغ المخصصة للتعويضات، للوفاء بدين، يثبت مالك السفينة أنه قد يلتزم بالوفاء به.

رابعاً - حالات عدم جواز تحديد المسؤولية:

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

أ- تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنها أو الأشياء الموجودة عليها.

ب- إنقاذ السفينة.

ج- الإسهام في الخسائر المشتركة.

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

هـ- الضرر النووي.

و- الضرر الناشئ عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى.

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

خامساً - انقضاء دعوى المسؤولية:

وفقاً لنص المادة ٩٠ من قانون التجارة البحرية المصري تنقضي دعوى المسؤولية على مالك السفينة بمضي سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية.

وينقطع سريان مدة السنتين بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو بتسلم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنذب خبير لتقدير الأضرار، وذلك بالإضافة إلى الأسباب الأخرى المقررة في القانون المدني.

المبحث الثاني

ربان السفينة

أولاً - تعريف ربان السفينة:

ربان السفينة هو كل شخص يتولى قيادة السفينة من الناحية الفنية والتجارية والإدارية ويملك كل السلطات على ظهر السفينة، ويكون على جميع الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة إطاعة والالتزام بأوامره ونواهيه.

يتم استغلال السفينة لصالح المجهز وحسابه، سواء كان مالكا لها أم مستأجر، والمجهز هو صاحب المصلحة الأولى في اختيار ربان السفينة، وذلك لأن الربان يعتبر ممثلاً لمجهز السفينة وينوب عنه ببعض الأعمال القانونية، والمجهز مسئول عن أخطاء الربان والبحارة الذي يعملون تحت إشرافه، وعن العقود التي يبرمها والمرتبطة بالاستغلال التجاري للسفينة.

ثانياً - تعيين ربان السفينة:

ووفقاً لنص المادة ٩٢ من قانون التجارة البحرية المصري، يعين مجهز السفينة الربان ويعزله وللربان في حالة عزله، الحق في التعويض إن كان له مقتضى وفقاً للقواعد العامة.

ويشترط لتعيين ربان السفينة الخبرة والكفاءة الخاصة، وكثير من قوانين الدول تشترط حصول الربان على مؤهلات خاصة تختلف باختلاف نوع الملاحة ونوع السفينة وحمولتها.

وبالتالي يتولى مجهز السفينة تعيين الربان، وله الحرية في اختيار الشخص الذي سيتولى قيادة السفينة التي يملكها، وذلك مع مراعاة القرارات الوزارية التي تتطلب مواصفات خاصة في الربان كأن يكون حاصلاً على شهادة قيادة التي تختلف باختلاف نوع الملاحة، وتعتبر شهادة ربان أعلى الشهادات البحرية، حيث تؤهل صاحبها لقيادة أية سفينة أيّاً كانت حمولتها وبغض النظر عن نوع الملاحة البحرية.

ثالثاً - عزل ربان السفينة:

كما أن من حق المجهز تعيين الربان فإنه يكون له حق عزله، وكفل له القانون هذا الحق المطلق، وهذا الحق لا يجوز حرمان المجهز منه بشرط في عقد الاستخدام للربان، وإذا عزل الربان في محل غير المحل الذي عين فيه فله الحق في الحصول على المصاريف التي تلزمه للعودة إلى المحل الذي عين فيه، ولا يستحق الربان التعويض عند عزله وإن كان هذا العزل دون تبرير، حتى لا يتردد المجهز في عزله خشية إلزامه بدفع التعويض.

ولكن يجوز دفع التعويض إذا اشترط الربان ذلك على المجهز عند التعاقد، وإذا كان الربان شريكاً في ملكية السفينة فله حق ترك حصته لباقي

الشركاء مقابل القيمة المقدرة، وبالتالي يحق لمالك السفينة أن يعزل الربان في أي وقت يشاء مع حق الربان المعزول في الحصول على تعويض إذا كان له وجه.

رابعاً - التزامات ربان السفينة:

تقع على عاتق ربان السفينة عدة التزامات سواء قبل بدء الرحلة البحرية أو أثناء الرحلة البحرية أو عند انتهاء الرحلة البحرية بوصول السفينة لميناء الوصول.

١- التزامات الربان قبل بدء المرحلة:

يتعين على الربان أن يتخذ جميع الإجراءات الضرورية لإعداد السفينة للسفر، بأن يتأكد من صلاحية السفينة للقيام برحلتها، وعليه أن يجري ما قد يكون لازماً من إصلاحات بها وتزويدها بما تحتاجه من مهمات وشراء المؤن الضرورية.

وعلى الربان أن يطلب الكشف على سفينته قبل سفرها لمعاينتها وفحصها بمعرفة خبراء يعينهم رئيس الميناء للتحقق من صلاحية السفينة للسفر، وتحرر شهادة بنتيجة الكشف على السفينة تودع لدى رئيس الميناء وتسلم للربان نسخة منها مصدق عليها، ولا يستطيع الربان أن يحصل على ترخيص الملاحة إلا إذا قدم شهادة الكشف سألقة الذكر وثبت منها أن السفينة صالحة للقيام بالرحلة.

ويعتبر ترخيص الملاحة قرينة على صلاحية السفينة للقيام برحلتها إلا أنها قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس، وإذا لم يصدر ترخيص السفر للسفينة، يفترض أنها غير صالحة للملاحة حتى يقوم الدليل على عكس ذلك.

٢- التزامات الربان أثناء الرحلة:

يلتزم ربان السفينة أثناء الرحلة البحرية بالاحتفاظ بالدفاتر والأوراق والمستندات التي قام بإعدادها، كما أن الربان مجبر على إتمام السفر الذي تعهد به وإلا كان ملزماً بتعويض مالك السفينة أو مستأجرها عن الأضرار التي تلحق المصروفات التي ينفقها نتيجة مخالفة الربان هذا الالتزام.

ولا يحق للربان أن يترك السفينة أثناء السفر بسبب خطر تتعرض له أياً كانت جسامته دون موافقة ضباط السفينة ورؤساء ملاحيتها، فهو آخر من يغادرها.

ولكن إذا غادر السفينة بعد موافقتهم فمن واجبه أن ينقذ قدر استطاعته أثمن البضائع والنقود التي تكون في السفينة وعقد استئجار السفينة، وسندات الشحن، وغير ذلك من الأوراق الهامة كدفتر يومية السفينة، وإذا لم يقم بهذا الواجب كان مسئولاً عما يضيع ويتلف منها.

ولقد جرى العرف على أن ربان السفينة هو آخر من يغادرها بعد أن يتأكد من إنقاذ ركابها و بحارتها، بل إن بعض الربانة يبقى على ظهر سفينته ليلقى معها نفس مصيرها.

٣- التزامات الربان عند وصول السفينة:

يلتزم ربان السفينة بالاستعانة بمرشد عند دخوله الموانئ والخروج منها، أو عبور القنوات الملاحية إذا كان هذا الإرشاد إجبارياً، والإرشاد إجباري باستثناء بعض السفن، كالسفن الحربية وغير المخصصة لأعمال تجارية وسفن النزهة.

كما يلتزم ربان السفينة بتقديم تقرير لسلطات الميناء عن الحالة الصحية للأشخاص الذين يكونون على ظهر السفينة، والحالة الصحية في البلاد التي رست فيها السفينة، ولا يسمح لأحد بالنزول منها إلا بعد موافقة سلطات الحجر الصحي في الميناء الذي ترسو به.

خامساً - اختصاصات ربان السفينة:

يؤكد الفقه أن ربان السفينة ليس موظفاً حكومياً، ومع ذلك فإن الضرورة تقتضي منح ربان السفينة سلطات عامة على ظهر السفينة طوال الرحلة البحرية تتمثل في سلطات التوثيق والتحقيق والتأديب.

بالإضافة إلى سلطات خاصة تتطلبها طبيعة الرحلة البحرية كقيادة السفينة وتمثيل المجهز في إبرام العقود اللازمة للسفينة والاحتفاظ بالوثائق والتقارير التي يقوم بإعدادها أثناء الرحلة البحرية، وبالتالي يكون لربان السفينة على ظهرها اختصاصات عامة واختصاصات خاصة فضلاً عن السلطات الاستثنائية التي يتمتع بها، وهي كما يأتي:

١- الاختصاصات العامة لربان السفينة:

لقد نظمت المواد من ٩٦ إلى ٩٨ من قانون التجارة البحرية المصري الاختصاصات العامة لربان السفينة ومنحه سلطات التوثيق والتحقيق والتأديب بمناسبة الوقائع التي تحدث على ظهر السفينة أثناء الرحلة البحرية.

أ - سلطة التوثيق:

وفقاً لنص المادة ٩٦ من قانون التجارة البحرية المصري، يكون للربان سلطة التوثيق على السفينة.

فإذا حدثت ولادة أو وفاة أثناء السفر وجب على الربان إثبات هذه الوقائع في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة وإتباع الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية.

وعلى ربان السفينة في حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين في السفينة، أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة برد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها إلى السلطات الإدارية المختصة في أول ميناء من موانئ الجمهورية.

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

ب - سلطة التحقيق:

لقد منحت المادة ٩٨ من قانون التجارة البحرية المصري لربان السفينة سلطة التحقيق إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة، حيث يتولى ربان السفينة - إلى حين وصول السلطات المختصة - جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التي لا تحتمل التأخير، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي قد تفيد في إثبات الجريمة.

ويحرر ربان السفينة تقريراً بالإجراءات التي اتخذها، ويسلم هذا التقرير - مرفقاً به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة - إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية في أول ميناء مصري.

ج - سلطة التأديب:

لقد أعطت المادة ٩٦ من قانون التجارة البحرية المصري لربان السفينة سلطة التأديب، حيث نصت على أن تكون لربان السفينة على الأشخاص الموجودين على السفينة السلطات التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة، وله توقيع العقوبات التأديبية طبقاً للقوانين الخاصة بذلك.

٢- الاختصاصات الخاصة لربان السفينة:

لقد منح المشرع المصري لربان السفينة سلطات خاصة وهي: سلطات فنية تتمثل في قيادة السفينة، وسلطات تجارية تتمثل في إبرام العقود اللازمة للسفينة، وسلطات إدارية تتمثل في الاحتفاظ بالوثائق والدفاتر والتقارير التي يقوم بإعدادها أثناء الرحلة البحرية.

أ - الاختصاصات الفنية لربان السفينة:

وفقاً لنص المادة ٩٣ من قانون التجارة البحرية المصري وما بعدها، يكون لربان السفينة وحده قيادتها وإدارة الرحلة البحرية ويقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه في حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع آخر.

ويجب على ربان السفينة أن يراعى في قيادتها الأصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية والعرف البحري والأحكام المعمول بها في موانئ الدولة التي توجد بها السفينة.

وعلى ربان السفينة أن يحافظ على صلاحيتها للملاحة، وأن يراعى كفاية المون وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية.

ولا يجوز لربان السفينة أن يتخلى عن قيادتها منذ بدء الرحلة وحتى وصولها إلى مرسى أو ميناء مأمون.

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

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

ب - الاختصاصات التجارية لربان السفينة:

وفقاً لنص المادة ٩٩ من قانون التجارة البحرية المصري، يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية، ويمارس الربان السلطات التي يقررها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة.

ولا يثبت لربان السفينة صفة النائب القانوني عن المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه، ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك.

ومع ذلك يجوز لربان السفينة القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم في المكان الذي يوجد به المجهز أو وكيل عنه.

وعلى ربان السفينة أن يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية تعليمات المجهز، وعليه أن يخطره - وفقاً للعرف - بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة.

ج - الاختصاصات الإدارية لربان السفينة:

على ربان السفينة أن يحتفظ في السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة، كما عليه أن يمسك دفتر الحوادث الرسمي للسفينة، ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر، والتأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة.

ويذكر ربان السفينة في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة، الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر، ويشمل الدفتر بياناً بالجرائم والأفعال التي قد يرتكبها البحارة أو المسافرين، والعقوبات التأديبية التي تم توقيعها عليهم والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة.

ويجب على ربان السفينة - في السفن ذات المحرك - أن يمسك دفترًا خاصاً بالآلات المحركة، يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر، وما يستهلك منها يومياً، وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة.

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

وإذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة، وجب على ربان السفينة أن يعد تقريراً بذلك، وعليه أن يقدم هذا التقرير إلى الإدارة البحرية المختصة خلال أربع وعشرون ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى، ويقدم التقرير خارج جمهورية مصر العربية إلى القنصل أو السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

وتتولى الجهة التي تسلمت التقرير تحقيقه بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك، وجمع المعلومات التي تساعد في الوصول إلى الحقيقة، وتحرير محضر بكل ذلك تسلم صورة منه إلى الربان، ويجوز في جميع الحالات إقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير، ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى أن يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور.

سادساً - السلطات الاستثنائية لربان السفينة:

وفقاً لنص المادة ١٠٥ من قانون التجارة البحرية المصري، إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة لربان السفينة أن يقتضض بضمان السفينة وأجرتها، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز الاقتراض بضمان شحنة السفينة.

وفى جميع الأحوال، لا يجوز الاقتراض إلا بعد الحصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التي توجد بها السفينة، إذا كانت السفينة موجودة فى جمهورية مصر العربية، ومن القنصل ومن السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده، إذا كانت السفينة خارجها.

وإذا لم يتيسر لربان السفينة الاقتراض فله - بعد الحصول على إذن من القاضى أو القنصل - أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب، ويتولى ربان السفينة أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع المباعة على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المشحونة إليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه.

ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفريغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة.

وفى جميع الأحوال، لا يجوز لربان السفينة أن يبيعها بغير تفويض خاص من مالكها.

وإذا اضطر ربان السفينة إلى إصلاحها أثناء السفر، كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة أو إخراج بضائعه

منها، وفي هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة.

ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة في الأجرة عن مدة الإصلاح، وإذا تعذر إصلاح السفينة في مدة معقولة، وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر - بمصاريف من قبله - لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة في الأجرة.

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

وفي جميع الأحوال، يجب على ربان السفينة أن يتخذ الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقاً للعرف.

وعلى ربان السفينة أن يقوم في أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادي إذا سمحت الظروف بذلك.

سابعاً - المركز القانوني لربان السفينة:

ينفرد بمركز قانوني خاص فله صلاحيات متعددة منها: الممثل للسلطة العامة على السفينة، وهو ممثل قانوني للأعمال المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة وقد يقوم بتصرفات لمصلحة أصحاب البضائع المشحونة على ظهر السفينة، وأخيراً يربط الربان بالمجهز عقد إيجار خدمة فيما يختص بالجوانب الفنية في الرحلة البحرية، الربان يتصرف لمصلحة أصحاب البضائع المشحونة أحياناً على ظهر السفينة.

١- الربان ممثل للسلطة العامة على ظهر السفينة:

الربان يكون مسئولاً عن السفينة وسلامتها (الركاب – الملاحين – البضائع)، لذلك فلا بد من إعطائه سلطات وصلاحيات على من يتواجد على ظهر السفينة، ولذلك: فهو الذي يمثل سلطة الدولة على السفينة، أما أهم صلاحيات الربان باعتباره ممثل للسلطة العامة، ويحفظ النظام والأمن وتنفيذ أحكام القانون على السفينة، ويجمع الاستدلالات بالجرائم الواقعة على السفينة، ويأمر بإلقاء القبض على المتهم وإجراء التحقيق. اتخاذ التدابير الكفيلة بالمحافظة على الأشياء التي قد تفيد بإثبات الجريمة، وله سلطة التأديب إذا كان هنالك مخالفات تصدر من البحارة، ويوقع الجزاءات على المسافرين الذي يخالف أوامر الربان أو ضابط السفينة.

والربان يعتبر ضابط للأحوال المدنية يسجل ما يقع على السفينة من وقائع الميلاد أو الوفاة أو توثيق العقود فيما يتعلق بتحرير العقود الرسمية كالهبة

والوصية وإبرام عقود الزواج، بشرط أن تكون السفينة في عرض البحر أو تكون راسية بميناء ليس به قنصل للدولة التي ترفع السفينة علمها.

وأخيراً فالربان بمباشرة لهذه السلطات أو الصلاحيات السالفة الذكر بوصفة ممثل السلطة العامة لا يعتبر موظف عام بل يبقى ممثل وتابع للمجهز، أما السبب في منح الربان هذه الصلاحيات، هو تعذر إسناد هذه السلطات لأي شخص غيره طالما أنه صاحب السلطة على السفينة.

٢- الرابطة القانونية بين الربان والمجهز:

يتبع الربان المجهز من الناحية الفنية بتسيير السفينة، والربان ممثل قانوني للمجهز بالنسبة للأعمال القانونية التي يتطلبها الاستغلال البحري للسفينة:

أ - الربان تابع للمجهز:

يرتبط الربان بالمجهز بعقد عمل، فالربان يلتزم بمقتضى هذا العقد بعدة التزامات، منها: قيادة السفينة (مقابل أجر)، وإدارة الرحلة البحرية فنياً، وقيامه بالأعمال المتعلقة بسلامة السفينة وما عليها من الأشخاص و الأموال، ويلتزم الربان بالتواجد على السفينة منذ بداية الرحلة حتى وصولها إلى ميناء الوصول أو ميناء مأمون أن تعذر عليه ذلك، وعدم جواز ترك السفينة أثناء سفرها من حيث الأصل، وذلك ما لم تتعرض لخطر جسيم بالإضافة إلى أخذ رأي ضابط السفينة ورؤساء الملاحين، ومراعاة

الأصول الفنية في قيادة السفينة وفقاً لما تتطلبه الملاحة البحرية والاتفاقات البحرية والعرف البحري والقوانين و اللوائح النافذة بموانئ الدول التي ترسو بها السفينة، والمحافظة على صلاحية السفينة وكفاية المؤن.

والأصل، أنه على الربان إتباع خط سير مرسوم من المجهز ما لم توجد حالة ضرورة قصوى تضطره للانحراف عن مساره، كتعرض السفينة لظروف جوية سيئة أو خلل بأجهزة السفينة.

ب - تبعية الربان للمجهز ليست تبعية مطلقة:

صحيح أن الربان يتبع للمجهز فنياً بالنسبة لتسيير السفينة لكنها تبعية غير مطلقة، فالربان يباشر ذلك بعيداً عن إشراف ورقابة المجهز، وممارسته لعمله تكون بحرية، وأحيانا قد يصعب على المجهز إصدار الأوامر أو التعليمات الفنية، كما أن للربان رفض هذه التعليمات فيما إذا كانت تعرض السفينة وما عليها (من أشخاص وأموال) للخسائر أو الخطر، والسبب في ذلك أن العمل الفني للربان يكون لمصلحتين: الأولى، لمصلحة المجهز؛ والثانية، للمصلحة العامة للدولة وللمجموعة الدولية.

ج - الربان ممثل قانوني للمجهز:

للربان بالإضافة إلى عمله الفني البحث وظيفة أخرى تتعلق باستغلال السفينة استغلالاً تجارياً، وهي وظيفته التجارية التي مقتضاها اعتباره

ممثلاً قانونياً للمجهز فيما يختص بالتصرفات القانونية التي يتطلبها الاستغلال البحري.

فالربان إبرام العقود للنقل وتسليم وتسلم البضائع وقبض أجور الشحن، ويقوم بإصلاح السفينة إن استوجب ذلك، وله التعاقد مع البحارة ويزود السفينة بما تحتاجه من مؤن.

ويمارس الربان اختصاصه التجاري الذي يبيح له إجراء تصرفات لمصلحة المجهز ولحسابه وتنصرف إليه آثارها ويكون مسئولاً عن الالتزامات التي تترتب عليها،

ويستطيع المجهز أن يقيد صلاحيات الربان فأعماله داخل سلطاته صحيحة تلزم المجهز، إما إذا قام الربان بعمل خارج نطاق سلطاته القانونية يسأل الربان حينئذ في مواجهة المجهز عن الخروج على تعليماته.

ويلاحظ أن الربان لا يعتبر ممثلاً أو نائباً قانونياً عن المجهز إلا بعد إبرام عقد العمل الذي بموجبه يعين المجهز الربان في وظيفته، فالعقد المبرم بين المجهز والربان هو عمل قانوني شرطي يؤدي إلى تطبيق النظام، ولا يجوز للأفراد حرية تعديله، فيترتب على العقد المبرم إسناد مركز قانوني محدد ابتداءً هو مركز الربان إلى شخص معين.

٣- العلاقة القانونية بين الربان والشاحنين:

الربان مسئول وفقاً لأحكام القانون عن كل ما يصيب البضاعة التي يتعهد بنقلها من هلاك أو تلف إلا إذا وقع ذلك بقوة قاهرة أو بخطأ الشاحن أو لعب ذاتي في البضاعة.

ويقوم الربان في بعض الأحيان إذا دعت الظروف أثناء السفر ببعض التصرفات لمصلحة الشاحنين، ويوجب عليه القانون في بعض الصور القيام بهذه التصرفات.

فإذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة خلال الرحلة وتعدّر إصلاحها يتعين على ربانها أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضائع المشحونة إلى الجهة المراد إرسال تلك البضائع لها بمقتضى عقد النقل دون أن يستحق زيادة في أجرة النقل.

وفي حالة تعذر على الربان استئجار سفينة أخرى فعليه أن يخطر أصحاب البضائع بذلك وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على شحنة السفينة.

وعلى الربان حين يترك السفينة مضطراً في حالة خطر تتعرض له السفينة أن ينقذ ما يستطيع إنقاذه من البضائع والأمتعة المشحونة، وكذلك على الربان في حالة الرسو الاضطراري بيع البضائع تفادياً لهلاكها، وحينما تتعرض الرحلة البحرية لخطر يهدد المصالح المشتركة فيها، ويقوم الربان بتوضيح اختيارية في سبيل السلامة العامة، فإنه يقوم بهذه التوضيح لصالح المجهز والشاحنين.

ولتكيف هذه الرابطة القانونية بين الربان والشاحنين حينما يقوم الربان بالتصرف لمصلحتهم:

ذهب رأي إلى أن الربان يعد وكيلاً عن الشاحنين بمقتضى وكالة ضمنية خاصة صادرة من الشاحنين إلى الربان في عقد النقل، تجيز له أن يقوم بالتصرفات اللازمة للمحافظة على البضائع ونقلها،

ولكن تم انتقاد هذا الرأي، بأنه مبني على الوكالة الضمنية فيحمل المتعاقدين قصداً لم تتجه إليه إرادتهما.

وذهب القضاء الفرنسي إلى أن الربان لا تربطه علاقة مباشرة بالشاحنين، وأنه يقوم بتنفيذ عقد النقل نيابة عن المجهز ومن ثم يتخذ الإجراءات التي يستلزمها عقد النقل والتي تلزم لصيانة البضائع والمحافظة عليها، وحين يقوم بهذه الإجراءات لمصلحة الشاحنين فهو يعد قائماً بعمل من أعمال الفضالة.

ولقد تم انتقاد هذا الرأي على أساس أن الفضالة عمل اختياري، لكن أعمال الربان ملزمة له بموجب القانون، والقانون أقام علاقة وثيقة بينه وبين جميع أطراف الرحلة البحرية.

ويرى البعض عدم وجود علاقة قانونية أو تعاقدية تربط ما بين الربان والشاحنين، وأن ما يقوم به الربان هو تنفيذ عقد نقل بحري باعتباره ممثلاً

للمجهز، وذلك أن المجهز هو المسئول في مواجهة الشاحنين عما يتطلبه عقد النقل من المحافظة على البضائع وصيانتها.

وتم انتقاد هذا الرأي على أساس أن هذا الرأي يهدر الرابطة القوية التي أقامها المشرع بين الربان والبضائع المشحونة على السفينة، فنصوص القانون تلزم الربان باتخاذ الإجراءات التي من شأنها المحافظة على الشحنة وتجعله مسئولاً عن الخطأ الذي يقع منه ويؤدي إلى تلف البضائع أو هلاكها.

لذلك فإن الرأي الراجح في الفقه، أن الربان يستمد من القانون صفته كممثل قانوني لكل أصحاب المصالح المشتركة في الرسالة البحرية، وعلى ذلك رغم أن المجهز هو صاحب المصلحة الرئيسية في الرحلة البحرية، فإن الربان حينما يقوم بتصرف من شأنه المحافظة على البضائع ونقلها لصالح الشاحنين فهو يعد ممثلاً قانونياً لهم، ويعتبر التصرف قد تم لحسابهم ونيابة عنهم.

وهذا ما يفسر التزام الربان بتأجير سفينة أخرى لإتمام عملية نقل البضائع في حالة تعذر إصلاح السفينة إذا أصبحت غير صالحة للملاحة، والتزامه بإنقاذ البضائع الثمينة التي يمكنه إنقاذها عند تعرض السفينة للخطر، كما يبرر التضحية الاختيارية بجزء من السفينة أو جانب من البضائع في سبيل إنقاذ الرسالة البحرية.

والاتجاه الحديث في الفقه القانوني يجعل من اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين ضد مخاطر البحر أساساً لنظرية الخسائر المشتركة، فيكون الربان ممثلاً قانونياً للمجهز والشاحنين.

وبالتالي يلتزم الشاحنين بنتائج التصرفات التي يقوم بها الربان لصالحهم ويلتزمون بالمصروفات التي ينفقها الربان لمصلحتهم، ويجيز للربان أن يتقاضى باسمهم بصفته ممثلاً لهم.

ثامناً - مسؤولية ربان السفينة:

منح القانون البحري صلاحيات للربان ونص على مسؤوليته عن أخطائه التي تقع منه، والتي قد تكون: أثناء قيامه بمهمته الفنية في تسيير الرحلة البحرية، أدائه واجباته المتصلة بالاستغلال التجاري للسفينة.

كما يسأل الربان جنائياً أو تأديبياً طبقاً للقوانين التي تصدر بشأن حفظ النظام والأمن والتأديب في السفينة، أو يسأل مدنياً عن خطأه الشخصي الذي يقع منه أو عن أخطاء الأشخاص الذين يتواجدون على ظهر السفينة كالبحارة والركاب.

١- مسؤولية الربان عن أخطائه الشخصية:

نصت المادة ١٠٨ في فقرتها الثالثة من قانون التجارة البحرية المصري على أن الربان يسأل شخصياً عن الأخطاء التي تقع منه أثناء تأديته

وظيفته حتى وإن كان الخطأ يسيراً، وترفع الدعوى غالباً على المجهز باعتبار أن الربان تابع له، كما للمجهز وفقاً للقواعد العامة الرجوع على الربان بما يدفعه من تعويضات.

وبناءً عليه يسأل الربان مسؤولية عقدية في مواجهة المجهز عن الأخطاء التي تقع منه أثناء تأديته وظيفته (ما يتعلق بالجانب الفني أو التجاري)، ويعتبر مسؤولاً عن أخطائه اليسيرة، إلا إن ثبت أن الضرر قد لحق بالمجهز بسبب أجنبي.

وفي مواجهة الشاحنين، يسأل الربان مسؤولية شخصية عن فقد البضائع أو تلفها، كما يكون الربان مسؤولاً عن أخطائه في تنفيذ عقد النقل البحري حتى ولو اشترط المجهز إعفائه من المسؤولية عن أخطاء الربان.

ولا يسأل الربان عن الأضرار التي تصيب الشاحنين نتيجة إجراءات يقوم بها بأمر المجهز فيما يتصل بالاستغلال التجاري للسفينة، (كما لو أمره بشحن بضاعة في عنبر مع بضائع أخرى تنبعث منها غازات أو روائح تفسد غيرها من البضائع)، فمسئولية الربان تحجبها مسؤولية المجهز، لأنه هو المرتكب الحقيقي للخطأ وليس الربان فيما يتصل بالاستغلال التجاري سوى ممثل المجهز.

وفي مواجهة الغير يسأل الربان عن أخطائه مسئولية شخصية أساسها الفعل غير المشروع، بشرط أن لا تكون هناك علاقة تعاقدية أو قانونية تربط الربان بالغير.

وتطبيقاً للقواعد العامة، على الغير إثبات خطأ الربان ورابطة السببية بين هذا الخطأ وما لحقه من ضرر، وإن ثبت مسئولية الربان في مواجهة الغير، فإن المجهز يكون مسئولاً عن تعويض الضرر بالتضامن مع الربان باعتباره تابعاً له.

٢- مسئولية الربان عن أخطاء الغير:

ذهب رأي في الفقه إلى أن الربان يسأل عن أخطاء البحارة بصفتهم تابعين له وهو الذي يشرف عليهم ويصدر الأوامر، ولكن الرأي الراجح لا يرى أن الربان مسئول عن أخطائهم لأنهم كالربان تابعون للمجهز ويباشرون نشاطهم لحسابه، حتى وإن كان الربان هو من عينهم، فهو يتعاقد معهم باعتباره ممثلاً للمجهز.

وعلى سبيل الاستثناء، يمكن أن يكون الربان مسئولاً عن أخطاء البحارة، إذا ثبت أن الخطأ الذي صدر من أحدهم يرجع إلى تقصير الربان في اختياره أو خطئه في الإشراف عليه، وأساس المسئولية هنا يكون الخطأ الشخصي الذي صدر من الربان ولا تعد من قبيل مسئولية المتبوع عن أفعال تابعه.

ولا يسأل الربان عن أخطاء المسافرين إلا إذا تمكن المضرور من إثبات إهمال الربان في الإشراف عليهم ومراقبتهم وعدم ممارسته سلطته التأديبية عليهم، وتقوم مسؤولية الربان هنا على خطئه الشخصي، وبناءً عليه يتعين على المضرور إثبات علاقة السببية بين خطأ الربان وما لحقه من ضرر.

المبحث الثالث

البحارة وعقد العمل البحري

أولاً - تعريف البحارة:

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

وبالتالي فإن طاقم السفينة هم الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة ويربطهم بالمجهز عقد عمل بحري، ويتكون طاقم السفينة من ثلاثة طوائف بالإضافة إلى ربان السفينة: ضباط الملاحة البحرية، وهم الذين يتولون تسيير السفينة ويعملون تحت إشراف الربان وتوجيهاته، ويلحق

بهم طبيب السفينة ولكنه لا يخضع لرقابة الربان وإن اعتبر مرؤوسه، والمهندسون البحريون، ويرأسهم كبير المهندسين، وهم مسئولون عن إدارة القوة المحركة الميكانيكية للسفينة والبحارة، وهم سائر الأشخاص الذين يقومون بالخدمة على السفينة وينقسمون إلى (الملاحون – الميكانيكيون والوقادون – أفراد هيئة الخدمة العامة كالطهارة والخدم).

وفي القانون المصري لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية أن يقوموا بأي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحري من الإدارة البحرية المختصة، وتسرى على الجواز المذكور الأحكام المنصوص عليها في القوانين والقرارات الخاصة بذلك.

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

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

ووفقاً لقرار وزير المواصلات رقم ١٣ لسنة ١٩٥٠م يجب أن تكون نسبة البحارة المصريين ومن في حكمهم على كل سفينة مصرية ٩٥% من مجموع الملاحين وألا تقل مرتباتهم عن ٩٠% من مجموع الأجور الخاصة بهذه الطائفة.

ولا يقل عدد الضباط المصريين ومن في حكمهم عن ٧٥% من مجموع عددهم ولا تقل مجموع مرتباتهم عن ٧٠% من مجموع مرتبات هذه الطائفة.

ثانياً - عقد العمل البحري:

١- تعريف عقد العمل البحري وأحكامه:

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

تسرى على عقد العمل البحري الأحكام الواردة في القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد في شأنه نص في هذا القانون.

ولا تسرى أحكام عقد العمل البحري الواردة في هذا القانون على الأشخاص الذين يعملون في سفن بحرية تقل حمولتها الكلية عن عشرين طناً.

ولا يثبت عقد العمل البحري إلا بالكتابة، ومع ذلك يجوز للبحار وحده إثباته بجميع طرق الإثبات، ويحرر عقد العمل البحري من ثلاث نسخ تسلم إحداها للمجهز وتودع الثانية بالإدارة البحرية المختصة وتسلم الثالثة إلى البحار إلا إذا كان العقد مشتركاً فيحتفظ المجهز بهذه النسخة الأخيرة وللبحار أن يحصل على مستخرج بما يخصه فيها من بيانات.

ويجب أن يبين في العقد تاريخ ومكان إبرامه ومدته واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذي يلتزم بأدائه وأجره وكيفية تحديده ورقم وتاريخ ومكان إصدار الجواز البحري والترخيص البحري، وإذا كان العقد بالرحلة وجب أن يبين فيه تاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه، وعلى رب العمل أن يسلم البحار إيصالاً بما يكون قد أودعه من أوراق.

٢- التزامات البحار في عقد العمل البحري:

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

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

ولا يجوز للربان أو لأحد البحارة شحن بضاعة في السفينة لحسابه الخاص إلا بإذن من المجهز، ويترتب على مخالفة هذا الحظر إلزام المخالف بأن يدفع للمجهز أجره نقل البضائع التي شحنت مضافاً إليها مبلغ يعادلها.

وللربان أن يأمر بإلقاء هذه البضائع في البحر إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو الشحنة أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات.

٣- التزامات المجهز في عقد العمل البحري:

يلتزم المجهز في عقد العمل البحري بدفع أجر البحار وغذائه وعلاجه وإعادته إلى موطنه عند انتهاء عقد العمل.

أ - التزام المجهز بدفع أجر البحار:

يلتزم المجهز بأداء أجور البحارة في الزمان والمكان المعينين في العقد أو اللذين يقضي بها العرف البحري، ويكون تعيين الحد الأدنى لأجور ومرتبات البحارة بالسفن المصرية، كما يكون تعيين علاواتهم وبدلاتهم ومكافآتهم وكيفية أدائهما وترقياتهم وإجازاتهم بقرار يصدر من الوزير المختص.

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

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

وإذا كان البحار معيناً بالرحلة في الذهاب وحده، التزم المجهز بأداء كامل أجره إذا توفى بعد بدء السفر، وإذا كان البحار معيناً للذهاب والإياب معاً، التزم المجهز بأداء نصف أجره إذا توفى أثناء الذهاب أو في ميناء الوصول، وبأداء كامل الأجر إذا توفى أثناء الإياب.

وإذا تقرر سفر البحار، جاز له الحصول على سلفة لا تتجاوز ربع أجره الأصلي، ويذكر بيان السلفة في دفتر البحارة أو في دفتر الحوادث الرسمي حسب الأحوال ويوقعه البحار، ويجوز بتفويض من البحار أداء السلفة لزوجته أو أولاده أو أصوله أو فروعه وكذلك الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الإنفاق عليهم، ولا يجوز استرداد هذه السلفة في حالة إلغاء العقد لأي سبب كان، ولو وجد اتفاق على الاسترداد.

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

ب - التزام المجهز بإيواء وغذاء البحار:

يلتزم المجهز أثناء السفر بغذاء البحار وإقامته في السفينة دون مقابل، وذلك وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك، حيث يلتزم المجهز بتوفير المأوى والغذاء للبحار طوال الرحلة البحرية دون مقابل، ولا يجوز له خصم تكاليف الإيواء والغذاء من أجر البحار، كما لا يجوز له إعطاء البحار مبلغاً نقدياً مقابل الإيواء والغذاء، لأن المجهز ملزم بتنفيذ التزامه بإيواء وغذاء البحار تنفيذاً عينياً.

ج - التزام المجهز بعلاج البحار:

يلتزم المجهز بعلاج البحار دون مقابل إذا أصيب بجرح أو مرض وهو في خدمة السفينة، وإذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من حالات سوء السلوك وجب على المجهز أداء نفقات العلاج على أن يكون له خصمها مما يستحقه البحار من أجر، وينقضي التزام المجهز بعلاج البحار إذا تبين أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء.

ويستحق البحار الذي يصاب بجرح أو بمرض وهو في خدمة السفينة أجره كاملاً أثناء الرحلة، وتسرى فيما يتعلق باستحقاق الأجر أو المعونة بعد انتهاء الرحلة الأحكام الواردة بقوانين العمل، ولا يستحق البحار أي أجر أو معونة إذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من أحوال سوء السلوك.

وإذا توفى البحار وهو في خدمة السفينة وجب على المجهز أداء نفقات دفنه في بلده أيا كان سبب الوفاة، وعلى المجهز أن يودع خزانة الإدارة البحرية المختصة الأجر النقدي وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الوفاة.

د - التزام المجهز بإعادة البحار إلى وطنه:

يلتزم المجهز بإعادة البحار إلى جمهورية مصر العربية إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله من السفينة، إلا إذا كان ذلك بناءً على أمر من السلطة الأجنبية أو بناءً على اتفاق بين المجهز والبحار.

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

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

ويعاد البحار الأجنبي إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه، إلا إذا نص العقد على إعادته إلى أحد الموانئ المصرية، ويشمل الالتزام بإعادة البحار نفقات غذائه وإقامته فضلاً عن نقله.

٤ - انتهاء عقد العمل البحري:

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

وإذا توفى البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنها أو عن المسافرين عليها، استحق ورثته مبلغاً يعادل أجر ثلاثة أشهر أو يعادل أجر الرحلة إذا كان معيناً بالرحلة، وذلك فضلاً عن التعويضات والمكافآت التي يقررها القانون البحري المصري وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية.

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

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

وإذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة، جاز للمحكمة أن تأمر بإعفاء المجهز من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها، إذا أثبت أن ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعلهم أو تقصيرهم

في إنقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة، ويجوز للمجهز في هذه الحالة إنهاء عقد العمل البحري دون إخطار سابق.

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

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

المبحث الرابع

الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون

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

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

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

المطلب الأول

وكيل السفينة

أولاً - تعريف وكيل السفينة:

هو الشخص الذي يتعاقد معه المجهز لينوب عنه في تسليم البضائع للمرسل إليهم وتحصيل أجرة النقل.

ثانياً - المركز القانوني لوكيل السفينة:

لقد ثار خلاف حول تحديد طبيعة العقد الذي يربط المجهز بوكيل السفينة وما إذا كان عقد عمل أم وكالة؟ واستقر الرأي على أنه عقد وكالة لأن عقد العمل لا يرد إلا على الأعمال المادية، وكيل السفينة يقوم بأعمال قانونية، كما أن وكيل السفينة يتمتع باستقلال في عمله، في حين أن عقد العمل يفترض علاقة تبعية وخضوع العامل لرب العمل، ويذهب الرأي الراجح إلى أن وكيل السفينة هو وكيل بأجر عن المجهز، وتخضع علاقتها للقواعد التي وردت في القانون التجاري بشأن الوكالة التجارية.

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

ثالثاً - التزامات وكيل السفينة:

يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة، وبالتالي فوكيل السفينة يعتبر مؤتمناً يقوم نيابة عن السفينة وملاكها ومجهزيها أو مستأجريها بكافة العمليات المتعلقة بالبضائع ونيابة عن أصحاب البضائع.

ويجوز أن يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها في السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز.

وبالتالي يقوم وكيل السفينة باستلام البضائع وتسليمها لأصحابها، وإذا لم يتم استلام بضائعهم قام بإيداعها في مخازن على مسؤوليتهم، وعليه أن يستصدر أمراً قضائياً ببيع البضائع لحساب أصحابها إذا كانت معرضة للتلف.

كما يقوم بتسليم البضائع لأصحابها وتحصيل أجور الشحن والمحافظة على حقوق المجهز، ومن ذلك حبس البضائع حتى تدفع أجور نقلها، وفي فرنسا

يعترف لوكيل السفينة بحقه في رفع دعوى مباشرة للمطالبة باجرة النقل مثل الربان.

ويقوم وكيل السفينة قبل وصولها بإبرام العقود اللازمة لتموين السفينة بما يلزمها من ماء ووقود ومؤن، كما يعد سندات شحن البضائع وغيرها.

رابعاً - التزامات المجهز تجاه وكيل السفينة:

يلتزم المجهز بدفع الأجرة لوكيل السفينة، ورد المصروفات التي أنفقها الوكيل لتنفيذ مهمته.

وبالتالي، يلتزم المجهز بأن يدفع لوكيل السفينة الأجر المتفق عليه سواء مبلغاً محدداً أو نسبة من أجور نقل البضائع، وإذا لم يحدد العقد أجر وكيل السفينة تقدر المحكمة هذا الأجر مسترشدة بالعرف في الميناء الذي يباشر فيه وكيل السفينة عمله.

ويلتزم المجهز بأن يدفع لوكيل السفينة المبالغ التي يكون قد أنفقها في سبيل تنفيذ عقد الوكالة، مثل مصروفات وزن البضاعة وفرزها وتخزينها واثبات ما يلحقها من تلف، ولوكيل السفينة أن يحبس المبالغ التي تكون تحت يده لحساب المجهز حتى يستوفي ما له من حقوق قبله.

خامساً - مسؤولية وكيل السفينة:

مسئولية وكيل السفينة شخصية وتعاقدية، حيث يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر، ولا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل إليهم عن هلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه.

وبالتالي، يسأل وكيل السفينة في مواجهة المجهز إذا أخل بالتزامات التي يفرضها عليه عقد الوكالة، وتنطبق عليه القواعد العامة، ويسأل في مواجهة الغير عن أخطائه الشخصية كإهماله في تفريغ البضائع والمحافظة عليها.

ولقد ثار الخلاف حول مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة المرسل إليه عن الأخطاء التي تقع أثناء عملية النقل وتؤدي إلى تلف أو هلاك البضائع، فقد ذهب رأي الفقه والقضاء إلى أن مسؤولية وكيل السفينة مسؤولية شخصية لوجود الاتفاق الضمني بين المرسل إليهم وبين وكيل السفينة يقضي بعدم الموافقة على سفر السفينة بعد تفريغ البضائع إلا إذا حل هذا الوكيل محل المجهز في حقوقه والتزاماته الناشئة عن عقد النقل.

ولكن، لا يمكن التسليم بهذا الرأي المفترض ولا يمكن تقرير هذه المسؤولية إلا بنص القانون خصوصاً أن وكيل السفينة ليس طرفاً في عقد النقل، وهذا ما استقر عليه القضاء الحديث.

وبالتالي، لا يمكن الرجوع على وكيل السفينة إلا بالدعوى المباشرة فيما يختص بمسئوليته الشخصية التقصيرية، كما يستطيع المرسل إليه مقاضاة وكيل السفينة بوصفه ممثلاً للمجهز.

ويلاحظ أن المجهز يسأل عن أخطاء وكيل السفينة مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه طالما أنها وقعت من الوكيل أثناء تنفيذه لعقد الوكالة.

المطلب الثاني

وكيل الشحنة

أولاً - تعريف وكيل الشحنة:

هو الشخص الذي يتعاقد معه المرسل إليه ليتولى تسلم البضائع من وكيل السفينة وتسديد أجرة النقل المستحقة للمجهز، ويحافظ على البضائع حتى يسلمها إلى المرسل إليه.

ثانياً - التزامات وكيل الشحنة:

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

وعلى وكيل الشحنة القيام بالإجراءات والتدابير التي يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل، وإلا أفترض

أنه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين في سند الشحن، ويجوز إثبات عكس هذه القرينة في العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل.

وقد جرى العمل على أن يمثل وكيل واحد للشحنة جميع أصحاب البضائع المنقولة فينوب عنهم في استلامها وفرزها والتحقق من سلامتها ودفع الرسوم الجمركية المستحقة عليها ويحافظ على حقوق أصحابها ويسلم كلا من المرسل إليهم بضاعته.

وبالتالي، يقوم وكيل الشحنة أحياناً بشحن البضائع من ميناء الشحن ويعتبر بالنسبة لهذا العمل وكيل نقل بالشحنة، وقد تتسع أعمال وكلاء النقل بالعمولة بحيث يستأجرون سفناً للقيام بعملياتهم.

ووظيفة وكيل الشحنة لا تتعارض بالضرورة مع وظيفة وكيل السفينة، ولما كانت عمليات تسليم البضاعة لا تتم بين الربان والمرسل إليه وإنما تتم بين وكيل السفينة ووكيل الشحنة، فقد يقوم الشخص الواحد بمهمة وكيل السفينة ووكيل الشحنة في الوقت نفسه، وذلك عند وجود شرط التفريغ السريع أو تحت الروافع.

وتعريف شرط التفريغ السريع أو تحت الروافع، أنه يحق للربان تفريغ البضائع دون انتظار حضور المرسل إليهم أو من يمثلوهم، فيتسلم وكيل السفينة البضاعة من الربان وينقلها للمخازن على نفقة ومسئولية المرسل إليهم، فيعتبر وكيل للسفينة وللشحنة في وقت واحد.

ثالثاً - حقوق وكيل الشحنة:

ويلتزم المرسل إليه بدفع الأجرة لوكيل الشحنة، ورد المصروفات التي أنفقها الوكيل لتنفيذ مهمته.

ويحدد أجر أمين الشحنة في عقد الوكالة مع أصحاب البضائع، وإن لم يحدد فيرجع تقديره لعرف الميناء الذي يباشر فيه مهمته، وقد يكون الأجر مبلغاً محدداً أو نسبة مئوية.

ويستحق المبالغ التي أنفقها في تنفيذ الوكالة كأجرة النقل والتخزين والرسوم الجمركية إذا كان دفعها من ماله.

وتتوقف ضماناته في الحصول على ما يستحق من مبالغ قبل صاحب البضاعة على تكييف العقد الذي يربطهما، فإذا كان عقد وكالة عادية فليس له ضمانات خاصة لأن القانون جعله دائماً عادياً يشترك مع غيره من دائني الموكل ويدخل في قسمة الغرماء، وإن كان له حق حبس البضاعة وعدم تسليمها للمرسل إليه.

أما لو كان عقد وكالة بالعمولة فيستفيد من الضمانات كحبس ما تحت يده من أموال لحين استيفاء حقه و كامتياز دينه على ثمن البضاعة.

وأساس التفرقة بين نوعي الوكالة مرجعه كيفية أداء الوكيل للعمل المعهود إليه، فإن كان يتعامل مع الغير باسم وحساب موكله فهو وكيل عادي، أما لو تعامل باسمه الخاص وحساب موكله فهو وكيل بالعمولة.

ولا يعتبر وكيل الشحنة وكيلاً بالعمولة دائماً، وتتضح صفة وكيل الشحنة باعتباره وكيلاً بالعمولة حين يكون سند الشحن لحامله، وقد يكون سنداً رسمياً لكن يجري الوكيل على البضائع تصرفات قانونية باسمه لحساب مالكيها كإيداعها المخازن وبيعها فتتصرف الآثار لوكيل الشحنة فيصبح دائناً ومديناً بالالتزامات المتولدة عن التصرفات.

رابعاً - مسئولية وكيل الشحنة:

يسأل وكيل الشحنة قبل أصحاب الشأن في البضاعة التي تسلمها بوصفه وكيلاً بأجر، ولا يسأل وكيل الشحنة عن هلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها إلا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه.

وبما أن وكيل الشحنة وكيلاً عن المرسل إليه بعقد وكالة فهو مسئول عن تنفيذ التزاماته المتولدة عن عقد الوكالة مسئولية تعاقدية، ويترتب على ذلك أن وكيل الشحنة يتحقق من حالة البضائع ومطابقتها للأوصاف مطابقة خارجية، وليس من واجبه أن يتحقق من خلو الطرود من العيوب الداخلية إذا كان مظهرها يدل على سلامتها.

وإذا تبين لوكيل الشحنة وجود عجز أو تلف بالبضاعة تعين عليه أن يحرر الاحتجاج ويخطر المرسل إليه بحالة البضاعة وبالإجراءات المتخذة ليتمكن المرسل إليه من رفع دعواه على الناقل في موعدها.

ويسأل وكيل الشحنة عن الأخطاء التي يترتب عليها ضياع حق المرسل إليه في الرجوع إلى الناقل.

وقد ذهب رأي إلى أن وكيل الشحنة يلتزم برفع دعوى المسؤولية على الناقل عند العجز أو التلف، ذلك لأنه هو الوكيل عن المرسل إليه في استلام البضائع.

بينما يذهب الرأي الراجح إلى أن وكيل الشحنة يلتزم باتخاذ الإجراءات الكفيلة بالمحافظة على حقوق المرسل إليه ثم إخطاره بما قام به من إجراءات، ثم يقدر المرسل إليه ما إذا كان من صالحه رفع الدعوى على الناقل أم تسوية النزاع بوسيلة أخرى غير رفع الدعوى.

المطلب الثالث

المقاول البحري

(مقاول الشحن والتفريغ)

أولاً - تعريف المقاول البحري:

المقاول البحري هو الذي يقوم بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة في ميناء القيام أو تفريغها منها في ميناء الوصول، ويجوز أن يعهد إلى المقاول البحري بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها باتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة.

ثانياً - المركز القانوني للمقاول البحري:

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

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

ويرتبط مقاول الشحن والتفريغ مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد يلتزم بمقتضاه بالقيام بشحن البضاعة أو تفريغها وحراستها والمحافظة عليها لحين تسليمها دون رقابة.

ويعتبر العقد في الأصل عقد مقالة إلا إذا ثبت من ظروف الدعوى أنه يباشر عمله تحت سلطة وإشراف الربان فيعتبر تابعاً للسفينة.

وقد يتضمن سند الشحن شرطاً يقضي بأن ينوب الربان عن المرسل إليه أو الشاحن في اختيار مقاول الشحن والتفريغ، فيكون الربان وكيلاً عن الشاحن أو المرسل إليه.

ويضمن عقد مقابلة الشحن والتفريغ توكيل الشاحن أو المرسل إليه المقاول في اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة للمحافظة على حقوق الشاحن أو المرسل إليه في مواجهة الناقل كتحرير البروتستو عند تلف البضاعة فيصبح مقاول للتفريغ ووكيلاً عن المرسل إليه في الاستلام.

ولا يعتبر المقاول ناقلاً برياً أو بحرياً حتى إذا استلزمت عملية الشحن أو التفريغ بعض أعمال النقل البري كما في حالة نقل البضائع من المخازن إلى السفينة.

ثالثاً - مسؤولية المقاول البحري:

ويسأل المقاول البحري عن الأعمال التي يتولاها والمتعلقة بعمليات الشحن والتفريغ والعمليات الإضافية الأخرى المتعلقة بالشحن والتفريغ عن خطئه وخطأ تابعيه.

وإذا تعاقد الشاحن أو المرسل إليه مع مقاول الشحن والتفريغ مباشرة، فإن المقاول يسأل عن الأخطاء التي تقع منه في تنفيذ عقد المقابلة، والأخطاء التي تقع من تابعيه وتؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها، ما لم يثبت المقاول أن الهلاك أو التلف يرجع لقوة قاهرة أو لسبب أجنبي لا يد له فيه.

وإذا كان الشحن والتفريغ يقع على عاتق الناقل بمقتضى عقد النقل البحري، فإن الشحن والتفريغ يلحق بعملية النقل ويسأل الناقل في مواجهة صاحب البضاعة عن أخطاء مقاول الشحن أو التفريغ، فيكون المقاول مسؤولاً قبل الناقل مسؤولية تعاقدية عن الأخطاء التي تقع منه في تنفيذ عقد المقاوله الذي يربطهما.

ويحق للناقل أن يطالب مقاول الشحن والتفريغ بالتعويض الذي يلتزم بدفعه للشاحن أو المرسل إليه، ولا تقوم في هذه الصورة أية رابطة تعاقدية بين صاحب البضاعة والمقاول، ومن ثم لا يكون لصاحب البضاعة دعوى مباشرة قبل المقاول إلا في حالة وقوع خطأ منه يسأل عنه مسؤولية تقصيرية.

وفي الحالة التي لا يكون فيها الناقل ملتزماً بالقيام بعمليات الشحن والتفريغ طبقاً لعقد النقل البحري وعهد الناقل إلى مقاول شحن وتفريغ البضائع، فإن الرأي مستقر فقهاً وقضائياً على أن للشاحن أو المرسل إليه دعوى مباشرة في مواجهة المقاول إذا تلفت البضاعة أو فقدت بخطأ منه.

ولوضع أساس لهذه الدعوى رغم عدم وجود رابطة تعاقدية مباشرة بين الشاحن أو المرسل إليه وبين المقاول، روى أنه بالنسبة لعمليات الشحن يفترض وجود اتفاق ضمني بين الشاحن والناقل يتضمن توكيل الناقل في التعاقد لحساب الشاحن مع مقاول لشحن البضاعة، وبالنسبة لعمليات التفريغ يتعاقد الربان مع مقاول التفريغ لمصلحة المرسل إليه.

ومع أن لهذا الرأي أهمية عملية لأنه يمنح الشاحن والمرسل إليه دعوى مباشرة في مواجهة المقاول، إلا أنه يعيبه أنه مقام على افتراض محض بالنسبة لعمليات الشحن ومؤسس على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير بالنسبة لعمليات التفريغ، وهي لا تبرر التزام المرسل إليه بدفع أجر مقاول التفريغ، إذ من المقرر أن الاشتراط لمصلحة الغير ينشئ له حقوقاً ولا يترتب عليه التزامات.

وعلى ذلك، فإن الناقل يظل مسئولاً في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه عن الأخطاء التي تقع من مقاول الشحن والتفريغ التي تؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها، لأن الناقل هو الذي يتعاقد مع المقاول في هذا الغرض.

ومن ثم يعتبر المقاول تابعاً له ويسأل عن أخطائه مسئولية المتبوع عن أفعال تابعيه، ويكون المقاول مسئولاً في مواجهة الربان عن أخطائه التعاقدية، ومن ثم للربان أن يرجع على المقاول بالتعويضات التي يلتزم بدفعها للشاحن أو للمرسل إليه.

وتسرى على المقاول البحري أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية المصري، حيث تحدد المسئولية أيّاً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى.

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

الفصل الخامس

استغلال السفينة

نتناول في هذا الفصل عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري وعقد القطر البحري وعقد الإرشاد البحري، وذلك كما يلي:

المبحث الأول

عقد إيجار السفينة

نتناول في هذا المبحث الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة وعقد إيجار السفينة غير مجهزة وعقد إيجار السفينة مجهزة، وذلك كما يلي:

المطلب الأول

الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة

أولاً - تعريف إيجار السفينة وإثباته:

إيجار السفينة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها مقابل أجر، وذلك لمدة محدودة (التأجير بالمدة) أو للقيام برحلة معينة أو عدة رحلات (التأجير بالرحلة)

ويتم إثبات عقد إيجار السفينة التي تزيد حمولتها على عشرين طن بالكتابة، أما السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طن فإن عقد تأجيرها يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات.

ثانياً - أثر بيع السفينة على عقد الإيجار:

يظل عقد إيجار السفينة سارياً حتى ولو تم بيعها، وذلك حماية للمتعاملين مع المستأجر من شاحنين ومرسل إليهم، وعند بيع السفينة التي تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً، لا يحتج على المشتري بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيداً في سجل قيد السفن، وذلك حماية للمشتري من عقد إيجار طويل المدة غير مقيد في سجل السفن ويفوت عليه استغلال السفينة، ولمنحه الفرصة في تقدير ملائمة شراء السفينة من عدمه.

أما عند بيع السفينة التي تقل حمولتها الكلية على عشرين طن، هنا يحتج بعقد الإيجار في مواجهة المشتري حتى ولو زادت مدته على سنة ولو لم يكن مقيد في سجل السفن.

ثالثاً - حقوق مستأجر السفينة:

يحق لمستأجر السفينة أن يستغلها في نقل الأشخاص وفي نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير، إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك، كما

يستطيع مستأجر السفينة أن يقوم بتأجيرها من الباطن، ما لم يوجد نص في عقد الإيجار ينص على خلاف ذلك.

وفي حالة الإيجار من الباطن يظل المستأجر الأصلي مسؤولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار، وبالتالي لا تنشأ عن الإيجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن.

ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر من الباطن بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه (المستأجر من الباطن) للمستأجر الأصلي وذلك دون الإخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية.

رابعاً - ضمانات المؤجر للحصول على الأجرة:

إذا لم يقيم المستأجر بدفع الأجرة، يكون لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها، ما لم تقدر له كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقفية، وهنا يتم الإفراج عن البضائع المحبوسة ضماناً لحسن سير عملية الملاحة البحرية.

وعند استعمال المؤجر حقه في حبس البضاعة، يأمر القاضي بإخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين يعينه، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها، ويعين ميعاداً للبيع وكيفية إجرائه.

وللمؤجر امتياز على البضائع ضماناً لدين أجرة السفينة وملحقاتها، ويقصد هنا البضائع المملوكة للمستأجر وليس البضائع المملوكة للغير، لأن هذا النوع الأخير من البضائع هو ضمانه فقط للمستأجر للحصول على أجرة النقل عند عدم قيام أصحابها بدفعها في الوقت المحدد.

خامساً - انتهاء عقد إيجار السفينة:

ينتهي عقد إيجار السفينة بانتهاء المدة المحددة له ما لم يتم الاتفاق على تجديده، وبالتالي فإن تجديد عقد إيجار السفينة بعد انتهاء المدة المحددة له لا يفترض خلافاً للقواعد العامة التي تقضي بتجديد العقد عند انتهاء مدته ما لم يتفق الأطراف على إنهائه.

وبالتالي إذا رغب الأطراف تجديد عقد إيجار السفينة بعد انتهاء مدته، فلا بد من الاتفاق صراحة قبل انتهاء مدته على هذا التجديد.

المطلب الثاني

إيجار السفينة غير مجهزة

أولاً - تعريف إيجار السفينة غير مجهزة:

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

ثانياً - التزامات مؤجر السفينة غير مجهزة:

يقع على عاتق مؤجر السفينة غير مجهزة عدة التزامات: فهو يلتزم بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة وللإستعمال المتفق عليه.

كما يلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف، أو باستبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الإستعمال العادي لها ف الغرض المتفق عليه، وإذا ترتب على التلف في هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى السفينة فيها معطلة.

وبالتالي، فالمؤجر ملتزم بضمان صلاحية السفينة للملاحة ليس فقط عند التعاقد، ولكن ضمان صلاحية السفينة للملاحة طوال مدة عقد الإيجار وأثناء قيام السفينة برحلاتها البحرية، وهو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية، حيث لا تكون الأجرة مستحقة إلا إذا كانت السفينة صالحة للملاحة.

ثالثاً - التزامات مستأجر السفينة غير مجهزة:

يقع على عاتق مستأجر السفينة غير مجهزة عدة التزامات: فهو يلتزم بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة.

كما يلتزم المستأجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها، إذا كان العطل غير ناتج عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة، أو ناتج عن الاستعمال غير العادي لها في الغرض المتفق عليه.

كما يلتزم المستأجر بتعيين البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز، كما يتحمل المستأجر مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها.

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

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

وفي حالة تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه، التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوماً الأولى، ويدفع ما يعادل ضعف الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على هذه المدة، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار.

وفي جميع الأحوال، يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة، وبالتالي إذا ترتب على استغلال المستأجر للسفينة حقوق للغير على المؤجر (كتعويضات مثلاً)، فإن المستأجر يكون ضامناً لوفاء هذه الحقوق للغير.

رابعاً - تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير مجهزة:

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

المطلب الثالث

إيجار السفينة مجهزة

نتناول في هذا المطلب الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة مجهزة وتأجير السفينة بالمدة وتأجير السفينة بالرحلة، وذلك كما يلي:

الفرع الأول

الأحكام العامة لعقد إيجار السفينة مجهزة

أولاً - تعريف إيجار السفينة مجهزة:

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

ثانياً - مسؤولية مؤجر السفينة مجهزة:

يسأل المؤجر عن الضرر الذي يصيب البضائع التي يضعها المستأجر في السفينة، إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة، وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه في تنفيذها، وبالتالي لا يعفى المؤجر من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضائع ناشئاً عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي فيها أو بفعل الغير ولا يد له فيه.

ثالثاً - مسؤولية مستأجر السفينة مجهزة:

يسأل المستأجر عن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان ناشئاً عن سوء استغلاله للسفينة أو عن عيب في البضائع التي وضعها فيها، وبالتالي يعفى المستأجر من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالسفينة يرجع إلى سبب أجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ الغير.

رابعاً - تقادم الدعاوى الناشئة عن إيجار السفينة مجهزة:

تتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة بمضي سنتين، ويختلف بدء سريان مدة السنتين في حالة إيجار السفينة مجهزة بالمدة عن حالة إيجار السفينة مجهزة بالرحلة وعن حالة هلاك السفينة، حيث يبدأ سريان مدة السنتين في حالة التأجير بالمدة من تاريخ انقضاء مدة العقد أو من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة - إذا امتدت المدة - أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذي جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار في تنفيذه مستحيلاً.

ويبدأ سريان مدة السنتين في حالة التأجير بالرحلة من تاريخ انتهاء كل رحلة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذي جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلاً، وتنتهي الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع التي وضعها المستأجر فيها.

ويبدأ سريان مدة السنتين في حالة هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن.

الفرع الثاني

تأجير السفينة مجهزة بالمدة

أولاً - تعريف تأجير السفينة مجهزة بالمدة:

عقد تأجير السفينة مجهزة بالمدة أو ما يسمى مشاركة الإيجار الزمنية هو عقد يتعهد بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة

مجهزة لمدة معينة مقابل أجرة يدفعها المستأجر مقابل استغلاله للسفينة محل العقد.

ثانياً - بنود عقد إيجار السفينة مجهزة بالمدة:

يذكر في عقد إيجار السفينة مجهزة بالمدة:

أ - اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما.

ب - اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها.

ج - مقدار الأجرة أو طريقة حسابها.

د - مدة الإيجار.

ثالثاً - التزامات مؤجر السفينة مجهزة بالمدة:

يقع على عاتق المؤجر عدة التزامات: حيث يلتزم بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المحددة في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة صالحة للملاحة ومجهزة طوال مدة العقد.

رابعاً - التزامات مستأجر السفينة مجهزة بالمدة:

وإن كان المؤجر يحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة، إلا أن الإدارة التجارية للسفينة تنتقل إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليمات المستأجر المتعلقة بهذه الإدارة.

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

ولا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه، وإذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها استحققت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها.

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

وفي الأخير، يلتزم المستأجر عند انقضاء عقد الإيجار برد السفينة في الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه، إلا إذا اتفق على غير ذلك.

وإذا انقضت مدة الإيجار أثناء السفر، امتد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة، ويستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة، ولا تخفض الأجرة إذا ردت السفينة قبل انتهاء مدة الإيجار إلا إذا اتفق على غير ذلك.

الفرع الثالث

إيجار السفينة مجهزة بالرحلة

أولاً - تعريف عقد إيجار السفينة مجهزة بالرحلة:

إيجار السفينة مجهزة بالرحلة أو مشاركة الإيجار بالرحلة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع سفينة كاملة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات في مقابل أجرة محددة.

ثانياً - بنود عقد إيجار السفينة مجهزة بالرحلة:

يتضمن عقد إيجار السفينة مجهزة بالرحلة على عدة بنود:

أ- اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما.

ب- اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها.

ج- نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها.

د- مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائهما.

هـ- مقدار الأجرة أو طريقة حسابها.

و- بيان الرحلات المتفق على القيام بها.

ثالثاً - التزامات مؤجر السفينة مجهزة بالرحلة:

يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها، ولا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته، ويحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة.

رابعاً - التزامات مستأجر السفينة مجهزة بالرحلة:

يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها في المدد المتفق عليها في عقد الإيجار، فإذا لم ينص في العقد على مدد معينة، وجب الرجوع إلى العرف، ويتبع في حساب المدد وبدء سريانها العرف السائد في الميناء الذي يجرى فيه الشحن أو التفريغ، فإذا لم يوجد عرف في هذا الميناء اتبع العرف البحري العام.

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

ويعد التعويض اليومي الذي يستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة وتسرى عليه أحكامها.

وإذا تم الشحن قبل انتهاء المدة المعينة له، فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك، ويجوز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الإسراع في انجاز الشحن أو التفريغ.

وبعد انقضاء مدد التفريغ، يحق للربان إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته، ومع ذلك يلزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع التي أنزلها من السفينة، وإذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها، التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة.

ويلتزم المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها في العقد، سواء تدفع مقدماً أو بعد انتهاء الرحلة حسب ما يتم الاتفاق عليه، ومتى قام المؤجر بتنفيذ التزاماته الواردة في العقد، وجب على المستأجر دفع الأجرة كاملة، ومع ذلك قد تحدث بعض الظروف أثناء تنفيذ العقد تؤثر على التزام المستأجر بدفع الأجرة.

وذلك إذا 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.

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

وإذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة، وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه، ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه، إلا

إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة قاهرة فيتحمل المستأجر المصروفات.

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

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

خامساً - انتهاء عقد إيجار السفينة مجهزة بالرحلة:

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

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

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

المبحث الثاني

عقد النقل البحري

يعد عقد النقل البحري من أهم أشكال استغلال السفينة في العصر الحديث، وأكثرها إثارة للإشكاليات القانونية، حيث أحاطه المشرع بتنظيم قانوني، وأن أغلب أحكامه هي قواعد آمرة نظراً لما يتمتع به الناقل من مركز اقتصادي قوي، وذلك بهدف خلق توازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين، ويشمل عقد النقل البحري كلاً من: عقد النقل البحري للبضائع وعقد النقل البحري للأشخاص.

ويستحوذ النقل البحري على ما بين ٨٠-٩٠% من حجم عمليات النقل البحري دولياً، ولقد قدرت قيمة البضائع التي نقلت بحرياً ب ١٥٠٠ مليار يورو سنة ٢٠١١م، ويتوقع أن تصل إلى ٢٠٠٠ مليار يورو سنة ٢٠٢٠م، وتكمن أهمية النقل البحري بالحجوم الكبيرة للسفن التي تنقل البضائع، ناهيك عن تكلفة النقل الزهيدة بالمقارنة بأنواع النقل الأخرى،

كما أن ظهور سفن الحاويات زاد من أهمية النقل، نظراً لما يتمتع به هذا النقل من ميزة المحافظة على سلامة البضائع.

وعقد النقل البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجر، ولا يثبت عقد النقل البحري إلا بالكتابة، سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزاً أم مستأجراً لها، ونتناول في هذا المبحث عقد النقل البحري للبضائع وعقد النقل البحري للأشخاص، وذلك كما يلي:

المطلب الأول

عقد النقل البحري للبضائع

ونتناول في هذا المطلب تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه وإثباته وسند الشحن البحري والتزامات كل من الناقل والشاحن ومسئولية الناقل البحري، وذلك كما يلي:

الفرع الأول

تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه وإثباته

عقد النقل البحري للبضائع هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل بنقل بضاعة معينة مملوكة لشخص آخر يسمى الشاحن عن طريق البحر إلى شخص ثالث يسمى المرسل إليه في مقابل أجر محددة يتم الاتفاق عليها.

وعقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية الذي لا يتطلب شكل معين لاعتقاده، فهو من العقود التي تنعقد بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول، كما أنه من العقود ذات الطبيعة التجارية حيث يعتبر عقد النقل دائماً عملاً تجارياً وبالنسبة للشاحن يختلف ما إذا كان تاجراً أو متعلقاً بتجارته أو كان غير تاجر، وهو عقد ملزم للجانبين حيث يلتزم الناقل بنقل البضاعة ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة.

ورغم أن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية إلا أنه قد يتخذ شكل عقود الإذعان التي لا يستطيع الطرف الآخر مناقشة شروطها، ويحدث ذلك عندما يكون النقل بناءً على سند شحن على خطوط ملاحية معينة، يحتكر الناقل عمليات النقل على هذه الخطوط البحرية، حيث يضع الناقل هنا شروط لا يستطيع الشاحن مناقشتها أو تعديلها.

ويتم إثبات عقد النقل البحري للبضاعة بالكتابة أو ما يقوم مقامها مثل الإقرار وخطابات الضمان واليمين، وأهم مستند للإثبات هو سند الشحن البحري الذي تطور كثيراً في عالم اليوم حيث انتقل من الكتابة إلى الصيغة الإلكترونية، كما ظهرت إلى جانبه المستندات الإلكترونية (قواعد روتردام ٢٠٠٨م).

الفرع الثاني

سند الشحن البحري

أولاً - تعريف سند الشحن البحري:

سند الشحن البحري هو سند يعطيه الناقل للشاحن بعد أن تكون البضاعة قد شحنت في السفينة، وهو يفيد أن البضاعة تم شحنها بالفعل على ظهر السفينة

ويصدر الناقل سند شحن بناءً على طلب الشاحن عند تسلم البضائع، ومع ذلك يجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسلم البضائع قبل شحنها، ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناءً على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة، ويجوز للشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن.

ثانياً - بيانات سند الشحن البحري:

وفقاً لنص المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية المصري يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص:

أ- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.

ب- صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى وجه الخصوص، طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها.

ج- اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه.

د- اسم ربان السفينة.

هـ- ميناء الشحن وميناء التفريغ.

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

ز- مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه.

ح- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية.

ثالثاً - عدد نسخ سند الشحن البحري:

الأصل أن يحرر سند الشحن البحري من نسختين: الأولى، تعطى للشاحن وتكون قابلة للتداول، لتمكنه من التصرف في البضاعة، والثانية، تبقى بيد الناقل وتكون غير قابلة للتداول.

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

ويجوز تحرير سند الشحن من أكثر من نسخة، بشرط أن تكون مرقمة وأن يذكر في كل منها عدد النسخ المحررة الأخرى، وأن كل نسخة تقوم مقام

النسخ الأخرى، وأن استعمال أحدها يجعل من النسخ الأخرى نسخاً ملغاة في مواجهة الناقل.

رابعاً - تداول سند الشحن البحري:

يحرر سند الشحن البحري باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله، ويكون النزول عن سند الشحن البحري الاسمي بإتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق، ويكون سند الشحن البحري المحرر للأمر قابلاً للتداول بالتظهير، ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل الملكية، وتسرى على هذا التظهير أحكام قانون التجارة، ويتم تداول سند الشحن البحري المحرر لحامله بالمناولة أو التسليم، وفي جميع الأحوال، يجوز النص في سند الشحن البحري على حظر حوالاته أو تداوله.

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

وبالتالي، يتوقف تداول سند الشحن البحري على حسب الشكل الذي يتخذه، سواء كان سنداً اسماً أو لأمر أو لحامله:

السند الاسمي: يقبل التداول بإتباع إجراءات حوالة الحق في القانون المدني، وبالتالي لا يقبل التداول بالطرق التجارية، ويعتبر حاملاً شرعياً له الشخص المبين اسمه فيه.

السند للأمر: يقبل التداول بالتظهير، ويعتبر المظهر إليه الأخير حاملاً شرعياً.

السند لحامله: يتم تداوله عن طريق التسليم، ويكون حامله هو صاحب الحق الشرعي فيه، هذا النوع من السندات غير موجود في الحياة العملية وذلك لعدم قبول أي مالك للبضاعة بتحرير سند لا يذكر فيه اسمه أو لأمره.

خامساً - وظائف سند الشحن البحري:

١- سند الشحن البحري يثبت أن البضاعة قد شحنت فعلاً في السفينة، حيث لا يقوم الناقل أو ممثله بتسليم الشاحن نسخة من سند الشحن إلا بعد شحن البضاعة في السفينة.

٢- سند الشحن البحري يثبت عقد النقل البحري فيما لو أنكر أي طرف من أطراف العقد وجود عقد نقل بينهما.

٣- سند الشحن البحري يمثل البضاعة المشحونة في السفينة حيث يستطيع الحائز لسند الشحن التصرف في البضاعة وبيعها ورهنها وهي في الطريق.

ويعد تمثيل البضاعة من خلال سند الشحن البحري تمثيلاً رمزياً، الغاية منه منح السند قيمة ائتمانية تسمح بتداوله بكل سهولة ويسر.

سادساً - تحفظات الناقل على بيانات سند الشحن البحري:

وفقاً لنص المادة ٢٠٥ في فقرتها الأولى من قانون التجارة البحرية المصري، يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتقيد هذه البيانات في سند الشحن البحري، وللناقل إبداء تحفظاته على قيدها إن كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن البحري.

ويتضح من ذلك، أنه لما كان من شأن التحفظات إثارة الشك في البضاعة وإضعاف الثقة في حجية سند الشحن وعرقلة تداوله، قيد المشرع حق الناقل في تدوين تحفظاته في سند الشحن البحري بقيدتين هما:

١- وجود أسباب جدية لدى الناقل تحمله للشك في بيانات الشاحن.

٢- عدم امتلاك الناقل للوسائل الكافية للتحقق من صحة البيانات ومطابقتها مع البضاعة المراد نقلها.

وعلى الناقل أن يثبت تحفظه في سند الشحن وأسبابه بكل وضوح وصراحة.

سابعاً - سند الشحن البحري النظيف:

الأصل، أن يمنح الناقل الشاحن سند شحن نظيف، أي خال من أي تحفظ على نوعية وحالة ووزن وحجم البضاعة، وذلك لكي يتمكن الشاحن من

التصرف بالبضاعة، لأن أي تحفظ سيجعل من الغير لا يقبل شراء أو رهن البضاعة، كذلك لا تقبل البنوك تمويل عمليات الاعتماد المستندي لبضاعة عليها تحفظات.

لذلك يعطي الشاحن الناقل صك تعهد (خطاب ضمان) يتعهد فيه بتحمل كل النتائج التي قد تظهر عند عدم مطابقة البضائع لسند الشحن من قبل الغير، هذا الخطاب يلعب دوراً في العلاقة بين الناقل والشاحن، ولا قيمة له في مواجهة الغير.

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

ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في هذا الخصوص إلا إذا كان من الشاحن نفسه.

ثامناً - حجية سند الشحن البحري:

١- حجية السند بين طرفيه: يتمتع سند السند بحجية نسبية تقبل إثبات العكس بين الناقل والشاحن، فيحق لكل منهما إثبات أن البضاعة قد شحنت في السفينة وفق الأوصاف الواردة في سند الشحن، وبالمقابل يحق لكل منهما إثبات عكس ما ورد في السند بكافة طرق الإثبات.

٢- حجية السند تجاه الغير: يتمتع سند الشحن بحجية مطلقة تجاه الغير (المرسل إليه)، بالنسبة للبيانات التي دونت فيه والخاصة بالبضائع المنقولة، غير أن هذه الحجية مطلقة لصالح الغير وليس لصالح الناقل.

الفرع الثالث

التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع

يلقي عقد النقل البحري للبضائع التزامات على عاتق كل من الشاحن والناقل، وذلك كما يلي:

أولاً - التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع:

يلتزم الشحن بتسليم البضاعة للناقل وبدفع أجرة النقل، وذلك كما يلي:

١- التزام الشاحن بتسليم البضاعة للناقل:

وفقاً لنص المادة ٢١٨ من قانون التجارة المصري على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك، ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عن التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة

وبالتالي، يجب على الشاحن تسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد أو وفقاً لما يقضي به العرف السائد في ميناء

الشحن، ما لم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك، ويكون الشاحن مسؤولاً فيما لو تأخر في تسليم البضاعة للناقل، مع التزامه بالتعويض عن التأخر في تسليم البضاعة للناقل، ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة.

وإذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بياناً على البضاعة للتحذير من خطورتها، وبياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً، ويكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير.

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

وإذا تبين وجود البضائع المذكورة أثناء السفر، جاز للربان الأمر بإلقائها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات وأداء مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً.

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

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

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

٢- التزام الشاحن بدفع أجرة النقل:

ويقصد بأجرة النقل المبلغ الذي يتوجب على الشاحن دفعه للناقل مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليهما في عقد النقل، كما تحدد أجرة السفينة على أساس المدة أو الوزن أو الحجم أو القيمة، وتحدد الأجرة في عقد النقل، وإلا تم الرجوع إلى العرف السائد في ميناء القيام.

ووفقاً لنص المادة ٢١٩ من قانون التجارة البحرية المصري يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول التزم أيضاً بأدائها من له حق في تسليم البضاعة إذا قبل تسلمها.

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

ولا يبرأ الشاحن أو من له حق تسليم البضائع من دفع الأجرة ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر.

ويرتبط استحقاق أجرة النقل بتمام عملية النقل، فإذا كان عدم تنفيذ النقل يرجع إلى خطأ الشاحن، كأن لم يسلم البضاعة المتفق على نقلها، فيلتزم الشاحن بتعويض الناقل عن الضرر الذي لحق به.

أما إذا كان عدم تنفيذ النقل يرجع إلى خطأ الناقل فيحرم من الأجرة ويحق للشاحن فسخ العقد، إذا لم يوفر الناقل سفينة للملاحة البحرية عند بدء الرحلة البحرية.

وقد يرجع عدم تنفيذ النقل إلى حادث بحري لا يد للشاحن ولا للناقل فيه، فلا تستحق الأجرة إلا بقدر الجزء الذي تم من الرحلة البحرية، مثال، إذا

وفر الناقل سفينة صالحة للملاحة عند بدء الرحلة، ثم يصيبها عطل يستحيل معه إكمال السفر.

ووفقاً لنص المادة ٢٢٠ من قانون التجارة البحرية المصري، تستحق أجره النقل عن البضائع التي يقرر الربان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة، ذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة.

وفي جميع الأحوال، لا تستحق أجره النقل إذا هلك البضائع بسبب قوة قاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات.

وإذا كان عبء أداء أجره النقل يقع أصلاً على الشاحن الذي أبرم العقد مع الناقل وفي ميناء الشحن، إلا أنه يجوز الاتفاق على دفع الأجره في مرفأ الوصول، ويقع عبء أدائها في هذه الحالة على المرسل إليه، ويكون للناقل حق حبس البضاعة ضماناً للوفاء بالأجره، كما يكون له حق امتياز على البضاعة.

ولا تسمع دعوى المطالبة بالأجره عند الإنكار بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه هذا التسليم.

ثانياً - التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع:

تتعدد التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، وهي كما يلي:

١- التزام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة البحرية تحت تصرف الشاحن:

وفقاً لنص المادة ٢١٤ من قانون التجارة البحرية المصري، على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها، وهو التزام ببذل عناية لأن الناقل شخص غير متخصص في الصناعات البحرية.

ويلتزم الناقل قبل بداية الرحلة البحرية وعند البدء فيها بتجهيز السفينة تجهيزاً كاملاً لاسيما تحضير عابرها لاستقبال البضائع محل عقد النقل البحري، إلا أن هذا الالتزام لا يستمر طوال الرحلة البحرية كما يستنتج من المادة المذكورة أعلاه.

ويدخل في معنى إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة، ما يلي: الصلاحية الملاحية وذلك بإعداد السفينة وتجهيزها بالعدد والآلات والمؤن والطاقم البحري بما يمكنها من الإبحار ومواجهة الأخطار البحرية.

والصلاحية التجارية وذلك بإعداد وتهيئة السفينة وعابرها لاستقبال البضائع بما يتناسب مع نوعية البضائع ووزنها وحجمها وقيمتها؛

والصلاحية الإدارية، وذلك بأن تحمل السفينة على متنها عدداً من الأوراق والوثائق اللازمة للسفر مثل سند الملكية، سند الشحن، ترخيص الملاحة، شهادة التسجيل، وغير ذلك من الوثائق التي يتطلبها القانون.

٢- التزام الناقل بالشحن والتفريغ:

الشحن هو عملية رفع البضائع من الرصيف ووضعها في السفينة في ميناء القيام، والتفريغ هو عملية إنزال البضائع من السفينة إلى الرصيف في ميناء الوصول.

ويقع الالتزام بالشحن والتفريغ في الأصل على عاتق الناقل، ومع ذلك يجوز الاتفاق على أن يتولى الشاحن شحن البضائع في السفينة وتفريغها، كأن يتضمن سند الشحن البحري شرط «التسليم تحت الروافع» أو شرط «التفريغ التلقائي»، ففي هذه الحالة ينتقل عبء الشحن والتفريغ من الناقل إلى الشاحن وتسلم البضائع تحت الروافع وعلى نفقة المرسل إليه.

ويستعين الناقل أو الشاحن عادة للقيام بعملية الشحن والتفريغ في الموانئ بمقاول الشحن والتفريغ.

ووفقاً لنص المادة ٢١٦ من قانون التجارة البحرية المصري، عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية، لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة، إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة، أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو إذا

اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، ويجب في جميع الأحوال أن تذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح.

وبالتالي، فالأصل أن تشحن البضائع في عنابر السفينة، إذ لا يجوز للناقل أن يقوم بشحن بضائع على سطح السفينة، لأن من شأن ذلك أن يعرضها للخطر كالسقوط والبلل بالماء مثلاً، ويكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب البضاعة إلا في ثلاثة حالات:

أ: إذا حصل الناقل على إذن من الشاحن بالشحن على سطح السفينة، على أن يكون ذلك مكتوباً في سند الشحن.

ب: إذا جرى العرف في ميناء الشحن على إمكانية شحن البضائع على سطح السفينة أو كانت طبيعة البضاعة تسمح بشحنها على السطح، كما هو الحال بالنسبة للسيارات والحاويات.

ج: إذا كانت الملاحة ساحلية لأن مخاطرها قليلة.

ووفقاً لنص المادة ٢١٧ من قانون التجارة البحرية المصري، إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك، فعلى الناقل بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك، إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها قانوناً، فتكون المصروفات في

هذه الحالة على الشاحن، ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذ وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

٣- التزام الناقل برص البضائع:

يلتزم الناقل برص البضائع وفق الأصول الفنية المقررة في الاتفاقية الدولية الموقعة في لندن لعام ١٩٦٦م الخاصة بخطوط الشحن، وذلك من أجل حماية البضائع من خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، ويقوم بها عادة الربان بترتيب البضاعة وتنظيمها في العنابر المخصصة لها في السفينة أو على سطحها ومن ثم حزمها.

ولما كان الرص أو التستيف يتعلق بتوازن السفينة، فإنه يدخل حقيقة ضمن وظائف الربان الملاحية، ولذلك يعد الربان مسئولاً إذا هلك البضائع أو تضررت نتيجة خطأ في الرص، كما لو تم وضع أكياس من السكر بجانب الزيوت.

٤- التزام الناقل بنقل البضائع:

يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وأن يتبع في ذلك خط سير الرحلة البحرية وأن يحافظ أثناء النقل على البضائع وأن تتم عملية النقل في الميعاد المتفق عليه، وذلك كما يلي:

أ - إتباع خط سير الرحلة البحرية:

يجب على الناقل أن يعطي تعليماته للربان بأن يتبع طريق الملاحة البحرية المتفق عليه في العقد أو الذي جرت العادة على إتباعه، فلا يجوز له أن يسلك طريقاً آخر حتى ولو كان بقصد اختصار زمن الرحلة أو أن يرسو في موانئ غير تلك المتفق عليها.

وبالتالي، لا يجوز للربان أن ينحرف عن خط السير المعتاد إلا إذا كان للانحراف ما يبرره، كما هو الحال بالنسبة لسوء الأحوال الجوية أو بسبب تقديم العون لسفينة أخرى معرضة لخطر بحري أو لطاقتها البحري.

ب - المحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية:

يلتزم الناقل ببذل العناية اللازمة للمحافظة على حالة البضاعة كما استلمها من الشاحن طيلة الرحلة البحرية، إلا أن العناية هنا لا تعني أن التزامه هو التزام ببذل عناية بل هو التزام بتحقيق نتيجة لأنه شخص متخصص في النقل البحري، ويقوم في الحقيقة بهذه المهمة الربان بوصفه تابعاً للناقل الذي يتولى قيادة الرحلة البحرية.

وتختلف تدابير المحافظة على البضاعة تبعاً لطبيعتها، مثل التهوية للبضاعة التي تتأكسد من جراء نقص الأوكسجين، والتبريد بالنسبة للخضروات والمواد الغذائية، أو التسخين في حالة السوائل وغير ذلك.

ج - احترام الميعاد المحدد لنقل البضائع:

يجب على الناقل أن يوصل البضاعة في الموعد المحدد في العقد، فإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه النقل، فيفترض أنهما اتفقا على أن يتم النقل في مدة معقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة.

وإذا لم يوصل الناقل البضاعة في الميعاد المحدد، اعتبر مسئولاً ويلتزم بتعويض الضرر الذي لحق الشاحن من جراء التأخير في إيصال البضاعة، وهذا يشمل ما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب.

د - تغيير السفينة عند الضرورة:

يلتزم الناقل بنقل البضاعة على السفينة ذاتها التي شحنت فيها البضاعة، فلا يجوز للربان - من حيث المبدأ - تغيير هذه السفينة في الطريق، ومع ذلك، إذا تعطلت السفينة عن مواصلة السفر لسبب ما، وجب على الناقل تأمين سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل النفقات الناشئة عن ذلك، وإذا كان تعطل السفينة عائداً لسبب أجنبي لا يد للناقل فيه كالقوة القاهرة وغيرها، فتقع النفقات في هذه الحالة على الشاحن.

هـ - توصيل البضائع إلى ميناء الوصول:

يجب على الربان أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه في عقد النقل بهدف توصيل البضاعة إلى ميناء الوصول المحدد في العقد بناءً على رغبة الشاحن، وقد يسمح العقد للربان أحياناً أن يقود السفينة إلى ميناء

غير الميناء المتفق عليه، كأن ينص في العقد على تحديد ميناء الوصول بعبارة "أو أي ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان"، كما في حالة وجود أعمال عدائية أو شغب في دولة الموصول.

٥- التزام الناقل بتسليم البضائع:

وفقاً لنص المادة ٢٢٣ من قانون التجارة البحرية المصري، على ربان السفينة - باعتباره ممثل للناقل - تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسليمها، ويعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل أو ربان السفينة قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها ما لم يثبت غير ذلك

أ - المقصود بتسليم البضائع:

يقصد بتسليم البضائع قيام الناقل أو ممثله بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق الشرعي عليها في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد.

ويلتزم الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه عند الوصول إلى ميناء المقصد كما استلمها من مرفأ الشحن، ويُعدّ التسليم المرحلة الأخيرة من عقد النقل البحري.

ويعد التسليم عملية قانونية تتميز عن التفريغ الذي هو مجرد عملية مادية، لذلك قد يكون التسليم سابقاً على التفريغ إذا تحمل المرسل إليه الالتزام بالتفريغ، وقد يكون لاحقاً له إذا كان التفريغ على عاتق الناقل.

ولا ينتهي عقد النقل البحري إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة تسليمياً فعلياً إلى المرسل إليه أو ممثله وليس حكماً، أي تمكين المرسل إليه من فحص ومعاينة البضاعة مادياً أو تحريكها أو تغطيتها.

وبالتالي فالتسليم في عقود النقل البحري هو تسليم البضاعة فعلياً وذلك بأن يتخذ الناقل والمرسل إليه إجراءات وخطوات استلام البضاعة كأن يعاين المرسل إليه البضاعة ويبيدي تحفظات عليها ويبلغها إلى الناقل.

ب - التنازع السلبي عند تسليم البضائع:

قد يحدث أحياناً أن تصل البضاعة إلى ميناء الوصول ولا يتقدم صاحب الحق لاستلامها أو يحضر ويمتنع عن استلامها أو يمتنع عن أداء أجره النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل.

ففي مثل هذه الحالات يكون من حق الناقل أن يطلب من قاضي الأمور المستعجلة الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء أجره النقل.

ج - التنازع الإيجابي عند تسليم البضائع:

قد يحدث نزاع بين أكثر من شخص عند وصول البضاعة، وكل طرف يدعي أحقيته فيها ويحمل سند شحن، هنا نفرق بين حالتين: الأولى، التزام قبل تسليم البضائع، فإذا حصل التزام بين حملة نسخ من وثيقة الشحن قبل تسليم البضاعة لأي منهم، كانت الأفضلية لحامل النسخة الأقدم في تاريخ التظهير، لأنه بمجرد تظهير وثيقة الشحن وتسليمها للمظهر إليه تنتقل ملكية البضاعة.

وإذا كان تاريخ التظهير واحداً في كل نسخ وثيقة الشحن، فيتوجب على الربان أن يمتنع عن تسليم البضاعة لأي شخص من المتزامين، وأن يودع البضاعة لدى شخص آخر يتفق عليه المتزامون أو تعيينه المحكمة المختصة، إلى أن تفصل في النزاع.

والحالة الثانية، التزام بعد تسليم البضاعة، هنا لا صعوبة في الأمر إذا كانت البضاعة قد سلمت لحامل سند الشحن الأول، إذ أن هذا الحامل مفضل على غيره، ولكن الصعوبة تثور إذا كانت البضاعة قد سلمت لحامل سند الشحن الثاني، فهل يجوز لحامل سند الشحن الأول أن يسترد البضاعة من حامل سند الشحن الثاني؟ هنا لا يستطيع ذلك، لأن حامل سند الشحن الثاني قد حاز البضاعة بسبب صحيح وكان حسن النية وقت حيازته، ومن ثم يصبح مالكا لها تطبيقاً لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.

الفرع الرابع

مسئولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع

إذا كان عقد النقل البحري من أهم موضوعات القانون البحري، فإن مسؤولية الناقل البحري تحتل الصدارة بين المسائل التي تبحث عادةً في النقل البحري.

أولاً - حالات مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

ووفقاً لنص المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية المصري يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها 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.

ولا تسرى أحكام هذه المسؤولية على ما يلي:

أ- الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية، إلا إذا اتفق على غير ذلك.

ب- النقل بمقتضى عقد إيجار، إلا إذا صدر سند شحن تنفيذ لهذا النقل فتسرى أحكام هذه المسؤولية ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل.

ولما كان التزام الناقل التزاماً بنتيجة هي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول بالميعاد المحدد، فإن الناقل

يكون مسئولاً عند عدم تحقيق النتيجة المقصودة لاسيما في حال هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها إلى المرسل إليه، ويكون الناقل مسئولاً في الحالات التالية:

١- مسئولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة:

يكون الناقل مسئولاً إذا هلك البضاعة هلاكاً كلياً، كأن لا تصل البضاعة على الإطلاق، أو أن تصل وهي هالكة هلاكاً جزئياً بحيث تصبح غير صالحة للاستعمال أو للغرض الذي خصت لأجله.

وتقدر قيمة التعويض الذي يلتزم به الناقل بالقيمة السوقية للبضاعة الهالكة في ميناء الوصول إذا كانت تزيد عن سعر شرائها، وذلك تطبيقاً للقواعد العامة.

٢- مسئولية الناقل البحري عن تلف البضاعة أو نقصها:

يقصد بتلف البضاعة هو وصولها بنفس وزنها أو كميتها المبينة في وثيقة الشحن ولكنها بحالة سيئة غير صالحة للغرض الذي أعدت لأجله، كما لو تبللت البضاعة بالماء، أو أصابها العطب، وكذلك لو وجد المرسل إليه عند وصول البضاعة نقصاً في وزنها أو في عددها المدون في وثيقة الشحن.

ويعد الناقل مسؤولاً أيضاً عن التلف الذي يصيب البضاعة عند الوصول، إذ يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة، ما لم تدرج في وثيقة الشحن تحفظات خاصة بحالة البضاعة عند شحنها في السفينة.

٣- مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة:

يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو الذي جرى العرف أو العادة على تطبيقه.

وفي هذا السياق تقضي المادة ٢٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري، بأن الناقل يسأل عن التأخير في تسليم البضائع إلا 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.

ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية المصري، وهو التعويض الذي لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى.

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

ثانياً - الأخطاء التي تستتبع مسؤولية الناقل:

يكون الناقل مسئول عن خطأه الشخصي وعن أخطاء تابعيه، وذلك كما يلي:

١- مسؤولية الناقل عن خطأه الشخصي:

فقد يكون الضرر الذي لحق بالبضاعة ناشئاً عن خطأ الناقل الشخصي، وهذه الصورة كثيرة الوقوع بسبب تطور وسائل الاتصال حيث يتدخل الناقلون بشكل قوي في كل ما يحيط بالرحلات البحرية ويتلقى الأشخاص الذين يشتركون معهم في تنفيذ عقد النقل البحري بشكل دائم ومستمر التعليمات والأوامر.

ومن أمثلة الخطأ الشخصي للناقل، أن يقوم بنقل البضاعة على سفينة غير صالحة للملاحة البحرية، وإذا كان عدم صلاحية السفينة للملاحة ناشئاً عن عيب خفي بها يجهله الناقل، فإن ذلك يجعله في منأى من المسؤولية.

٢- مسؤولية الناقل عن خطأ تابعيه:

الغالب أن ينشأ الضرر الذي يلحق بالبضاعة عن خطأ تابعي الناقل البحريين كالربان أو أحد أفراد الطاقم أو المرشد أو تابعيه البريين، الذين يستعين بهم في تنفيذ عقد النقل البحري، كأن يكون الهلاك نتيجة سرقة أو حريق نشأ عن خطأ أحد البحارة، أو تصادم السفينة بخطأ من الربان نتيجة مناورة خاطئة في السفينة أو عدم العناية بالبضاعة أو رصها رصاً سيئاً.

ويسأل الناقل البحري عن الأضرار التي تسببها الأخطاء التي تقع من هؤلاء التابعين تطبيقاً للقواعد العامة في القانون المدني الخاصة بمسئولية المتبوع عن أفعال تابعيه.

ثالثاً - حالات إعفاء الناقل من المسئولية:

لا يفلت الناقل من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن عدم تنفيذ التزامه إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، كالحادث المفاجئ أو القوة القاهرة أو إلى خطأ الشاحن أو خطأ الغير أو غير ذلك.

فوفقاً لنص المادة ٢٢٩ من قانون التجارة البحرية وما بعدها، يعفى الناقل من المسئولية، إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه.

كذلك إذا تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها، فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات، ولا 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، ويعفى الناقل من المسؤولية في الحالات التالية:

١- عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء الرحلة البحرية:

متى كان الناقل ملتزم ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية قبل بدء السفر وعند بدئه، إلا أنه يعفى من المسؤولية عن الهلاك والتلف الذي ينشأ عن عدم صلاحية السفينة بعد بدء السفر، ما لم يكن ذلك راجعاً لعدم بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة.

ويفهم من ذلك أن الناقل يعفى من المسؤولية إذا تعطلت السفينة عن السفر خلال الرحلة البحرية، بشرط أن يثبت أنه قام بإعدادها قبل بداية الرحلة وعند انطلاق الرحلة.

وحتى تطبق هذه الحالة من الإعفاء يجب أن يثبت الناقل أنه اتخذ كل التدابير اللازمة لإصلاح السفينة من أجل متابعة الرحلة البحرية، لكنه لم يتمكن من ذلك.

ومن أمثلة تعطل السفينة خلال الرحلة، ظهور عيب خفي في السفينة لم يكن بإمكان الناقل اكتشافه قبل بدء الرحلة.

٢- الأخطاء الملاحية:

الأخطاء الملاحية هي الأخطاء الفنية في قيادة وإدارة السفينة أثناء الرحلة البحرية، كما لو حدث جنوح للسفينة نتيجة سوء تقدير الربان عند قيادتها، أو عدم إحكام غلق أبواب السفينة من قبل البحارة مما أدى إلى تسرب الماء إلى السفينة.

ويعفى الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ عن الأخطاء التي تقع من الربان أو البحارة أو المرشدين أو غيرهم من التابعين البحريين التي تتصل بقيادة وإدارة السفينة من الناحية الملاحية.

ومع ذلك، فإن إعفاء الناقل لا يخل بمسئولية مالك السفينة عن هذه الأخطاء باعتباره متبوعاً يسأل عن أخطاء تابعيه إذا وقعت أثناء أو بسبب تأدية وظائفهم.

ولا يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان الخطأ الذي ارتكبه تابعوه خطأً تجارياً، ذلك الخطأ الذي يتصل بالمحافظة على البضاعة أثناء عمليات شحنها أو رصها أو تفريغها، كتهويتها وتبريدها وتسخينها والإشراف عليها بشكل عام خلال الرحلة البحرية.

٣- القوة القاهرة:

القوة القاهرة هي كل أمر خارج عن إرادة الإنسان لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه، وحتى يعتد بالقوة القاهرة يجب أن تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، أما إذا نتج عنها صعوبة في التنفيذ فلا يعتبر ذلك من قبيل القوة القاهرة.

ويلاحظ أنه، يقع على عاتق الناقل إثبات القوة القاهرة حتى يستطيع دفع المسؤولية عنه، ويحرم الناقل من الإعفاء من المسؤولية إذا تبين أن القوة القاهرة ما كانت لتحدث لو لم يرتكب الناقل أو أحد تابعيه خطأ.

٤- العيب الذاتي في البضاعة:

العيب الذاتي في لبضاعة هو أي ضرر ينشأ من طبيعة البضاعة ذاتها ويؤدي إلى هلاكها أو تلفها دون تدخل من الناقل، وفي هذه الحالة، لا يسأل الناقل عن ذلك، كأن تكون البضاعة سريعة العطب أو مما يتلف بالحرارة أو البرودة أو الرطوبة، مثال الحبوب واللحوم والخضروات والفاكهة وغيرها.

ويقع على عاتق الناقل إثبات العيب الذاتي في البضاعة الذي أدى إلى هلاكها أو تلفها، أما لو استطاع الشاحن أن يثبت أن العيب الذاتي للبضاعة لم يكن هو السبب الوحيد في هلاكها أو تلفها خلال الرحلة البحرية اعتبر الناقل مسؤولاً بقدر مساهمته في إحداث هذا الضرر.

٥- خطأ الشاحن:

لا يعد الناقل مسؤولاً إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناشئ عن خطأ الشاحن، كعدم إحكام حزم البضاعة أو سوء تعبئتها أو عدم وضع العلامات المميزة لها أو عدم تقديم بيانات صحيحة عن طبيعة البضاعة.

ويستطيع الناقل أن يثبت خطأ الشاحن إذا أثبت أن هذا الأخير لم يخطره صراحة عن طبيعة البضاعة المراد نقلها حتى يتخذ كل التدابير اللازمة والمناسبة للمحافظة على البضاعة.

٦- خطأ الغير:

الغير الأشخاص هو كل شخص لا يسأل الناقل عن تصرفاته، أي غير التابعين البحريين ووكلائه أو ممثليه أثناء تنفيذ عقد النقل البحري.

ووفقاً للقواعد العامة، يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان السبب في هلاك البضاعة أو تلفها راجعاً إلى تصرف من الغير، ومن أمثلة ذلك، تصادم سفينة الناقل مع سفينة أخرى أدى إلى هلاك أو تلف البضاعة المنقولة على ظهر السفينة الأولى.

ففي هذه الحالة، لا يسأل الناقل عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، وإنما يتوجب على صاحب البضاعة المتضررة أن يقيم دعوى ضد مالك السفينة الصادمة لأنه يعتبر من الغير بالنسبة للناقل.

كما لا يسأل الناقل إذا كان الضرر ناتجاً عن بضاعة أخرى مجاورة خطرة لم يُعلن صاحبها عن طبيعتها ولم يكن في وسع الناقل أن يعلم بخطورها، لأن سبب الضرر عائد إلى فعل الغير وهو صاحب البضاعة المعيبة.

٧- تصرفات الناقل الخالية من الخطأ:

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يترتب على الأعمال التي يلتزم الناقل بالقيام بها حتى ولو أدى ذلك لتضرر البضاعة المنقولة ببعض الهلاك أو التلف، وهذه الأعمال هي:

أ- محاولة أو إنقاذ الأرواح والأموال في البحر.

ب- العيوب الخفية التي لا تكتشفها اليقظة العادية.

ج- الانحراف عن خط سير الرحلة بشرط أن يكون الانحراف يبرره سبب معقول.

ويلاحظ أن إعفاء الناقل من المسؤولية، يترتب عليه قلب عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن، بحيث يستطيع هذا الأخير أن يثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة يعود إلى الناقل رغم وجود سبب الإعفاء القانوني، وبالتالي إذا نجح الشاحن في إثبات أن الناقل لم يتخذ كل التدابير اللازمة لدفع الضرر في كل مرة، بقي الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي وقع على البضاعة بالرغم من تحقق سبب الإعفاء القانوني.

رابعاً - النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري:

النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري تكون في الفترة بين استلام الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، وفي هذا النطاق الزمني تسري أحكام المسئولية المنصوص عليها في قانوناً، أما خارج هذا النطاق الزمني، أي ما قبل هذه الفترة أو ما بعدها فتخضع مسئولية الناقل للقواعد العامة في المسئولية، ولذلك يجوز الاتفاق بشأنها على شروط الإعفاء من المسئولية تطبيقاً لمبدأ حرية التعاقد.

خامساً - بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية وصحتها:

توجد حالات تكون فيها شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية باطلة وحالات أخرى تكون صحيحة، وذلك كما يلي:

١- شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية الباطلة:

أ - إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها.

ب - تحديد مسئولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه قانوناً.

ج - التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل، فهذا الشرط يعد باطلاً لأنه يسمح للناقل بتغطية المسئولية عن أخطائه على نفقة الشاحن.

د - تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل.

هـ - شرط "الجهل بالوزن" وما شابهه من التحفظات المتعلقة بالبضائع، إذا لم تكن لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن، أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتحقق منها.

٢- شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية الصحيحة:

أ - شرط تنازل الناقل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له، أو الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه من مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يذكر ذلك في وثيقة الشحن، كما لو اشترط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أعلى من الحد القانوني المقرر.

ب - الشرط المتعلق بتسوية الخسائر البحرية المشتركة وفقاً لقانون معين، أو وفقاً لقواعد معينة.

ج - شرط استحقاق أجره النقل في جميع الأحوال، فهذا الشرط ليس شرط إعفاء من المسؤولية لأنه لا يمنع المرسل إليه من مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

د - التفريغ التلقائي على نفقة المرسل إليه ومسؤوليته، وذلك إذا لم يتقدم لتفريغ البضائع وتسليمها خلال فترة معينة من وصول السفينة.

سادساً - تحديد مسؤولية الناقل البحري:

في مقابل حرمان الناقل البحري من إدراج شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية في وثيقة الشحن، أجاز له القانون تحديد مسؤوليته، وذلك حتى لا يرضخ تحت أعبائها فيعجز عن مواصلة استثمار السفينة ويفقد التوازن بين مصلحة الشاحنين ومصلحة الناقلين.

ووفقاً لنص المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية المصري، تحدد المسؤولية أيّاً 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 الإجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى.

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

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

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

ويسقط الحق في تحديد المسؤولية في حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادر من الناقل أو من أحد تابعيه، ويقع عبء إثبات الخطأ على المضرور الذي يريد حرمان الناقل من تحديد المسؤولية.

وإذا 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.

ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة ٢٣٣ من هذا القانون وهو ألا يجاوز التعويض ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى.

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

سابعاً - دعوى المسؤولية:

نتناول أطاف دعوى المسؤولية والمحكمة المختصة وانقضائها، وذلك كما يلي:

١- أطراف الدعوى المسؤولية:

المدعي هو الشاحن أو المرسل إليه ويمكن أن يكون المؤمن الذي حل محل الشاحن أو المرسل إليه في حدود ما دفعه من تعويض للمؤمن له، والمدعى عليه هو الناقل أو من يمثله.

٢- المحكمة المختصة:

ووفقاً لنص المادة ٢٤٥ من قانون التجارة البحرية المصري، ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية، ويجوز 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.

ووفقاً لنص المادة ٢٤٦ من قانون التجارة البحرية المصري، إذا اتفق في عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلى التحكيم،

وجب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعى في دائرة المحكمة التي يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو في موطن المدعى عليه أو في مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه في هذا المكان مركز رئيسي أو فرع أو وكالة أو في المكان المعين في اتفاق التحكيم أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذي حجز فيه على السفينة.

ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده.

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

٣- انقضاء دعوى المسؤولية:

وفقاً لنص المادة ٢٤٤ من قانون التجارة البحرية المصري، تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع - بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

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

وينقضي حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من
الملتزمين بمضي تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ
قيامه بالوفاء ولو انقضت مدة السنتين المشار إليها.

المطلب الثاني

عقد النقل البحري للأشخاص

أولاً - تعريف عقد البحري للأشخاص وإثباته:

عقد النقل البحري للأشخاص هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل
المسافر وأمتعته عن طريق البحر في مقابل أجره محددة يتم الاتفاق عليها
بين الطرفين.

ويعتبر عقد النقل البحري للأشخاص من العقود الرضائية التي يكفي
لانعقادها تلاقي الإيجاب والقبول، وما الكتابة إلا لإثبات العقد وليس
لصحته، ويتم إثبات عقد النقل البحري للأشخاص بمحرر يسمى "تذكرة
السفر"، ويذكر في تذكرة السفر على وجه الخصوص البيانات التالية:

أ- اسم الناقل واسم المسافر.

ب- بيان عن الرحلة.

ج- اسم السفينة.

د- ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانئ المتوسطة لرسو السفينة.

هـ- أجرة النقل.

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

ويلاحظ أن لا يجوز النزول عن تذكرة السفر أو مكانه في السفينة لأي شخص آخر، لأن عقد النقل البحري للأشخاص يقوم على الاعتبار الشخصي، ولا يجوز النزول عن تذكرة السفر للغير إلا بموافقة الناقل، حتى يكون هذا الأخير على علم بالمسافرين على ظهر السفينة.

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

ثانياً - التزامات الناقل في عقد النقل البحري للأشخاص:

يلتزم الناقل البحري للأشخاص بعدة التزامات في مواجهة المسافر، وهي كما يلي:

١- التزام الناقل بتسليم المسافر تذكرة السفر:

يلتزم الناقل في عقد النقل البحري للأشخاص تسليم المسافرين تذكرة السفر متضمنة كافة البيانات التي نص عليها القانون أو وثيقة السفر الأخرى البديلة عن تذكرة السفر في الوقت المناسب، ويقوم بتنفيذ ما ورد بها من أحكام.

٢- التزام الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها:

وفقاً لنص المادة ٢٥٠ من قانون التجارة البحرية المصري، يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه، ويلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة السفر، وبالتالي لا يقتصر التزام الناقل على تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية في بداية الرحلة، ولكن يجب أن تستمر صلاحية السفينة للملاحة طوال الرحلة البحرية وحتى وصل المسافر إلى ميناء الوصول، وهذا الالتزام هو التزام هو التزام ببذل عناية وليس التزام بتحقيق نتيجة، وهو يعفى من المسؤولية إذا بذل العناية اللازمة لبقاء السفينة صالحة للملاحة.

ويعتبر الناقل قد أوفى بالتزامه إذا قام بتجهيز السفينة بالآلات والمعدات اللازمة لقيام السفينة بالرحلة البحرية كالخراطم والبوصلات وقوارب النجاة والوقود والمواد الغذائية بما يجعل السفينة صالحة لتنفيذ عقد النقل.

٣- التزام الناقل بنقل المسافرين إلى الميناء المتفق عليه دون تأخير:

يلتزم الناقل بنقل المسافر إلى ميناء الوصول في الميعاد المحدد ودون تأخير، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة، بحيث يسأل الناقل إذا لت تصل السفينة لميناء الوصول في الوقت المحدد بسبب انحراف الربان عن خطط سير الرحلة البحرية دون مبرر.

كما يلتزم الناقل بتوفير مكان للمسافر طوال الرحلة البحرية وتقديم الخدمات المألوفة كالأطعمة والمشروبات والخدمات الطبية وغيرها من الخدمات التي قد يحتاج إليها المسافر بما لا يجاوز ما هو منصوص عليه في تذكرة السفر.

ووفقاً لنص المادة ٢٥٤ من قانون التجارة البحرية المصري، إذا تعذر السفر بسبب لا يرجع إلى الناقل، فسخ العقد دون تعويض وإذا ثبت أن المانع من السفر يرجع إلى فعل الناقل التزم بتعويض يعادل نصف الأجرة، ويفترض أن تعذر السفر راجع إلى فعل الناقل حتى يقوم الدليل على غير ذلك.

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

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

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

٤- التزام الناقل بضمان سلامة المسافر:

يلتزم الناقل بضمان سلامة المسافر، فلا يكفي تنفيذ الناقل لالتزامه بنقل المسافر ميتاً أو مصاباً، ولكن يلتزم باتخاذ التدابير اللازمة لعدم تعرض المسافر للهلاك أو الإصابات البدنية.

وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة، حيث يسأل الناقل في حالة وفاة المسافر أو إصابته بدينياً، ما لم يثبت الناقل أن الوفاة كانت طبيعية أو أن الوفاة أو الإصابة كانت بفعل أجنبي لا يد له فيه، كالقوة القاهرة أو فعل المسافر نفسه أو فعل الغير.

٥- التزام الناقل بنقل أمتعة المسافر:

وفقاً لنص المادة ٢٦٦ من قانون التجارة البحرية المصري يلتزم الناقل بنقل أمتعة المسافر في الحدود التي يعينها العقد أو العرف، ويسلم الناقل أو

من ينوب عنه إيصالاً بالأمّعة التي يسلمها إليه المسافر لنقلها وتسجل هذه الأمّعة في دفتر خاص، وتعد من الأمّعة المسجلة السيارات وغيرها من المركبات التي يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة.

وإذا لم يسلم المسافر الأمّعة وفضل الاحتفاظ بها معه في غرفته أو في مكان إقامته وهي ما تعرف بالأمّعة غير المسجلة، هذه الأمّعة لا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها أو ضياعها، ما لم يثبت المسافر خطأ الناقل أو خطأ تابعيه.

ثالثاً - التزامات المسافر في عقد النقل البحري للأشخاص:

يلتزم المسافر في عقد النقل البحري بعدة التزامات، وهي كما يلي:

١- التزام المسافر بالحضور في الميعاد والمكان المحددين:

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

وإذا كان المسافر قد سبق له وأن دفع الأجرة فلا يحق له استردادها، حيث يعتبر ذلك جزاءً له لعدم قيامه بتنفيذ التزامه بالحضور في الزمان والمكان المحددين لبدء الرحلة البحرية.

٢- التزام المسافر بمراعاة النظام على السفينة:

يلتزم المسافر بمراعاة النظام على ظهر السفينة، وذلك بإتباع أوامر وتعليمات الربان، وفي حالة المخالفة فإنه يتعرض للعقوبات التي يمكن أن يوقعها عليه الربان، بما يملك من سلطات على ظهر السفينة، ومنها توقيع الجزاءات على من يخل بالنظام والأمن على ظهر السفينة.

٣- التزام المسافر بدفع الأجرة:

من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق المسافر هو دفع الأجرة المتفق عليها للناقل، ولكن هذا الالتزام لا يسري في حالة النقل المجاني الذي تقوم به بعض شركات النقل كنوع من الدعاية، هذا وفقاً لنص المادة ٢٦٥ من قانون التجارة البحرية المصري، حيث لا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص على النقل المجاني إلا إذا كان الناقل محترفاً.

كما لا تسري أحكام عقد النقل البحري للأشخاص في حالة الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلسة بقصد السفر بغير أجرة، حيث يحق للربان مطالبتهم بالأجرة أو ترك السفينة.

ولكن، تسري أحكام عقد نقل الأشخاص على الأشخاص الذين يوافق الناقل على نقلهم كمرافقين لحيوانات حية أو لشيء آخر ينقله بمقتضى عقد نقل بضائع، وبالتالي يلتزمون بدفع الأجرة للربان.

وإذا توفى المسافر أو قام مانع يحول دون سفره فسخ العقد بشرط أن يخطر هو أو ورثته الناقل بذلك قبل الميعاد المعين للسفر بثلاثة أيام على الأقل فإذا تم الإخطار فلا يستحق الناقل إلا ربع الأجرة.

وتسرى هذه الأحكام على أفراد عائلة المسافر وتابعيه الذين كان مقرراً أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك.

رابعاً - مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للأشخاص:

تتعدد حالات مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للأشخاص: وهي كما يلي:

١- مسؤولية الناقل عن وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية:

وفقاً لنص المادة ٢٥٦ من قانون التجارة البحرية المصري، يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية، إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل.

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

وفي حالة الإصابة البدنية، يجب إخطار الناقل كتابة بالإصابة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ مغادرة المسافرين السفينة، وإلا افتراض إنه غادرها دون إصابة، ما لم يثبت هو غير ذلك.

ويعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبتت أن وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

ولا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة وفاة المسافرين أو إصابته على مائة وخمسين ألف جنيه، ويجوز الاتفاق على حد للتعويض يزيد على هذا المقدار، ويشمل التعويض المقرر في هذه الحالة مجموع طلبات التعويض التي تقدم من المسافرين أو من ورثته أو ممن يعولهم، وذلك عن كل حادث على حدة.

٢- مسؤولية الناقل عن التأخير في تنفيذ العقد:

وفقاً لنص المادة ٢٦٢ من قانون التجارة البحرية المصري، يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يربتها عليه العقد، إلا إذا اثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

٣- مسؤولية الناقل عن هلاك الأمتعة المسجلة:

يسأل الناقل عن هلاك الأمتعة المسجلة للمسافر أو تلفها، ووفقاً لنص المادة ٢٦٨ من قانون التجارة البحرية المصري، لا يجوز أن تزيد قيمة

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

٤- مسؤولية الناقل عن هلاك الأمتعة غير المسجلة:

يسأل الناقل عن هلاك أو تلف الأمتعة غير المسجلة التي يحتفظ بها المسافر معه في غرفته أو مكان إقامته، إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ الناقل أو خطأ من ينوب عنه أو تابعيه.

ومع مراعاة التعويض عند وفاة المسافر أو إصابته بدنياً والمحدد بمائة وخمسين ألف جنيه، لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة هلاك الأمتعة غير المسجلة أو تلفها عن ألفي جنيه لكل مسافر، ولا يسرى هذا الحد على الأشياء التي يودعها المسافر عند الربان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة متى أخطره بأهمية المحافظة عليها.

وفي جميع الأحوال، لا يجوز للربان أن يحبس أمتعة المسافر غير المسجلة وفاء لأجرة النقل.

خمساً - تحديد مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للأشخاص:

وفقاً لنص المادة ٢٥٩ من قانون التجارة البحرية المصري، لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث.

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

أ- إعفاء الناقل من المسؤولية قبل المسافرين أو ورثته أو من يعولهم.

ب- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتقه.

ج- تحديد التعويض بأقل من مائة وخمسين ألف جنيه.

د- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافرين.

سادساً - دعوى المسؤولية:

عند النزاع بين أطراف عقد النقل البحري للأشخاص ترفع الدعاوى إلى المحكمة المختصة وفقاً للأحكام المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية والتجارية، ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء القيام أو ميناء الوصول

أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده.

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

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

المبحث الثالث

عقد القطر البحري

القطر البحري تلجأ إليه السفينة وهي في عرض البحر كوسيلة لتوصيلها إلى مكان أو ميناء آمن إذا تعطلت آلاتها أو أصيبت بحادث يمنعها من مواصلة سيرها، وبالتالي فقطر السفينة هو جرّها أو سحبها بوساطة قاطرة أو قاطرات بحرية، حيث تقدم القاطرات خدماتها للسفينة إذا ما تعطلت آلاتها المحركة في عرض البحر أو حين تقع لها حوادث كالجنوح، إذ يمكن عن طريق القطر أن تتخطى السفينة العقبة التي تحول بينها وبين مواصلة سيرها، ويلزم القطر في الموانئ لتسهيل دخول السفن ورسوها،

كذلك فإن القطر قد يحدث كقوة مسيرة لمنشآت بحرية ليست سفناً كالعائمات والرافعات البحرية.

أولاً - تعريف القطر البحري:

القطر البحري هو عقد بمقتضاه يتفق مجهز القاطرة البحرية بتقديم خدمات القطر لمجهز السفينة المقطورة، وإذا تم الاتفاق كوسيلة لإنقاذ سفينة فإن قواعد المساعدة والإنقاذ هي التي تسري في شأن القطر.

ثانياً - الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري:

يتخذ القطر البحري تكييفه القانوني من الغرض منه، فإذا كان الهدف منه قطر سفينة مجهزة بطاقمها البحري فهو عقد مقاوله تقديم خدمة، وإذا كان القصد منه جر عائمات بحرية ليست لها قوة محرك من مكان إلى آخر فهو عقد نقل بموجبه يتعهد مجهز القاطرة بنقل هذه العائمات.

ويسأل مجهز سفينة القطر مسؤولية الناقل، ويلتزم بتحقيق نتيجة وهي وصول العائمة بما تحمله سليمة إلى وجهتها، إلا إذا أثبت حصول الضرر بقوة قاهرة أو بخطأ العائمة المقطورة.

أما لو قامت القاطرة البحرية بقطر سفينة مجهزة بطاقمها البحري بحيث تعاون القاطرة في تقديم القوة المحركة مع بقاء طاقم السفينة المقطورة

قادراً على التحكم في عملية القطر ورقابتها، فإن مجهز القاطرة يقدم خدماتها فقط.

وهنا يكون التزامه ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، ولا يسأل عن الضرر الذي قد يقع خلال القطر سواء للسفينة أو المقطورة أو للغير ما لم يثبت وقوع خطأ منه.

كذلك فإن إدارة الميناء لا تكون مسؤولة عن أي تأخير أو توقف أو إعاقة لسرعة قارب القطر مهما كان السبب وفي أي مكان.

ثالثاً - إدارة عملية القطر البحري:

فوفقاً لنص المادة ٢٧٩ في فقرتها الأولى من قانون التجارة البحرية المصري، تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي يمكن أن تحدث أثناء عملية القطر.

وبالتالي فالقطر البحري يقع على سفن مجهزة وعليها طاقمها، لذلك فإن ربان وبخارة القاطرة البحرية التابعة لإدارة الميناء المؤجرة أو المستخدمة في قطر سفينة يخضع لأوامر وإشراف ربان السفينة أو الوحدة المقطورة ومالكها وبحارتها، وذلك لأن السفينة المقطورة تكون قادرة على الإشراف

على عملية القطر، كما أن ربان السفينة المقطورة يستعين بالقاطرة البحرية عن القوة المحركة للسفينة، فيصدر أوامره لربان سفينة القطر الذي ينفذ الأوامر.

ونظراً لأن ربان القاطرة يعمل تحت إشراف ربان السفينة، فإن ربان السفينة يكون مسؤولاً عن الحوادث التي تقع لسفينته أثناء عملية القطر، كما أن السفينة المقطورة لا تسأل عن الضرر الذي يلحق القاطرات البحرية أثناء عملية القطر طالما لم يقع منها خطأ جسيماً أدى لحدوث ضرر بالقاطرة، أما الخطأ العادي الذي يتوقعه مجهز القاطرة فيتحمل نتائجه.

ومع ذلك، ووفقاً لنص المادة ٢٧٩ في فقرتها الثانية من قانون التجارة البحرية المصري، فإنه يجوز باتفاق كتابي أن يتم ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة.

أما إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ، فإنها تكون - وفقاً لنص المادة ٢٨٠ من قانون التجارة البحرية المصري - لربان السفينة القاطرة، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة، ومع ذلك فإنه يجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة،

وفى هذه الحالة يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر.

رابعاً - انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري:

وتنقضي الدعاوى الناشئة عن عملية القطر - وفقاً لنص المادة ٢٨١ من قانون التجارة البحرية المصري - بمضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه عملية القطر.

المبحث الرابع

عقد الإرشاد البحري

أولاً - تعريف المرشد البحري:

يعد الإرشاد البحري وسيلة أمان للسفينة عند دخولها الموانئ أو عبورها القنوات البحرية، كما أنه يحقق مصلحة هذه الموانئ والقنوات حتى لا تتعطل نتيجة حوادث بحرية تقع عند دخول السفينة الميناء أو الخروج منه أو حين عبورها القنوات البحرية، كذلك يحقق الإرشاد البحري مصلحة

المجهز والربان، خاصة إذا كان الربان يدخل السفينة في الميناء لأول مرة أو لم يسبق له المرور بالقناة من قبل، أو مر بها ولكن تغيرت ظروف الملاحة نتيجة الإنشاءات الجديدة، فيكون من الأفضل الاستعانة بالمرشد البحري.

والمرشد البحري هو كل شخص مؤهل معين أو مصرح له رسمياً بالقيام بعمليات الإرشاد للسفن في الموانئ المصرية.

ثانياً - عقد الإرشاد البحري:

عقد الإرشاد البحري هو عقد بين ربان السفينة بوصفه ممثلاً قانونياً للمجهز وبين المرشد، بمقتضاه يلتزم المرشد بتقديم المعلومات الصحيحة للربان عند دخول السفينة الميناء أو خروجها منه أو عند عبورها قناة بحرية وذلك مقابل مبلغ معين يحدده القانون، ووفقاً لنص المادة ٢٨٥ من قانون التجارة البحرية المصري - إذا اضطر المرشد إلى السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناءً على طلب الربان، فإن هذا الأخير يلتزم بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذي قام منه مع التعويض عند الاقتضاء.

ويصدر الإيجاب عن الربان برفع علم أو إشارة أو إطلاق صافرات حسب النظم الدولية المتبعة، كما يصدر القبول من المرشد بتوجهه إلى السفينة ليتولى عملية إرشادها، ووفقاً لنص المادة ٢٨٤ من قانون التجارة

البحرية المصري - على المرشد أن يقدم مساعدته أولاً للسفينة التي تكون في خطر ولو لم يطلب إليه ذلك.

وإذا اقتضت مهمة المرشد على تقديم النصيحة لربان السفينة، فإنه يحق للربان أن يرفض نصائح أو إرشادات المرشد، إذا رأى أنها قد تعرض السفينة للخطر، لأن الربان يظل هو المسؤول الأول عن قيادة السفينة.

ومن الملاحظ أنه وحتى لو كان الإرشاد إجبارياً، فإن المرشد يعتبر أثناء قيامه بعمله تابعاً للمجهز لأنه يقوم بالعمل لحساب ومصلحة المجهز ويعمل تحت إشراف الربان المسؤول عن قيادة السفينة.

وبالتالي يسأل المجهز في مواجهة الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد مسؤولية المتبوع التي تقع عن أعمال تابعه التي تقوم على الخطأ في الرقابة والتوجيه حتى لو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، وبناءً على ذلك لا تسأل الجهة التي يتبعها المرشد عن أخطائه مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، حيث نصت المادة ٢٨٦ من قانون التجارة البحرية المصري على أن تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها.

ثالثاً - الالتزام بالإرشاد البحري:

وفقاً لنص المادة ٢٨٢ من قانون التجارة البحرية الإرشاد إجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص، وتسرى فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين

الرسوم الأصلية والإضافية التي تستحق عنه وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

والهدف من ذلك هو منع تعرض السفن للخطر عند الدخول أو الخروج من الموانئ والقنوات البحرية، لذلك يتعرض ربان السفينة للمسئولية إذا دخل بالسفينة في منطقة الإرشاد دون الاستعانة بالمرشد، وهو ما نصت عليه المادة ٢٨٣ من قانون التجارة البحرية حيث أوجبت على كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد أن تتبع القواعد التي تحددها الجهة الإدارية المختصة بطلب الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها.

رابعاً - الإعفاء من الإرشاد البحري:

يلتزم بطلب الإرشاد البحري جميع السفن المصرية والأجنبية أيًا كانت سواء سفن تجارية أو صيد أو نزهة، ومع ذلك فلقد اعفى المشرع المصري بعض السفن من الالتزام بالإرشاد البحري وذلك بالنص على تحديد حالات الإعفاء من الالتزام بإرشاد السفن في الموانئ المصرية بقرار من الوزير المختص، وبالتالي يعفى من الالتزام بالإرشاد السفن الآتية: السفن الحربية أيًا كانت جنسيتها، والسفن المملوكة للحكومات والهيئات العامة التي لا تقوم بعمل تجاري، والسفن الآلية التي تقل حمولتها الكلية عن ثلاثمائة طن، والسفن العائمة المرخص لها بالعمل فقط داخل الموانئ المصرية والسفن والوحدات المرخص لها بالعمل في الملاحة النهرية.

خامساً - المسؤولية عن الإرشاد البحري:

١ - المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير:

وفقاً لنص المادة ٢٨٧ من قانون التجارة البحرية المصري، يسأل مجهزة السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد لسببين: الأول أن دور المرشد يقتصر على تقديم المعلومات للربان عن الميناء وخط السير الذي يجب عليه أن يتبعه، وتكون قيادة السفينة للربان رغم وجود المرشد، ولا يترك الربان قيادة السفينة للمرشد، كما أن الربان يستطيع رفض التعليمات التي يقدمها له المرشد إذا رأى أن تنفيذها ما يعرض السفينة للخطر.

والثاني أن المرشد يعتبر تابعاً للمجهز أثناء قيامه بعملية الإرشاد، لأنه يعمل لحساب هذا المجهز ويعمل تحت إشراف ورقابة ربان السفينة، لذلك يسأل مجهزة السفينة عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عملية الإرشاد البحري.

ومما يسترعي الانتباه أن مجهزة السفينة يسأل عن أخطاء المرشد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً، لأن مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه تقوم على فكرة الخطأ في التوجيه والرقابة ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعيه.

وبالتالي، لا تكون جهة الإدارة التابع لها المرشد مسئولة عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب أخطاء المرشد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، لأن المرشد في هذه الفترة يكون تابعاً لمجهز السفينة - من خلال الربان - في تنفيذ عملية الإرشاد البحري.

٢- المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بسفينة الإرشاد:

وفقاً لنص المادة ٢٨٨ من قانون التجارة البحرية المصري، يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق بسفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد، وبالتالي لا يستطيع مجهز السفينة دفع المسؤولية عنه، إلا إذا أثبت وقوع الخطأ الجسيم من جانب مرشد السفينة.

٣- المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالسفينة محل عملية الإرشاد:

وفقاً لنص المادة ٢٩٠ من قانون التجارة البحرية المصري، لا يسأل المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها، ومع ذلك - فإنه وفقاً للقواعد العامة - إذا قدم المرشد للربان معلومات غير دقيقة عن الموانئ والممرات البحرية وأعماقها وخط السير الواجب إتباعه وترتب

على ذلك جنوح السفينة، فإنه يسأل عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها.

وفي جميع الأحوال يجب على مجهز السفينة إثبات خطأ المرشد لقيام مسؤوليته، كأن يثبت وقوع غش من المرشد أو ارتكاب المرشد خطأ جسيماً أثناء تنفيذ عملية الإرشاد البحري.

٤ - المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالمرشد والبحارة:

وفقاً لنص المادة ٢٨٩ من قانون التجارة البحرية المصري، يسأل المجهز عن الضرر الذي يصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو من البحارة، ولا يشترط - هنا - لدفع مسؤولية مجهز السفينة أن يكون خطأ المرشد أو البحارة جسيماً.

سادساً - انقضاء الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري:

وفقاً لنص المادة ٢٩١ من قانون التجارة البحرية المصري تنقضي الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد بمضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية.

الفصل السادس

الحوادث البحرية

سوف نتناول في هذا الفصل التصادم البحري والإنقاذ البحري والخسارات البحرية، وذلك كما يأتي:

المبحث الأول

التصادم البحري

يعد التصادم البحري من أهم الحوادث التي تهدد الرسالة البحرية، وقديماً كان التصادم البحري يعتبر حادثاً عادياً، كأي فعل ضار يرتب المسؤولية، فكان يخضع للقواعد العامة، وذلك لأن التصادم كان قليلاً، لأن السفن الشراعية هي السائدة، فكانت السفن تعتمد كلية علي الرياح، وكان ذلك سبباً في الإقلال من فرص التصادم ونتائجه إذا حدث.

فالسفن الشراعية القديمة كانت بطيئة في حركتها وسيرها أو في مناوراتها، فكان نادراً ما يحدث تصادم، وإنما كان أهم ما تتعرض له هو حادث الغرق الطبيعي عند هياج البحر، وحينئذ لا تثور إلا مسؤولية الربان عن هذا الغرق، إذا كان من الممكن له أن يقاومه أو يتجنبه ولم يفعل.

أما في الوقت الحاضر، فقد زادت خطورة التصادم، ذلك لأن السفن في الوقت الحاضر تصنع من الحديد والصلب، فخسارتها عند حدوث التصادم

تكون كبيرة وباهظة ومكلفة بالنسبة لمجهز السفينة المصدومة، كما أن زيادة سرعتها تؤدي إلى وقوع التصادم مما يترتب عليه خسائر فادحة.

بالإضافة إلى ذلك، فإن ضخامة حمولات السفن وزيادة سرعتها بدرجة كبيرة وكثرة رحلاتها ليلاً ونهاراً واستخدام السفن ذوات الموتور والسفن المندفعة بالطاقة الذرية، كل ذلك أدى إلى تغير الطرق البحرية، فلم تعد السفن تعتمد علي الرياح في سيرها أو اتجاهاتها، وإنما تتبع طرقاً محددة ومفروضة قبل كل شي لاعتبارات تجارية هي كسب الوقت، كما يلاحظ أن الربابنة أصبحوا يعتمدون علي الآلات الحديثة في الرؤية كالرادار مثلاً، وكثيراً ما تخطئ هذه الآلات فيقع التصادم وتكون نتائجه خسائر فادحة للسفن المتصادمة وما عليها من حمولة.

ومما يسترعي الانتباه أن التصادم عند حدوثه لسفينة معينة يكون مميتاً لهذه السفينة لأنه عند التصادم بين السفن المصنوعة من الحديد والصلب، يؤدي ذلك إلي تحطم السفينة وعدم صلاحيتها للاستخدام، فالتصادم هذا إما أن يعرض السفينة للغرق أو يحطم جزء منها مما يؤدي إلي عدم صلاحيتها للاستخدام.

وكذلك بالنسبة للبضائع والأشخاص على ظهر السفينة، فالتصادم يؤدي غالباً إلي الوفاة سواء للركاب أو لطاقم السفينة، كما يؤدي إلي خسارة البضائع والتي قد تكون ذات قيمة أكبر من قيمة السفينة ذاتها، وقد تكون هذه السفن محملة بالمواد المشعة مما يؤدي إلي وقوع خطر جسيم بالنسبة

للبضائع وبالنسبة للبيئة، وكذلك يمكن أن يؤدي إلى إحراق السفينة وما فيها.

وبالرغم من التقدم التقني في صناعة السفن يظل التصادم في النهاية هو خطر هام وعام لكل السفن، مهما كانت قوتها وضخامتها، بل إن أكثرها قدرة يمكن أن تكون من ضحاياه وتتكد من جرائه أضراراً لا يمكن إصلاحها بسهولة، الأمر الذي يؤكد الأهمية الدائمة لوجود قواعد منظمة لخطر التصادم سواء من ناحية اتقاء وقوعه أو من ناحية تنظيم آثاره بطريقة عادلة لكافة الأطراف المعنية.

إضافة إلى ذلك، فإن معظم حالات التصادم البحري ترجع إلى الخطأ البشري، بالرغم من كثرة وجود الرادار وليس استعماله، إذا أن الرادار يعطي السفن ضمان خادع ويزيد من التهور في المناورة علي أساس أن الرادار سيسمح بالإفلات من التصادم.

من كل ما تقدم، يتضح لنا أن التصادم البحري من أهم وأخطر الحوادث البحرية التي تحدث للسفن أثناء قيامها بالملاحة البحرية.

التنظيم القانوني للتصادم البحري:

نظراً لما يثيره التصادم البحري من مشاكل قانونية عديدة ومعقدة تتعلق علي وجه الخصوص بالمسؤولية، فقد اهتمت الدول بوضع قواعد لمنع التصادم بين السفن في البحار.

فوضعت قواعد دولية لمنع التصادم في البحار منها القواعد التي أقرها المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار الذي عقد بلندن في ٢٠ أكتوبر سنة ١٩٧٢م والذي وافقت عليه مصر بقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٥٧ لسنة ١٩٨٦م.

ومن ناحية أخرى شعرت الدول بوجوب توحيد القواعد القانونية المتعلقة بالتصادم البحري ولذلك أبرمت معاهدة دولية في بروكسل بتاريخ ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠م.

ولما كانت هذه المعاهدة الأخيرة قد أغفلت وضع قواعد للاختصاص القضائي في موضوع التصادم رغم أهميته القصوى، فقد أبرمت معاهدتان في بروكسل بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢م، الأولى تتعلق بتوحيد قواعد الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى، والثانية خاصة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني في مسائل التصادم.

أما المعاهدة الأولى الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى قد وافقت مصر عليها بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٥٥م، وصدر قرار وزير الخارجية بنشرها وتنفيذها اعتباراً من ٢٤ فبراير ١٩٥٦م، أما المعاهدة الثانية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري وافقت عليها مصر بالقانون رقم ٣٤ لسنة ١٩٥٥م، وصدر قرار من وزير الخارجية بنشرها وتنفيذها اعتباراً من ٢٤ فبراير ١٩٥٦م.

وقد تناول المشرع البحري موضوع التصادم في المواد من ٢٩٢ إلى ٣٠١، وجاءت أحكام هذه المواد مطابقة لأحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠م توحيداً للتنظيم الوطني والتنظيم الدولي.

ويلاحظ أن أحكام المعاهدة تنطبق عندما تكون جميع السفن الداخلة في التصادم تابعة لدول مختلفة موقعة علي المعاهدة أو منضمة إليها، أما إذا كانت جميع السفن الداخلة في التصادم مصرية فإن القانون المصري هو الذي يطبق دون المعاهدة.

المطلب الأول

تعريف التصادم البحري

لكي نحيط علماً بمعاني ودلالات التصادم لابد من التعرض إلي كل من التعريف اللغوي وكذلك التعريف الاصطلاحي للتصادم.

أولاً - التعريف اللغوي للتصادم:

كلمة تصادم جاءت من الفعل صدم أو صدمه يصدمه صدماً أي دفعه وضربه بجسده، ويقال صدمه أمر شديد أي أصابه، ويستفاد من ذلك أن التصادم البحري في اللغة يعني التضارب والاحتكاك بين أجسام المنشآت العامة.

ثانيا - تعريف التصادم البحري في الاصطلاح القانوني:

لم يرد في التقنين البحري القديم تعريف التصادم البحري وأن القانون البحري المصري الملغي لم يضع تعريفاً للتصادم البحري بل لم ينظم التصادم البحري بصفة عامة سوي في ثلاث مواد هي المادة ٢٤٢، ٢٧٤، ٢٧٥.

ولم تحدد المادة ٢٤٢ بحري المعنى المقصود بالتصادم، بل اقتصرت علي تناول أنواع التصادم وأحكام المسؤولية فيه، والمادتان ٢٧٤، ٢٧٥ واللتان نظمتها الدفع بعدم القبول التي كانت تخضع له دعوة التصادم البحري في ظل القانون البحري الملغي.

لم تحدد المادة ٢٤٢ بحري المعنى المقصود بالتصادم البحري، إلا أن التصادم في معنى القانون البحري، كما عرفه الفقه هو ارتطام مادي يقع في البحر بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية، ففي مفهوم قانون التجارة البحرية الملغي يلزم أن يحدث تلامس بين جسمي العائمتين، فلا يكفي أن تصاب السفينة بضرر بسبب مرور سفينة أخرى بجوارها حركت الموج تحريكاً شديداً دون أن يحدث بين العائمتين ارتطام مادي، إذا أن مثل هذا الضرر يخضع للقواعد العامة في القانون المدني:

وإزاء صمت المشرع المصري عن تحديد المقصود بالتصادم البحري انقسم الفقه بصدد تعريف التصادم البحري إلي اتجاهين: الاتجاه الأول،

يري أن التصادم البحري هو ارتطام مادي يقع في البحر بين سفينتين أو بين سفينة ومركب للملاحة البحرية؛ الاتجاه الثاني، يرى أن التصادم البحري ارتطام مادي يحصل بين سفينتين بحريتين أو أكثر أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية سواء وقع التصادم في البحر أو في أية مياه بحرية كانت أو داخلية.

وفي الواقع أن منشأ الخلاف في الفقه هو صمت المشرع المصري عن وضع تعريف دقيق للتصادم متضمناً شروط تحققه الأمر الذي دفع البعض إلى مجازاة المنطق الذي يقضي بتطبيق نصوص القانون البحري وعلي وجه الخصوص المادة ٢٤٢ منه علي المصادمات التي تقع في البحر فحسب، وذلك تأسيساً علي أن القانون البحري يحكم الملاحة البحرية والحوادث الناشئة عنها وعلي رأسها التصادم.

ودفع البعض الآخر إلى محاولة التضييق في شقة الخلاف بين القانون البحري الملغي وبين اتفاقية بروكسل المنظمة للتصادم البحري خاصة إن مصر من بين الدول المنضمة إليها، وذلك عن طريق عدم اشتراط وقوع التصادم في البحر اكتفاء بكون احدي المنشآت المتصادمة سفينة بحرية، واعتماداً علي أن مشروع القانون البحري الذي سيصبح القانون الواجب التطبيق في المستقبل قد اعتنق تعريف المعاهدة للتصادم.

ولحسن الحظ أن القانون البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م قد صدر ودخل حيز التنفيذ منذ نوفمبر عام ١٩٩٠م، وقد حسم هذا الخلاف لصالح

الرأي الأخير، إذ اعتنق أحكام اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠م التي لا تعطي أهمية للمياه التي وقع فيها التصادم سواء كانت مياه البحر أو المياه الداخلية وليس ذلك فحسب بل إن القانون الجديد في المادة ٢٩٢ فقرة أولى لم يستلزم - كما كان يشترط الفقه والقضاء في ظل القانون الملغى - حصول ارتطام مادي بين المنشآت العامة لتطبيق أحكام التصادم البحري.

ولقد نصت المادة الأولى من معاهدة بروكسل ١٩١٠م الخاصة بالمسئولية عن التصادم البحري على أن التصادم هو الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم.

وقد تبني التقنين البحري المصري هذا التعريف ونص في المادة ٢٩٢ فقرة أولى منه على أنه في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، تسوى التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم، وفيما عدا العائمت المقيمة بمرسى ثابت، تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال.

وتسرى الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل ولو لم يقع ارتطام مادي على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص

الموجودين على هذه السفينة إذا كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام التي يقررها التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية السارية الدولية في جمهورية مصر العربية بشأن تنظيم السير في البحار.

وفهم من المادة ٢٩٢ بحري المذكورة، أن المشرع أخذ في تعريفه للتصادم بالمعني الذي ورد في المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م، فالتصادم البحري هو الذي يقع بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية، دونما اعتبار للمياه التي يقع فيها التصادم، فقد يكون هذا المكان نهراً أو مياه داخلية أو كان الغالب يقع التصادم في البحر، والمهم أن يكون إحدى المنشأتين المتصادمتين أو المنشآت المتصادمة سفينة بحرية.

وأكثر ما يميز التعريف الذي أورده هذا النص هو أن يتضمن توسيعاً لمفهوم التصادم البحري بحيث يشمل كل تصادم خص سفينة بحرية وهذا التوسع يستفاد من اكتفاء التعريف بوجود سفينة بحرية في التصادم لإخضاع هذا الأخير لقواعد القانون البحري، كما يستفاد من إخضاعه تعويض الأضرار التي تلحق الأشياء والأشخاص الموجودين على السفينة للقواعد المنصوص عليها في الفصل الخاص بالتصادم، ويستفاد من عدم أخذه في الاعتبار طبيعة المياه التي يقع فيها التصادم، ويستفاد من توسعه في مفهوم السفينة البحرية ومركب الملاحية البحرية، ويستفاد من عدم

اشتراطه أن يتخذ التصادم دائماً صورة الارتطام المادي بين المنشأتين العائمتين.

وبناءً عليه، فالتصادم البحري هو كل حادث يقع بين منشأتين عائمتين أحدهما سفينة بحرية يستوي في ذلك أن يحدث ارتطام مادي بين هاتين المنشأتين العائميتين أو ملحقاتهما أم لا مادام أن هناك أضرار لحقت أحدي هاتين المنشأتين.

المطلب الثاني

أنواع التصادم البحري

تتعدد أنواع التصادم البحري، وهي كما يلي:

أولاً - التصادم القهري أو التصادم بقوة القاهرة:

التصادم بقوة القاهرة أو التصادم القهري هو الذي ينشأ عن قوة القاهرة أو حادث فجائي، ويراد بالقوة القاهرة كل حادث لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه، ومن أمثلة ذلك العوامل الجوية كقوة الرياح أو شدة العواصف التي تدفع السفينة إلى الاصطدام بأخرى، كذلك الارتفاع الفجائي للمياه في الميناء والذي لا يمكن تفاديه، وكذلك إطفاء أنوار السفن بأوامر من السلطات العامة بسبب الحرب مثلاً وتعذر الرؤية في هذه الحالات رغم اتخاذ كل وسائل الحيطة والعناية المعتادة من جانب ربابنة السفن.

والتصادم القهري قد يكون نتيجة خطأ سفينة ثالثة كما لو تصادمت السفينتان (ب، ج) نتيجة خطأ السفينة (أ) وثبت أنه لم يكن في إمكانهما توقع خطأ هذه السفينة الأخيرة أو تجنب آثاره، فالتصادم بين السفينتين (ب، ج) يكون تصادماً قهرياً ويكون لهما أن يرجعا على السفينة (أ) للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصابتها، إلا أن هذا الرجوع لا يكون بموجب دعوى التصادم، لأنه لم يحصل ارتطام مادي بين السفينة (أ) من ناحية والسفينة (ب) أو السفينة (ج) إذ أن الارتطام شرط للتصادم.

ولا يكفي لتحقيق التصادم القهري أن يكون الحادث غير متوقع بل يجب أيضاً أن يكون من المستحيل دفعه وإلا كان الربان مخطئاً لكونه لم يتخذ الاحتياطات الضرورية لتجنب هذا الحادث، فالتصادم القهري يستلزم تحققه اختفاء كل خطأ من جانب الربان وطاقم السفن الداخلة في التصادم.

لذلك لا يعد قهرياً التصادم الذي يقع ليلاً في شهر يناير أثناء الرياح المعتدلة، لأن وجود بعض الضباب لا يشكل واقعة استثنائية وغير متوقعة ومثل هذه الظروف لا تشكل قوة قاهرة أو حادث مفاجئ إلا إذا ثبت اختفاء أي خطأ يمكن نسبته إلى المنشأتين المتصادمتين.

كذلك لا يعد من قبيل القوة القاهرة وسبباً في التصادم القهري دوامة المياه التي تحدثها سفينة كبيرة خلفها عند سيرها بسرعة، أو التغير المفاجئ للرياح المعلن عنه سلفاً، ومن الجدير بالذكر أن الأضرار التي تنشأ عن التصادم القهري أو المفاجئ تقع على عاتق السفن المتصادمة وحدها، فكل

سفينة تتحمل ما أصابها من أضرار من جراء التصادم الفجائي، فليس هناك محل لمطالبة أحد بهذه الأضرار.

وبالتالي، فإن الضرر الذي ينشأ عن التصادم القهري يتحملة من أصابه، وهذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة إذ أن المضرور يتحمل الضرر الناشئ عن القوة القاهرة ولا يكون له الرجوع على أحد.

ثانياً - التصادم المشتبه في أسبابه:

وهو التصادم الذي لا يمكن نسبته إلى خطأ معين ومع ذلك لا يكون سببه قوة القاهرة فهناك شك في سببه، وهو الذي يعجز أولي الشأن في ضوء الظروف التي وقع فيها عن إقامة الدليل على أسباب حدوثه سواء كان ذلك الدليل على وجود الخطأ أو على وقوع الحادث المفاجئ، فهناك عدم ثقة أو شك حول الواقعة التي سببت التصادم.

أو هو تصادم غير معروف سببه وذلك بسبب تعذر إثبات سبب التصادم بطريقة أكيدة سواء لنقص المعلومات الدقيقة عن ظروف الحادث أو بسبب تناقص الإثبات المادي أو الشهود بصدده أو بسبب تناقص التقارير البحرية الخاصة بالسفينتين المتصادمتين خاصة فيما يتعلق بوضع السفن وإشاراتها الضوئية التي سببت التصادم.

ويمكن تعريف التصادم المشتبه في سببه بأنه الذي لا يمكن تعيين سببه على وجه التحقيق فلا يمكن معرفة ما إذا كان راجعاً إلى قوة قاهرة أو إلى خطأ أحد الربابنة أو إلى خطأ مشترك بينهما.

وقد أخذ التصادم المشتبه في سببه حكم التصادم القهري، وذلك ما نصت عليه المادة ٢٩٥ من قانون التجارة البحرية المصري بأنه إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر، ويسري هذا الحكم ولو كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو كانت إحدى هذه السفن راسية وقت وقوع الحادث.

ثالثاً - التصادم بخطأ أحد الربابنة:

هذا النوع من التصادم هو تصادم بسبب خطأ إحدى الربابنة ويكون الخطأ منسوباً إلى الربان وينحصر غالباً في مخالفة القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار كعدم إخلاء الطريق لسفينة لها أولوية المرور أو عدم إضاءة الأنوار التي تحدد موقع السفينة ليلاً أو عدم استعمال الإشارات 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 وهي غير صالحة للملاحة أو غير مزودة بطاقم كاف لمناوراتها.

وقد يكون المجهز مسئولاً عن خطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً، لأن مهمة المرشد تنحصر أساساً في تزويد الربان بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الواجب الإلتباع.

أما في قيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ مناوراتها فتظل للربان رغم وجود المرشد، وقد قررت هذا الحكم صراحة المادة ٥ من معاهدة التصادم والمادة ٦ من القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥م الخاص بالإرشاد في الإسكندرية.

رابعاً - التصادم بسبب الخطأ المشترك:

هو التصادم الذي يقع من جراء خطأ من ربان كل من السفينتين، وذلك مثلاً في حالة ما إذا ثبت إهمال كل منهما في احترام القواعد الدولية لمنع التصادم، وأيضاً لو أهمل أحدهما في استعمال الإشارات الضوئية وقت الضباب بينما لم يحاول الآخر التخفيف من سرعته.

وتنص المادة الرابعة من معاهدة بروكسل ١٩١٠م على أنه إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها، وحكم المعاهدة في هذا الشأن أكثر سلامة واتفاقاً مع القواعد العامة من حكم التشريع المصري الذي يقضي بتوزيع الأضرار في هذه الحالة بنسبة قيمة كل سفينة، على أن المعاهدة بعد أن وضعت في صدر المادة ٤ مبدأ توزيع المسؤولية بنسبة جسامة الخطأ، عادت فنصت على أنه إذا تعذر

تعيين نسبة خطأ كل من السفينتين أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة فتوزع الأضرار بالتساوي.

ولكن نجد القانون البحري المصري على غرار اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠م قد اعتنق قاعدة النسبية عند توزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة، فكل سفينة تتحمل جزءاً من الأضرار بحسب جسامه الأخطاء التي صدرت عنها وكانت سبباً في وقوع التصادم.

وبذلك يكون المشرع المصري عدل عن القاعدة القديمة التي كان يطبقها على كل من التصادم بخطأ مشترك والتصادم المشتبه بسببه في آن واحد وفحواها توزيع الأضرار الناشئة عن التصادم بحسب قيمة كل سفينة بصرف النظر عن خطأها، تلك القاعدة التي أنتقدها الفقه، سواء لعدم اتفاقها مع القواعد العامة في المسؤولية أو لتعارضها مع العدالة والمنطق، وقد نصت على تطبيق القاعدة أي قاعدة النسبية المادة ٢٩٧ من القانون البحري بقولها إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم نسبة الخطأ الذي وقع منهما، وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينهما بالتساوي.

المطلب الثالث

شروط التصادم البحري

يتعين لكي يعتبر الحادث تصادماً بحرياً أن تتوافر الشروط التالية:

الشرط الأول - ارتطام بين منشأتين عائمتين:

يشترط في التصادم البحري أن يحدث بين منشأتين عائمتين أو أكثر، فإذا ارتطمت سفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور، فلا يعد الحادث تصادماً بحرياً، بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية، وكذلك لو ارتطمت السفينة بجسم عائم لا يعتبر سفينة أو مركب ملاحية داخلية ككراكة أو رافعة أو حطام أو صندل أو طائرة مائية.

وعلي ذلك، لا يعد تصادماً ولا يخضع للقانون البحري، التصادم الذي يقع فحسب بين مراكب الملاحية الداخلية ولو وقع في البحر، كذلك الارتطام بجسم ثابت أو عائم، طالما أنه لا يعتبر سفينة في نظر القانون أي غير صالح للملاحية، ومن أمثلة ذلك ارتطام السفينة برصيف الميناء أو جزء مكسور من رصيف احدي الموانئ.

وكذلك، لا يعتبر تصادماً، الارتطام بين سفينة وطوف جليدي أو جزع شجرة أو مغسل عائم، أو مستشفى عائم أو بسفينة غارقة صارت حطاماً، كذلك الارتطام بالصخور أو الشعب المرجانية، كما حدث بالنسبة للعبارة سالم اكسبريس التي اصطدمت بالشعب المرجانية في البحر الأحمر في نهاية عام ١٩٩١م وغرقت علي أثر ذلك.

وإذا كان التصادم بين السفينة أو المنشأة العامة وشيء آخر مما ذكرناه من الأشياء التي لا يصدق عليها وصف السفينة، لا يعد تصادماً بحرياً حتى ولو كان هذا الارتطام قد وقع لتفادي الارتطام بسفن أخرى.

فمثل هذه الحوادث لا تعد من قبيل التصادمات البحرية ولا تسري عليها أحكام التصادم البحري، وإنما تنطبق عليها القواعد العامة في المسؤولية المدنية، وذلك لأن هذه الأشياء لا يصدق عليها وصف السفينة أو المراكب وليست مخصصة للملاحة البحرية.

وأخيراً، لا يمكن عند البعض تطبيق قواعد التصادم البحري على التصادمات بين السفن والطائرات البحرية، وذلك لأن هذه الأخيرة لا تعتبر من قبيل السفن وتخضع إلى تنظيم خاص بها.

ومن الجدير بالذكر أن المشرع المصري قد توسع كثيراً في تحديد المراد بالمنشآت العائمة التي يمكن أن تصطدم بها السفينة البحرية حتى نكون بصدد تصادم يخضع لأحكام التصادم البحري، فهو لم يكتف في هذا الصدد بالمراكب النهرية أو مراكب الملاحة الداخلية، وإنما جعل مفهوم المنشأة العائمة يمتد ليشمل كل عائمة غير مقيدة بمرسي ثابت.

ويري بعض الفقه أنه لا مانع من إلحاق الطائرات البحرية بالسفن أو مراكب الملاحة الداخلية، بحيث تنطبق عليها أحكام التصادم البحري، إذا اصطدمت بسفينة بحرية، وذلك بعد توسع المشرع المصري في مفهوم

المنشأة العائمة، بقوله في مفهوم المنشأة العائمة التي ينطبق عليها قانون التصادم بحيث يشمل كل أداة عائمة غير مقيدة بمرسي ثابت.

ويري أنه يشترط لتطبيق قانون التصادم علي المنشآت العائمة أن تكون علي قدر من الأهمية سواء من حيث قدرتها علي الملاحة البحرية أو من حيث حيازتها للوثائق المتعلقة بمباشرة هذه الملاحة، كما ينبغي أن يكون هناك ارتباط بين خضوع المنشأة العائمة لقواعد الملاحة باتقاء التصادم في البحار وبين خضوعها لأحكام التصادم المتعلقة تسوية الأضرار، فمن يخضع للأولي يجب أن يخضع للثانية ومن لا يلتزم بالأولي لا يستفيد بالثانية.

وينصح بتطبيق هذا الحلول بالنسبة لسائر المنشآت التي تعمل علي سطح الماء، سواء تطفو أو تطير فوقه، لأنها تواجه عادة نفس المخاطر، فاستبعاد هذه الحلول بالنسبة للمنشآت العاملة في البحر يبدو غير مرضي، خاصة عندما تكون هذا المنشآت مسجلة وتملك طاقم قادر علي تحريكها.

ويلاحظ أن هناك العديد من الأدوات العائمة التي تعمل في البحر، ولكن لا تعتبر من قبيل السفن في مفهوم قانون التصادم البحري، لأنها لا تكون مخصصة للملاحة البحرية، والمنشأة البحرية في مفهوم قانون التصادم هي الأداة الصالحة للملاحة البحرية بصفة معتادة، وتطبيقاً لذلك رفض القضاء تطبيق قواعد التصادم علي بعض الأدوات العائمة عند اصطدامها بسفينة، ومن ذلك الارتطام بصندل جراف أو زورق التجسير، وكذلك لا

يمكن تطبيق قواعد التصادم علي الارتطام بين سفينة وحطام عائم لأنه كيف يمكن الكلام عن خطأ الحطام.

وجاء في المذكرة الإيضاحية للقانون البحري الجديد بصدد تحديد المراد بالعائمات التي تنطبق عليها قواعد التصادم البحري، أنه فيما عدا العائمات المقيدة بمرسي ثابت كالجسور والكباري والأرصفة العائمة، تعتبر كل عائمة سفينة بحرية أو مركب للملاحة الداخلية حسب الأحوال، فالتصادم الذي يخضع للقانون البحري هو الذي يقع بسبب عائمات غير مقيدة تملك كل منها حرية الحركة ومن ثم يمكن أن تكون مصدراً للحادث البحري.

الشرط الثاني - أن تكون احدي المنشأتين سفينة بحرية:

لا يمكن لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً أن يحصل بسبب منشأتين عائمتين، بل يجب أن تكون إحدى طرفي التصادم سفينة بحرية بالمعني القانوني للسفن البحرية، ويقصد بالسفينة في قانون التصادم كل أداة عائمة معرضة فعلاً وبطريقة معتادة لمخاطر البحر، ويمكن تعريف السفينة أيضاً بأنها كل أداة أو جهاز من أية طبيعة كانت تستخدم أو قابلة للاستخدام كوسيلة للنقل علي سطح الماء.

ويدخل في هذا التعريف منصات البحث عن البترول دون العوامات لأنها لا تندفع بنفسها علي سطح الماء، فلا يشترط أن تكون كل المنشآت المشتركة في التصادم لها وصف السفينة، وإنما يكفي إحداها فحسب ليتحقق وصف

التصادم البحري، فإذا تحقق التصادم بين منشأتين بحريتين، فإن التصادم يكون بحرياً دون جدال.

وفي هذا الشرط، لكي يعد الحادث تصادماً بحرياً، لابد أن تكون إحدى المنشأتين علي الأقل سفينة بحرية سواء في ذلك أكانت صادمة أو مصدومة، ولا أهمية لنوع السفينة، فيستوي أن تكون سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة، وسواء وقع الحادث في المياه البحرية أو المياه الداخلية، حيث كثيراً ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلي بعض الموانئ العامة كميناء لندن وهامبورج... الخ.

وترتيباً علي ما سبق، لكي يتحقق التصادم البحري، يلزم أن تكون إحدى العائمتين لها وصف السفينة سواء كانت صادمة أو مصدومة بصرف النظر عما إذا كان مكان التصادم هو البحر أم النهر أم المياه الداخلية أو أعالي البحار أو المياه الإقليمية أم في المياه الساحلية، فطبيعة المنشأة البحرية إذاً هي وحدها التي تحدد وتميز التصادم البحري وليس طبيعة المياه التي يقع فيها التصادم، وهل هي مياه البحر أم مياه الأنهار أو المياه الداخلية.

ويستوي أيضاً أن يقع التصادم في الموانئ أو المراسي أو في الأنهار الداخلية التي تبحر فيها السفن أحياناً للوصول إلي الموانئ الكبيرة، وبالتالي فإنه لا يعد تصادماً الذي يقع بين مراكب الملاحة الداخلية ولو

تصادماً في البحر، ويخضع مثل هذا التصادم للقواعد العامة " م ١٦٣ مدني وما بعدها "، ولا تسري عليه أحكام القانون البحري.

فإذا تحقق هذا الشرط وهو كون إحدى المنشأتين سفينة، فإن هذا التصادم تسري عليه قواعد وأحكام التصادم البحري، لأنه توفر في عنصري التصادم أو واحد منهما - علي الأقل - وصف السفينة، وتسري أحكام التصادم وتنطبق حتى لو كانت العائمتان المتصادمتان مملوكتين لمجهز واحد، وهو ما يطلق عليه "التصادم بين السفن الشقيقة".

الشرط الثالث - أن يحدث ارتطام مادي بين المنشأتين:

المعني الذي يتبادر إلي الذهن من كلمة "تصادم" هو وقوع ارتطام مادي، أي التحام فعلي بين العائمتين المتصادمتين، وهذا المعني يشمل قطعا تعريف التصادم الوارد في الفقرة الأولى من المادة ٢٩٢ من قانون التجارة البحرية المصري، وإن كان لا يقصد به وجود الارتطام بين جسمي العائمتين ذاتها، بل يكفي لتحقيقه أن تصطدم سفينة أو عائمة تأخذ حكم السفينة بأي جزء من سفينة أخرى أو مركب، سواء بجسمها أو بأحد ملحقاتها.

والتصادم بهذا المعني لا يشمل الحادث الذي لا يكون في صورة ارتطام مادي مثل ارتطام سفينة برصيف الميناء نتيجة الأمواج العنيفة التي

تسببت عن سير سفينة أخرى بالقرب من الأولي، أو مثل ارتطام سفينة بكوبري وهي تحاول تفادي التصادم مع سفينة أخرى.

وكان القضاء يشترط لاعتبار الحادث تصادماً أن يحصل احتكاك وارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين، وبالتالي لا يعد ناشئاً عن تصادم، الضرر اللاحق بالسفينة بسبب الأمواج العنيفة التي تحدثها سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن ترتطم بها مهما كانت درجة سرعتها واقترابها منها.

وفي نظر المجموعة البحرية لا يكفي أن تصاب السفينة بضرر بسبب تلاطم الأمواج الذي تحدثه سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن ترتطم بها مهما كانت درجة سرعتها واقترابها، حيث تنطبق في هذه الصورة القواعد العامة في المسؤولية، وبناءً على ما سبق، لكي يعد الحادث تصادماً، لا بد من حصول ارتطام مادي بين المنشأتين المتصادمتين أي التحام فعلى بينهما.

ولكن في القانون البحري الجديد - وفقاً لمعاهدة بروكسل - لا يشترط حصول ارتطام مادي بين المنشأتين لتحقيق التصادم البحري، وبالتالي، لا يقتصر الأمر على ضرورة حصول احتكاك أو ارتطام مادي لجانبي المنشأتين المتصادمتين، بل يمتد أيضاً إلى الحالات التي يقع فيها ضرر بإحدى المنشأتين العائمة ولو لم يصاحب هذا الضرر ارتطام مادي بالمعنى الدقيق لهذه الكلمة.

فهذا الشرط لوقوع التصادم يعنى أن التصادم البحري يتحقق عند وقوع ارتطام مادي بين السفن المتصادمة، ويعنى أن التصادم البحري يتحقق عند وقوع أضرار تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة ولو لم يكن هناك ارتطام مادي بين السفينتين، وإنما نشأت هذه الأضرار عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام التي يقرها التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية بشأن تنظيم السير في البحار.

ومعنى ذلك، أنه لا يشترط لاعتبار الحادث تصادماً وقوع 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.

وعلى ذلك فالتصادم طبقاً للمعاهدة يفترض وجود السفينتين بالقرب من بعضهما للغاية حتى ولو لم يحدث ارتطام مادي ولذلك فيخضع لأحكام معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادم البحري الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى نتيجة تحريكها للأمواج أو ما تحدثه من دوامات.

ومن الأمثلة على الأضرار التي تحدثها سفينة لأخرى دون ارتطام مادي بينهم، أن تسير سفينة على مقربة من سفينة أخرى دون مراعاة السرعة أو المسافة التي تقضي بها قواعد السير في البحر فتتحرك الأمواج من حولها وتحدث الضرر، أو تسير سفينة في الضباب بدون إطلاق الصفارات

أو الأجراس المعتادة ثم تفاجأ بسفينة أخرى بوجودها على مقربة منها فتقوم بحركة مفاجئة لتتجنب الارتطام بها ويحدث الضرر بسبب هذه الحركة.

ومن الأمثلة أيضاً، الأضرار التي لحقت سفينة صغيرة والناشئة عن دوامة أحدثتها سفينة كبيرة من جراء اندفاعها بسرعة وشق الأمواج خلفها بقوة، كذلك الأضرار الناشئة عن حركة زائفة لإحدى السفن والتي على أثرها ألقيت سفينة ثانية على أخرى ثالثة علماً أنه لا يوجد ارتطام مادي بين السفينة الأولى والثالثة، كذلك الأضرار الناجمة عن جذب محرك السفينة أو التلف الحاصل لأدوات السفينة كالأجراس، أيضاً من الحالات التي اعتبرت من قبيل حوادث التصادم حادث الوفاة لمرشد الموانئ على أثر انفجار شبكة غائر غاطسة تحت الماء بسبب انتزاعها بهلب السفينة مرتكبة التصادم.

وقد تبنى المشرع المصري مسلك معاهدة بروكسل بنصه في الفقرة الثانية من المادة ٢٩٢ من قانون التجارة البحرية على سريان أحكام المواد من ٢٩٢ إلى ٣٠١ بحري جديد ولو لم يقع ارتطام مادي على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو لأشياء أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة إذا نشأت هذه الأضرار عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمالها القيام بحركة أو عن عدم مراعاتها للأحكام الوطنية أو الدولية السارية في مصر بشأن السير في البحار.

وهذا ما جاء أيضاً في المذكرة الإيضاحية للقانون البحري في هذا الخصوص أنه لا يشترط وقوع تصادم مادي بين السفن، أي ارتطام بعضها ببعض الآخر، فيكفي أن ينشأ الحادث عن قيام إحدى السفن المتصادمة بحركة مناورة خاطئة أو إهمال القيام بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر.

نخلص مما سبق، أن شروط وقوع وحصول ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين لم يعد واجباً في الوقت الحاضر كما كان في القانون البحري في الماضي، أي أنه كان في الماضي لابد لكي يعتبر الحادث تصادماً لابد من حدوث ارتطام مادي بين المنشأتين ولا يعترف بالأضرار التي تحدثها إحدى المنشأتين للأخرى دون التحام وارتطام بينهما، لأن في الماضي كان يشترط لحصول التصادم وقوع ارتطام مادي بين السفن المتصادمة أو بين جسمين عائمين ولا يعتد بالأضرار التي تلحق سفينة على أثر دوامة أحدثتها سفينة أخرى لم يكن يعتبر تصادماً كذلك إذا ارتطمت سفينة بملحقات سفينة أخرى لم يعد تصادماً لأنه لم يحدث ارتطام بين جسمي السفينتين ذاتهما.

أما في الوقت الحاضر وبعد معاهدة بروكسل فقد أخذ المشرع المصري بما جاء في هذه المعاهدة، وأنه لا يشترط لاعتبار الحادث تصادماً حدوث ارتطام مادي بين المنشآت العائمة، بل يمتد ليشمل كافة الأضرار التي تلحق السفينة أو البضائع والأشياء أو الأشخاص الناشئة من سفينة

أخرى، حتى ولو لم يحدث تلاحم فعلي بين السفينتين، وتكون السفينة محدثة الضرر هي المسئولة عن الأضرار التي أحدثتها للسفينة الأخرى وما عليها، وتلتزم السفينة منشأة الضرر بالتعويض عن كافة الأضرار التي حدثت، حتى ولو لم يكن حصل بينهما تلامس وارتطام فعلي.

ونتفق مع ما جاء في المعاهدة بأن تسأل السفينة ملحقه الضرر بالسفينة الأخرى عن كافة الأضرار التي تسببها أو تكون سبب فيها حتى ولو لم يقع ارتطام مادي وتلاحم وتلامس بين السفينتين، وتسأل أيضاً عن كافة الأضرار التي تلحقها بغيرها من السفن أو ملحقاتهم ويحق للسفينة المضرورة الرجوع على السفينة المتسببة في الضرر بالتعويض.

الشرط الرابع - يلزم أن يقع الارتطام في البحر:

هذا الشرط محل خلاف في الفقه، فيذهب رأي إلى أن المجموعة البحرية المصرية قاصرة على حكم الوقائع التي تحدث في البحر دون تلك التي تقع في الأنهار ولذلك فالتصادم الذي يقع بين مركبين نهريين في البحر لا يعد تصادماً بحرياً، وكذلك التصادم الذي يقع بين سفينتين في النهر.

وعلى العكس يذهب رأي إلى أن الحادث يعد تصادماً إذا ارتطمت سفينة بحرية بمركب ملاحه داخلية سواء وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية، أما لو ارتطم مركبان من مراكب الملاحه الداخلية ولو في المياه البحرية، فإن الحادث لا يعد من قبيل التصادم البحري ولا يخضع لأحكام

القانون البحري، أي أن العبرة في تحديد التصادم البحري ليس بطبيعة المياه التي يحصل فيها بل بصفة المنشآت التي يحصل بينها.

ومن جانبنا نرى أن الاتجاه الثاني هو الأصح لأنه يتفق مع ما جاء في المعاهدة ومعاهدة بروكسل سنة ١٩١٠م، حيث نصت المعاهدة في المادة الأولى منها على أنه في حالة حصول تصادم بين السفن البحرية أو بين سفن بحرية وسفن ملاحية داخلية تسوي التعويضات المستحقة عن الخسائر اللاحقة بالسفن والأشياء والأشخاص الذين يكونون على ظهرها بقطع النظر عن المياه التي حصل بها التصادم.

فهنا لم تحدد المعاهدة المياه التي يحدث بها التصادم فهذا الاتجاه قد تأثر بما جاء في المعاهدة، وذلك لأن مصر من الموقعين على هذه المعاهدة، وقد أخذ المشرع المصري بما نصت عليه معاهدة بروكسل ولم يشترط وقوع التصادم في البحر فقط، بل يكون الحادث تصادماً في البحر أو في المياه الداخلية أو الأنهار أو البحيرات في المياه الدولية أو الساحلية أو الداخلية في الموانئ أو في القنوات.

وقد وافقت مصر على هذه المعاهدة بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١م وصدر مرسوم في ٣١ يناير سنة ١٩٤٤م بالعمل بها ابتداءً من أول يناير سنة ١٩٤٤م، وذلك بغية القضاء على الازدواج في الأحكام بين التصادم الدولي والوطني وذلك بإخضاع التصادم دولياً كان أو وطنياً لأحكام واحدة.

وإذا توافرت الشروط السابق ذكرها، كنا بصدد تصادم بحري دون اعتبار لنوع الملاحة التي تقوم بها المنشآت المتصادمة، فيستوي أن تكون السفينة مخصصة للملاحة الساحلية أو لملاحة أعالي البحار أو لملاحة رئيسية مثل الملاحة التجارية وملاحة الصيد أو ملاحة النزهة أو لملاحة مساعدة مثل سفن القطر والإرشاد عندما تصطدم بسفينة أو مركب ملاحة داخلية لا تربطها بها علاقة عقدية.

وأيضاً إذا توافرت الشروط السابق ذكرها، كنا بصدد تصادماً بحرياً بغض النظر عن المياه التي يقع أو يحدث فيها التصادم فيستوي في ذلك وقوع التصادم في مياه البحار أو الأنهار أو البحيرات في المياه الدولية أو الساحلية أو الداخلية أو في الموانئ أو في القنوات.

أما إذا تخلف شرط من الشروط المتقدمة فإن الحادث لا يخضع لأحكام التصادم البحري وإنما للقواعد العامة في المسؤولية المدنية.

المطلب الرابع

الحالات المستثناة من تطبيق أحكام التصادم

إذا توافرت الشروط السابقة انطبقت أحكام التصادم البحري، ولكن هناك حالات أخرى بالرغم من توافر شروط التصادم البحري فيها، إلا أنها لا تخضع لأحكامه وهي:

أولاً - التصادم الذي يحدث بين السفن المملوكة ملكية عامة للدولة وتخدم أحد مرافقها العامة، كالسفن الحربية وسفن الجمارك، سواء حدث التصادم فيما بينها أو بين إحدى هذه السفن وسفينة تجارية أخرى، ولكن إذا كانت السفينة المملوكة للدولة مخصصة للتجارة البحرية خضعت لأحكام التصادم، إذ لا تطبق أحكام التصادم البحري على السفن الحربية، ولكنها تسري على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية.

ثانياً - قد تكون السفينة خاضعة للمجموعة البحرية ولكن هناك مانعاً من خضوعها لأحكام التصادم، وذلك كما لو كانت السفينة الصادمة ترتبط مع السفينة المصدومة بعقد كعقد القطر مثلاً وحدث الارتطام أثناء تنفيذه، فالعقد هو الذي يحكم المسؤولية في هذه الحالة لأن المسؤولية العقدية تجب المسؤولية التقصيرية الواردة بالمجموعة البحرية، أما إذا وقع التصادم بين السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة وسفينة أخرى فقد تسأل كل من القاطرة والمقطورة عن هذا التصادم.

ثالثاً - كذلك يخرج من نطاق أحكام التصادم البحري الارتطام الذي يحدث بين السفينة وسفينة المرشد أثناء إرشادها وذلك طبقاً للمادة ٢٦ من القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨م الخاص بالإرشاد في ميناء الإسكندرية، التي تقول: تكون السفينة التي استخدمت المرشد مسئولة أيضاً - فيما عدا حاله الخطأ الجسيم من المرشد - عن كل هلاك أو ضرر يصيب سفينة

الإرشاد أثناء عملية الإرشاد أو المناورات الخاصة بركوب المرشد في السفينة أو النزول منها، فهي ترتب مسؤولية السفينة طالبة الإرشاد ولو كان الضرر راجعاً إلى خطأ يسير من المرشد القائد خلافاً لأحكام التصادم.

المطلب الخامس

أحكام التصادم بين أكثر من سفينتين والتصادم بين السفن الشقيقة

أولاً - التصادم بين أكثر من سفينتين:

يثور التساؤل حول حكم التصادم الذي يقع بين سفينتين بخطأ أحدهما ثم نتيجة لهذا التصادم تصادمت أحدهما بسفينة ثالثة فهل يمكن القول أن هناك تصادماً بحرياً بين السفينة المخطئة والسفينة الثالثة ولو لم يقع بينهما ارتطام مادي؟

من ذلك مثلاً أن تصطدم السفينة (أ) بالسفينة (ب) بخطأ وقع من ربان السفينة (أ) ونتيجة هذا التصادم، ارتطمت السفينة (ب) بالسفينة (ج). في هذه الحالة يكون هناك تصادم بحري وقع بين السفينة (أ) والسفينة (ج) برغم عدم وقوع ارتطام مادي بينهما، ويكن من حق مجهز السفينة (ج) أن يرجع على مجهز السفينة (أ) بتعويض عن هذا التصادم ولا يمكن للأخير أن يتحلل من التزامه بالتعويض بحجة أن الارتطام المادي لم يقع بين سفينته وسفينة المدعي بل بين سفينة المدعي والسفينة (ب).

لا يمكنه ذلك لأن السفينة (ب) لا تسأل عن هذا الارتباط لأن ربانها لم يقع منه خطأ ترتب عليه وقوع التصادم مع السفينة (ج).

ويعبر البعض عن هذه الفكرة بأن الارتباط المادي بين السفينتين المتصادمتين لا يشترط أن يحدث مباشرة وإما يكفي أن يتم بالواسطة ولا شك أن هذا الحل يتفق تماماً مع نص المادة ٢٩٢ بحري جديد التي حرصت على مواجهة وتنظيم التصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية...."

ثانياً - التصادم بين السفن الشقيقة:

المقصود هنا التصادم الذي يقع بين سفينتين أو سفن تابعة لنفس المجهز وإذا كان لا يتصور حصول المجهز على تعويض من نفسه في هذا الفرض إلا أن تطبيق أحكام التصادم على تصادم السفن الشقيقة له فوائد عملية هامة.

فمن ناحية، تعد كل سفينة ثروة بحرية مستقلة بما ينتج عن نشاطها من التزامات وبالترام المجهز بتكوين صندوق مستقل لتحديد مسؤوليته عن كل واحدة من سفنه قبل دانيه الذين نشأت حقوقهم عن استغلال هذه السفينة.

ومن ناحية أخرى، يتعلق الأمر بحصول المجهز على تعويض من المؤمن إذا كانت السفينة المضرورة مؤمناً عليها ضد نتائج التصادم، وقد ورد هذا بين شروط مجمع لندن لمكتبي التأمين شرط السفينة الشقيقة الذي يقضي

بحق المجهز في الحصول على تعويض التأمين كما لو كانت السفينة التي ارتكبت التصادم مملوكة لشخص آخر.

المطلب السادس

المسئولية عن التصادم البحري

لقد نصت المادة ٢٩٢ من قانون التجارة البحرية على أنه في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، تسوى التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليه قانوناً، دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم، وفيما عدا العائمت المقيدة بمرسى ثابت تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية بحسب الأحوال.

وتسرى أحكام التصادم البحري - ولو لم يقع ارتطام مادي - على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة إذا كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام التي يقرها التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية السارية الدولية في جمهورية مصر العربية بشأن تنظيم السير في البحار.

ومن الجدير بالذكر، أن الخطأ في المسئولية الناشئة عن التصادم البحري لا يفترض، وبالتالي يقع على من يدعي وقوع الخطأ أن يثبت بكافة طرق

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

وإذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن، التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذي يترتب على التصادم، أما إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منها، وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة، وزعت المسؤولية بينها بالتساوي.

ومن الملاحظ أن السفن التي اشتركت في الخطأ تسأل بدون تضامن بينها قبل الغير عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بحمولتها أو بالأمّعة أو الأشياء الأخرى الخاصة بالبّحارة أو بأي شخص آخر موجود على السفينة، ومع ذلك تكون المسؤولية قبل الغير بالتضامن إذا تترتب على الخطأ وفاة شخص أو إصابته بجروح، ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى.

فضلاً عن ذلك، فإن المسؤولية تترتب في حالة التصادم البحري ولو وقع التصادم بخطأ المرشد إجبارياً وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة في المسؤولية.

تقديم المساعدة في حالة التصادم البحري:

وفقاً لنص المادة ٢٩٩ من قانون التجارة البحرية، يجب على ربان كل سفينة من السفن التي حدث التصادم بينها أن يبادر إلى مساعدة السفن الأخرى وبحارتها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي، ويكون الربان مسؤولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام، وعليه كلما أمكن ذلك أن يعلم السفن الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها.

ومما يسترعي الانتباه أن مجهز السفينة لا يكون مسؤولاً عن مخالفة هذه الالتزامات إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

تسوية النزاع في حالة التصادم البحري:

وفقاً لنص المادة ٣٠٠ من قانون التجارة البحرية للمدعى إقامة الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية: المحكمة التي تقع في دائرتها موطن المدعى عليه، أو المحكمة التي يقع في دائرتها أول ميناء مصري لجأت إليه السفن أو إحدى السفن التي حدث بينها تصادم، أو المحكمة التي يقع في دائرتها الميناء الذي حجز فيه على السفن التي حدث بينها تصادم أو على إحدى هذه السفن، أو المحكمة التي يقع في دائرتها مكان حدوث التصادم إذا حدث تصادم في مياه مصرية.

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

انقضاء الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري:

وفقاً لنص المادة ٣٠١ من قانون التجارة البحرية المصري، تنقضي دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث، ومع ذلك، وفي حالة المسؤولية بالتضامن قبل الغير، ينقضي حق رجوع السفينة التي تدفع أكثر من حصتها إذا ترتب على الخطأ وفاة شخص أو إصابته بجروح - وفقاً لنص الفقرة الثالثة من المادة ٢٩٧ من قانون التجارة البحرية - بمضي سنة من تاريخ الوفاة.

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

المبحث الثاني

الإنقاذ البحري

أولاً - تعريف الإنقاذ البحري:

الإنقاذ البحري هو العمل الذي يهدف إلى دفع خطر الهلاك أو الضياع أو الأذى عن الإنسان الذي فقد سفينته أو أصبحت هذه السفينة في حكم المفقودة والحيلولة دون تلف الأشياء التي سقطت في البحر على أثر حادث بحري وبذل المساعدة للسفن المهددة بالغرق للحيلولة دون ذلك.

وبالتالي لا يلزم في الإنقاذ أن يتم بعمل مادي مقدم من سفينة، وإنما قد يكون صادراً من شخص في البر أو في البحر سواء بعمل مادي أو بتقديم معلومات أو مجرد مساعدة ذهنية أو عقلية، وكل ما يلزم لقيام الإنقاذ أن تكون السفينة في خطر وأن يؤدي التدخل إلى نتيجة مفيدة، فيعتبر إنقاذاً- إذا توفرت باقي الشروط- تقديم المعلومات لسفينة ضالة فقدت القدرة على الاتصال اللاسلكي أو قيام شخص بالغوص في الماء لإصلاح كسر في السفينة، وكذلك لو قام مرشد خارج منطقة الإرشاد وبناء على طلب سفينة جانحة بالصعود عليها وقام بمناورات أدت إلى تعويم السفينة فإنه يكون قد قام بإنقاذ بحري.

وتطبيقاً لنص المادة ٣٠٢ من قانون التجارة البحرية فإن أحكام الإنقاذ البحري تسري على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر، وكذلك على الخدمات الأخرى التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية في حالة الخطر، وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة، وفي هذا السياق فإن كل عائمة تعتبر سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال.

وتسرى أحكام الإنقاذ البحري على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية، ولكن إذا كانت هذه السفن أو المراكب مملوكة للدولة أو لشخص عام، فلا تسرى عليها أحكام المادة ٣٠٧ من قانون التجارة البحرية، أي لا تستحق مكافأة الإنقاذ إذا كانت السفن مملوكة لشخص واحد (١).

كما لا تسري أحكام الفقرة (٢) من المادة ٣١٥ من قانون التجارة البحرية، أي لا تقف مدة السنتين لانقضاء دعوى الإنقاذ البحري، إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية، وكان المدعي من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية، أو كان له موطن بها (٢).

ثانيًا - الالتزام بالإنقاذ البحري:

ولقد ألزم المشرع المصري في المادة ٣٠٤ من قانون التجارة البحرية كل ربان بأن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك

^١ - تنص المادة ٣٠٧ من قانون التجارة البحرية على أنه تستحق المكافأة ولو تم الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد.

^٢ - وفقاً لنص المادة ٣١٥ من قانون التجارة البحرية تنقضي دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن الإنقاذ بمضي سنتين من تاريخ أعمال الإنقاذ، ومع مراعاة أحكام القانون المدني يقف سريان مدة السنتين إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية وكان المدعي من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها.

ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي، ويكون الربان مسئولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام.

ولا يكون مجهز السفينة مسئولاً عن مخالفة الربان للالتزام بالإنقاذ البحري إلا إذا وقعت المخالفة بناءً على تعليمات صريحة منه.

ثالثاً - الحصول على مكافأة الإنقاذ:

وتشجيعاً لتقديم الإنقاذ البحري للسفن في حالة الخطر قرر المشرع المصري في المادة ٣٠٥ من قانون التجارة البحرية، أن كل عمل من أعمال الإنقاذ يعطى الحق في مكافأة عادلة، ولكن بشرط أن يؤدي إلى نتيجة نافعة، ولا يجوز أن تزيد المكافأة على قيمة الأشياء التي أنقذت، أما إذا لم تؤدي أعمال الإنقاذ إلى نتيجة نافعة، التزمت السفينة التي قدمت لها هذه الأعمال بالمصاريف التي أنفقت في هذا الشأن.

وتطبيقاً لحكم المادة ٣٠٧ من قانون التجارة البحرية، فإن مكافأة الإنقاذ البحري تستحق ولو تم الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد، إلا إذا كانت السفن مملوكة للدولة أو لأحد الأشخاص العامة، وذلك تطبيقاً لنص المادة ٣٠٣ من قانون التجارة البحرية.

ومن الجدير بالذكر أن الأشخاص الذين اشتركوا في أعمال الإنقاذ لا يستحقوا أي مكافأة أو مصاريف، إذا كانت السفينة التي قدمت لها هذه الأعمال، قد رفضت معونتهم صراحة ولسبب معقول.

وإذا كان الإنقاذ تم تقديمه أثناء تنفيذ عقد قطر بحري، هنا قرر المشرع المصري في المادة ٣٠٨ من قانون التجارة البحرية أنه في حالة القطر لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن إنقاذ السفينة التي تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها، إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر.

ونظراً لأهمية رسائل البريد فقد قرر المشرع المصري في المادة ٣٠٩ من قانون التجارة البحرية أنه لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف عن إنقاذ رسائل البريد أياً كان نوعها.

رابعاً - تحديد مقدار مكافأة الإنقاذ البحري:

والأصل أن يتم الاتفاق بين أطراف عملية الإنقاذ على مقدار مكافأة الإنقاذ البحري، فإذا لم يتم الاتفاق فإن المحكمة هي التي تحدد مقدار هذه المكافأة، وفي حالة تعدد السفن المشتركة في عملية الإنقاذ حددت المحكمة نسب توزيع المكافأة بينهم، كذلك تحدد المحكمة نسب توزيع مكافأة الإنقاذ بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها.

وإذا كانت السفينة التي قامت بعملية الإنقاذ هي سفينة أجنبية، فإن توزيع مكافأة الإنقاذ البحري يتم بين مالكيها والأشخاص الذين في خدمتها طبقاً لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها.

وتطبيقاً لنص المادة ٣١١ من قانون التجارة البحرية، فإنه عندما يقتصر الأمر على إنقاذ الأشخاص فقط، فإنه تستحق عن إنقاذ الأشخاص مكافأة يحددها القاضي عند الخلاف، ويجوز للقاضي أن يعفي الشخص الذي تم إنقاذه من أداء المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك، وفي جميع الأحوال وعند إنقاذ السفينة والبضائع والأشخاص، فإن الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح البشرية يستحقوا نصيباً عادلاً في المكافأة التي تعطى لمن قاموا بإنقاذ السفينة والبضائع بمناسبة الحادث ذاته، ولكن لا يجوز الجمع بين نصيب المنقذ من هذه الحصة والمكافأة التي يتم تحديدها بواسطة القاضي في حالة إنقاذ الأشخاص فقط.

ومن الجدير بالذكر أنه يجوز للمحكمة - بناء على طلب أحد الطرفين - إبطال أو تعديل كل اتفاق على الإنقاذ البحري إذا تبين لها أن شروطه غير عادلة، ويجب أن تراعى المحكمة في تحديد مكافأة الإنقاذ البحري الأساسيين التاليين بحسب الترتيب، مقدار المنفعة التي نتجت عن الإنقاذ، وجهود الأشخاص الذين اشتركوا فيه وكفاءتهم، والخطر الذي تعرضت له السفينة التي أنقذت، والأشخاص الموجودين عليها، والبضائع المشحونة فيها، والخطر الذي تعرض له المنقذون، والسفينة التي قامت بالإنقاذ،

والوقت الذي استغرقته هذه العملية، والمصروفات والأضرار التي نتجت عنها، وقيمة الأدوات التي استعملت فيها، على أن يراعى عند الاقتضاء كون السفينة مخصصة للإنقاذ، كما يجب على المحكمة أن تراعى عند تحديد مكافأة الإنقاذ البحري قيمة الأشياء التي أنقذت وأجرة النقل، ويجب أن تراعى المحكمة كل ذلك عند توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ إذا تعددوا.

وتطبيقاً لنص المادة ٣١٤ من قانون التجارة البحرية فإنه يجوز للمحكمة أن تقضى بتخفيض المكافأة أو بإلغائها، إذا تبين لها أن القائمين بالإنقاذ قد ارتكبوا أخطاءً جعلت الإنقاذ لازماً، أو إذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش.

خامساً - انقضاء الدعاوى الناشئة عن الإنقاذ البحري:

وفقاً لنص المادة ٣١٥ من قانون التجارة البحرية، تنقضي دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن الإنقاذ بمضي سنتين من تاريخ أعمال الإنقاذ، ومع مراعاة أحكام القانون المدني يقف سريان مدة السنتين إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية وكان المدعي من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها.

ويقع باطلاً كل اتفاق يقضى باختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن الإنقاذ أو بإجراء التحكيم في هذه الدعاوى خارج جمهورية مصر العربية، وذلك إذا وقع الإنقاذ في المياه المصرية وكانت السفينة التي قامت بالإنقاذ أو السفينة التي أنقذت تتمتع بالجنسية المصرية (مادة ٣١٦ من قانون التجارة البحرية).

المبحث الثالث

الخسارات البحرية

أولاً - تعريف الخسارات البحرية:

الخسارات البحرية إما أن تكون خسارة مشتركة وإما أن تكون خسارة خاصة، وتعد خسارة مشتركة كل تضحية مادية ترد على أشياء كإتلاف صواري أو أهلاب السفينة أو رمي جزء من البضاعة، أو مصروفات غير اعتيادية كدفع مكافآت مقابل طلب إنقاذ السفينة أو دفع مقابل قطر السفينة بعد تعطلها، هذه التضحية والمصروفات يقررها الربان، وتبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة، لانتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، وكل خسارة غير ذلك تعد خسارة خاصة، ويفترض أن تكون الخسارة خاصة، وعلى من يدعي أنها خسارة مشتركة إثبات ذلك (مادة ٣١٩ من قانون التجارة البحرية).

ويتحمل الخسارة الخاصة مالك الشيء الذي لحقه الضرر أو من أنفق المصروفات مع مراعاة حقه في الرجوع على من أحدث الضرر أو من

استفاد من المصروفات التي أنفقت (مادة ٣٢٠ من قانون التجارة البحرية).

ثانياً - نطاق الخسارات المشتركة:

إذا كانت الخسارة المشتركة تعني إقدام ربان السفينة بالتضحية قصداً بالبضائع أو بمعدات السفينة أو ببعض المصروفات الاستثنائية من أجل السلامة العامة اتقاءً لخطر داهم يهدد السفينة وحمولتها، فإنه يشترط أن تكون التضحية من قبل ربان السفينة قصداً، وأن تكون التضحية اختيارية، وأن يوجد خطر داهم للسفينة وحمولتها، وأن يكون قصد الربان هو تحقيق السلامة العامة، وأن تحقق هذه التضحية نتيجة مفيدة.

لذلك تنص المادة ٣٢١ من قانون التجارة البحرية على أن تقبل في الخسارات المشتركة الأضرار المادية التي تصيب السفينة أو الأموال الموجودة عليها والمبالغ التي تنفق من أجلها، بشرط أن تكون الأضرار أو المبالغ ناشئة مباشرة عن التضحية التي قرر الربان بذلها أو المصروفات التي قرر إنفاقها (٣).

١ - الأضرار التي تلحق بالبضائع:

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

تتمثل الأضرار التي تلحق بالبضاعة في رمي البضاعة في البحر بقصد تخفيف حمولة السفينة تفادياً للخطر، ولكن إذا تم إلقاء البضاعة في البحر خفية فلا تدخل ضمن الخسارات المشتركة، كذلك لا تدخل ضمن الخسارات المشتركة البضائع المشحونة على سطح السفينة والتي يتم إلقائها في البحر، إلا إذا أثبت مالكة أنه لم يوافق على شحنها على السطح أو كان القانون أو اللوائح المعمول بها في ميناء الشحن أو طبيعة الشحنة توجب شحنها على السطح أو جرى العرف في الميناء على ذلك.

كذلك، قد يتم استعمال البضائع كوقود للسفينة بقصد إكمال الرحلة البحرية، وذلك عندما تكون البضاعة المشحونة مواد بترولية ونفذ وقود السفينة بغير خطأ من ربان السفينة أو المجهز، هنا تدخل هذه البضاعة التي تم استعمالها كوقود للسفينة ضمن الخسارات المشتركة.

وقد يلحق البضاعة هلاك أو تلف في حالة جنوح السفينة ومحاولة تعويمها، وذلك بوضع البضائع في الصنادل لتخفيف حمولة السفينة عند دخولها في ميناء أو نهر، وكان الهدف من ذلك هو سلامة السفينة وسلامة الرحلة البحرية، هنا إذا لحق البضاعة هلاك أو تلف فإنه يدخل ضمن الخسارات المشتركة.

وقد يحدث أن يتم إتلاف البضاعة أثناء إطفاء حريق شب بالسفينة، هنا إذا تمكن الربان من إطفاء الحريق بإغراق بعض البضائع في البحر، فإن الأضرار التي تلحق هذه البضاعة تعتبر خسائر مشتركة لأنها بفعل

اختياري من الربان، أما البضائع الأخرى التي احترقت على ظهر السفينة فلا تدخل ضمن الخسارات المشتركة لأن هلاكها كان بقوة قاهرة أو بخطأ من الربان أو المجهز أو الغير حسب الأحوال وليس بفعل اختياري من الربان.

٢ - الأضرار التي تلحق بالسفينة:

لا يكفي تحقيق سلامة الرحلة البحرية التضحية بالبضاعة، ولكن قد يتطلب الأمر التضحية بأجزاء من السفينة أو مؤناتها أو ذخائرها، فقد يتم التضحية بملحقات السفينة ومعداتھا لتفادي خطر تعرضت له السفينة بقصد تخفيف حمولتها أو عند تعرضها لحوادث أخرى كالجنوح.

كذلك تعتبر من الخسارات المشتركة الأضرار التي تلحق بالسفينة نتيجة جنوح السفينة باختيار الربان خشية اصطدامها بالصخور أو لعدم قدرتها على البقاء في البحر لأي سبب أو لتفادي اصطدامها بسفينة أخرى تحقيقاً لسلامة الرحلة البحرية.

ولكن لا تعتبر من الخسارات المشتركة الأضرار التي تلحق بالسفينة نتيجة الجنوح الإجباري إذا كانت السفينة ستجنح حتماً على الساحل أو تصطدم بالصخور لو لم يتم الجنوح لها، هذه الأضرار تعتبر خسارة خاصة يسأل عنها الربان ومجهز السفينة، ولا تدخل ضمن الخسارات المشتركة.

كما تعتبر من الخسارات المشتركة الأضرار التي تلحق بمعدات السفينة وآلاتها نتيجة قرار الربان بزيادة سرعتها عن المعدل الطبيعي، وقد يلجأ الربان إلى زيادة سرعة السفينة لتعويضها بعد جنوحها بهدف سلامة الرحلة البحرية، مما يترتب على ذلك هلاك أو تلف بعض معداتها أو آلاتها، فما من شك في اعتبار هذه الأضرار من الخسارات المشتركة طالما كان بقصد تفادي خطراً يهدد سلامة الرحلة البحرية.

كذلك، تعتبر من الخسارات المشتركة التي يساهم فيها الجميع الأضرار التي تلحق السفينة أو ملحقاتها بسبب تدابير إطفاء الحريق، طالما أن الهدف من ذلك هو تفادي خطر يهدد السفينة والبضائع المشحونة على ظهرها، ولو كانت السفينة راسية في ميناء الوصول.

٣ - المصروفات النقدية:

قد تتمثل التضحية التي يقدمها الربان لإنقاذ السفينة والبضائع من الخطر في مصروفات نقدية ينفقها لسلامة الرحلة البحرية، وهذه المصروفات هي مصروفات استثنائية يجب أن تدخل ضمن الخسارات المشتركة ويتحملها جميع من استفادوا منها سواء لحماية السفينة أو لحماية البضائع من الخطر.

ويعتبر من المصروفات الاستثنائية مصاريف تعويم السفينة في حالة جنوحها، فإذا جنح ربان السفينة بها عمدًا من أجل السلامة العامة، فإن

مصرفات التعويم تدخل ضمن الخسارات المشتركة، أما جنوح السفينة بقوة قاهرة فإن مصرفات تعويمها لا تدخل ضمن الخسارات المشتركة، إلا إذا كان هناك خطراً حقيقياً يهدد بقاء السفينة جانحة في الرمال، هنا فإن المصرفات التي ينفقها الربان تعتبر من ضمن الخسارات المشتركة التي يساهم فيها جميع الشاحنين أصحاب البضائع المشحونة على ظهر السفينة.

كذلك، يعتبر من الخسارات المشتركة مصاريف القطر والإنقاذ والمساعدة البحرية التي تقدمها سفينة أخرى بهدف إنقاذ السفينة والبضاعة في حالة تعرضها لخطر الهلاك الجدي.

كذلك، تعتبر من الخسارات المشتركة المصرفات الناتجة عن شحن وتفريغ البضائع بشكل استثنائي، فإذا كان شحن وتفريغ البضاعة في الظروف العادية يقع على عاتق مجهزة السفينة، إلا أنه في حالة الشحن والتفريغ الاستثنائي للبضاعة فإن مصرفات ذلك تدخل في الخسارات المشتركة التي يساهم فيها جميع الشاحنين.

بالإضافة إلى ذلك، تعتبر من الخسارات المشتركة النفقات الناتجة عن حادث فجائي مثال نفقات الرسو الإجباري وذلك عند اللجوء إلى أحد الموانئ لتفادي خطر يواجه السفينة أو البضائع أو لإصلاح عطل مفاجئ في السفينة يعرضها للخطر، كما يعتبر من الخسارات المشتركة مصرفات القطر البحري إذا تعطلت السفينة بسبب حادث فجائي وهي في عرض البحر، كما يعتبر من الخسارات البحرية أجور الربان والبحارة وغذائهم

عند تعرض السفينة لخطر جدي، وذلك إذا صرفت لهم بسبب الرسو الإجمالي أو تغيير خط سير الرحلة البحرية لتفادي خطر، الأمر الذي يؤدي إلى طول الرحلة البحرية وزيادة نفقات الربان والبحارة كأجورهم ونفقات علاجهم.

فضلاً عن ذلك، تعد خسارة مشتركة المصروفات التي أنفقت بدلاً من مصروفات أخرى كانت تقبل في الخسارة المشتركة لو أنها أنفقت، بشرط أن لا تجاوز المصروفات التي لم تنفق (مادة ٣٢٣ من قانون التجارة البحرية)، وهو ما يسمى بالنفقات البديلة، ومثال ذلك إذا تعرضت السفينة لخطر وألحق بها الربان ضرراً لتفادي هذا الخطر، هنا يكون الضرر الذي لحق بالسفينة جراء فعل الربان من الخسائر المشتركة، لأنه كان لتفادي خطراً يهدد السفينة.

فإذا اضطر الربان إلى اللجوء لميناء قريب لإصلاح هذا الضرر، ثم اتضح له ارتفاع تكاليف إصلاح هذا الضرر في هذا الميناء، وتوجه إلى ميناء آخر عن طريق قطر السفينة، فإن نفقات القطر هنا رغم أنها - في الأصل - نفقات عادية لأنها لم تنشأ لتفادي خطر، إلا أنها تعتبر هنا خسائر مشتركة، لأنها مصروفات بديلة حلت محل المصروفات التي كان من الواجب إنفاقها في الميناء الذي لجأت إليه السفينة أولاً، لذلك تعتبر مصاريف القطر - هنا - خسائر مشتركة يتحملها جميع الشاحنين.

كذلك، تعتبر من الخسارات المشتركة مصروفات تسوية الخسارات المشتركة ذاتها كمصروفات الخبراء الذين يقومون بعملية التسوية.

ثالثاً - الأضرار التي تخرج عن نطاق الخسارات المشتركة:

تخرج عن نطاق الخسارات المشتركة الأضرار الناشئة عن التأخير كتعطيل السفينة والأضرار غير المباشرة كفرق أسعار البضائع، لا تقبل في الخسارات المشتركة.

كذلك، وعدا الملاحة الساحلية، فإن صاحب البضائع التي تشحن على سطح السفينة بالمخالفة لأحكام القانون يساهم في الخسارة المشتركة إذا تم إنقاذ بضائعه، أما إذا أُلقيت هذه البضائع في البحر أو أُلغيت فلا يجوز لصاحبها طلب اعتبارها من الخسارات المشتركة، إلا إذا أثبت أنه لم يوافق على شحنها على سطح السفينة أو إذا كان القانون أو اللوائح المعمول بها في ميناء الشحن أو طبيعة الشحنة توجب شحنها بهذه الكيفية أو جرى العرف في هذا الميناء على ذلك (مادة ٣٢٤ من قانون التجارة البحرية).

كذلك، يساهم أصحاب البضائع التي لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه في الخسارات المشتركة إذا تم إنقاذها، ولكن لا تقبل هذه البضائع في الخسارات المشتركة إذا هلك أو تعرضت للتلف (مادة ٣٢٥ من قانون التجارة البحرية).

ويساهم أصحاب البضائع التي قدم عنها بيان بأقل من قيمتها الحقيقية في الخسارات المشتركة، وذلك على أساس قيمتها الحقيقية، ولكن لا تقبل هذه البضائع في الخسارات المشتركة إذا هلك أو تلفت، إلا على أساس القيمة التي ذكرت في البيان، وهي القيمة الأقل وليست القيمة الحقيقية (مادة ٣٢٦ من قانون التجارة البحرية).

كذلك، لا يساهم في الخسارات المشتركة البحارة أو المسافرين عن أمتعتهم التي لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه، وكذلك أصحاب رسائل البريد على اختلاف أنواعها إذا تم إنقاذ هذه الأمتعة والرسائل، ولكن عند هلاك أو تلف هذه الأمتعة والرسائل فإنه يتم قبولها في الخسارات المشتركة بقيمتها التقديرية (مادة ٣٢٧ من قانون التجارة البحرية).

رابعاً - التزامات المجموعة المدينة الناشئة عن الخسارات المشتركة:

تطبيقاً لنص المادة ٣٢٩ من قانون التجارة البحرية، تساهم في المجموعة المدينة كل من السفينة وأجرة النقل والبضائع المشحونة في السفينة بالكيفية الآتية:

أ- تساهم السفينة بقيمتها في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية، مضافاً إليها قيمة التضحيات التي تكون قد تحملتها.

ب- تساهم الأجرة الإجمالية لنقل البضائع وأجرة نقل الأشخاص، التي لم يشترط استحقاقها في جميع الأحوال، بمقدار الثلثين.

ج- تساهم البضائع التي تم إنقاذها، بقيمتها التجارية الحقيقية في ميناء التفريغ، وتساهم البضائع التي تم التضحية بها، بقيمتها التجارية التقديرية في ميناء التفريغ كذلك.

ومن الملاحظ أنه لا يوجد تضامن بين الملتزمين بالإسهام في الخسارات المشتركة (المدينين)، ومع ذلك إذا عجز أحدهم عن دفع نصيبه في هذه الخسارات، تم توزيع الجزء غير المدفوع على الآخرين بنسبة ما يستحق على كل منهم في الخسارات المشتركة (مادة ٣٣٨ من قانون التجارة البحرية).

خامساً - حقوق المجموعة الدائنة الناشئة عن الخسارات المشتركة:

وفقاً لنص المادة ٣٣٠ من قانون التجارة البحرية، تقبل في المجموعة الدائنة الأضرار والمصروفات التي تعد من الخسارات المشتركة مقدرة على الوجه الآتي:

أ- تقدر قيمة الأضرار التي تلحق بالسفينة في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة، ويكون التقدير على أساس المصروفات التي أنفقت فعلاً في إصلاح ما أصاب السفينة من ضرر، أو على أساس المصروفات التقديرية في حالة عدم إجراء إصلاحات في السفينة، وفي حالة هلاك السفينة هلاكاً كلياً أو

اعتبارها كذلك، فإنه يتم تحديد المبلغ الذي يُقبل في الخسارات المشتركة على أساس قيمة السفينة سليمة قبل وقوع الحادث، بعد استبعاد القيمة التقديرية للإصلاحات التي ليست لها صفة الخسارات المشتركة، والثلث المحصل من بيع الحطام إن وجد.

ب- تقدر قيمة الأضرار التي تلحق البضائع في ميناء التفريغ، ويكون التقدير على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع وهي سليمة في هذا الميناء، وفي حالة التلف تقدر على أساس الفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها تالفة، وذلك في آخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين أولاً لوصولها أو في يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور.

وإذا بيعت البضائع التالفة، تم تحديد الضرر الذي يُقبل في الخسارات المشتركة على أساس الفرق بين الثمن الصافي الناتج عن البيع وقيمة البضائع وهي سليمة في آخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين أولاً لوصولها، أو في يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور.

سادساً - ضمانات الوفاء بقيمة الخسائر المشتركة:

لقد أجاز المشرع المصري في المادة ٣٣٦ من قانون التجارة البحرية للربان الامتناع عن تسليم البضائع التي يجب أن تساهم في الخسارات

المشتركة، أو طلب إيداعها، إلا إذا قدم صاحبها ضماناً كافياً لدفع نصيبه من الخسارات، وإذا لم يتفق الطرفان على الضمان يعرض الأمر على قاضى الأمور الوقتية لتقديره.

فضلاً عن ذلك، فلقد اعتبر المشرع المصري في المادة ٣٣٧ من قانون التجارة البحرية الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة ديوناً ممتازة، ويقع هذا الامتياز - فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة - على البضائع التي تم إنقاذها أو الثمن المتحصل من بيعها، أما بالنسبة إلى المبالغ المستحقة لأصحاب البضائع، فيقع الامتياز على السفينة التي تم إنقاذها وأجرتها وتوابعها، وتكون لمصروفات تسوية الخسارات المشتركة الأولوية على غيرها من الديون.

وإذا لم يدفع أحد ذوى الشأن الأصول المطلوبة منه للإسهام في الخسارات المشتركة، فإن المصروفات التي تنفق للحصول على هذه الأموال تقبل في الخسارات المشتركة (مادة ٣٣١ من قانون التجارة البحرية).

سابعاً - تسوية الخسارات المشتركة:

إذا قدم أصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان إسهامها في الخسارات، وجب إيداعها فوراً في حساب مشترك - يفتح باسم نائب عن المجهز ونائب عن أصحاب البضائع الذين قدموا المبالغ المذكورة - في أحد المصارف التي يتفق عليها الطرفان، وتحفظ هذه المبالغ لضمان الوفاء بحقوق ذوى

الشأن في الخسارات المشتركة، ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبالغ أو ردها إلى من دفعها إلا بإذن كتابي من خبير التسوية، وذلك مع عدم الإخلال بالحقوق والالتزامات التي تترتب على التسوية النهائية، وفي حالة الخلاف يعين قاضى الأمور الوقتية نائباً عن أصحاب البضائع، كما يعين المصرف الذي تودع لديه المبالغ (مادة ٣٣٢ من قانون التجارة البحرية).

وتوزع الخسارات المشتركة بين جميع ذوى الشأن في الرحلة البحرية، كما يقوم بتسوية الخسارات المشتركة خبير أو أكثر يعينه ذوو الشأن، فإذا لم يتفقوا يعينه قاضى الأمور الوقتية بالمحكمة التي يقع في دائرتها آخر ميناء للتفريغ، أما إذا كان هذا الميناء موجوداً خارج جمهورية مصر العربية، فيكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة، ويجوز للخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم (مادة ٣٣٤ من قانون التجارة البحرية).

وإذا لم يرضى جميع ذوى الشأن بالتسوية وجب عرضها على المحكمة المختصة بناءً على طلب أحدهم للتصديق عليها، فإذا رفضت المحكمة التصديق على التسوية، وجب أن تعين خبيراً أو أكثر لإجراء تسوية جديدة (مادة ٣٣٥ من قانون التجارة البحرية).

ثامناً - انقضاء دعاوى الاشتراك في الخسارات المشتركة:

وتنقضي دعوى الاشتراك في الخسارات المشتركة بمضي سنتين من يوم وصول السفينة إلى الميناء الذي كان معيناً لوصولها أو إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية، وينقطع سريان مدة السنتين - بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني - بتعيين خبير التسوية، وفي هذه الحالة تسرى مدة جديدة مقدارها سنتان من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات المشتركة أو من التاريخ الذي اعتزل فيه خبير التسوية (مادة ٣٣٩ من قانون التجارة البحرية).